

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**ULAŞTIRMA YATIRIMLARINDA FİNANSMAN
MODELLERİNİN İNCELENMESİ VE TÜRKİYE
KOŞULLARINA UYGUN MODEL ARAŞTIRMASI**

Yüksek Lisans Tezi

Mahmut ALAGEYİK

İSTANBUL, 2014

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ BÖLÜMÜ**

**ULAŞTIRMA YATIRIMLARINDA FİNANSMAN
MODELLERİNİN İNCELENMESİ VE TÜRKİYE
KOŞULLARINA UYGUN MODEL ARAŞTIRMASI**

Yüksek Lisans Tezi

Mahmut ALAGEYİK

DANIŞMAN: Prof. Dr. Güngör EVREN

İSTANBUL, 2014

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ BÖLÜMÜ

Tezin Adı: Ulaştırma Yatırımlarında Finansman Modellerinin İncelenmesi ve Türkiye Koşullarına Uygun Model Araştırması
Öğrencinin Adı Soyadı : Mahmut ALAGEYİK
Tez Savunma Tarihi : 10.04.2014

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Doç. Dr. Tunç BOZBURA
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Program Koordinatörü

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmzalar

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Güngör EVREN

.....

Üye
Prof. Dr. Mustafa ILICALI

.....

Üye
Yrd.Doç.Dr. Nilgün CAMKESEN

.....

TEŐEKKÜR

Tez çalıőmamda bana guvenen ve değerli vakitlerinden bir kısmını bana ayıran, bilgi ve desteklerini esirgemeyen tez danışmanım Prof. Dr. Gungör EVREN hocama, proje koordinatörümüz Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN hocama teőekkür ederim.

Yüksek lisans eğitimim boyunca benden desteğini esirgemeyen, her fırsatta yanımda olduğunu belirten ve kendisinden birçok zaman aldığım halde kırılmayan eőime, hayatıma anlam katan ay parçası büyük kıızıma ve tez sürecinde dünyaya gözlerini açan minik kıızıma, benimle her zaman gurur duyan ve desteklerini esirgemeyen canım aileme verdikleri emekten dolayı teőekkür ederim.

Türkiye'nin adını başarılarla duyurmuş, sektörde seçkin bir yeri olan Bahçeşehir Üniversitesi'nde yüksek lisans yapabilme olanağı sağlayan Türkiye Belediyeler Birliğine ve Bahçeşehir Üniversitesi UYGAR Merkezini kuran, Merkez Direktörü Prof Dr. Mustafa ILICALI hocama "Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi" yüksek lisans programının açılmasına vesile olduğu ve bu eğitimi almamı sağladığı için sonsuz teőekkürler.

ÖZET

ULAŞTIRMA YATIRIMLARINDA FİNANSMAN MODELLERİNİN İNCELENMESİ VE TÜRKİYE KOŞULLARINA UYGUN MODEL ARAŞTIRMASI

Mahmut Alageyik

Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Güngör EVREN

Mayıs 2014 195 Sayfa

Toplumun ekonomik ve sosyal yönleriyle etkileyen bir yapıya sahip olan ulaşırma sistemi günlük yaşantımızın olmazsa olmaz bir parçasıdır. Kentleşme oranının artması, toplumsal yaşamda modernleşme vb sebepler beraberinde hareketliliği ve ulaşırmaya olan ihtiyacı arttırmıştır. Toplumun sosyo-ekonomik gelişimi ve üretim biçimi ulaşırmaya sisteminin gelişimini etkilemiştir. Zaman değerinin ekonomik zenginleşmeye paralel olarak artmasıyla birlikte ulaşırmaya gereksinimi önem kazanmıştır. Bu noktada devletin temel görevi; ekonomik ve toplumsal gelişmelerin meydana getirdiği ihtiyaçları karşılayabilecek şekilde ulaşırmaya kapasitesi oluşturmak, ülke ve toplum çıkarlarına uygun ulaşırmaya sistemlerini kurmak ve koordine etmektir. Etkin bir ulaşırmaya sistemi kurmak çoğu zaman yüksek maliyetli ulaşırmaya yatırım projelerini hayata geçirmeyi gerektirmektedir. Kamu kurum ve kuruluşlarının yüksek maliyetli ulaşırmaya yatırımlarını kendi imkânlarıyla karşılayamamaları nedeniyle farklı finansman modellerinin geliştirilmesi ihtiyacı doğmuştur.

Bu çalışma ulaşırmaya yatırımlarının finansmanında kullanılabilirlik finansman modellerini inceleyerek, ulaşırmaya yatırımı finansmanında model alternatiflerini tüm yönleri ve özellikleriyle ortaya koymayı ve ülkemize uygun finansman modelleri geliştirilmesine ışık tutmayı amaçlamaktadır. Bu amaçla yatırımların finansmanında kullanılan kaynağın temin özelliğine göre yüzde 100 kamu kaynağı ile karşılanmasından başlayarak, yüzde 100 özel girişimci tarafından karşılanması arasındaki finansman modellerini kapsayacak şekilde bir inceleme ve değerlendirme yapılmıştır.

Ulaşırma yatırımlarının finansman modelleri anlatılırken, genellikle altyapı yatırımlarının finansmanında kullanılan modeller ele alınmış, tüm bu modellerin ulaşırmaya yatırımlarında kullanılabilirliği irdelenmiştir. Kaynak temininde benzerlik olan finansman modelleri bütçe kaynaklı, bütçe dışı, proje kredileri, kamu özel sektör işbirliği, hibeler, sermaye piyasası araçları başlıkları altında anlatılmıştır.

Sonuç olarak ulaşırmaya yatırımlarının kaynak temininde kullanılabilirlik birçok finansman modeli tanımlanmış ve karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Bu incelemenin ışığında, kamu kurum ve kuruluşunun yapmayı düşündüğü ulaşırmaya yatırımlarının, toplumun istek ve ihtiyaçları ile uyumlu ve kamu yararına en uygun finansman modeli ile gerçekleştirilmesinde önem taşıyan hususlara dikkat çekilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Finansman Modelleri, Ulaşırma Yatırımlarının Finansmanı

ABSTRACT

EXAMINING OF FINANCING MODELS IN TRANSPORTATION INVESTMENTS AND TO FIND OUT THE BEST SUITABLE MODEL UNDER THE CONDITIONS IN TURKEY

Mahmut ALAGEYİK

Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Thesis Supervisor: Prof. Dr. Güngör EVREN

May 2014 195 Paper

As an essential part of our daily life, transportation system, affects the society with its economic and social inputs. Reasons like increasing urbanization rates and modernity in communal living increased the need and mobility of transportation. Community's socio-economic growth and manufacturing types in freightage and passenger transport effect the growth of transportation system. Value of the time increases parallel to economic growth the need of transportation types has increased. At this point, Government's primary duties are: to improve transportation capacity considering economic and social developments and to constitute and coordinate transportation system proper to the benefits of society and country. Founding an effective transportation system is mostly requires high cost transportation investments. By the reason of public institutions and organizations are not able to cover the high cost transportation investments with their own sources, the need of alternative finance models have occurred.

This research aims to present alternative models in transportation investment finance with all aspects by analyzing finance models available in financing transportation investments. For this purpose, according to the features of fund procurement used in financing of investments, all the models from one hundred percent shareholders equity financed and to one hundred percent private enterprise financed are explained in detail.

While explaining the models of transportation investments finance, usually, the models used in transportation investments have been mostly examined, the disposability of these models in transportation investments has been studied as well. Finance models which have similarity in fund procurement are explained under these headings: budget source, off-budget, project credits, public- private sector cooperation, grants and capital market instruments.

As a result, many finance models which can be used in fund procurement of transportation investments have been defined and compared with. In the light of these reviews, when the public institution and organization decides to make an investment, it should consider to find out the best finance model in public welfare according to the society's need and request.

Key words: finance models, finance of transportation investments

İÇİNDEKİLER

TABLOLAR	XIV
ŞEKİLLER	XV
KISALTMALAR	XVI
1 GİRİŞ	1
2 LİTERATÜR TARAMASI	4
3 VERİ VE YÖNTEM	5
4 ULAŞTIRMANIN YATIRIM BAKIMINDAN ÖNEM TAŞIYAN EKONOMİK ÖZELLİKLERİ	6
5 ULAŞTIRMA YATIRIMLARININ GERÇEKLEŞTİRİLMESİNDE KAYNAK TEMİNİ TARİHÇESİ	13
5.1 DENİZYOLU ULAŞTIRMA PROJELERİ FİNANSMANININ TARİHSEL GELİŞİMİ	13
5.2 DEMİRYOLU ULAŞTIRMA PROJELERİ FİNANSMANININ TARİHSEL GELİŞİMİ	14
5.3 KARAYOLU ULAŞTIRMA PROJELERİ FİNANSMANININ TARİHSEL GELİŞİMİ	20
5.4 HAVAYOLU ULAŞTIRMA PROJELERİ FİNANSMANININ TARİHSEL GELİŞİMİ	22
5.5 KAMU ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ PROJELERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ VE FİNANSMANI	23
6 ULAŞTIRMA YATIRIMLARINDA KULLANILAN YAYGIN FİNANSMAN MODELLERİ	25
6.1 BÜTÇE KAYNAKLI FİNANSMAN MODELİ	25
6.1.1 Klasik Bütçe Sistemi	26
6.1.2 Devri Bütçe Sistemi	26

6.1.3	Sıfır Tabanlı Bütçe Sistemi.....	26
6.1.4	Planlama-Programlama-Bütçeleme Sistemi	27
6.1.5	Performans Esaslı Bütçe Sistemi.....	27
6.2	BÜTÇE DIŞI FİNANSMAN MODELİ	27
6.2.1	Kamu Ortaklığı Fonu.....	28
6.2.1.1	Kamu ortaklığı fonunun kullanım alanları;.....	29
6.2.2	Gelir Ortaklığı Senedi(GOS)	30
6.2.2.1	Gelir ortaklığı senedinin (GOS) avantajları.....	31
6.2.2.2	Gelir ortaklığı senetlerinin dezavantajları	32
6.2.2.3	Gelir ortaklığı senetleri (GOS) türleri	32
6.2.2.4	Gelir ortaklığı senedinin tarihsel süreci	33
6.2.3	Toplu Konut Fonu	35
6.3	KREDİ KULLANIMI YOLUYLA FİNANSMAN MODELLERİ	35
6.3.1	Yurt İçi Kalkınma ve Yatırım Bankaları ile Özel Banka Kredileri.....	35
6.3.1.1	Kamusal sermayeli kalkınma ve yatırım bankaları	36
6.3.1.1.1	<i>İller Bankası</i>	36
6.3.1.1.2	<i>Türkiye İhracat Kredi Bankası A.Ő.(Eximbank)</i>	37
6.3.1.1.3	<i>Türkiye Kalkınma Bankası A.Ő.(TKB)</i>	37
6.3.1.2	Özel sermayeli kalkınma ve yatırım bankaları	38
6.3.1.2.1	<i>Diler Yatırım Bankası A.Ő.(Dilerbank)</i>	38
6.3.1.2.2	<i>GSD Yatırım Bankası A.Ő.(GSDBank)</i>	38
6.3.1.2.3	<i>İMKB Takas ve Saklama Bankası A.Ő. (Takasbank)</i>	38
6.3.1.2.4	<i>Nurol Yatırım Bankası A.Ő (Nurolbank)</i>	38
6.3.1.2.5	<i>Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ő.(TSKB)</i>	39
6.3.1.2.6	<i>TAIB Yatırım Bank A.Ő.(YatırımBank)</i>	39
6.3.1.3	Yabancı sermayeli kalkınma ve yatırım bankaları	40
6.3.1.3.1	<i>Standard Chartered Yatırım Bankası Türk A.Ő.</i>	40
6.3.1.3.2	<i>BankPozitif Kredi ve Kalkınma Bankası A.Ő. (BankPozitif)</i>	40
6.3.1.3.3	<i>Merrill Lynch Yatırım Bank A.Ő.</i>	40

6.3.2	Yurt Dışı Kalkınma ve Yatırım Bankaları İle Özel Banka Kredileri	41
6.3.2.1	Dünya bankası kredisi (WB)	43
6.3.2.1.1	<i>Uluslararası imar ve kalkınma bankası (IBRD)</i>	50
6.3.2.1.2	<i>Uluslararası finans kurumu kredisi (IFC)</i>	51
6.3.2.1.3	<i>Uluslararası kalkınma birliği kredisi (IDA)</i>	51
6.3.2.1.4	<i>Çok taraflı yatırım garanti ajansı kredisi (MIGA)</i>	51
6.3.2.1.5	<i>Uluslararası yatırım anlaşmazlıkları uzlaşma kurumu (ICSID)</i>	52
6.3.2.2	Uluslararası para fonu kredisi (IMF)	52
6.3.2.3	Avrupa yatırım bankası kredisi (EIB).....	54
6.3.2.4	Avrupa imar ve kalkınma bankası kredisi (EBRD)	56
6.3.2.5	Avrupa konseyi kalkınma bankası kredileri.....	56
6.3.2.6	Alman kalkınma bankası (KfW).....	57
6.3.2.7	Asya kalkınma bankası kredisi (ADB)	57
6.3.2.8	Afrika kalkınma bankası kredisi (AfDB)	59
6.3.2.9	İslam kalkınma bankası kredisi (IDB).....	60
6.3.2.10	Karadeniz ticaret ve kalkınma bankası kredisi (BSTDB).....	61
6.3.2.11	Marko-Polo programı	61
6.3.2.12	Japon uluslararası işbirliği bankası kredisi (JBIC).....	62
6.3.2.13	İskandinav yatırım bankası (NIB)	63
6.3.2.14	Yurtdışı ticari banka kredileri	64
6.4	ÖZELLEŞTİRME YOLUYLA FİNANSMAN MODELİ	65
6.4.1	Ekonomik Hedefler:	67
6.4.2	Mali Hedefler:.....	68
6.4.3	Sosyal ve Siyasal Hedefler:	68
6.5	KAMU ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ (KÖSİ).....	73
6.5.1	Kamu Özel Sektör İşbirliği Uygulamalarında Paydaşlar	80
6.5.1.1	Proje şirketi:	81
6.5.1.2	Bankalar:.....	81
6.5.1.3	Sigorta şirketi:	82

6.5.1.4	Uluslararası kredi kuruluşu:	82
6.5.1.5	İnşaat firması:	82
6.5.1.6	İşletmeci:	82
6.5.1.7	Uzmanlar:	83
6.5.1.8	Ev sahibi ülke hükümeti:	83
6.5.1.9	Tedarikçiler:	83
6.5.1.10	Alıcılar:	84
6.5.2	Kamu Özel Sektör İşbirliği Modeli'nin Yaşam Süreci.....	84
6.5.2.1	Proje kapsamının ve finansman modelinin belirlenmesi	84
6.5.2.2	İhale stratejisinin oluşturulması.....	84
6.5.2.3	İhale ve seçim süreci.....	85
6.5.2.4	Müzakereler	85
6.5.2.5	Sözleşmenin imzalanması	85
6.5.2.6	Projenin yapım aşaması	85
6.5.2.7	Hizmet sunumunun başlaması ve işletme dönemi	85
6.5.2.8	Sözleşme süresinin bitmesi ve devir	85
6.5.3	Kamu Özel Sektör İşbirliğinde Maliyet Sorunu	86
6.5.4	Kamu Özel Sektör İşbirliğinde Kamu Garantileri.....	87
6.5.5	Kamu Özel Sektör İşbirliğinin Taşıdığı Riskler	89
6.5.5.1	Gelir riski:	89
6.5.5.2	Özel sektör ortağı seçimi riski:	90
6.5.5.3	İnşaat riski:	90
6.5.5.4	Kur farkı riski:	90
6.5.5.5	Düzenleyici / sözleşmesel risk:	90
6.5.5.6	Politik riskler:	90
6.5.5.7	Çevresel / arkeolojik riskler:	91
6.5.5.8	Sivil toplum tepkisi riski:	91
6.5.6	Kamu Özel Sektör İşbirliği Modeli'nin Avantajları	93
6.5.7	Kamu Özel Ortaklığı Modeli'nin Dezavantajları	94

6.5.8	Proje Finansmanı	95
6.5.9	Avrupa’da KÖSİ Projelerine Genel Bakış	97
6.5.10	Türkiye’de KÖSİ Projelerine Genel Bakış	101
6.5.11	Kamu Özel Sektör İşbirliği Uygulamasında Kullanılan Finansman Modelleri ...	104
6.5.11.1	Yap-işlet-devret (YİD) finansman modeli	104
6.5.11.1.1	<i>Yap-işlet-devret modelinin uygulanmasında bulunması gereken unsurlar ...</i>	<i>106</i>
6.5.11.1.2	<i>Yap-işlet-devret modelinin özellikleri</i>	<i>108</i>
6.5.11.1.3	<i>Yap-işlet-devret modelinin avantajları</i>	<i>109</i>
6.5.11.1.4	<i>Yap-işlet-devret modelinin dezavantajları</i>	<i>109</i>
6.5.11.1.5	<i>Yap-işlet-devret modelinin riskleri</i>	<i>111</i>
6.5.11.1.6	<i>Dünyada ve türkiye’de yap-işlet-devret modeliyle yapılmış projeler</i>	<i>113</i>
6.5.11.1.7	<i>Gölge ücret</i>	<i>115</i>
6.5.11.2	Yap-İşlet (Yİ) finansman modeli.....	115
6.5.11.3	Yap-sahiplen-işlet (YSİ) finansman modeli.....	116
6.5.11.4	Yap-sahiplen-işlet-devret (YSİD) finansman modeli.....	116
6.5.11.5	Yap-kirala-işlet finansman modeli.....	117
6.5.11.6	Yap-kirala-devret (YKD) finansman modeli	117
6.5.11.7	Yap-devret-işlet (YDİ) finansman modeli	118
6.5.11.8	Yap-işlet-sat finansman modeli	118
6.5.11.9	Yap-işlet-ortak ol (YİO) finansman modeli	119
6.5.11.10	Rahabilite et(Yenile)-işlet-devret (REİD) finansman modeli	119
6.5.11.11	Satın al-yap-işlet (SYİ) finansman modeli.....	119
6.5.11.12	Tasarla-yap-işlet (TYİ) finansman modeli	120
6.5.11.13	Kirala-yap-işlet (KYİ) finansman modeli.....	120
6.5.11.14	İmtiyaz sözleşmesi yoluyla finansman modeli.....	121
6.5.11.14.1	<i>Hizmet sözleşmesi yoluyla finansman modeli</i>	<i>124</i>
6.5.11.14.2	<i>Yönetim (işletme) sözleşmeleri yoluyla finansman modeli</i>	<i>125</i>
6.5.11.14.3	<i>İşletme hakkı devri (İHD) finansman modeli</i>	<i>125</i>
6.5.11.15	Gelir ortaklığı finansman modeli	126

6.5.11.16	Hibrit (melez) düzenlemeler	126
6.6	SERMAYA PİYASASI VE MENKUL KIYMET İHRACI YOLUYLA FİNANSMAN MODELLERİ.....	127
6.6.1	Altyapı Yatırımlarının Finansmanında Kamu Sektörünün Sermaye Piyasasından Yararlanması	129
6.6.2	Altyapı Yatırımlarının Finansmanında Uluslararası Kurumların Sermaye Piyasasından Yararlanması	129
6.6.3	Altyapı Yatırımların Finansmanında Özel Sektörün Sermaye Piyasasından Yararlanması	130
6.6.3.1	Tahvil:	130
6.6.3.2	Hisse senedi:	130
6.6.3.3	Yatırım ortaklıkları.....	131
6.6.3.4	Altyapı yatırım fonları	131
6.6.4	Gayrimenkul Yatırım Ortaklıkları (GYO)	131
6.6.4.1	GYO yatırımcısının sahip olduğu haklar	134
6.6.4.2	GYO'ların yatırımlarına ilişkin kısıtlamalar	134
6.6.4.3	GYO'da portföy sınırlamaları.....	135
6.6.4.4	GYO'nun yatırım alanları	136
6.6.4.5	Kamu-özel sektör işbirliğinin GYO şeklinde olmasının avantajları;	137
6.6.4.6	GYO'nun dezavantajları	139
6.7	HİBELER YOLUYLA FİNANSMAN MODELİ	139
6.8	ALTERNATİF FİNANSMAN MODELLERİ.....	140
6.8.1	İslami Finans Sistemi	140
6.8.1.1	Mudaraba (kâr paylaşımı).....	143
6.8.1.2	Muşaraka (kâr-zarar paylaşımı).....	143
6.8.1.3	Quard hasan (faizsiz borç).....	144
6.8.1.4	Murâbaha (maliyet ve kâr paylı satış)	144
6.8.1.5	İcara (finansal kiralama)	145
6.8.1.6	Salam (ön ödemeli satış).....	145

6.8.1.7	İstisna (alış emri)	145
6.8.1.8	Sukuk (varlığa dayalı islami menkul kıymetler).....	146
7	ULAŞTIRMA YATIRIMLARININ FİNANSMANINDA HUKUKİ SÜREÇ VE SONUÇLARI	147
7.1	BÜTÇE MEVZUATINDAKİ GELİŞMELER	147
7.2	İÇ BORÇ DIŞ BORÇ KREDİLERİNİN MEVZUATINDAKİ GELİŞMELER.....	149
7.2.1	İç Borç Proje Mevzuatı	149
7.2.2	Dış Proje Kredileri Mevzuatı	149
7.3	KAMU ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ MEVZUATINDAKİ GELİŞMELER.....	151
7.4	ÖZELLEŞTİRME MEVZUATINDAKİ GELİŞMELER.....	156
7.5	HİBELER MEVZUATINDAKİ GELİŞMELER.....	160
8	TÜRKİYEDE ULAŞTIRMA YATIRIMINDA FİNANSMAN MODELİNİN BELİRLENMESİ SÜRECİ.....	161
9	FİNANSMAN MODELLERİNİN SEÇİM VE UYGULANMASINDA DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR.....	163
9.1	GENEL NİTELİKTEKİ HUSUSLAR	163
9.1.1	Personel	163
9.1.2	Projelendirme	165
9.2	FİNANSMAN YÖNTEMİNE BAĞLI HUSUSLAR	165
9.2.1	Projenin Finansmanının Bütçeden Karşlanması Durumunda Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar	165
9.2.2	Projenin Finansmanının Krediden Karşlanması Durumunda Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar	166
9.2.2.1	Proje kredisinin faiz oranları hakkında dikkat edilmesi gereken hususlar	168
9.2.2.2	Kredi sözleşmesi açısından dikkat edilmesi gereken hususlar	171
9.2.3	Ulaştırma Projesinin KÖSİ Modeli ile Yapılması Durumunda Dikkat Edilmesi gereken Hususlar	172

9.2.4	PROJENİN ALTERNATİF FİNANS SİSTEMLERİ İLE KARŞILANMASI DURUMUNDA DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR.....	174
10	MODELLERİN ULAŞTIRMA SİSTEMİNİN BÜTÜNÜNE UYGULAMANIN İRDELENMESİ.....	175
11	SONUÇ VE ÖNERİLER.....	177
	KAYNAKÇA	183
	ÖZGEÇMİŞ.....	195

TABLULAR

Tablo 4.1: AB 27 Ülkelerinin 1995-2008 Yılları Ulaştırma ve GSMH Artış Oranları ..	11
Tablo 6.1: Kamu Ortaklığı Fonu Kaynakları (1984-1999)	29
Tablo 6.2: Kamu Ortaklığı Fonu Kullanım Alanları (1984-1999 Dönemi).....	30
Tablo 6.3: Kamu Ortaklığı Fonu'nun Altyapı Alanlarındaki Dağılımı	30
Tablo 6.4: Kamu Ortaklığı tarafından KOF'na kaynak temini için ihraç edilen GOS'lar	34

ŞEKİLLER

Şekil 4.1: İstanbul'un Sanayi Alanlarının Gelişmesine Bağlı Gelişimi.....	10
Şekil 6.1: The WestMed Bridge Projesi Öncesi ve Sonrası.....	62
Şekil 6.2: Yıllara Göre Türkiye'de Özelleştirme.....	66
Şekil 6.3: HAVAŞ Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Verilen Hizmet Sayısı.....	69
Şekil 6.4: HAVAŞ Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Faaliyet Gelirleri.....	70
Şekil 6.5: HAVAŞ 1994-2002 Yılları Arası Net Satışlar ve Kar/Zarar.....	70
Şekil 6.6: TDİ İşletmelerinde Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Hizmet Veren Gemi Sayısı.....	71
Şekil 6.7: TDİ Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Toplam Hizmet Miktarı.....	72
Şekil 6.8: TDİ Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Toplam Hizmet Hâsılatı.....	72
Şekil 6.9: KÖSİ Modeli İç Bağlantı İlişkileri.....	75
Şekil 6.10: 1875-2012 Yılları Arası Sektöre Göre KÖSİ Projeleri.....	77
Şekil 6.11: KÖSİ Modeli Paydaşlar Arası İlişkiler.....	79
Şekil 6.12: Özel sektöre transfer edilebilen ve edilemeyen riskler.....	92
Şekil 6.13: AB'de KÖSİ Proje Büyüklüğü Ortalamaları (1990-2011).....	98
Şekil 6.14: AB'de KÖSİ Projelerinin 2011 Yılı Sayısal Dağılımı (Proje Adedi - % Pay).....	99
Şekil 6.15: AB'de KÖSİ Projelerinin 2011 Yılı Büyüklük Dağılımı (Proje Tutarı - % Pay).....	100
Şekil 6.16: AB'de KÖSİ Projelerinin 2011 Yılı Ülkeler Bazında Proje Sayısı Dağılımı.....	101
Şekil 9.1: 1987-2014 Arası Libor-un Değer Grafiği.....	169
Şekil 9.2: 2008 Yılı Libor Oranları Grafiği.....	170

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADNKS	: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
AEK	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
AfDB	: Afrika Kalkınma Bankası
ASDB	: Asya Kalkınma Bankası
BKK	: Bakanlar Kurulu Kararı
BM	: Birleşmiş Milletler
BOAC	: İngiliz Denizaşırı Havayolları Şirketi
BOT	: Yap-İşlet-Devret
BSTDB	: Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası
BT	: British Telecom
CAF	: Latin American Development Bank
CAS	: Ülke Destek Stratejisi
CPS	: Ülke İşbirliği Stratejisi
DDY	: Devlet Demir Yolları
DESİYAB	: Devlet Sanayi ve İçşi Yatırım Bankası
DHMİ	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DLH	: Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları
EBRD	: Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası
ECO	: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
EIB	: Avrupa Yatırım Bankası
EİT	: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı

EPEC	: Avrupa Kamu Özel Ortaklığı Girişim Merkezi
ERL	: Ekonomik Reform Kredisi
ESCAP	: BM Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
FSAL	: Mali Sektör Yapısal Uyum Kredisi
GAP	: Güneydoğu Anadolu Projesi
GOS	: Gelir Ortaklığı Senedi
GSM	: Küresel Mobil Sistem
GSMH	: Gaysi Safi Milli Hasıla
GTZ	: Alman Teknik İşbirliği
GYO	: Gayrimenkul Yatırım Ortaklıkları
HAVAŞ	: Havaalanı Yer Hizmetleri A.Ş
HES	: Hidro Elektrik Santrali
HIPC	: Aşırı Borçlu Yoksul Ülkeler
IBDR	: Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası
ICSID	: Uluslararası Yatırım Uyuşmazlıklarının Çözümü Merkezi
IDA	: Uluslararası Kalkınma Kurumu
IDB	: Amerika Kıtalar arası Kalkınma Bankası
IDC	: Bilgi ve Enformasyon Merkezi
IFC	: Uluslararası Finansman Kurumu
IIFCL	: Hindistan Altyapı Kalkınma Finans Kurumu
IIFM	: Uluslararası İslami Finans Piyasaları
IMF	: Uluslararası Para Fonu
IMKB	: İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
ISDB	: İslam Kalkınma Bankası
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İDT	: İktisadi Devlet Teşekkülleri
İHD	: İşletme Hakkı Devri
İHD	: İşletme Hakkı Devri
İYYİ	: İlave Yatırım Yap İşlet
JARPERS	: Avrupa Bölgesindeki Projeleri Desteklemek İçin Ortak Destek
JBIC	: Japon Uluslararası İşbirliği Bankası
JEXİM	: Japon İhracat-İthalat Bankası
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
KFD	: Kuveyt Kalkınma Fonu
KfW	: Alman Kalkınma Bankası
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KİK	: Kamu İktisadi Kuruluşları
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsleri
KOF	: Kamu Ortaklığı Fonu
KÖSİ	: Kamu Özel Sektör İşbirliği
MIGA	: Uluslararası Yatırımları Garanti Kurumu
ODA	: Resmi Geliştirme Yardımı
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
OEFC	: Japon Denizaşırı Ekonomik İşbirliği
OEKO	: Uluslararası Ekonomik İşbirliği
OGŞ	: Ortak Girişim Şirketleri
ÖİB	: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
ÖYK	: Özelleştirme Yüksek Kurulunun
PACT	: Pilot Action Combined Transport
PPP	: Kamu Özel İşbirliği

PTT	: Posta Telefon Telgraf
REİD	: Rahabilite Et(Yenile)-İşlet-Devret
SAL	: Yapısal Uyum Kredisi
SFR	: Ek Rezerv Kolaylığı Desteği
SPK	: Sermaye Piyasası Kurulu
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCK	: Türk Ceza Kanunu
TCMB	: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
TDİ	: Türkiye Denizyolu İşletmeleri
TEAŞ	: Türkiye Elektrik Anonim Şirketi
TEM	: Avrupa Transit Kara Yolu
TEPAV	: Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı
THY	: Türkiye Hava Yolları
TKF	: Toplu Konut Fonu
TMH	: Türkiye Mühendislik Haberleri
TMMOB	: Türkiye Makina Mühendisleri Odası Biliği
TOKİ	: Toplu Konut İdaresi
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TÜDEMSAŞ	: Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketi
TÜFE	: Tüketici Fiyatları Endeksi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu

TÜLOMSAŞ	: Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş
TÜVASAŞ	: Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi
TYFİ	: Tasarla-Yap-Finanse Et-İşlet
TYİ	: Tasarla-Yap-İşlet
UDK	: Uzun Dönem Kiralama
UN	: Birleşmiş Milletler
VDMK	: Varlığa Dayalı Menkul Kıymet
WB	: Dünya Bankası - World Bank
YDİ	: Yap Devret İşlet
YEÇEP	: Yerel Çevre Eylem Planı
Yİ	: Yap İşlet
YİD	: Yap İşlet Devret
YKD	: Yap-Kirala-Devret
YKİD	: Yap-Kirala-İşlet-Devret
YPK	: Yüksek Planlama Kurulu
YSİ	: Yap-Sahiplen-İşlet
YSİD	: Yap-Sahiplen-İşlet-Devret

1 GİRİŞ

Ulaştırma yatırımlarına duyulan ihtiyaç, her geçen gün artan nüfus, kentleşme oranının çok yüksek rakamlara ulaşması-örneğin İstanbul için kent nüfusu 2010 Tük Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) nüfus sayımı sonuçlarına göre 98,98 dir. Refah seviyesinin yükselmesiyle birlikte yaşam standartlarını artması, gelişen teknolojiyle birlikte dünün imkânsız kavramının bugün için olabilirliği, gelişen ekonomik ve ticari hayat beraberinde ulaştırma yatırımına olan ihtiyacı arttırmaktadır. Şehirlerde kilometre başına düşen kişi sayısı ve kişi başına düşen özel araç sayısının her geçen gün artması dolayısı ile toplu taşımaya olan ihtiyaç iki kat artmaktadır. Bu ihtiyacı karşılamak yerel yönetimlerin veya Merkezi Yönetimin görevi olup akıllı ulaştırma sistemiyle projelendirilmiş, yüksek maliyetli yatırım projelerinin hayata geçirilmesiyle mümkündür. Daha önceleri böyle bir projeyi hazırlayacak kalifiye personelin azlığı dolayısıyla projenin hazırlanması büyük problem iken, şimdilerde ülkemizin yetiştirdiği çok değerli mimar ve mühendisler ile bu sorun aşılmıştır. Geriye ulaştırma yatırımlarıyla ilgili en büyük problem yatırımın finansmanı konusudur. Kamunun ve kamu kurumlarının ulaştırma yatırımlarına ayırdıkları bütçelerinin kısıtlı, yatırımların yüksek maliyetli olması dolayısıyla yatırımın maliyetinin hangi finansman modeliyle karşılanacağı ve hangi modelin daha avantajlı olduğu konusu önem teşkil etmektedir.

Bu araştırmamızda yatırımın en önemli konularından biri olan kaynak temini konusu bugüne kadar fazlaca üzerinde durulmamış ama geldiğimiz noktada önemi her geçen gün daha da artan bir mesele olmaya başlamıştır. Bu noktada yatırım maliyetinin finansmanının nasıl karşılanabileceği ve ne tür alternatiflerin bulunduğu konusunu çalışmamızın içinde işlemeyi amaçladık.

Bugüne kadar ulaştırma yatırımlarının finansmanı konusunda herhangi bir çalışma bulunmamakla beraber altyapı yatırımlarının finansmanı hakkında birçok makale, tez ve kitap bulunmaktadır. Bu çalışmalarının çoğu finansman yatırımın bir yönüyle ilgilidir. Örneğin bir çalışma KÖSİ modellerini ele alırken, diğer bir çalışma proje kredisi modellerini ele almıştır. Bir çalışma bütçe kaynaklı finansman konusunu ele alırken diğer bir çalışma sermaye piyasasıyla finansman konusunu ele almıştır. Bu yönüyle bu çalışmamız finansman konusunu daha kapsamlı ele alarak olaya daha geniş bir çerçeveden bakmayı sağlar umudundayım.

Çalışmamıza öncelikle üniversite kütüphanelerinden topladığımız veriler ile başladık. Birçok üniversite internet ortamında kütüphane bulundurmaktadır. Buradan bilgiye ulaşmak geçmişe oranla daha kolay olmaktadır. Tezimizin büyük bir bölümünde yol gösterici olarak dergi makalelerinden yararlandık. Kurum, üniversite, özel kuruluşlar veya özel dergilerin geçmiş sayıları yayımcısı tarafından internet ortamına aktarıldığı için bilgiye ulaşmak kolay oldu. Kurumsal yapıların resmi internet sayfalarında yayımlanmış oldukları bilgilerden de belli oranda yararlandık. Kanun maddeleri, konferans bildirileri, sunum slâytlarından çalışmamızı tamamladık.

İstanbul Büyükşehir belediyesi Finansman Müdürlüğünde finans personeli olarak çalışıyor olmam, Belediyenin proje kredisiyle finanse edilen ulaştırma yatırımlarının kredi temin, takip ve geri ödeme süreci birimimiz bünyesinde yürütülmesi ve İşletme lisans programı mezunu olmam dolayısıyla tez konumla örtüşen bilgiye belli bir oranda sahiptim. Tez danışmanım Prof. Dr. Güngör EVREN hocamın konumuma uygun olarak seçtiği konuyu memnuniyetle kabul ettim.

Tez araştırmamızda kamu ve kamu kurumlarının yaptıkları altyapı yatırımların maliyetlerini karşılamada kullandıkları finansman modellerinin bir bütün içinde, tarihçeleri, hukuki süreçleri ve konuyla ilgili gerekli bilgi vererek açıklamaca çalıştık. Bunu yaparken özellikle ulaştırma yatırımlarında finansman modellerine yoğunluk vererek örneklemeleri bu yönde yaptık. Çalışmamızda yatırım projelerinin finansmanını birçok yönüyle ele aldığımızdan, konuya daha geniş bir çerçeveden finansman modellerinin birbirlerine karşı avantaj ve dezavantajlarını görerek ve alternatif oluşturabilecek modellerin belirlenmesinde bilime yardımcı olacaktır kanaatindeyim.

Çalışmamız ana hatlarıyla yedi bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde ulaştırma yatırımının ekonomiye ve vatandaşlara kattığı değer neler olduğuna vurgu yapmaya çalıştık.

İkinci bölümümüzde ulaştırma yatırımları finansmanının Dünyada ve Türkiye’de nasıl geliştiğini ve hangi evrelerden geçtiğini anlattık. Tarihi süreç içerisinde yapılmış ulaştırma yatırımlarına örnekler vererek açıklamaya çalıştık.

Üçüncü bölümde Türkiye hukuk sistemi içerisinde finansman modellerinin hangi kanun ve yönetmeliklere bağlı kalarak hayata geçirildiğini ve günümüz itibariyle hangi

kanunlar ile yürütüldüğünü anlatmaya çalıştık. Hukuki süreç bütçe, kredi, KÖSİ, özelleştirme ve hibe alt başlıklarıyla ayrı ayrı anlattık.

Dördüncü bölümde ulaştırma yatırımlarında kullanılan yaygın finansman modellerini; Bütçe kaynaklı, Bütçe dışı(fonlar), Proje kredisi, Özelleştirme, Kamu özel sektör işbirliği, Sermaye piyasası ve menkul kıymet ihracı, Hibeler ve Alternatif finansman modelleri alt başlıklarıyla ayrıntılı olarak işledik.

Beşinci bölümde bir ulaştırma yatırımında uygun finansman modelinin nasıl belirleneceği konusunu ele aldık.

Altıncı bölümde ulaştırma yatırım modelinin seçimi ve uygulamasında nelere dikkat edilmesi gerektiği konusunu ele aldık.

Yedinci bölümde bir yatırım projesi için uygulanmış finansman modelinin diğer yatırım projeleri içinde uygunluğu konusunu ele aldık.

Çalışmamızda Kamu özel sektör işbirliği (KÖSİ) olarak tanımladığımız finansman modeli Avrupa'da Public Private Partnership (PPP) olarak tanımlanmaktadır. Ülkemizde Kamu özel işbirliği veya Kamu özel iş ortaklığı (KÖİ), Kamu özel ortaklığı (KÖO), Kamu özel sektör ortaklığı (KÖSO) gibi farklı isimler altında da tanımlamalar yapılmıştır. Ama 2012 yılında ilgili bakanlığın yayınlamış olduğu kanun taslağında Kamu özel sektör işbirliği (KÖSİ) tanımı yapıldığından, bizde çalışmamızda KÖSİ ismini kullanacağız.

2 LİTERATÜR TARAMASI

Öncelikle üniversite kütüphanelerinden tarattığım veya fotokopisini aldığım konuyla ilgili bilimsel çalışmalar ile tez hocamın verdiği akademik çalışmalarla ön literatür çalışmamı oluşturdum. Daha sonra internet ortamından birçok üniversitenin kütüphanesinden konunun alt başlıkları ile ilgili akademik çalışmaları inceledim. Benzer konularda yazılmış makaleleri karşılaştırarak kendi düşüncelerim doğrultusunda, alıntı yaptığım yerleri kaynak göstererek çalışmalarımı sürdürdüm. Kurumsallaşmış yapıların yayınlamış olduğu dergi, makale, konferans bildirim, sunum gibi dokümanlardan belli bir oranda yararlandım. Birde kamu kurumlarının veya kurumsal şirketlerin yapıların resmi sitelerinde yayınlamış oldukları bilgilerden ve verilerden de belli oranda yararlanarak çalışmamı tamamladım.

3 VERİ VE YÖNTEM

Bu araştırmanın çerçevesini ulaştırma yatırımlarının finansmanında kullanılan finansman modellerinin tarihsel süreci, hukuki mevzuatı, modellerin tanımları ile avantaj ve dezavantajlarının belirlenmesi ve modellerin uygulama aşamasında dikkat edilecek konular ile önerileri içermektedir.

Bu çalışmanın amacına uygun gerçekleştirilmesi için;

YÖK Dokümantasyon Merkezi, TMMOB Makine Mühendisler Odası, BDDK, BUMKO, TCMB, TCDD, SPK, THY, Milli Piyango, Ulaştırma-Kalkınma-Denizcilik-Dışişleri Bakanlıkları gibi kamu kurumları verilerinden,

EIB, EPEC, Dünya Bankası, Kalkınma Bankaları, Özel yerli yabancı bankalar gibi kurum verilerinden,

Üniversite dergilerinden, Hakemli dergilerden, SERPAM, Sermaye Piyasası Günden gibi kurumsal yapı dergi makalelerinden,

Kamu kurum ve kuruluş siteleri ile kurumsal sitelerden,

Elde edilen verilerden aynı konu hakkında bilgi veren çalışmalar karşılaştırılarak analizi yapıldıktan sonra konu içerisine kaynak göstererek işlenmiştir. Böylelikle farklı konular hakkında yapılmış çalışmalar bir bütünlük oluşturarak irdelenmiştir.

4 ULAŞTIRMANIN YATIRIM BAKIMINDAN ÖNEM TAŞIYAN EKONOMİK ÖZELLİKLERİ

Ulaşım; “Bir noktadan başka bir noktaya (Köyler, şehirler, ülkeler gb.) gidiş geliş, fiziki bir değeri bir yerden başka bir yere aktarma anlamlarına gelmektedir. Ulaşımın amacı, canlı cansız taşınabilen tüm değerleri güvenli bir şekilde en kısa zamanda, en ekonomik şekilde taşımaktır. Burada devlete düşen temel görevi; insani ve ticari hayatın gelişmelerinin ortaya çıkardığı ihtiyaçları karşılayabilecek bir ulaştırma sistemi oluşturmak, milli çıkarlara uygun ulaştırma sistemlerini kurmak ve koordine etmektir. Ulaştırma sistemleri ve hizmetlerindeki gelişmeler ekonominin ve toplumsal gelişmenin modernleşmesinde temel öge rolü oyar (TMMOB Makina Mühendisleri Odası, 2012, s. 1). Ulaştırma ise “Taşınabilen tüm varlıkların ve haberlerin bir yerden başka bir yere aktarılmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü” anlamını taşımaktadır (Türk Dil Kurumu, 2013). Tanımlara bakıldığında ulaşım, noktalar arası yer değiştirme hareketi olarak karşımıza çıkarken ulaştırma, bu hareketliğin oluşturulmasını ifade etmektedir. Nüfus artışı, kentleşme, sanayileşmede ki hız beraberinde birçok sorunu da getirdiği gibi ulaştırma sistemine de yansımaktadır. Ulaştırma, yalnız başına ekonomik bir faaliyet olmakla birlikte diğer sektörlerle bağlantılı, ancak hızlı ve güvenli yolculuk veya taşımacılığının planlandığı zaman tüm sektörler için avantajlar sağlayarak, sektörleri iyi yönden etkileyen bir hizmet sektörüdür. Ulaştırma ekonomide başlı başına bir maliyet sorunu olan kamusal bir hizmettir. Bu hizmetin ileride kullanılmak üzere depolanması imkânsızdır. Ulaştırma hizmeti, ihtiyaç duyulduğunda, ihtiyaç kadar hizmeti üretmesi ve/veya sunması gerekmektedir (TMMOB Makina Mühendisleri Odası, 2012, s. 2).

Sözlük tanımından hareket ettiğimizde ulaşım; insanların, eşyaların ve bilginin kişisel ve ekonomik amaçlardan ötürü yer değiştirmesiyle ilgilidir (Bamford, 1995, s. 25). Ulaştırma ise; insanların, insanlara fayda yaratan malların, hizmetlerin ve bilginin yer değiştirme etkinliği ve bu yer değiştirme için gerekli olan araçların, işlerin oluşturduğu hizmetler bütünü olduğunu söyleyebiliriz. İnsanlık tarihi boyunca ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla doğayla ve birbirleriyle olan ilişkilerinde kendilerine fayda yaratma sürecini etkin bir şekilde sürdürebilmek için yer değiştirme ihtiyacı hissetmektedir. Bu yolculukları esnasında sürekli, kendilerine fayda sağlayan metaları

da taşımak durumundadır. İnsanlar arasındaki etkileşimin gerek ekonomik gerekse sosyal anlamda arttığı günümüz dünyasında yer değiştirme ve taşıma talebi, gün geçtikçe artmaktadır. Bu yolculuk talebindeki artış ise ulaştırma sektörünün önemini daha çok ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, her geçen gün büyüyen ve gelişen teknoloji de ulaştırma sistemlerinin yapısının değişmesine, ulaştırma sistemlerinin günümüz şartlarına göre şekillenmesine yol açmaktadır. Ulaştırma sisteminden beklenen, kâr amacı gütmeyen, dışa bağımlılığı azaltıcı, enerjinin iyi kullanıldığı, trafik kazalarının azaldığı, çevre ve gürültü kirliliğinin düşürüldüğü ve bunların ülkeye maliyetinin hesaplandığı, ekonomik-sosyal ölçeği ile değerlendirilen bir biçimde hizmet sunmaktır (TMMOB Makina Mühendisleri Odası, 2012, s. 2).

Ulaştırma, havayolu, denizyolu ve liman hizmetleri, karayolu, demiryolu ve boru hattından oluşmaktadır. Ulaştırma, gerek tüketicilere gerekse özel firmalara yönelik pozitif dışsallık yayan hizmettir. Ulaştırma hizmetleri küreselleşme ile birlikte mal ve hizmetlerin uluslararası mobilitesini arttırdığından, günümüzde daha çok önem kazanmıştır. Ulaştırma hizmetlerinde birleşik mal özelliği belirgin bir şekilde ortaya çıkmakta ve hizmetin maliyeti alt birimlere göre değişmektedir. Örneğin; karayollarının maliyeti, yol yapım, onarım, taşıt işletme gibi maliyetlerden oluşmaktadır (Irmak, 2010, s. 95).

Ulaştırma yatırımları sadece kâr kriterine göre değil, ekonomik kalkınma, sosyal, siyasi, güvenlik, kitle taşımacılığı gibi kriterlere göre de değerlendirilmesi gerekli yatırımlardır. Ulaştırma yatırımları "Sosyal Sabit Sermaye" yatırımları niteliğindedir. Kalkınma sürecinde gerekli gelişmeyi sağlamak için gerekli yatırımları yapmaya kaynaklar yetmemektedir. Bu sebeple, mevcut kaynakların önemli bir kısmını sosyal sabit sermaye yatırımına yöneltmek suretiyle, doğrudan üretken faaliyetler teşvik edilir. Sosyal sabit sermaye yatırımı modelinde, kaynak yetersizliği nedeniyle ya doğrudan üretken faaliyetlere ağırlık veren veya ulaştırma gibi altyapı yatırımlarına ağırlık veren dengesiz gelişme süreci kaçınılmaz olmaktadır (Altınok, 2001, s. 74).

Mustafa Kemal Atatürk'ün İzmir İktisat Kongresinde yaptığı açılış konuşmasında raylı sistemleri ve karayollarını geliştirmek ve birbiriyle entegre sistem kurmak zorundayız. Aksı takdirde batının bu yöndeki gelişimine karşı eski usul ulaşım araç ve yollarıyla başa çıkmamız mümkün değildir. Şeklindeki söylemleri, ulaştırma sisteminin ve ulaşım

araçlarının bir ülke için ne kadar önemli olduğuna vurgu yaparak ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi, yenilenmesi, modern çözüm yollarının kullanılması gerektiğini belirtmiştir (Yıldırım, 2002, s. 316-317).

Ulaştırma sektörü Birleşmiş Milletler istatistik bölümü tarafından hazırlanan merkezi ürün sınıflandırma listesinde hizmet sektörü içerisinde görülmektedir. (UN Statistical Commission, 2002, s. 3) Dünya Ticaret Örgütü'ne üye ülkeler Hizmet Ticareti Genel Anlaşması kapsamında verdikleri taahhüt listelerinde kendi bünyelerinde bu sınıflandırmaya uymaktadırlar. Ancak ulaştırma sektörünü ekonomiye katkısı bakımından hizmet sektörünün altında incelemek çok doğru olmadığı kanısındayım. Çünkü ulaştırma sektörü diğer sektörlerin tamamını etkiler ve hepsiyle yakından ilişkilidir. Örneğin; üretim sektörü açısından; üretimin yapılabilmesinin ön koşulu gerekli olan hammadde, yarı mamul ve mamullerin tamamlayıcı ürünlerin üretim alanına zamanında ve etkin bir şekilde ulaştırılması, tüketici açısından; üretilen malların pazara zamanında ve etkin bir şekilde ulaştırılması iyi bir ulaştırma ağının mevcudiyeti ile mümkündür. İyi bir ulaştırma altyapısının varlığı ürün maliyetini düşüreceğinden rekabet açısından önemlidir. Bir başka örnek vermek gerekirse; aynı karakteristik özelliklere sahip iki turizm ülkesinin sektördeki başarıları, ulaştırma imkânlarının karşılaştırılması ile kıyaslanabilir. Ulaştırmayı ekonomiye katkısı bakımından başlı başına bir sektör olarak düşündüğümüzde, sektörün bünyesinde oluşturduğu işgücü talebini istihdam olanağı ile bireylere ve topluma fayda sağlamaktadır. (2983 Sayılı Kanun, 1984)

Ekonomik sistem, bir toplumda ihtiyaçları karşılamak ve kaynakların en verimli şekilde kullanmak amacıyla mal ve hizmetlerin üretimi ve üretilen değerlerin paylaşımı yani tüketimi konusunda oluşturulan yöntemler ve faaliyetler bütünüdür. Ekonomik sistem içerisinde bireylerin ve toplumların ihtiyaçlarını tam anlamıyla karşılamak amacıyla yürütülen her türlü ekonomik faaliyet için “ulaşım” ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Ayrıca insanlar sadece ekonomik sebepler haricinde haberleşme, eğitim, kültür, tatil, inanç ve sosyalleşme gibi sebeplerden dolayı da ulaşım ihtiyacı hissedebilmektedirler. Dolayısı ile farklı coğrafyalar arasında ne kadar etkin ve verimli bir ulaştırma ağı mevcut olursa bireyler ekonomik, sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını giderme konusunda o kadar başarılı olabilirler.

Ulaştırma sektöründe toplam maliyet içinde sabit maliyetlerin payı çok yüksektir. Ulaştırma hizmetinin depolanma ve saklanma imkânı yoktur; üretimi ve satışı aynı anda olmaktadır. Marjinal gelirleri sürekli düşen bir eğilim gösterdiği için, marjinal maliyete göre fiyatlandırması mümkün olmamaktadır (Altınok, 2001, s. 74).

Batılı ülkelerin sanayileşmesinde demiryolu öncü rolü oynamıştır. Demiryolu Rostow'un ifadesiyle öncü sektör olarak kalkınmayı sağlamada önemli fonksiyon ve nitelikleri üstlenecek vasıflara sahiptir. ABD, Almanya, Fransa, Kanada, İngiltere ve Rusya gibi ülkeler kalkış aşamalarını (take-off) demiryolu ile gerçekleştirmiştir. Akıllı ulaştırma sistemi, üretim ve tüketim merkezleri arasındaki hızlı ve güvenli mal akımının sağladığı gibi malların taşıma maliyetlerini düşürerek, rekabet gücünü attırır.

Günümüzde gelişmiş olarak kabul edilen ülkelerin ekonomileri ve gelişim evreleri incelendiğinde, ulaştırma sektörü içerisinde yer alan sistemler arasında belli ve ölçülü bir dengenin sağlandığı görülmektedir. Türkiye'de de aynı dengenin sağlanabilmesi için 1963 yılında planlı döneme geçilmesi ile birlikte; demiryolu - karayolu arasındaki yıkıcı rekabetin önlenmesi, demiryolu-karayolu taşıma sistemlerinin dengeli bir şekilde yürütülerek topluma ve ulusal ekonomiye yararlı bir şekilde hizmet sunması planlanmasına karşılık günümüze kadar olumlu bir gelişme sağlanamamıştır (Altınok, 2001, s. 81).

Toplumun alışkanlıklarının ve yaşam koşullarının zamanla değişmesi ulaşım talebini değiştirdiği gibi ulaştırma sistemlerinde yapılan değişiklikte toplumun yapısını değiştirmektedir. Bir ülkede ulaştırma geliştikçe toplum da gelişir. (Wood & Johnson, 1996, s. 25) Buna ek olarak ulaştırmanın kentin gelişimine ve büyümesine etkisinden söz edilebilir. Bir kentin çevresinden geçen şehirlerarası yol kentsel gelişmeyi bu yöne kaydırabilir. Genellikle yeni yerleşimler önceden yapılmış olan ana ulaşım yollarının yakınlarına kurulurlar (Elker, 2002, s. 16). Böylelikle kent sakinlerinin ulaşım olanaklarının çok olduğu bu alanlarda daha geniş hareket kabiliyeti sahip olurlar.

Ulaştırma diğer tüm faaliyetlerle çift yönlü bir etkileşime sahiptir: Bir yandan kendi yapısı itibari ile diğer faaliyetlerin gelişimini ve yapısını biçimlendirirken diğer yandan bu faaliyetlerin özelliklerine göre kendisi de değişmektedir. (Elker, 2002, s. 18) Bu nedenle ulaşım, insan hayatında gerek sosyal gerekse ekonomik anlamda büyük öneme sahiptir.

Tablo 4.1: AB 27 Ülkelerinin 1995-2008 Yılları Ulaştırma ve GSMH Artış Oranları

Yıllık Büyüme Oranları AB-27						
GSMH	1995-2008	%2,3	2000-2008	% 2,0	2007-2008	% 0,7
Yolcu Taşımacılığı (Yolcu.km)	1995-2008	%1,6	2000-2008	% 1,2	2007-2008	%-0,3
Yük Taşımacılığı (Ton.km)	1995-2008	% 2,3	2000-2008	% 2,0	2007-2008	%-2,1

Kaynak: http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/pb_2010_31_general.xls

Avrupa'nın girmiş olduğu ekonomik darboğazdan çıkabilmesi için yeni pazarlar bulmak ve yatırımlarını bu yönde yapmak zorunda. Özellikle Asya ülkelerinde yaşanan ekonomik, sosyal ve siyasal gelişmeler, bu ülkeleri Avrupa için daha çekici hale getirmiştir. Asya pazarlarından yararlanmak isteyen Batı Avrupa ülkeleri, bu ülkelerle aralarında ulaştırma koridorları oluşturmaya başlamışlardır. Bu koridorların uğradığı her ülkeye ekonomik, sosyal ve politik açıdan katkılar sağladıkları için koridorların ülkelerinden geçmesini isteyen ülkelerin, pay elde edebilmek için rekabette olmaları kaçınılmazdır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011, s. 20-21). Avrupa ve Asya kıtasını birbirine bağlayan jeopolitik konumuyla ayrıca Karadeniz ve Akdeniz ülkeleri olması dolayısıyla uluslar arası ulaştırma koridorundaki yeri ve önemi tartışılmaz bir durumdadır. Türkiye'nin bu koridorda birçok avantajı bulunmaktadır. Türkiye'nin bulunduğu konum itibarıyla uluslar arası ulaştırma koridorları bazılara ülkemizden geçmek durumundadır. Bunlardan bazıları aşağıda verilmiştir.

Pan-Avrupa 4. Koridoru, BM Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK) TER Projesi, BM Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) projesi, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün çalışmaları, TRACECA Projesi bunlardan bir kaçıdır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011, s. 22).

Yukarıdaki projelerden de anlaşılacağı gibi Türkiye birçok yönüyle ticaret yollarının kesiştiği noktada bulunmaktadır. Karayolu Taşıma kanununun devreye girmesiyle

beraber denetim dışı büyümenin önüne geçmiş olması. Ayrıca ulaştırma türlerinin Avrupa standartlarında etkin ve güvenli bir şekilde yapılmasında, yapısal dönüşüm süreci içine girmiş olması. Lojistik alanında gelişmelerin başlamış olması. Ulaştırma türleri arasında dengenin kurulabilmesi için somut çalışmaların yapılması. Avrupa'ya göre yetersiz gözükmesine karşın, ülkenin her noktasına erişim olanağı veren bir ağa sahip olması. Avrupa – Asya ve Avrupa – Ortadoğu eksenlerinde, transit taşıma açısından ülkemizin stratejik konumunu destekleyen, yeterli düzeyde otoyol ve devlet yolu ile Boğaz'daki doğal kesikliği ortadan kaldıran iki köprünün bulunması (T.C. Ulaştırma Bakanlığı-İT, 2005, s. 64). Marmaray projesiyle Avrupa-Asya arasında kesintisiz demiryolu bağlantısı sağlanmıştır.

5 ULAŞTIRMA YATIRIMLARININ GERÇEKLEŞTİRİLMESİNDE KAYNAK TEMİNİ TARİHÇESİ

5.1 DENİZYOLU ULAŞTIRMA PROJELERİ FİNANSMANININ TARİHSEL GELİŞİMİ

Tarihine baktığımızda Türkiye'nin ulaşımında düzenli toplu taşımacılığının ilk örneği denizcilik alanında yapılmıştır. 1827'den sonra buharlı vapurların rağbet görmesiyle beraber kapitülasyonlardan almış oldukları imtiyazlarla İngiliz ve Rus işadamları boğazda yolcu taşımacılığı yapıyorlardı. Bunlar hem vatandaşa iyi davranmıyorlar hem de pahalıydı. Bu durumun vermiş olduğu rahatsızlık dolayısıyla 1843 yılında Sultan Abdülmecit tarafından Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi kurulmuştur. Ulaşımında bütçe kaynaklı finansman modelini temsil eder. 1843 yılında Mısır Valisi tarafından Abdülmecid'e hediye edilen Hümepervaz adlı vapur, istanbulda kıtalararası yolcu taşımacılığına başladı (Tutel, 1994, s. 32). Mısır Valisinin hediye etmiş olduğu vapur hibe yoluyla finansmanı sağlanan ulaşım modelini temsil eder. Böylelikle Osmanlıda yük ve yolcu taşımacılığı gelişmeye başlamıştır. İşletmecilikte özerk bir yönetim kurulması gerektiğinden "Fevaid-i Osmaniye" kurulmuştur. Bahriye Nezareti'ne bağlı olmak üzere ilk bağımsız denizcilik idaresi oldu (Mercan, 2010, s. 81).

Doğrudan kamuya ait yukarıda ifade etmiş olduğumuz denizcilik işletmesinin yanında, 17 Ocak 1851 Boğaziçi'nde vapurla toplu taşıma imtiyazı Şirket-i Hayriye'ye(1851-1944) verilmiştir. Şirket-i Hayriye Osmanlıda kurulan ilk halka açık anonim şirkettir. Bu haliyle özel sermaye eliyle kamu hizmetinin görülmesi demektir. 1871 yılında boğaz'da kıtalararası taşımacılık yapan dünyanın ilk araba vapuru olan Suhulet çalışmaya başlamıştır. Şirket-i Hayriye ve ardından 1856'da Haliç'te toplu taşıma imtiyazı Haliç Vapurları Şirketi'ne de verilmişti (Öztürk A. İ., 2011, s. 4)

1875'de İzmir Körfezinde vapur işletme imtiyazı İzmirli tüccar Yahya Hayati Paşa'ya verilmiştir. Yahya Hayati Paşa 5 Ağustos 1881'te vapur işletme imtiyazını aldıktan sonra İzmir "Hamidiye" vapur şirketi adıyla bir kumpanya kurarak 1884 Şubat ayından itibaren yolcu taşımacılığın başlamıştır (Mercan, 2010, s. 82).

1. Dünya savaşından sonra Lozan Antlaşması ile Türk limanları arasındaki nakliyat hakkı tamamıyla *Bayrak İnhisarı* diye de adlandırılan, Türk bayrağı taşıyan vapurlara verilmiştir. Cumhuriyetin ilanı ile milli menfaatlerin ön planda tutulduğu bir denizyolu politikası izlenmiştir. Öncelikle Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi kanunla *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi* adını alarak teşkilat yapısı yeniden düzenlenmiştir. Deniz taşımacılığının iyi bir seviyeye gelmesi için özel sektör desteklenerek teşvik edilmiştir (olak, 2013, s. 358).

1933 yılında 2248 sayılı kanunla Devlet Denizyolları kurulmuş, deniz ulaşımı devlet sorumluluğu altına girmiştir. 1936 II. Sanayi Planı'nda yeni gemi alımına ve gemilerin yenilenmesine önemli yer verilerek, deniz ulaşımı her yıl daha da büyümüştür (olak, 2013, s. 358).

5.2 DEMİRYOLU ULAŞTIRMA PROJELERİ FİNANSMANININ TARİHSEL GELİŞİMİ

XIX. asrın başından buhar gücü ile çalışan lokomotifler ve demiryolu ağları dünyada ilk önce İngiltere'de ortaya çıkmıştır. 27 Eylül 1825'te *Stocton-Darlington Railway Company* adlı şirketinin kaynak sağlamasıyla, Stocton ve Darlington arasında yapılmıştır (Demirbilek, 1998, s. 11). İngiltere'de 1825 yılında başlayan ilk demiryolu taşımacılığı ve ulaşımı daha sonraki yıllarda ülke içinde ve birçok ülkede hızla yayılmaya başladı. Osmanlı İmparatorluğu, demiryollarını önemini ilk demiryolundan yaklaşık 30 yıl sonra erken sayılabilecek bir dönemde anlamıştır. Ancak teknolojik ve ekonomik olarak kendi başına bir demiryolu inşa edebilecek güce sahip değildi. Osmanlı İmparatorluğu, sahip olduğu şartların ölçüsünde bir takım demiryolu yapım teşebbüsünde bulunmuştur. Osmanlı İmparatorluğu demiryolu yapımının ilk ciddi rnekleri Sultan Abdulaziz yönetiminin ulaştırma yatırımlarına yönelmesiyle ortaya çıktığını görüyoruz. Ekonomik kalkınmanın temel taşının demiryolu ağlarıyla donatılmış bir Osmanlı'da olduğuna inanan Sultan Abdulaziz çeşitli kaynaklar bulmaya çalışıyordu. Osmanlı İmparatorluğunun o dönemde mali ve ekonomik gücünün yetersiz olması dolayısıyla ulaştırma sistemini oluşturabilmek için imtiyazlar karşılında yabancı şirketlere ve ülkelere demiryolu yapımı ve işletmesi işi verilmişti. Ekonomileri güçlü olan emperyalist ülkeler, imtiyazları ekonomik sömürgeciliği kolaylaştıracak bir araç olarak görmüşlerdi. Ancak demiryollarının yapımı ve işletmesi yabancı sermaye

tarafından yapılmışsa da az gelişmiş ülkelerde için demiryollarının yapılması ve geliştirilmesi, demiryollarının sömürgeci ülkelere hizmet edici yönü ile yatırımın yapıldığı ülkenin ekonomisini geliştirmesi yönüyle refahı sağlayıcı özelliği vardır (Gürbüz, 1999, s. 170). Aslında birçok sebepten dolayı demiryoluna ihtiyaç vardı. İmparatorluğun çok geniş bir alana sahip olması, uzak yerlerde çıkacak isyanları bastırmak veya savaş durumunda hızlı askeri sevkiyat yapmak, tarım arazisi ile pazar arasında bağlantı kurmak ve geniş iş sahaları oluşturmak, istihdamı güçlendirmek gibi sebepler sayılabilir. Yabancı sermaye kullanılarak yapılması düşünülen ulaşım ağı Osmanlı'nın hazırlamış olduğu projeler doğrultusunda yapılmamıştır. Sermaye sahibi ülke ve şirketler askeri ve siyasi açıdan stratejik noktalarda birbirinden kopuk, liman bölgelerinden iç bölgelere doğru demiryolları yaparak kendi menfaatleri doğrultusunda hareket etmişlerdir. Bu ulaştırma sistemi Osmanlı imparatorluğunun çıkarlarından çok yayılcı ülkelerin menfaatlerine hizmet etmiştir. Avrupa ülkelerinin Osmanlı topraklarında inşa ettikleri demiryollarından kâr etmenin ötesinde, ekonomik ve siyasi baskılarla Osmanlı topraklarında nüfuz bölgelerini oluşturmaktı (Yıldırım, 2002, s. 317).

Sömürgeleri ile bağlantı kurmak isteyen İngiltere, Osmanlı topraklarında demiryolu yapmak için ilk müracaat eden devlet olmuştur. İngiltere Basra Körfezine ulaşabilmek amacıyla İngiliz subay Chesney'nin projesiyle ilk demiryolu imtiyaz karşılığında 1851 yılında Kahire-İskenderiye Demiryolu hattı Mısır'da yapmaya başladı. Bu demiryolunun yapımına Osmanlı Devleti'nin onayı alınmadan, devletin Mısır Valisi Abbas Paşa muhatap alınarak başlandı. Bu demiryolu 1869 yılında 1300, 1905 yılında 4400 kilometre uzunluğa sahip oldu (Gümüş, 2011, s. 169). Bu uzunluktaki demiryolu ağı Mısır'a, dönemin en yoğun demiryolu ağlarına sahip ülkesi unvanını kazandırdı.

Anadoluda yapılan ilk demiryolu hattı 1856 yılında imtiyaz karşılığında yapılan 130 km'lik İzmir-Aydın Demiryolu hattıdır (Gürbüz, 1999, s. 185). Yapımına 1856'da başlanmış olan 130 kilometrelik bu hat 1867 yılında bitirilerek işletmeye açılmıştır. Bu hat imtiyazından bir süre sonra yine İngilizler İzmir-Kasaba şube hattıyla da Soma üzerinden Bandırma'ya ulaşacak hattın imtiyazını müteşebbis E. Price vasıtasıyla almış, 1866 yılında da bu hattı işletmeye açmıştır (Gümüş, 2011, s. 171).

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'daki topraklarında yaptığı ilk demiryolu hattı 1856 yılında bir *Trevor Barkley* tarafından İngiliz firmasına 99 yıllığına ve teminatsız olarak belli imtiyazlar karşılığında verildi. Köstence-Cernova arasında 66 kilometrelik Tuna-Karadeniz demiryolu hattı yapıldı. Bu hat, 4 Ekim 1860 tarihinde işletmeye açıldı. Hattın yapımı 1877-1878 Osmanlı-Rus harbi sebebiyle Romanya sınırları içinde kaldı. İngiltere ile 1860 yılında Rusçuk-Varna demiryolu hattı için imtiyaz sözleşmesi yapıldı. Bu hat, 1868 yılında işletmeye açıldı (Gümüş, 2011, s. 171). Osmanlı Rus harbi (1877-1878) sonunda Bulgaristan sınırları içinde kaldı. Bu demiryolu hattı imtiyazı, Avrupa ile İstanbul arasındaki ticaret hacminin artacağı düşüncesi ile verilmişti.

Islahat devrinin ünlü Sadrazamı Ali Paşanın hazırlattığı projeye, İstanbul ve Selanik arası demiryolu hattı 17 Nisan 1869'da Şark-Rumeli demiryolları, imtiyazı sözleşmesiyle 99 yıllığına Baron Hirsch şirketine verilmiştir. *Baron Hirsch şirketi*, projenin finansmanını sağlamak amacıyla 1870 yılında tanesi 400 Frank nominal değerli 1.980.000 tahvilini çıkarmıştır. Tahviller yıllık yüzde 3 faiz getirisiyle altı aylık dönemler halinde ödenecek şekilde satışa sunulmuştur. Tahvillere olan talebi artırmak için, tahvil sahipleri arasında iki aylık periyotlar halinde çekiliş yapılarak 600.000 Frank büyük ikramiye verilmesi kararlaştırılmıştır. Bu yöntem sayesinde altyapı yatırımlarının finansmanında yeni bir yöntem keşfedilmiş oldu. Avrupa'da uygulanan bu yöntem Rumeli Demiryolu tahvilleriyle Osmanlı'da devletinde de kullanılmıştır (Milli Piyango, 2011). Baron Hirsch'in şirketi 1871 yılında Şark-Rumeli demiryolunun yapımına başlamıştır (Gürbüz, 1999, s. 176).

Sultan Abdülaziz 1872 yılı Şubatında Asya Osmanlı Demiryolları genel müdürlüğüne *Wilhelm Von Pressel'i atamıştır*. İstanbul-Bağdat Demiryolu projesini hazırlamakla görevlendirmişti. Alman mühendis Haydarpaşa-Basra arası 4670 kilometrelik demiryolu hattı projelenmiştir. İlk önceleri öz sermaye ile karşılanarak yapılması planlanan bu demiryolu projesi 1875 yılında Osmanlı imparatorluğunun ekonomisinin iyice bozulması sebebiyle Haydarpaşa-İzmit hattı yapımı sırasında İngilizlere kiralanmak zorunda kalındı. İngilizlerin bu demiryolu hattının Batı Anadolu kısmını tamamlamışlardır. Daha sonra Almanlarla yapılan imtiyaz sözleşmesi ile Haydarpaşa-İzmit hattı Deutsche Bank tarafından satın alındı (Gümüş, 2011, s. 174).

Fransa, Belçika, İsviçre ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ortaklığına Şarki Rumeli Demiryolu hattı yapım ve işletim imtiyazı verildi.

Demiryollarının ortaya çıkışından sonra ilk demiryolu çalışmaları 1851 yılında başlanmış olmasına rağmen 1880'lere kadar yavaş gitmiştir. Belli imtiyazlarla finansmanı karşılanan yabancı sermaye Osmanlının teminat olarak gösterdiği gelirleri kontrolünü yapan ve bir araya toplayan Düyunu Umumiye idaresi kurulmuştur (Yıldırım, 2002, s. 319).

4 Ekim 1888 tarihinde İzmit-Ankara demiryolu hattı projesi Almanlarla yapılan ilk demiryolu imtiyaz sözleşmesidir. Daha sonra 28 Ekim 1890 tarihinde yapılan başka bir sözleşmesi ile Selanik-Manastır demiryolu hattının yapım imtiyazını aldılar.

Rusya o dönemde teknik ve ekonomik durumu nedeniyle çok geniş bir demiryolu ağı oluşturabilecek durumda değildi. Ancak küçük çapta da olsa kuzey ve Doğu Anadolu demiryolu hattı (1889-1916) imtiyazını elde etti.

Sultan II. Abdülhamid döneminde 1900 yılında yapımına başlanan Hicaz Demiryolu 1908 de tamamlanmıştır. Proje halife başta üzere, devlet memurları maaşlarının yüzde10'u, halktan toplanan yardımlar ve Müslüman ülkelerden gelen bağışlarda yapılmıştır. Bu hat Osmanlı devletinin yaptığı öz sermaye ve bağış kaynaklı tek hat olup, omsalı hükümetince yürütülen tek yoldur. Bu demiryolu Alman teknik yardımıyla asker çalıştırılarak ve Türk mühendisler tarafından yapılmıştır (Demirbilek, 1998, s. 13).

15 Şubat 1893 tarihinde Anadolu demiryollarının Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya istikametinde uzatılması için Deutche Bank ile bir imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır.

1897 yılında Konya-Eskişehir hattının Afyon Dinar'a kadar uzatılması imtiyazını Sultan Abdülhamid, Osmanlı-Yunan Savaşı(1897)'nda asker ve malzeme sevkinde gösterdiği tutum ve yaptığı yardımlar dolayısıyla Almanlara vermiştir.

16 Mart 1898 tarihinde Sultan Abdülhamid Haydarpaşa gar imtiyazını Almanlara verdi. Deutche Bank bu projeye 200.000 Sterlin kredi vermiştir (Yıldırım, 2002, s. 318). Almanlar almış oldukları imtiyazları bir taraftan diğer devletlere kaptırmak istemiyordu, diğer taraftan da finansman kaynağı bulmaya çalışıyordu. Anadolu-Bağdat demiryolu için 6 Mayıs 1898 tarihinde Deutche Bank, Osmanlı Bankası ve Anadolu Demiryolu

Şirketi ve İzmir-Kasaba Şirketi anlaşmaya vardı. Anlaşmaya göre, Fransızlar Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketine yüzde40 oranında katılacaktı. Projenin finansmanı konusunda yapılan ortaklık neticesinde 29 Mayıs 1899 tarihinde Anadolu-Bağdat Demiryolu genel müdürü Kurt Zander Anadolu demiryolunun Konya'dan başlayıp, Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne kadar uzatılması için Bâbîâli'ye başvurdu. Jön Türklerin muhalefetine rağmen Anadolu-Bağdat Demiryolu yapım ve işletme imtiyazı 21 Ocak 1902 tarihinde bir sözleşme imzalandı. 1910 yılına gelindiğinde Almanlar eski sözleşmeye yapılan itirazlar konusunda yumuşama göstererek itirazların önüne geçti. 11 Mart 1911 tarihinde yenilenen anlaşma ile “demiryolunun Bulgurludan sonraki bölümü piyasaya sürülecek olan demiryolu tahvilleri ile tamamlanacaktır. Bundan sonra Osmanlı Devleti herhangi bir bölgenin gelirini karşılık göstermek zorunda değildir” şeklinde kararlar alındı. Yabancı sermaye kullanılarak yapılan Anadolu-Bağdat Demiryolu hattı farklı bir boyut kazanmış tahvillerle finanse edilmeye başlanmıştır. Bu şekilde bir uygulama hattın 1915 Birinci Dünya savaşına kadar hattın yapımında çok önemli gelişmeler olmuştur (Gümüş, 2011, s. 179).

20 Ekim 1921 tarihli Türkiye ile Fransa arasında imzalanan Ankara Anlaşmasıyla Bağdat demiryolunun Nusaybin-Pozantı arasındaki kısmı ile hattın Adana'ya uzanan kollarının imtiyaz haklarını Fransa'nın belirleyeceği Fransız bir şirkete verilmesini kabul etmiştir (Yavuz, 1999, s. 534).

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Avrupalı devletlere verilen imtiyazlar karşılığında yapılan demiryolları hatlarının neredeyse tamamı imtiyazın verildiği devletlerin çıkarlarına hizmet etmek amacıyla yapılmıştır. Uzun yıllar yapılan çalışmalar sonucunda İmparatorluk toprakları içinde bir demiryolu ağı olduğundan söz etmek mümkün değildir. Her projede kullanılan malzemelerin her hat için ayrı olmuştur. Denetim mekanizmasının eksikliği standardizasyon ve uyumluluktan yoksun hatlar oluşturmuştur. Hatlarda Cumhuriyet başında 17 değişik lokomotif tipi olduğu kaydedilmiştir. Değişik tiplerde olan lokomotifler için uzman personel, yedek parça bulma zorluğu vardı. Ayrıca lokomotif tiplerindeki çeşitlilik nedeniyle yaşları ileri olan lokomotifler için geniş çaplı bir bakım ve onarım işlerinin gerçekleştirilmesi oldukça yüksek bir harcamayı gerektiriyordu. Projenin İmtiyaz sahibi, sözleşmesinin maddelerini kendi menfaatleri doğrultusunda kullanarak hattın ekonomik ve hızlı ulaşım imkânını ortadan kalkmıştır. Mesela demiryolu güzergâhında çıkarılacak madenleri

işletme hakkı imtiyazı verilmesi, daha fazla maden bulma ve işletebilmeyi amaçlayan imtiyaz sahibi hattın zikzaklar çizerek ilerlemesine neden olmuştur (Mercan, 2010, s. 75).

Cumhuriyet hükümetleri demiryollarının inşa ve idaresini devlet işi addederek, ön plânda memleket müdafaasını kuvvetlendirmeyi ve şimdiye kadar dünya ile irtibatı olmayan memleket parçalarının bu irtibatı temin ederek iktisaden ve kültürel balamdan kalkınmasını düşünmüşlerdir. Bu maksatla demiryollarının devletçe inşa ve işletme sistemine gidildi (Zarakolu, 1950, s. 576). Çünkü imtiyazlar misaki milli ruhuna aykırı düşmenin yanında sömürge olmayı kabul etmek anlamına geliyordu.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaştırma sisteminin talepleri karşılama isteği demiryolu yatırımlarıyla çözüme kavuşturulmaya çalışılmıştır. O dönemde demiryolu ulaştırma sisteminin kurulması yalnızca yolcu ve malların transferi işi olarak görülmemiş, ülkenin ilerlemesi, büyümesi ve savunması için temel etkenlerden biri olarak kabul edilmiştir. Ancak Milli Mücadele'nin başından demiryolu politikası liberal esaslara dayanıyordu. Milli amaçlar doğrultusunda demiryolları için iki yol izlenmiştir. Bunlardan biri yeni demiryollarının yapılması, diğeri yabancıların elindeki demiryollarını satın almaktır (Çolak, 2013, s. 360).

Aynı dönemde, ülkenin mevcut kanunlara uymak ve bağımsızlığına zarar vermemek şartı ile önemi büyük olan demiryollarının bir an önce yapılması için yabancı sermayeye izin verilmişti. Ayrıca Lozan görüşmelerinde elimizin güçlenmesi adına Bağdat demiryolu projesi belirli imtiyazlar karşılığında Amerikalı Chester şirketine verilmesi 9 Nisan 1923 günü TBMM'de onaylandı (Yıldırım, 2002, s. 316).

1929 yılı Millet Meclisi'nden geçerek kabul edilen kanuna göre on altı yıl içerisinde 240 milyon liralık demiryoluna bir ödeneğin harcanması için hükümete yetki verilmiştir. 1923-1933 yılları arasında bir kısmı özkaynak bir kısmı dış borç kullanılarak aşağıdaki demiryolları yapılmıştır.

Ankara-Kayseri Hattı (380 km) 1927 yılında ulaşıma başlamıştır.

Kayseri- Sivas Hattı (180km) 1934 tarihinde 30 milyon liralık uzun vadeli borçlanma ile istikraz edilerek hizmete açılmıştır.

Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı (320 km) İsveçliler tarafından yapılmıştır. Cumhuriyet tarihinin ilk uzun vadeli iç borçlanması, bu hattın yapımının finansmanı için 1933 yılında 12 milyonluk istikrazı ile olmuştur.

Irmak-Filyos-Bakuk Hattı (286 km) 1931 yılında İsveçliler tarafından yapılmıştır.

Kütahya-Balıkesir hattı 225 km Alman “Julins-Berger” konsorsiyumu tarafından inşa edilmiştir. Alman Julius Berger firması ile yapılan sözleşme ile Kütahya-Balıkesir ve Ulukışla-Boğazköprü hatlarının yapımına başlanmış bunun finansmanı da Alman Bankalar Sendikası ile yapılan kredi anlaşması ile sağlanmıştır. Bu kredinin tutarı 65 milyon Mark'tır.

Cumhuriyet döneminde hususi işletmelere ait aşağıdaki demiryolları 1928–1948 yılları arasında satın alınarak devlet envanterine geçirilmiştir.

İstanbul-Uzunköprü-Edirne demiryolu; 337 km. olup Şark demiryolu şirketine aittir.

İzmir-Alaşehir-Afyonkarahisar hattı ile Manisa-Bandırma hattı, 701 km.dir. Bu hat İngiliz sermayesiyle teşekkül eden İzmir Kasaba demiryolu şirketine aittir.

İzmir-Aydın-Eğirdir hattı 615 km.dir. Bu hatta İngiliz sermayesi ile kurulmuş olan İzmir-Aydın kumpanyasına aittir.

Adana-Nusaybin hattı 625 km.dir. Bu hat Bağdat hattına ait olup, bu demiryolu hattı Pozantı-Halep-Nusaybin hattı ile birlikte Fransızlar tarafından idare edilmiştir (Mercan, 2010, s. 80).

Demiryollarının geliştirilmesi için 1953 yılında TCDD Genel Müdürlüğü İktisadi Devlet Teşekkülü 6186 sayılı Kuruluş Kanunu ile 2.5 milyar liralık sermaye hüviyetine kavuşturulmuştur. 1991 yılı sonu itibari ile toplam varlıkları 10.312 milyar lira olup bunun yüzde 61.4 oranında 6.327 milyar lirası yabancı kaynaklar, yüzde 38.6 oranında 3.985 milyar lirası da öz kaynaklarla karşılanmıştır (Altınok, 2001, s. 78).

5.3 KARAYOLU ULAŞTIRMA PROJELERİ FİNANSMANININ TARİHSEL GELİŞİMİ

1820 yılında İngiltere'nin öncülüğünde başlamış olan demiryolları, hem kısa hem uzun mesafe yük ve yolcu taşımacılığında kapasitesi, hızı ve maliyeti bakımından ve kara taşıtları yeterince gelişmediğinden daha üstün durumdaydı. Karayollarında ulaşım

organik enerjiye ve düşük güç ve kapasiteye sahip olduğu için sanayileşmiş ülkeler için ikinci derecede bir öneme sahiptir. Osmanlı devletinde iç pazarda ürettiği malları şehirlerarası transferinde vergi alınmaktaydı. Bu sistem malın maliyetini arttırması dolayısıyla malın üretim yeri ile tüketim yeri aynı bölge içerisinde yapılmaktaydı.

Bu yüzden üretim ile tüketim aynı bölge içerisinde olmuş, karayollarına gereken önem verilmemiştir. Türkiye Cumhuriyet'i kurulduğunda 18.335 km karayolu devralmıştır. Bu yollardan 13.885km'lik kısmı bozuk satırlı dar yollardan, 4450km'si ise toprak yollardan oluşmaktadır (Çolak, 2013, s. 347).

Cumhuriyetin ilk yıllarında karayolu ile ilgili ilk mevzuatı 19 Ocak 1925 tarihli ve 5542 sayılı "*Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu*"dur. Bu kanuna göre ilk defa "Devlet yolları" ile "İl yolları" ayrımı yapılmıştır. Kanun ile 18 ile 60 yaş arasındaki tüm erkekler (mağduriyeti ispatlanmış fakirler, tüm öğrenciler, silâh altında olanlar ve hayatta altı evladı bulunanlar hariç) bir yılda altı gün yol çalışmalarında bulunacaktır hükme bağlanmıştır. Ayrıca 18 ile 60 yaş arasındaki istisnalar hariç tüm erkekler yol verdisine tabi tutulmuştur. Bu kanunla yol yapım maliyeti halktan alınan vergi ve iş gücüyle finanse edilmiştir (Mercan, 2010, s. 86).

1928 yılında yol inşaatı için Bayındırlık Bakanlığı bütçesine elli beş milyon liralık bir ödenek vermiştir. Ayrılan ödenekle yapılması hayati önem teşkil eden yollar öncelikli olmak üzere 3594 kilometre yol yapılmıştır. Çatalca-İstanbul-Yozgat-Sivas-Erzincan-Erzurum-Beyazıt yolu bu kapsamda yapılmıştır. Akabinde Erzurum-Trabzon ve Malatya-Gaziantep-Afyonkarahisar yolu (5015km) ve Afyonkarahisar-Ankara-Malatya-Diyarbakır-Bitlis yolu özkaynak ve dış kredi kullanılarak tamamlanmıştır.

8 Ağustos 1948 tarihli Türkiye Dokuz Yıllık Karayolu Programı doğrultusunda bütçeden karşılanmak üzere 22.548 km devlet yolunun yapılması ve 18.000 km'lik yolun asfaltlanmıştır.

Karayollarına 1950 yılında yüzde 3,6, 1957'de yüzde 10,75 bütçeden pay ayrılmıştır. Karayollarına ayrılan payın bütçedeki oranının artması karayollarına verilen önemin göstergesidir (Türkiye Mühendislik Haberleri Jürisi, 2006, s. 25).

1980'li yıllara gelindiğinde karayolu ulaştırma sisteminde seferberliği başlatılmıştır. O yıllarda otoyolların geliştirilmesi ve inşası GAP ve Turizmden sonraki en büyük proje olarak kabul edilmiştir. Bu karayolu yapım seferberliği 1990'lı yılların ortalarına kadar

devam etmiş, karayolları için her yıl yaklaşık olarak iki milyar \$'lık yatırım ayrılmıştır (T.C. Devlet Demiryolları, 2013).

5.4 HAVAYOLU ULAŞTIRMA PROJELERİ FİNANSMANININ TARİHSEL GELİŞİMİ

Havayolu ulaşımı, ulaştırma sisteminin en genç üyesidir. Türkiye havacılık sisteminin kurulmasıyla ilgili ilk adımı Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşanın, Kurmay Yüzbaşı Süreyya Bey'i hava aracı (balon ve uçak) sağlanması ve bu araçlar için tesislerin yapılması ile ilgili görevlendirmesi ile atılmıştır. 1 Haziran 1911 tarihinde kurulan Hava Komisyonu, Kıtaat-ı Fenniye ve Mevali-i Müstahkeme Müfettişi Umumiliği'nin ikinci şubesine bağlı olarak çalışmaktaydı. Bu komisyon Türk Hava Kuvvetleri'nin temeli oluşturmaktadır.

1912 yılının başında Yeşilköy Hava Limanı'nın içinde Safraköy'de 2 hangar ve 1 meydan yapılmıştır.

3 Temmuz 1912 tarihinde Safraköy'de ilk hava örgütü Yeşilköy Hava Mektebi hizmete girmiştir.

1922'de Franko-Romen hava yolu ortaklığının İstanbul'a hattına açtığı sefer Türkiye ile Avrupa arasındaki ilk ticari hava hattıdır.

1924'de "Aero Espresso Italiana" şirketine Ankara-İstanbul-İzmir ve Brindizi'ye düzenli seferler yapmasına karşılık 20 yıllık imtiyaz hakkı verilmiştir.

1925'de Fransız Romanya ve Alman ortaklığı "Yunkers" şirketine Ankara-İstanbul arasında bir iç hat seferi verilmiştir (Çolak, 2013, s. 359).

Havayolu taşımacılığı 1933 yılında Milli Savunma Bakanlığı tarafından yürütülmeye başlanmış ve 2186 sayılı kanunla Havayolları Devlet İşletme İdaresi kurulmuştur. 1935 yılı 3424 sayılı kanun ile Havayolları Devlet İşletme İdaresi, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlandı. 1936 yılında idarenin filosundaki uçak sayısı sekize yükseltilmiştir. 1938 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanan Havayolları Devlet İşletme İdaresi "Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü" adını almıştır. 1945 yılında filosundaki uçak sayısını 52'ye yükselten idare, 19 ayrı kente sefer yapmaktadır. İlk yurtdışı seferini 12 Şubat 1947 tarihinde Ankara-İstanbul-Atina arasında yapmıştır. 1952 yılında sivil havacılık

işletmesini Milli Savunma Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı beraber yürütmeye başlamıştır. 1955 yılında 6623 sayılı kanunla müdürlük “Türk Hava Yolları” ismini almıştır. 1956 yılında Anonim Şirket olan Türk Hava Yolları altmış milyon sermaye ile kurulmuştur. 1974 yılında şirketin yüzde 50 ortağı olduğu Kıbrıs Türk Hava Yolları kurulmuştur. 1957 yılında yabancı sermaye ortaklığı bulunan THY'nin yabancı hissesi, Maliye Bakanlığı'nın 17.2.1977 tarih ve 53315/6967 sayılı kararı ile geri alınarak millileştirildi. THY 1982'de yılında kamu iktisadi kuruluş statüsü kazandı. 1989'da THY ile Lufthansa eşit sermayeli SunExpress Havayolları şirketini kurdular. 1990 yılında yüzde1.53'lük bölümü halka açıldı. THY 27 Kasım 1994 tarih ve 4046 sayılı kanunla T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na bağlı iktisadi devlet teşekkülü oldu. 2006 yılında THY hisselerinin yüzde53'lük kısmı halka açılarak IMKB'de işlem görmeye başladı (Türk Hava Yolları, 2011).

5.5 KAMU ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ PROJELERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ VE FİNANSMANI

1980'li yıllara kadar ulaştırma yatırımları büyük ölçüde bütçe, bütçe dışı kaynaklar, kredi ve sermaye piyasası araçları ile finanse edilirdi. Kentlerde ki altyapı çalışmalarında sorumluluğunun neredeyse tamamı yerel yönetimlere bırakılmıştır. Yerel yönetimlerden belediyenin sorumluluk alanı daha fazladır. Yerel yönetimlerin sorumluluğunun artması oranında gelirleri artırılmamış ve yeterli kaynak sağlanamamıştır. Yerel yönetimlerden belediyenin gelirlerini oluşturan genel bütçe payı ve vergi gelirleri payları maliyeti yüksek altyapı yatırımlarının finansmanını karşılamada yetersiz kalmıştır. Belediyelerde yaşanan finansman sorunu, sunulan hizmetin kalitesini düşürmüştür. Kamunun talep ettiği altyapıyı oluşturmak için belediyeler Hazine garantili dış kaynak kullanımı yoluna gitmişler ve geri ödemede sıkıntı çektiklerinde bu yük Hazineye kalmıştır.

Kamu kaynaklarının yeterli olmaması ve borçlanmanın pahalıya mal olması, finansör kuruluşların kaynak sıkıntısı çekmesi gibi nedenler dolayısıyla dünyada 1970'li yıllardan itibaren yeni kaynak arayışına gidilmiş ve ilk örneği İngiltere'de yapılan, Avrupa ve Amerika'da pek çok alanda kamu özel sektör işbirliği finansman modelleri uygulanmaya başlanmıştır. Ülkemizde de 1980'li yıllardan itibaren yatırımların finansmanında bu modeller uygulanmaya başlanmıştır. Yeni keşfedilen finansman

modeli 1990'lı yıllarla birlikte birçok ülkede ve birçok sektörde kullanılmaya başlanmıştır (Akçay, 2006).

Türkiye'nin ulaşımında ilk KÖSİ projesi 1870'li yılların başında Osmanlı İmparatorluğu döneminde Fransa-İngiltere Konsorsiyumu tarafından yapılmıştır. Karaköy-Pera(Beyoğlu) arasında planlanan Tünel metro ulaşım sisteminin inşa ve işletilmesine dair verilen imtiyaz hakkı yabancı yatırımcı Fransız girişimci Mühendis *Eugene Henri Gavand*'a 25 yıl imtiyazlı Osmanlı Sultanı Abdülaziz tarafından verilmiştir. Bu projenin finansman modeli tarihimizdeki ilk YİD Modeli örneğidir. 17 Aralık 1874'te tünel tamamlanmış hizmete açılmıştır. İngiliz firması imtiyaz hakkını 1911 yılında "Deraader Mülhakatında Galata ve Beyoğlu Beyninde Tahtelaz Demiryolu Şirketine" devredilmiştir. Devirle birlikte yeni imtiyaz sahibi şirkete 2000 yılına kadar tünel işletmesi imtiyaz hakkı verilmiştir. Mustafa Kemal Atatürk'ün millileştirme politikası sonucu 1938 yılında sistem satın alınarak millileştirilmiştir (Arıoğlu & Arıoğlu, 1996, s. 250). Bu projeden sonra 1980'lere kadar KÖSİ finansman modeliyle pek fazla proje yapılmamıştır (Keşli, IWES- Uluslararası Atıktan Enerji Sempozyumu-Bir Projenin Finansmanı (PPP) , 2011).

6 ULAŖTIRMA YATIRIMLARINDA KULLANILAN YAYGIN FİNANSMAN MODELLERİ

Kamu kurum ve kuruluşları hizmet verdikleri alanlarla ilgili yatırım projeleri hazırlarlar. Bugünkü durumda altyapı ile ilgili yapılan projelerin çok maliyetli olması dolayısıyla finansmanının nasıl karşılanacağı çok fazla önem arz etmektedir. Dolayısıyla iyi bir projenin hayata geçirilmesi maliyet hesaplarının doğru analiz edilmesi ve finansmanının hangi finansman yöntemiyle ödeneceği önceden hesaplanmalıdır. Bazı durumlarda bir projenin finansmanında tek yöntem kullanılabileceği gibi birkaç yöntemde aynı anda kullanılabilir.

6.1 BÜTÇE KAYNAKLI FİNANSMAN MODELİ

Bütçe, kavramı İngiltere’de doğmuş latince kökenli bir kelimedir. Bütçeyi tarif etmekte birkaç tanım kullanılabilir.

1. Bütçe, topluca ödeme yöntemiyle sunulacak olan kamu hizmetlerinin ve bunların maliyetlerinin karşılanması yollarının bir listesidir (Bulutoğlu, 2008).
2. Kamu bütçesi, devletin belirli bir dönem içerisinde yapacağı harcamalar ile elde ettiği gelirleri gösteren ve yasama organının çıkardığı bir belgedir (Uluatam, 2012).
3. Bütçe Kamunun, kamu kurum ve kuruluşlarının, özel kurum ve kuruluşlarının, ileriye dönük belirli bir dönem içerisindeki gelir ve gider tahminlerinin yapıldığı, tahminlerin hayata geçirilmesi için önceden izin veren kamu için kanun, kararname ve yönetmelik ile özel sektör için yönetmelik veya idari bir tasarruftur (Hastürk, 2006, s. 2).
4. Bütçe, esas itibariyle gelir ve gider takibinin bir denklik düzeni içinde yapıldığı belgeye verilen ad olmaktadır (Bulutoğlu, 2008).

Kamu hizmetlerinin ve yatırım projelerinin bütçe finansman yöntemi ile karşılanmasında ve uygulanması sırasında risk tamamen kamuya aittir. Kamu hizmet ve yatırım projelerinin finansmanının kamu kurumlarınca yapılması durumunda, borçlanma, hazine bonosu, iç ve dış borçlanma senetleri ihracı gibi değişik finansman yöntemleri kullanılabilir. Bu durumda en önemli husus, kamu hizmetinin ve yatırım

projesinin bizzat kamu yönetimi tarafından yapılıyor olması ve yatırım riskinin tamamını kendisi taşıyor demektir.

Bütçe kaynaklı finansman modelinde kullanılan çeşitli bütçe sistemleri mevcuttur.

6.1.1 Klasik Bütçe Sistemi

Bütçe ödenekleri bir mali yıl içerisinde kamu kurumlarının hizmeti yapacak olan birim veya kuruluşların ihtiyaçlarının karşılanması amaçlanmaktadır. Klasik Bütçe Sisteminde bir tek yapılan harcamalar ve harcama kalemlerinden ne kadar tutar harcama yapılacağı görülebilir. Oluşturulan bütçede, bütçe-plan ilişkisi olmaz. Klasik bütçe sisteminde, hizmet miktarı ile bağlantı kurulmadan, faaliyetin mali yönü ortaya konur; yani sadece girdilerin satın alma veya kiralanma bedelleri ile finansman kaynakları dengelenmeye çalışılır. Yıllık klasik bütçelerle devletin faaliyetlerinin fayda ve maliyetlerini saptama olanağı da yoktur (Hastürk, 2006, s. 3).

6.1.2 Devri Bütçe Sistemi

Bu sistemde bütçe denkliliği şartı yoktur. İktisadi faaliyetlerin durumuna göre bütçe açığı veya bütçe fazlası meydana gelebilir. Ekonomik daralma dönemlerinde hükümet harcamalarını artırarak ekonomide talep oluşturmalı ve daralmadaki açığı kapatmalıdır. Ekonomik genişleme dönemlerinde hükümet faaliyetlerinin daraltmalıdır.

Ekonomideki birbirini takip eden hareketleri ve gelişmeleri yakından izlenerek, birbirini takip eden dönem bütçelerin, ekonomide yaptığı değişiklik ve etkileri ortaya konmayı amaçlamaktadır. Bütçelerin dönemselliği yine yapılacak bütçenin ekonomik dengesinin yeniden düzeltilmesi demektir. Ekonominin iyi olduğu dönemlerinde oluşan bütçe fazlası ile ekonominin kötüye gittiği zamanlarda açığı kapatma imkanı sunar (Coşkun, 2000).

6.1.3 Sıfır Tabanlı Bütçe Sistemi

Yapılacak faaliyetlerle ilgili fayda ve zararın anlaşılması için uygulanmaktadır. Bu bütçe sisteminde her yılın harcamaları o yılın sonunda sıfırlanarak, bir önceki yılın ödeneklerine bağımlılığı ortadan kaldırmayı ya da azaltmayı amaçlamaktadır. Kamu bütçelemesine ilişkin bir yaklaşım olup her yılın bütçe işlemleri kendi bünyesi içinde

yargılanmakta, geçmiş yılların politikalarına ya hiç önem verilmemekte veya geçmiş uygulamalarla çok az bağlantı kurulmaktadır (Hastürk, 2006, s. 3).

Sıfır tabanlı bütçe sistemi, her yöneticinin tüm bütçe taleplerini sıfırdan başlayarak en küçük ayrıntısına kadar incelenmesini, organizasyon içindeki her faaliyetin bir karar paketi hazırlanmasını, bu karar paketleri arasında öncelikli olanların sistematik bir şekilde sıralanarak belirlenmesini, böylelikle fonların daha uygun alanlara tahsisini sağlayan planlama bütçeleme sürecidir.

6.1.4 Planlama-Programlama-Bütçeleme Sistemi

Hükümetin bütçesinin sınırlı olması dolayısıyla, yapmakla yükümlü olduğu programlar arasında en yüksek faydanın sağlanacağı programın seçilmesi gerekmektedir. Bütçe oluşturulurken maliyet-fayda analizleri yapılarak eldeki olanaklarının en verimli şekilde kullanılması bakımından alternatifler arasından en uygun olanın seçilmesi gerekmektedir. Çünkü kamu kurum ve kuruluşlarının oluşturduğu yatırımların faydaları genellikle uzun yıllara yayılmakta ve gelecek nesilleri etkilemektedir (Hastürk, 2006, s. 4).

6.1.5 Performans Esaslı Bütçe Sistemi

Devletin kamu kurum ve kuruluşlarının sorumluluğuna verdiği görevleri yapabilmesi için gerçekleştirdiği hizmetler ve bu hizmetlerin birim maliyetlerinin önem kazandığı bir bütçeleme sistemidir. Mal ve hizmet üretimi yapan kamu kurum ve kuruluşlarının, yaptıkları faaliyetlerinin etkinlik derecesinin ölçülmesi amaçlanmaktadır. Üretim miktarı ile maliyeti arasındaki ilişki önem arz etmektedir (Hastürk, 2006, s. 5).

Kamu hizmetlerinin yerine getirilmesi için verilen ödeneklerden maksimum hizmetin elde edilmesi sağlamak amacıyla geliştirilen bir yöntemdir. Performans esaslı bütçede, çalışma programlarına ve hizmetlere öncelik verilir (Hastürk, 2006, s. 5).

6.2 BÜTÇE DIŞI FİNANSMAN MODELİ

Türkiye’de fon kavramı 1980 yılından sonra yaygınlaşmaya başlamıştır. Fon kavramı bir amacın veya birbirlerine yakın amaçların gerçekleştirilmesi için bazı kaynakların

toplandığı ve harcandığı, bütçe veya bütçe dışı kamusal nitelik taşıyan özel hesaplar olarak tanımlanabilir (Bahran, 2001, s. 2).

Ülkemizde kamu harcamalarının bürokrasiye takılmadan kolay yapılabilmesi için veya karar alma sürecini kısaltmak için, bir alanda sağlanan kaynakların, aynı alanda yapılacak hizmetlerin finansmanını sağlamak amacıyla fon uygulamasına başlanılmıştır (Bahran, 2001, s. 2).

6.2.1 Kamu Ortaklığı Fonu

Kamu Ortaklığı Fonu (KOF); 1984 yılında yürürlüğe giren 2983 sayılı kanuna¹ bağlı olarak kurulmuştur. Fonun amacı tasarrufların teşvik edilerek sağlanacak ek finansman kaynakları ile kamu yatırımlarını hızlı bir şekilde gerçekleştirmektir. Kamu ortaklığı fonu ile Kamu Kurum ve Kuruluşlarının altyapı tesisi için Gelir Ortaklığı Senedi ve Hisse Senedi çıkarılması ve işletme hakkı verilmesine imkân sağlamıştır. Kamu Ortaklığı Fonu ile ilk defa Gelir Ortaklığı Senedi (GOS) uygulaması başlatılmıştır.

Kamu Ortaklığı Fonunun altyapı yatırımlarının finansmanında aşağıdaki araçlar kullanılmıştır:

Gelir Ortaklığı Senedi (GOS) ihracından elde edilen gelirler,

İşletme Hakkı Devrinden elde edilen gelirler,

Altyapı tesislerinin işletilmesinden elde edilen gelirler,

Akaryakıt İstikrar Fonundan (1993 yılına kadar) alınan payları

Sayılabılır.

Örneğin 10 Mayıs 1985 tarihinde sözleşmesi imzalanan 216 km uzunluğundaki Kınalı-Sakarya Otoyolu 6 Aralık 1985 gün ve 2380 sayılı Olur'a göre, otoyol projesinin finansmanı yüklenici tarafından yurt dışı kredisiyle karşılanmıştır. Projeden dolayı oluşan ve krediden karşılanamayan kamulaştırma ve kontrollük harcamaları kamu Ortaklığı Fonu'na karşılanmıştır.

¹ Tasarrufların Teşviki ve Kamu Yatırımlarının Hızlandırılması Hakkında Kanun

Tablo 6.1: Kamu Ortaklığı Fonu Kaynakları (1984-1999)

Kamu Ortaklığı Fonu Kaynakları (1984 1999 Dönemi) (Sabit Fiyatlarla)	% Pay
Otoyol ve Baraj İşletme Gelirleri	15
Gelir Ortaklığı Senetleri İhracı	46,2
Dış Kredi	10,8
Akaryakıt Tüketim Vergisi	8
Diğer Gelirler	20
Toplam Gelirler	100

Kaynak: SPK 7. Arama Konferansı Sunumu-Belgin Akçay-2006

6.2.1.1 Kamu ortaklığı fonunun kullanım alanları;

Gelir Ortaklığı senedi (GOS) ihraç edilerek altyapı yatırımlarının tüm maliyetlerinin karşılanması,

Gelir Ortaklığı ve hisse senedi ve işletme hakkının devri uygulamaları ile altyapı yatırımlarının finansmanı,

Kalkınmada öncelikli bölgelere yapılacak altyapı yatırımlarına kaynak sağlamak,

Olarak sıralanabilir (Genç & Ertuğrul, 2007, s. 5).

Maliyetlerinin yüksek olması sebebiyle bütçeden karşılanmasının çok zor olduğu, barajlar ve otoyolların finansmanında kullanılmıştır.

Aşağıdaki tablodan da anlaşılacağı gibi Kamu Ortaklığı Fonunun yarısı altyapı projelerinin finansmanında kullanılmıştır. Otoyolun tüm oran içinde ki payı tek başına yüzde40'dır.

Tablo 6.2: Kamu Ortaklığı Fonu Kullanım Alanları (1984-1999 Dönemi)

Kamu Ortaklığı Fonu Kullanım Alanları (1984-1999 Dönemi)	
	% Pay
Altyapı Finansmanı	51
Otoyol	40
Baraj, İçme suyu, Serbest Bölge	11
Diğer Giderler	49
Toplam Kullanımlar	100

Kaynak: SPK 7. Arama Konferansı Sunumu-Belgin Akçay-2006

Altyapı projelerinde kullanılan Kamu Ortaklığı Fonunun yüzde 51 oranı aşağıdaki gibi dağıtılmıştır.

Tablo 6.3: Kamu Ortaklığı Fonu'nun Altyapı Alanlarındaki Dağılımı

KOF'un Altyapı Alanlarındaki Dağılımı	% Pay
Otoyol	78,00
Baraj ve HES Tesisleri	15,60
İçme suyu	5,80
Köprüler	0,08
Serbest Bölgeler	0,02
Altyapı tesisleri İşletme Giderleri	0,41
Altyapı Finansmanı	100,00

Kaynak: SPK 7. Arama Konferansı Sunumu-Belgin Akçay-2006

6.2.2 Gelir Ortaklığı Senedi(GOS)

Gelir Ortaklığı Senetleri, KOF'un finanse ettiği altyapı tesislerinin gelirlerinin menkul kıymetleştirilip ihraç edilerek gerçek ve tüzel kişilerin gelir ortağı yapılmasıdır (Akçay, 2006).

Senetlerde hukuki olarak “gelir ortaklığı” ibaresi geçmesine rağmen, gelir ortaklığı senetleri değişken faizli tahvil niteliğindedirler. Bu senetler genellikle üç veya beş yıllık vadeler halinde çıkarılır ve istenildiği zaman nakde çevrilebilirler. Gelir ortaklığı senedi

çıkartılan kamuya ait altyapı tesislerinin mülkiyeti ve işletme hakkı üzerinde, gelir ortaklık senedi alan gerçek ve tüzel kişilerin hiçbir hakkı yoktur. Senet sahipleri sadece senedin gelirlerine sahiptir (Eken & Köroğlu, 2008).

Tek bir altyapı tesisinin gelirine veya birden fazla altyapı tesisinin gelirine belli bir oranda ortak olarak çıkarılan Münferit veya Grup Senetlerdir. GOS'leri piyasaya sürülmeden önce hangi altyapı tesisinin gelir payından ne oranda gelirin alınacağı, çıkarılan tertip miktarına göre beher senede tekabül eden gelir payı ödemesinin ne miktarda olacağı belirtilir.

Kamu tarafından GOS alan gerçek ve tüzel kişilere enflasyon oranının üzerinde bir oranda gelir garanti etmektedir. Bu enflasyon oranı üzerinde gelir garantisi kavramı risk piyasaların durumuna göre risk içermektedir. Enflasyon rakamının yükselmesi kamunun daha yüksek faiz oranlı ödeme yapması ve kamunun zararı söz konusudur. Tersi durumda da kamu faiz oranının düşmesi sebebiyle daha düşük ödeme yapılmaktadır. Ancak bu durumda da senetlere alıcı bulunma sorunu ortaya çıkmaktadır (Eken & Köroğlu, 2008).

GOS'ların gelir payları kademeli olarak gelir vergisinden muaf tutulmuş, daha sonraki gelir paylarından stopaj yolu ile gelir vergisi kesilmeye başlamıştır. GOS'lar Menkul Kıymetler Borsasına kota edilebilir.

6.2.2.1 Gelir ortaklığı senedinin (GOS) avantajları

Senet satışlarından elde edilen kaynaklarla altyapı yatırımlarının finansmanı için bütçe dışından finansman sağlanmış olmaktadır. Sermaye piyasası gelir ortaklığı senetleriyle yeni yatırım aracı kazanmıştır.

Enflasyon oranının düştüğü dönemlerinde, bu tahvillerin kamuya yüklediği faiz maliyeti de düşmektedir.

Faiz ile gelir payı arasında tercihin gelir payına doğru kaydırılması ile tasarrufların ekonomiye kazandırılması sağlanmıştır.

Faizli model ile çalışmayan tasarruf sahiplerinin yastık altı varlıklarını ekonomik sistemle uyumlaştırması sağlanmıştır (Eken & Köroğlu, 2008).

Sermaye Piyasasına yeni bir enstrüman eklemiştir.

6.2.2.2 Gelir ortaklığı senetlerinin dezavantajları

Enflasyon oranının yüksek olduğu dönemlerde TÜFE endeksli senetler, diğer yatırım araçlarının göre daha fazla getiri getirmesi, kamunun daha fazla faiz ödemesine neden olmaktadır. Enflasyon riskinin fazla olduğu dönemlerde uzun dönemli tahvil ihracından kaçınılmalıdır.

Gelir Ortaklığı Senetleri, altyapı yatırımlarının tahvilleri önceleri uzun vadeli olarak ihraç edilmiş, ancak enflasyonun yüksek olduğu dönemlerde uzun vadeli dönemden, kısa vadeli döneme geçilmiştir (Genç & Ertuğrul, 2007, s. 6).

Birçok proje aynı anda başlatılması, yatırımlarda aşırıya gidilmesi, projelerin tamamlanma süresinin öngörülenden uzun sürmesine ve altyapı yatırımlarından sağlanacak gelirlerle, tahvil sahibi gerçek ve tüzel kişilere geri ödenmesi düşünülen anapara ve faizlerinin ödenmesinde kaynak sıkıntısı çekilmesine neden olmuştur. Ödemelerin Hazine'den aktarılan paralarla yapılması kamu borç yükünü artırmıştır (Akçay, 2006).

Döviz endeksli gelir ortaklığı senetlerinde gelir payları düşük olsa da anaparaların itfasında kurlardaki artış sebebiyle Hazineyi zora sokmuştur.

1991 Yılından itibaren ise GOS'leri taliplisinin bulunmaması sebebiyle otoyol ve baraj yüklenicilerine hakediş ödemelerine karşılık olarak verilmeye başlanmıştır.

Menkul Kıymetler Borsasında ikinci el piyasasının oluşturulmaması, gelir ortaklığı senetlerine olan talebi olumsuz etkilemiştir (Genç & Ertuğrul, 2007, s. 7).

6.2.2.3 Gelir ortaklığı senetleri (GOS) türleri

A. Kamu Ortaklığı tarafından KOF'na kaynak temini için ihraç edilen GOS'lar.

a- TL'ye endeksli gelir ortaklığı senetleri: Tek bir altyapı yatırımının gelirin ortak olmayı amaçlayarak veya birden fazla altyapı yatırımının gelirlerinin birleştirilerek ihraç edilen gelir ortaklığı senetleri. Örnek1: Boğaziçi Köprüsü A tertibi gelir ortaklığı senedi, Karakaya barajı A tertibi gelir ortaklığı senedi v.b, Örnek2: Keban-Oymapınar Gelir ortaklığı senedi, Keban Barajı ve tertibi gelir Ortaklığı senedi, Köprü-Keban A-B tertibi Gelir ortaklığı senedi v.b

b- Dövizle endeksli gelir ortaklığı senetleri: Tek bir altyapı yatırımının gelirine ortak olmayı amaçlayarak veya birden fazla altyapı yatırımının gelirlerinin birleştirilerek ihraç edilen gelir ortaklığı senetleri. Örnek1: GAP A tertibi Gelir ortaklığı senedi, Örnek2: Karma A tertibi gelir ortaklığı senedi, Tos. Elek.-Köprü Gelir ortaklığı senedi.

B. Kamu Ortaklığının başka kurumlar adına ihraç ettiği senetler: Tek bir altyapı yatırımının gelirine ortak olmayı amaçlayarak veya birden fazla altyapı yatırımının gelirlerinin birleştirilerek ihraç edilen gelir ortaklığı senetler: Örnek Hasan Uğurlu Barajı dövizle endeksli A Tertibi gelir ortaklığı senedi, PTT dövizle endeksli A Tertibi gelir ortaklığı senedi, Petkim dövizle endeksli A tertibi gelir ortaklığı senedi) (Akçay, 2006)

6.2.2.4 Gelir ortaklığı senedinin tarihsel süreci

2 Aralık 1984 tarihinde Boğaziçi Köprüsünün gelir ortaklığı senetleri 10 milyar lira tutar karşılığında halka arz edildi.

7 Ocak 1985 tarihinde Keban Barajı gelir ortaklığı senetleri satışa çıkarıldı. Elde edilen kırk milyarlık senet geliri Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün yapımında kaynak olarak kullanılmıştır.

12 Şubat 1986 tarihinde 60 milyonluk Boğaziçi Köprüsü ve Keban Barajı gelir ortaklığı senetleri, faiz oranları belirsizliğine rağmen aynı gün tamamı satıldı. 16 Haziran 1986 Başbakan Turgut Özal, Keban barajı ve Boğaziçi Köprüsü gelir ortaklığı senetlerinin satışından 200 milyar lira gelir elde edildiğini ve bu gelirlerle Karakaya Barajı, Atatürk Barajı ile 13 ayrı projenin hızlandırıldığını açıkladı.

29 Temmuz 1986 tarihinde 500 bin adeti 100 bin liralık, 60 bin adeti 500 bin liralık ve 20 bin adeti 1 milyonluk kupürlerden oluşan Boğaziçi Köprüsü-Keban Barajı B tertibi gelir ortaklığı senetleri üç yıl vadeyle satıldı.

3 Temmuz 1988 tarihinde bir kısmı gelir ortaklığı senetleri tarafından finanse edilen Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ulaşımına açıldı. Temeli 25 Mayıs 1985'te atılan köprü, Türk - Japon işbirliği tarafından çevre yolları hariç 183 milyar 300 milyon liraya mal edilerek yapıldı.

3 Ocak 1990 tarihinde Başbakanlık Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı, tüm termik ve hidroelektrik santrallerin yapım ve bakımına kaynak temin etmek için, Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerinin gelirlerine endeksli GOS'lar satışa sunulmuştur (Eken & Köroğlu, 2008).

Tablo 6.4: Kamu Ortaklığı tarafından KOF'na kaynak temini için ihraç edilen GOS'lar

Kamu Ortaklığı tarafından KOF'na kaynak temini için ihraç edilen GOS' lar					
TL endeksli					
	İhraç Tarihi	İhraç Tutarı (mln\$)	Vade (Yıl)	Gelir Payı Ödemeleri	Gelir Payı Oranı (%)
KöprüA Tertibi	1985	9,5	3	6 ayda bir ödemeli	23-60,74
KöprüB Tertibi	1985	9,5	5	6 ayda bir ödemeli	21-151,71
KebanA Tertibi	1985	38,1	3	6 ayda bir ödemeli	22-70,42
KebanB Tertibi	1985	38,1	5	6 ayda bir ödemeli	20-75,63
Keban Oymapınar A ve C Tertibi	1985	152,5	4	6 ayda bir ödemeli	20-46,48
Keban Oymapınar B Tertibi	1985	38,1	3	6 ayda bir ödemeli	21-55,3
Köprü Keban A ve B Tertibi	1986	235,1	3	6 ayda bir ödemeli	19,51-55,36
Keban Oymapınar A Tertibi	1986	88,2	3	6 ayda bir ödemeli	19,03-39,62
Karakaya A,B,C,D Tertibi	1987	302,1	3	6 ayda bir ödemeli	20,67-61,51
GOS 8 Tertibi	1994	266,7	1,5	Yılda 1 kez	TEFE+%6
GOS 9 Tertibi	1994	266,7	2,5	Yılda 1 kez	TEFE+%6
GOS 10,11,12,13,14,16 Tertibi	1994	149,2	3	Yılda 1 kez	TEFE+%6
Döviz endeksli					
GAPA Tertibi	1987	14,5	6	6 ayda bir ödemeli	
Karma A,B,C Tertibi	1989	70,6	1	Yılda 1 kez	46,96-51,8
Tos. Elekt.Köprü A ve B Tertibi	1989	94,1	2	6 ayda bir ödemeli	24,62-37,62
Tos. Elekt.Köprü C Tertibi	1990	38,3	2	6 ayda bir ödemeli	24,33-38,27
Tos. Elekt.Köprü D, E, F ve G Tertibi	1990	116,3	1	Yılda 1 kez	46,94-54,63
GOS A,B,C,D,E,I,F,G Tertibi	1989	831,9	2	6 ayda bir ödemeli	(Libor + 1-1,25)/2
Kamu Ortaklığı tarafından başka kurumlar adına ihraç edilen GOS' lar					
Hasan UğurluA Tertibi (TEK adına)		58,1	3	6 ayda bir ödemeli	
Hasan UğurluB Tertibi (TEK adına)		116,2	5	6 ayda bir ödemeli	
Petkim A Tertibi (Petkim adına)		1,1	3	6 ayda bir ödemeli	
PTT A Tertibi Tahvil		2,2	6	6 ayda bir ödemeli	

Kaynak: İş Yatırım Menkul Değerler Web Sitesi- Sermaye Piyasaları ile Altyapı Projelerinin Finansmanı Sunumu 2007 s:12

Not: GOS ihracı yöntemiyle 1985-1994 yılları arasında toplam 2.937milyon USD finansman sağlanmıştır.

6.2.3 Toplu Konut Fonu

Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'nın sorumluluğunda olan Toplu Konut Fonu 2985 sayılı Toplu Konut Kanununa bağlıdır.

Toplu Konut fonu, kentsel alanlarda belirlenmiş konut bölgelerinde yatırımı teşvik etmek için, konut yapılacak alanların kamulaştırılmasında, teknik altyapı², sosyal alanlar ve çevre düzenlemelerinin yapılması konusunda Toplu Konut İdaresi'nin yönlendirici bir tavırla yatırımın taraflarına kredi sağlayarak destek verilmesi amaçlanmıştır.

Fondan kredi sağlanmış olan toplu konut yapımcılarına, istemeleri halinde altyapı kredisi açılmaktadır. 1984-2005 yıllarında uygulanan vadesi 5 ile 10 yıl arasında değişen, memur maaş artış oranına bağlı olarak 6 ayda bir artan toplam kredi içindeki payı yüzde2,5'i geçmeyen krediler vermiştir. Ayrıca belediyelere ulaştırma sistemleri başta olmak üzere altyapı çalışmalarına bütünü için teknik altyapı kredisi verilmektedir. Projeye göre uygun görülen Kredi miktarı, öncelikli yöre veya büyük kente göre değişiklik göstererek ilk 2-3 yılı geri ödemesiz dönem olmak üzere 48-108 ay vadeyle verilmektedir. Faiz oranı TÜFE rakamları baz alınarak 6 ayda bir yapılmaktadır. Açılan bu altyapı kredisine talep olmadığı için kullanılamamıştır (Akçay, 2006).

Toplu konut fonları, ferdi ve toplu konut yapan belediyeler dâhil konut yapan kurumlara, yatırım ve işletme kredisi verilmektedir (Genç & Ertuğrul, 2007, s. 5).

6.3 KREDİ KULLANIMI YOLUYLA FİNANSMAN MODELLERİ

6.3.1 Yurt İçi Kalkınma ve Yatırım Bankaları ile Özel Banka Kredileri

Kalkınma ve yatırım bankaları, 4389 sayılı Bankalar Kanunu'nun da mevduat kabul etmeyen bankalar olarak tabir edilmiştir. Kalkınma ve yatırım bankaları mevduat kabul etmedikleri için Bankalar kanununun mevduat ve kredileri işlemlerini içeren düzenlemeler dışındaki hükümlerinin tamamından sorumludurlar ve Bankalar Kanunu'na tabidirler.

² *Teknik Altyapı: Yol ve ulaşım amaçlı yapılar, su, elektrik, kanalizasyon başta olmak üzere iletişim, merkezi ısıtma ve benzeri tesisler ile bunların gerektirdiği inşaat, teçhizat ve yapıların bütünüdür.*

Kalkınma ve Yatırım bankaları, kendi kaynaklarını ve dışarıdan aldıkları kaynakları orta ve uzun vadeli krediye dönüştürerek bankacılık hizmeti yaptıklarından Bankalar Kanunu'nda ki mevduat hükümleri dışındaki düzenlemelerde sorumludurlar. Kalkınma ve yatırım bankaları Bankalar Kanununa göre anonim şirket unvanıyla kurulabilirler. Bu bankaların aldıkları unvan sebebiyle Ticaret Kanunu'nun anonim şirketlerle ilgili düzenlemelerine ve faaliyetleri dolayısıyla da Borçlar Kanunu tabidirler. Kalkınma ve Yatırım bankaları, para piyasasında aracı kurum olarak işlem yapamazlar. Kalkınma ve yatırım bankaları, ülkenin ekonomik kalkınma ve sanayileşmesi konusunda finansal destek vermeleri amacıyla kurulmuştur. Hukuksal nitelikleri itibarıyla iki gruba ayrılmaktadırlar. Sahibinin devlet olduğu ve sahibinin özel kişilerin oluşturduğu bankalar.

Türkiye Kalkınma Bankaları 1975'te Devlet Sanayi ve İşçi Yatırım Bankası (DESIYAB) adıyla kurulmuştur. Türkiye'de sanayi sektörünün geliştirilmesi amaçlayan kuruluş sanayinin gelişiminde sınırlı olmuştur. Bu model çok ortaklı şirketlerin finansmanını sınırlı sayıda sağlamıştır.

Bu banka 1988 yılında Türkiye Kalkınma Bankası'na (TKB) dönüştürülmüştür. Dönüşümün ardından, 1989 yılında, Turizm Bankası'nın da kendisine devredilmesiyle farklı bir alanda etkin olmaya çalışılmıştır. Bankanın potansiyeli yeterince değerlendirilemediğinden pek işlevlik kazanamamıştır (Bilen, 2008, s. 22-23).

6.3.1.1 Kamusal sermayeli kalkınma ve yatırım bankaları

6.3.1.1.1 İller Bankası

İller Bankası Mustafa Kemal Atatürk'ün talimatıyla 11.06.1933 tarih ve 2301 sayılı kanunla, "Belediyeler Bankası" unvanıyla kurulmuştur. Banka ilk kurulduğunda ve bağlı olduğu kanun uyarınca sadece Belediyelerin faaliyetlerini desteklemektedir. İller Bankası belediyelerin yeterli teknik elemana sahip olmaması ve gelişen ve değişen teknolojiye ayak uyduramadığı noktasından hareketle kurulmuş ve yerel yönetimlere merkezi bütçe paylarının dağıtım işlevini de üstlenmiştir (Erdoğan, 2006, s. 120). 29.07.1944 tarihinde "İller Bankası" adını alan kuruluş Yerel yönetimlerin tamamına hitap eder hale gelmiştir. 26.01.2011 tarih ve 6107 sayılı kanunla "İller Bankası A.Ş." unvanını almıştır. İller Bankası anonim şirket olarak özel hukuka tabi, tüzel kişiliği olan

özel bütçeli bir şirkettir. Özel bütçeli anonim şirket statüsüyle 5411 sayılı Bankacılık Kanununa tabi bir kalkınma bankasıdır (İller Bankası, 2013).

Bankanın amacı; İl Özel İdaresi ve belediyelerin finansman ihtiyaçlarını karşılamak, bölge sakinlerinin ortak kullanım alanlarına yönelik hizmetlere ilişkin projeler geliştirmek, projelere ve yatırımlara yönelik denetim ve danışmanlık hizmeti sunmak, Merkezi yönetimin Mahalli idarelere transfer edeceği her türlü kaynağa aracılık etmek, kalkınma ve yatırım bankacılığının tüm işlevlerinin yerine getirmektir (İller Bankası, 2013).

İller Bankası belediyelerin altyapı projelerine kredi vermektedir. Örneğin İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Türkiye’de bir ilke imza atarak hayata geçirdiği “Beylikdüzü-Söğütlüçeşme Arası Metrobüs Projesine” finansman sağlamıştır. Üç aşamada yapılan projenin Beylikdüzü-Avcılar ve Vatan Caddesi-Zincirlikuyu aşamalarını yüzde75’ini, Zincirlikuyu-Söğütlüçeşme aşamasının yüzde100’ünü finanse etmiştir.

6.3.1.1.2 Türkiye İhracat Kredi Bankası A.Ş.(Eximbank)

Türkiye İhracat Kredi Bankası, 3332 sayılı Kanun’a dayanarak 21 Ağustos 1987 tarih ve 87/11914 sayılı BK kararı ile kurulmuştur. Ancak, son yıllarda Türkiye ve Dünya ekonomisinde değişimlerden zarar görmemek veya fırsatları yakalamak amacıyla faaliyet alanlarında bazı değişiklikler yapmıştır.

Bankanın amacı; mal ve hizmetlerin ithalat ve ihracatının geliştirilmesi, ihracatçıların yeni pazarlara açılması ve uluslararası pazardaki paylarını arttırması, yurt dışında faaliyet gösteren yatırımcıların rekabet gücü arttırması konularında kredi, finansman, sigorta ve garanti gibi desteklerin verilmesidir.

Türk Eximbank 2012 yılı sonunda merkezini İstanbul’a taşımıştır (Türk Eximbank, 2013).

6.3.1.1.3 Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş.(TKB)

Türkiye Kalkınma Bankası Anonim Şirketi 4456 Sayılı Kanun ile kurulmuştur. Anonim şirket olması dolayısıyla özel hukuk mevzuatına tabi Başbakanlığa bağlı tüzel kişiliği olan kalkınma ve yatırım bankasıdır.

Bankanın amacı; Türkiye'nin kalkınması için, karlılığı ve verimliliği olan anonim şirket statüsündeki teşebbüslere kredi vermek, şirketlere ve şirketlerin yatırımlarına finansman sağlamak ve işletme desteği vermek, yurt dışından gelen ve yurt içi tasarrufları iyileşmeye dönük yatırımlara yönlendirmek, sermaye piyasasının gelişmesine yönelik çalışmalarda bulunmak, ortak yatırımlara kaynak sağlamak ve tüm kalkınma ve yatırım bankacılığı işlevlerini yapmaktır (4456 Sayılı Kanun, 1999).

6.3.1.2 Özel sermayeli kalkınma ve yatırım bankaları

6.3.1.2.1 *Diler Yatırım Bankası A.Ş.(Dilerbank)*

Yatırım Bankacılığı yapmak amacıyla 28.06.1998 tarih ve 98/11464 sayılı BK kararname ile A.Ş. olarak kurulmuştur. Bankacılık Kanunu ile Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tabidir (Dilerbank, 1998).

6.3.1.2.2 *GSD Yatırım Bankası A.Ş.(GSDBank)*

Banka; 20.04.1998 tarih ve 98/10962 sayılı BK Kararnamesi, Bankalar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu mevzuatına tabidir. Anonim şirket olarak kurulan banka, para ve sermaye piyasası araçlarını kullanarak yurt içi ve yurt dışı yatırım ve kalkınma bankacılığı yapmaktadır (GSDBank, 1998).

6.3.1.2.3 *İMKB Takas ve Saklama Bankası A.Ş. (Takasbank)*

Banka; 26 Ocak 1995 tarih ve 95/6551 sayılı BK Kararnamesiyle Bankacılık Kanunu, Sermaye Piyasası Kanunu ve faaliyet alanıyla ilgili mevzuatın hükümleri doğrultusunda “İstanbul Takas ve Saklama Bankası A.Ş.” unvanlı yatırım bankası olarak kurulmuştur.

Banka'nın amacı, İMKB'de işlem gören mevduatların takas ve saklama hizmetini görmek, finansal hizmetleri ve her türlü iktisadi faaliyeti gerçekleştirmektir (Takasbank, 2013).

6.3.1.2.4 *Nurol Yatırım Bankası A.Ş (Nurolbank)*

Banka; 06.08.1998 tarih ve 98/11565 sayılı BK kararname ile Bankalar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu mevzuatına tabi yatırım bankacılığı yapmak amacıyla bir anonim şirket olarak kurulmuştur.

Yurtiçinde ve yurtdışında girişimcilerin doğrudan veya ortaklıklar şeklinde yürütecekleri projelerin ve çalışmaların gerçekleştirilmesine yardımcı olur.

Nurolbank Kurumsal Finansman ekibi, projelerde danışmanlık hizmeti sunmuştur:

Otoyol ve Köprülerin Özelleştirilmesi Projelerinde girişimci tarafa danışmanlık hizmeti vermiştir.

Gebze-İzmir Otoyolu Projesini üstlenen girişimci konsorsiyumun finansman Koordinatörlüğü görevini üstlenmiş, bu görevi sürdürmüştür

3. Köprü projesine girişimcisine danışmanlık hizmeti vermiştir (Nurolbank, 2012, s. 15).

6.3.1.2.5 Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ş.(TSKB)

Banka; 1950 yılında Dünya Bankasının desteği ile T.C. Hükümeti, Merkez bankası ve ticaret bankalarının işbirliği ile ülkenin ilk özel yatırım ve kalkınma bankası olarak kurulmuştur.

Bankanın amacı; Türkiye'de tüm ekonomik sektör yatırımlarına finansal destek sağlamak, yerli ve yabancı sermayenin kurulmuş veya kurulacak şirketlere, şirketlerin iştirakine danışmanlık, teknik yardım ve finansal aracılık hizmetleri sağlamak ve sermaye piyasasının gelişmesine yardım etmektir (TSKB, 2008).

TSKB kurumsal müşterilerine doğrudan veya dolaylı (APEX Bankacılığı)³ kredilendirme yapmakta ve irili ufaklı tüm müşterilerinin yatırım projelerine kaynak sağlamaktadır (TSKB, 2008).

6.3.1.2.6 TAIB Yatırım Bank A.Ş.(YatırımBank)

17.6.1987 tarih ve 87/11898 sayılı BK Kararnamesi ile bankalar ve Türk Ticaret Kanunu mevzuatlarına tabi yatırım, kalkınma ve tacir bankacılığı faaliyetlerini yürütmek amacıyla A.Ş. olarak kurulmuştur.

³ APEX bankacılığı: Dünya Bankası, Avrupa Yatırım Bankası gibi uluslar arası yatırım kuruluşlarından temin edilen kredilerin Türkiye'deki finansal kuruluşlara kullandırılmasıdır.

Banka; sanayi ile iç ve dış ticarete, her türlü projeye kredi sağlamak, akreditif açmak, garantiler sağlamak, teminat mektupları vermek ve gayri nakdi krediler açmak ve ihracat ve ithalat işlemlerinin finansmanı sağlamak, mal ve hizmet ihracından kaynaklanan alacakları satın almak, KİT'lerin özelleştirilmesinde planlama işlemlerini yapmak gibi faaliyetleri vardır (TAIB, 2013).

6.3.1.3 Yabancı sermayeli kalkınma ve yatırım bankaları

6.3.1.3.1 *Standard Chartered Yatırım Bankası Türk A.Ş.*

Bankalar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu hükümleri uyarınca yatırım bankacılığı yapmak amacıyla, 01.08.1989 tarih ve 89/14502 sayılı BK kararnamesi ile Bankalar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu mevzuatına tabi yatırım bankacılığı yapmak amacıyla bir anonim şirket olarak kurulmuştur (Standard Chartered Yatırım Bankası Türk A.Ş., 2013). Birçok unvan kullanan bankanın unvanı 26.11.2012 tarihinden Standard Chartered Yatırım Bankası Türk A.Ş. olarak değiştirilmiştir (BDDK, 2014).

6.3.1.3.2 *BankPozitif Kredi ve Kalkınma Bankası A.Ş. (BankPozitif)*

Banka 1999 yılında “Toprak Yatırım Bankası A.Ş.” unvanıyla Bankalar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu mevzuatına tabi yatırım bankacılığı yapmak amacıyla bir anonim şirket olarak kurulmuştur 2002 yılında “C Kredi ve Kalkınma Bankası A.Ş. (C Bank)” unvanını almış, 2005 yılında “BankPozitif Kredi ve Kalkınma Bankası (BankPozitif)” unvanını almıştır.

6.3.1.3.3 *Merrill Lynch Yatırım Bank A.Ş.*

7 Ağustos 1991 tarih ve 91/2066 sayılı BK Kararnamesiyle “Tat Yatırım Bankası A.Ş.” unvanıyla Bankalar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu mevzuatına tabi yatırım bankacılığı yapmak amacıyla bir anonim şirket olarak kurulmuştur. BDDK'nın 30.11.2006 tarih ve 2040 sayılı Kararı ile Merrill Lynch European Asset Holdings Inc.'e devredilmiştir. Banka yerli sermayeli kalkınma ve yatırım bankası iken yabancı sermayeli kalkınma ve yatırım bankaları grubuna dâhil olmuştur (Merrill Lynch Yatırım Bank A.Ş., 2013, s. 8-9).

6.3.2 Yurt Dışı Kalkınma ve Yatırım Bankaları İle Özel Banka Kredileri

Bütçe ödeneklerinin verilmesinde bütçe disiplinine uyulması, enflasyonla mücadele sebebiyle para arzının kısıtlanması, kamu yatırımlarının bütçe imkânları ile karşılanamayacak kadar çok olması, nüfus artışlarının hızlı olması, refah seviyesinin yükseltilmesi, ulaştırma yatırımlarının çok büyük finansman kaynağına ihtiyaç duyması gibi sebepler yatırımların tamamlanmasını veya bütçe kaynakları ile yapılmasının imkânsız kılmaktadır. Hükümetler bütçe kaynakları dışında kaynaklar aramaktadır. Kamu kurum ve kuruluşları dış borç yolu ile yatırımlarının finansmanı için aşağıdaki usulleri kullanarak yapmaktadır.

Dış borç Hazine tarafından temin edilerek ilgili kurum veya kuruluşun hesabına transfer edilmesi.

Yatırımcı kurum veya kuruluşun dış borcu Hazinesinin garantörlüğünde temin etmesi.

Hazinesinin garantörlüğü olmaksızın temini edilen krediler.

Genel ve katma bütçeli kurumların doğrudan borç alma yetkisi bulunmadığından, adlarına Hazine borçlanır. Diğer bir ifade ile aracılık yaparak dış borç kullandırılır.

Dış krediyi temin eden kurum veya kuruluş yatırımı gerçekleştirmek için gerekli bütün işlemlerini yapmakta, ancak kredi verecek kuruluş teminat maksadıyla Hazine garantisini istemektedir. Bu tür kredilerde ise krediyi kullanan kurum ve kuruluş kredi geri ödemelerini yapmadığı durumlarda bu borcu Hazine üstlenerek ödemektedir. Bu kurum veya kuruluşa bütçeden transfer olacak gelirlerinden kredi için yapılan ödeme tutarı borcuna karşılık olarak mahsup edilmektedir. Bu tür kredilerde Hazine sıkıntıya düşmektedir. Bu dış borçlar Hazine tarafından ödenmesinde veya üstlenmesinde ise ekonomik göstergelere yansımaktadır.

Hazine garantisi olmayan kurum veya kuruluşlar ise yapmakta oldukları yatırım için kullandıkları kredinin geri ödemesini kendileri yapmaktadırlar. Bu tür kredilerin maliyetleri yüksek olmakta, geç ödemelerde ilave faizler (temerrüt faizi) ödenmektedir (Korkmaz, 2003, s. 76).

Türkiye'nin borçlanma süreci Marshall yardımıyla başlamış, uluslararası finans kuruluşlarına (IMF ve Dünya Bankası gb.) üye olmasıyla hızlanmıştır. 1947'den sonra dış borç almak ve yatırımları borçla finanse etmek veya kalkınma Türkiye ekonomisinin

normal bir ihtiyacı haline gelmiştir. 1930-1947 yılları aralığında dış borç geri ödemeleri belli bir dengede gitse de 1947 yılından sonra her yıl dış ticaret açığı iyice belirginleşmiş ve dış borç açığı kronikleşmeye başlamıştır (Korkmaz, 2003, s. 76).

1950’li yılların başında ülke ekonomisi geleneksel birkaç tarım ürünlerini ihraç eden bir yapıdaydı. Bundan dolayı 1950’li yıllar, tarımda ilerlemenin ve altyapının geliştiği yıllar olmuştur. 1970’li yılların başında Türkiye dış kaynak arayışına girmiştir. ABD ve ABD’nin güdümündeki uluslararası finans kuruluşlarından kredi yoluyla kaynak temin edilmiştir. Türkiye aynı dönemde, dünya ticaretindeki hareketlilikten ve hızlı gelişmelerden, ihracat rakamlarını arttıramadığı için tam anlamıyla yararlanmadıysa da aldığı uzun vadeli kredilerle dünya ticaretinden ekonomik pay elde etmiştir (Korkmaz, 2003, s. 77).

1970’lerin sonunda Türkiye’de petrol krizinin yarattığı olumsuz koşulların etkisinde borçlu birçok ülke gibi dış borçlarını ödeyemez duruma gelmiştir. 1974 yılından sonra ülke siyasetindeki gelişmelerden ve politik hatalar ve düşük faizli fonların cazibesi, sermayenin bu yöne kaymasına sebep olmuş ihracatı artırmaya gerek bırakmamıştır (Korkmaz, 2003, s. 78).

Türkiye, 1975-1977 arasında ihracatta istediği rakama ulaşamayınca uluslararası bankaların sunduğu fonları bol bol kullanmış, ihracatı artırıcı bir çaba içerisine girmemiştir. 1977 yılında borçlarını ödeyemeyen Türkiye, 1978-1979 yılları arasında dış borç bulmaya ve mevcut borçlarını erteleyebilme çalışmıştır. Türkiye’nin ekonomik durumundaki bozulma borç bulmayı ve borç ertelemeyi güçleştirmiştir. Dış ticaret iyice dar boğazı girmesiyle artan iç baskılar ve kreditorlerin dış baskısı sonucunda 24 Ocak 1980 “İstikrar Kararları” paketi hazırlanmıştır (Korkmaz, 2003, s. 79). İstikrar Kararları; Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşundan o güne kadar alınan en radikal ekonomik kararlar olmuştur. 24 Ocak kararları Türkiye’nin liberal ekonomiye geçiş sürecinde bir dönüm noktası olmuştur (Öztürk F. , 2013). 24 Ocak 1980 kararlarında amaç, devletin piyasadan yavaş yavaş çekilmesi ve serbest piyasa ekonomisinin sağlanmasıdır. Diğer bir deyişle toplumsalçı düşünüşten bireyselliğe geçişi sağlamaktır. 24 Ocak kararları uygulanmaya başlamasından sonra IMF ve Dünya Bankası desteğiyle “Yapısal

uyarlama politikaları ⁴ şeklini alarak uzun vadeli bir programa dönüştürülmüştür (Korkmaz, 2003, s. 80).

Sürekli dış borç bağımlılığı Türkiye'yi 2000 yılında IMF ile 18. Stand-by anlaşması yapmaya itmiştir. Ayrıca aynı yılın kasımında ülke krize girmiş, alınan Ek Rezerv Kolaylığı Desteği (SFR) toparlanmaya çalışan Türk ekonomisi bu kez de 2001 Şubat krizle karşılaşmış ve IMF Türkiye'nin dalgalı kur sistemine geçmesi şartıyla tekrar destek vermiştir (Korkmaz, 2003, s. 82).

2000 yılında Dünya Bankasından yarısı mali sektör yapısal uyum kredisi (FSAL), diğer yarısı ekonomik reform kredisi (ERL) olmak üzere 3 milyar dolarlık bir yapısal uyum kredisi (SAL) alınmıştır. 11 Eylül saldırılarının ardından IMF ve Dünya Bankasıyla ilişkiler olumlu yönde etkilenmiş. Bu süreçte Türkiye arasında IMF arasında 19. Stand-by düzenlenmesi yapılmıştır (Korkmaz, 2003, s. 84).

Kalkınma bankalarının varlıklarının evrensel gerekçesi, ulusal hedefleri zamanında gerçekleştirmede kamu ve özel finans kaynaklarının yetmediği durumlarda, ulusal politikaları dikkate alarak kamu ve özel girişimciye gerekli finansman kaynaklarını vermektir.

6.3.2.1 Dünya bankası kredisi (WB)

Dünya Bankası ilk olarak İkinci Dünya Savaşından sonra, savaşta yıkılan ve ekonomisi batmış Batı Avrupa ülkelerinin kalkınmalarına yardımcı olmak amacıyla 1944 yılında IMF ile birlikte kurulması kararlaştırılmış ve 1945 yılında "Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası" (IBRD) adıyla kurulmuştur (Candan, 2005, s. 42-43). Kurulan bu fon sistemi *Bretton Woods* ikizleri olarak da adlandırılır. İkinci dünya savaşından sonra faaliyet alanını genişleterek büyüme kaydetmiştir. Gelişmekte olan tüm ülkelere -Üye olmak kaydıyla- destek vermeye başlamıştır. Faaliyet alanının genişlemesiyle birlikte Dünya Bankası "The World Bank Group" kurumsal kimliğini oluşturarak konusuna ve ilgi alanına göre beş ayrı kurum oluşturarak üye ülkelere teknik yardım, siyasi rehberlik hizmeti ve kredi vermektedir (Korkmaz, 2003, s. 25).

⁴ Yapısal uyarılama politikaları: Kreditorlerin gelişmede geri kalmış ülkelere, kaynak temin ederken yeni limit belirleme koşullarını kabul ettirmeye çalıştıkları politikalar bütünüdür.

Dünya bankası bir projeyi destekleme kararı alırken, kredi talep edilen yatırım projelerini ekonomik, teknik, ticari, mali ve idari yönlerden konunun uzmanlarına analiz ettirir. Finansman talebinde bulunulan projeye, finansman sağlama kararının alınmasında ki en önemli kriter, projelerin verimli, sürdürülebilir ve kısa sürede kendisini finanse edebilecek bir projelere ait olmasıdır (Candan, 2005, s. 44).

Dünya Bankası ilk kredisini 1947 yılında Avrupa ekonomisinin yeniden ayakta durabilmesi amacıyla Fransa, Hollanda, Danimarka ve Lüksembourg'a ithalatlarını geliştirmelerine finansman sağlamıştır.

Dünya Bankası'nın Görevi ve Amacı:

Dünyadaki para piyasalarından iyi şartlarda borç alarak oluşturduğu fonlarla gelişmekte olan ülkelerin öncelikle ekonomik kalkınma projeleri olmak üzere finansmanı için fon sağlamak,

Üye ülkelerin uluslararası ticaretlerinin dengeli ve uzun vadeli olması amacıyla üretken kaynakların gelişmesini sağlayacak uluslararası yatırımlarını desteklemek,

Üye ülkelerde desteklediği projelerle, üretkenliği sağlamak veya artırmak, çalışma koşullarını iyileştirilmek ve refah düzeyinin yükseltilmesine katkıda bulunmak,

Gelişmiş ülkelere topladığı kaynakları, gelişmekte olan üye ülkelerin proje ve programlarını kredilerle destekleyerek, sürdürülebilir büyümelerini sağlamak, ülke insanların refah seviyesini yükseltmek, yoksulluğu azaltmak ve insanlara yatırım yapmak,

Ağır borç yükü altında olan yoksul ülkeleri belirleyerek, kesinleşmiş ticari borçlarını ve borç servislerini düşürücü çalışmalar yapmak ve bu çalışmalarını kredilerle desteklemek,

Üye ülkelerin özel finans borçlarına Dünya bankası garantisi vererek borçlana bilmelerini kolaylaştırmak.

Garantiler, kamunun projelerinde ihtiyaç duyduğu borçlanmalarına verilebileceği gibi özel sektör proje borçlanmaları içinde verilebilir.

Dünya Bankası, kredi vermesi dışında üyelere proje hazırlama konusunda yardımcı olmak,

Şeklinde özetlenebilir.

Dünya bankasına diğer bankalar özel hesap açılmamakta, verilen ödünç paraların büyük bir kısmı ülkelere verilmektedir (Korkmaz, 2003, s. 25-26).Dünya bankasından kredi talep eden üye ülkeler kredinin verilmesine neden olan amaçlara bağlı kalarak harcanma yapabilirler. Dünya Banka'sı borç alan adına bir hesap açarak kredi tutarını bu hesaba alacak kaydeder. Banka hesabından yalnız proje kapsamında yapılan fiili harcamalar için para çekme izni verilir (Candan, 2005, s. 45).

Dünya Bankası'nın finansman kaynakları; Sermayeye katılım, Sermaye piyasasından yapılan borçlanmalar, Kredilerin geri dönüşü, Menkul kıymet satışı, Yatırım ve alacakların faizi, olarak sıralanabilir.

Dünya Bankasının Kuruluş Anlaşmasında belirli koşullar altında garanti vermekte, kredi açmakta veya kredilere katılmaktadır.

Bunlar:

- 1- Dünya bankasından kredi talebinde bulunulan projenin, Banka tarafından kabul edilen bir kuruluş tarafından kredinin anapara, faiz ve krediye ait diğer masraf ve ücretlerin geri ödeneceğinin garanti edilmesi gerekir.
- 2- Bankanın projeler için verdiği kredilerin koşulları piyasa oranlarının genellikle altındadır. Proje sahibinin bu koşullarda başka bir finansörden kredi bulması nedereyse imkânsızdır.
- 3- Bankanın proje için verileceği kredinin geri ödeme projeksiyonunun proje koşullarına uygun ve uygulanabilir seviyede olduğuna kanaat getirmelidir.
- 4- Dünya Bankası tarafından kuruluş anlaşmasının ilgili maddesine göre proje Kredi Komitesi tarafından her yönüyle incelendikten sonra komite tarafından uygun görülürse kredi verilebilir.
- 5- Banka, üyelerinden aldığı kredileri kendisi garanti eder. Banka üstlendiği risklere karşılık belirli bir ücret alacaktır.
- 6- İstisnai durumlar haricinde, doğrudan doğruya Banka'dan veya Banka'nın garantisi altında yalnız imar ve kalkınmaya mahsus projelerin uygulanması amacıyla kredi verilmektedir (Candan, 2005, s. 44).

Dünya Bankası kredileri istisnai durumlar haricinde en fazla kaynağı enerji, tarım, kalkınma projeleri, ulaştırma, özel sektöre mali yardım, sanayi, kentsel kalkınma, turizm ve teknik yardım konularında verilmektedir.

Dünya Bankası kredileri nitelik bakımından proje/yatırım, uyum (program kredisi veya proje dışı krediler) veya proje/yatırım-uyum karması kredisi vermektedir.

A- Proje/Yatırım Kredileri

Proje/Yatırım kredileri beş ayrı başlık altında toplanmıştır.

1- Spesifik Proje/Yatırım Kredileri:

Projenin ekonomik, sosyal ve kurumsal altyapılarını iyileştirerek yatırımın tüm kapasitesiyle çalışması ve teknik, mali, ekonomik, çevresel konulara öncelik vererek sürdürülebilirliğinin sağlanmasıdır. Spesifik proje/yatırım kredileri eğitim programlarını ve çevre kredilerini de desteklemektedir (Korkmaz, 2003, s. 31).

2- Sektörel Yatırımlar ve Sürdürülebilirlik Kredileri:

Belirli sektör ve bu sektörlerin alt sektörlerini, devamlılık esasına göre etkin çalışma ve ekonomik yatırım politikalarını belirlemek, üzerinde anlaşma sağlanmış programların ve kabul edilmiş bireysel kriterlerin kullanılabilmesi için kurumsal bağların güçlendirilmesi amacıyla verilen kredilerdir (Korkmaz, 2003, s. 32).

3- Mali Yapılandırma Kredileri:

Mali kurumların gelişimini desteklemek, mali kurumsal yapıda spesifik önlemler almak, sektörler veya alt sektörlerle finansman sağlamak, etkin ve rekabetçi bir yapıya kavuşmaları için mevcut sorunları gidermek amacıyla verilmektedir.

4- Acil İyileştirme Kredileri

Devletin ekonomisine çok büyük zararlar veren doğal afetlerden veya iç savaş dönemlerinde oluşan ekonomik kırılmalıkların önlenmesi ve ekonomik verimliliğin artmasını sağlamak için üç yıllık bir dönem içerisinde, ekonomik zararların tespiti ve tanımlanması, erken uyarı önlemlerinin alınması ve ileride oluşabilecek hasarların oluşmasını önleyici teknolojik tedbirlerin alınmasını için verilen kredilerdir.

5- Teknik Yardım Kredileri.

Tüm ekonomik ve stratejik politikaların belirlenmesi, sektörlerin iyileştirilmesini içeren kurumsal yapılanma ile uygulama hazırlıkları ve bunlara ilişkin spesifik görevler ile mali yönetim, bütçeleme, adli reformlar, kamu kurumlarının reformu, bu kurumlarda çalışan personel sayısının azaltılmasını içeren ve kamu yönetiminin yeniden yapılandırılması düzenlemeleri amacıyla verilen kredilerdir (Korkmaz, 2003, s. 32-33).

B- Yapısal Uyarlama Kredileri

Bu krediler kurumsal değişiklik ve yenilikleri içeren kilit noktadaki politikaları desteklemek için verilmektedir. Bu krediler dört farklı başlık altında toplanabilir.

1- Uyarlama Kredisi:

Kaynakların etkin kullanımı, ödemeler dengesinin hızla iyileştirilmesi, orta ve uzun vadede ödemeler dengesinin sürdürülebilirliğini sağlayacak desteklerden oluşmaktadır (Korkmaz, 2003, s. 33-34).

2- Sektörel Uyarlama Kredileri:

Genellikle belirli sektörlerde yapılan tüm sektöre etki edebilecek yapısal reformları ve politika değişikliklerini içermektedir.

3- İyileştirme Kredileri:

Hükümetlerin gerekli gördüğü ve hazırladığı reform paketleri ile dövize ihtiyaç duyan ve acil iyileştirilmesi gereken, verimli özel sektör kurumlarını kapsayan programdır. Yapısal uyarlama kredilerinin kullanılmasının mümkün olmadığı alanlarda kullanılır. Bu krediler her zaman IMF sistemine geçişi kolaylaştıran hibe programı ile birlikte kullanılır (Korkmaz, 2003, s. 34).

4- Yatırım/Uyarlama Kredileri:

Tarım ve hayvancılık sektörüne, tarımsal uyarlama ve sektörün verimli ve etkin yapılanması amacıyla verilen kredilerdir.

C- Karma Krediler:

Uyum kredisinin genel düzenleyici programından ve esnekliğinden yararlanarak hem belirli bir program politikası uygulamak ve hem de bazı yatırım ve projelerin yapılmasını sağlamaktır.

Dünya Bankası Proje Kredilerinin Avantajları:

Dünya Bankası diğer kreditelere oranla daha büyük proje finansmanı sağlamaktadır.

Bankanın finanse ettiği projeye çeşitli yardım kuruluşları daha kolay katılabilmesinde ve destek vermesinde yönlendirici bir etki yapmaktadır.

Dünya Bankası kuruluş amacına göre gelişmekte olan ülkelere finansal destek vermede ticari kreditelere göre daha isteklidir. Ayrıca, Banka gelişmekte olan ülkelerde proje yürütmede özel kreditelere göre daha fazla deneyime sahiptir ve özel kreditelere göre hükümetlerle daha yakın ilişkiler kurabilirler.

Dünya Bankası piyasa şartlarının altında daha uygun oranlarda kredi verir ve projeye uygun geri ödeme dönemi sağlar.

Dünya Bankası'nın projeye katılması, projeyi olabilecek politik risklerden korur.

Dünya Bankası'nın bir ülkede yürüttüğü projelerin sayısının fazla olması, projenin ülke için önemi ve vadenin uzun olması hükümetlerin Dünya Bankası ile ilişkilerine önem vererek, hükümetlerin projedeki yükümlülüklerini yerine getirmeye zorlar.

Dünya Bankası'nın bir ülkeye kredi sağlaması diğer sermaye kaynaklarının ülkeye yönelmesi kolaylaştırarak kaldıraç etkisi yapar.

Dünya Bankası kredi verdiği ülkelere danışmanlık hizmeti ve teknik yardım hizmeti verirler. Bu kapsamda borçlu ülkede proje yürütücüsü birimlere eğitimler verir, organizasyon ve yönetimin güçlendirilmesini sağlar.

Dünya Bankası'nın verdiği kredinin her aşamasını takip ettiğinden proje için ayrılan paranın başka bir amaçla kullanması önlenir (Candan, 2005, s. 54-55).

Dünya Bankası Proje Kredilerinin Dezavantajları

- 1) Proje seçiminde Dünya Bankası uzmanlarının görev alması durumu bazen ülke gerçekleri ve ihtiyaçlarıyla bağdaşmayan yatırımların finanse edilmesine neden olabilmektedir. Buda proje sahibi ülkenin kıt kaynakların heba edilmesi anlamına gelir.
- 2) Dünya Bankası kredisiyle desteklenen sektör politikasının Banka tarafından belirlenmesi ulusal ekonominin Banka tarafından yönlendirilmesi sonucunu doğurur.

- 3) Dünya Banka'sı kredi sistemlerinin karmaşık olması, kredi maliyetinin tam olarak hesaplanamamasını ve kur farkları nedeniyle öngörülemeyen ek yükümlülükleri doğurmaktadır.
- 4) Faiz dışı maliyetlerin yüksekliği proje maliyetini yükseltmektedir. Örneğin avukatlık, yönetim, taahhüt, garanti, danışmanlık ücreti gb.
- 5) Projenin Dünya Banka'sının ihale usullerini uygun yapılması zorunluluğu. Satın alma usullerinin karmaşıklığı. Uluslararası ihale usulünün uygulanması neticesinde satın almaların yurt dışından yapılması ile yurt dışından sağlanan finansmanın, yurt dışında harcanması, ülkenin bu kaynaktan yararlanamaması.
- 6) Proje kredi kullanımı esnasında oluşan aksaklıklar, öne sürülen koşullar nedeniyle yaşanan gecikmeler, çeşitli gerekçelerle kullanımların askıya alınması veya iptal edilmesi durumunda projelerin zamanında tamamlanamaması veya finansman sıkıntısı yaşamasına sebep olabilir.
- 7) Proje için finansman talebiyle Banka'ya başvurulmasının ardından kredinin kullanılabilir aşamaya gelmesi arasında çok uzun bir sürenin (2-3 yıl) geçmesi durumu projenin fayda değerini düşürebilir veya fırsatların kaçmasına sebep olabilir.
- 8) Dünya Banka'sı bir projenin finansmanının tamamını genellikle karşılamaz, bu yüzden yüksek maliyetli projelerde, proje sahibi diğer kreditorlerden veya iç kaynaklardan kredi temin etmeye çalışır. Kredinin temin edilememesi veya çok zaman alması proje yapım aşamasının uzun zaman almasına sebep olabilir.
- 9) Banka'nın kredi sözleşmesinde ve ek sözleşmelerde yer alan koşul ve şartların getirdiği ek yükümlülük ve maliyetler.
- 10) Dünya banka'sının verdiği kredilerde, kredi şartlarını ve hükümlerinin genellikle Banka'nın kendisi belirler. Bu da kredi sözleşmesine müdahale edebilme şansını ortadan kaldırır.
- 11) Banka kredisinin döviz olarak alınması döviz kurunun çok yükselmesi durumunda geri ödemelerde yüksek maliyet oluşturur ve ödeme zorluğu yaşanabilir (Candan, 2005, s. 56-57).

Dünya Bankası Grubu'nun Türkiye ile İşbirliği

Türkiye ile Dünya Bankası Grubu arasındaki ortaklığın temelini Türkiye'nin 9. Kalkınma Planı (2007-2013) oluşturmaktadır. 9. Kalkınma Planında 2012-2015 Mali yılları kapsayan dönem için yeni Ülke İşbirliği Stratejisi (CPS), kapsamında dünya bankasından 4,45 milyar ABD\$'na kadar finansman sağlanması planlanmıştır. Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) 2013 Temmuz ayında Meclis tarafından onaylanmıştır. Kalkınma Planının ana eksenleri CPS ile tamamen uyumlu çalışması planlanmıştır. Bu günkü konumda Dünya Bankası, Türkiye'nin kalkınma konusundaki deneyimlerini yurt dışında paylaşma konusunda işbirliği yapmanın yollarını aramaktadır. Türkiye'nin başarısının "Arap Baharı" ülkeleri ile paylaşılması konusunda Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgesinden ekipler ile bazı istişareler yapılmıştır (The World Bank, 2013, s. 15).

Dünya Bankasının sunduğu finansman ve hizmetlerin daha iyi bir şekilde sunulabilmesi için beş ayrı kurum halinde örgütlenmiştir.

Bu Kurumlar:

Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (IBRD)

Uluslararası Finansman Kurumu (IFC),

Uluslararası Kalkınma Kurumu (IDA),

Uluslararası Yatırımları Garanti Kurumu (MIGA) ve

Uluslararası Yatırım Anlaşmazlıkları Uzlaşma Kurumu' (ICSID) dur.

6.3.2.1.1 *Uluslararası imar ve kalkınma bankası (IBRD)*

Dünya Bankası grubu bünyesinde bulunan Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (IBRD) 1945 yılında kurulmuştur. Orta gelir grubunda bulunan gelişmekte olan ülkeleri finanse etmek, kaynak temin etmek ve teknik yardımda bulunmak için kurulmuştur. Örgütün 2013 yılı itibariyle 180'in üzerinde üyesi vardır (Erkan, 1999, s. 24).

Türkiye'nin IBRD finansmanlı aktif yatırım operasyonları portföyü, toplam net taahhüdü 4,638 milyar ABD\$'nı bulan 10 proje içermektedir. Yatırım portföyü; finansal ve özel sektör geliştirmeyi (yüzde 30), finansal içerme uygulamalarını (yüzde 6), kentsel gelişimi (yüzde 27), enerji sektörünü (yüzde 31), ulaştırmayı (yüzde 4) ve sağlık sektörünü (yüzde 2) desteklemektedir (The World Bank, 2013, s. 16).

6.3.2.1.2 *Uluslararası finans kurumu kredisi (IFC)*

Dünya Bankası Grubu bünyesinde Türkiye'nin de kurucu üyesi olduğu Uluslararası Finans Kurumu (IFC) 1956 yılında kurulmuş, hükümet garantisi olmaksızın, yeterli sermayeye sahip olmayan gelişmekte olan ülkelerdeki özel girişimcileri doğrudan kaynak sağlar ve onlara teknik destek verir, hükümetlere ve yatırım sahiplerine tavsiyelerde bulunur. Bu destek; kredi, özkaynak ve yarı-özsermaye şeklinde gerçekleşebilmektedir (Erkan, 1999, s. 25). 2010 yılında IFC, ilk IFC Operasyon Merkezi olarak İstanbul Ofisini açmıştır. IFC İstanbul Ofisi, Washington DC dışındaki en büyük ofistir ve Avrupa, Orta Asya ve Kuzey Afrika (EMENA) bölgesinde 52 ülkeye hizmet vermektedir (The World Bank, 2013, s. 16-17). İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yürüttüğü Kadıköy-Kartal Metro projesinin finansmanına özel bir bankanın liderliğinde Bankalar Konsorsiyumu kurulmuş, IFC'de bu Konsorsiyum altında kaynak sağlayarak destek olmuştur.

6.3.2.1.3 *Uluslararası kalkınma birliği kredisi (IDA)*

Uluslararası Kalkınma Birliği (IDA), 1960 yılında Türkiye'nin kurucu üyeliğinde kurulmuş, geliri düşük, geri kalmış fakir ülkeler grubuna düşük oranlı ve uzun vadeli kredi sağlayarak finansal destek vermektedir. Türkiye geçmiş yıllarda IDA'dan 10 proje karşılığında 179 milyon ABD doları kredi kullanmıştır (Erkan, 1999, s. 24).

6.3.2.1.4 *Çok taraflı yatırım garanti ajansı kredisi (MIGA)*

Uluslararası Yatırım Garanti Ajansı'nın (MIGA) 1988 yılında kurulmuştur. Amacı gelişmekte olan ülkelerde ticari olmayan risklere ve politik risklere karşı tedbir alarak, finansman sağlayan kuruluşlarına garanti vermek, yabancı sermayenin gelişmekte olan ülkelere aktarılmasını kolaylaştırmaktır (Erkan, 1999, s. 25). Ayrıca bu ülkelerdeki yatırım olanakları konusunda ve teknik yardım konularında bilgi desteği vermektedir. Türkiye'nin MIGA'daki sermaye payı 5 milyon dolar ve oy oranı ise yüzde 0.43'tür (Korkmaz, 2003, s. 28). İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yaptığı Kadıköy-Kartal Metro projesinin devamı olan Kartal-Kaynarca metro projesinin kredi kısmının garantörü olmuştur.

6.3.2.1.5 Uluslararası yatırım anlaşmazlıkları uzlaşma kurumu (ICSID)

Gelişmekte olan ülkeler açısından çok önemli olan Uluslararası Yatırım Anlaşmazlıkları Uzlaşma Merkezi' (ICSID)1965 yılında kurulmuş, Türkiye, 1987 yılında üye olmuştur. Kuruluşun amacı üye ülkeler arasında oluşan, kişi ya da kurumları arasında anlaşmazlıkların çözümüne yardımcı olmaktır. Uluslararası yatırım anlaşmazlıkları uzlaşma kurumunun faaliyet alanı genellikle uluslararası "tahkimdir"⁵. Ev sahibi ülke ile yabancı yatırımcılar arasındaki ihtilaflı konularda, uzlaşma ve tahkim sağlayarak uluslararası yatırımları teşvik eder. Herhangi bir sermayesi yoktur. Uzlaşmazlık ve tahkim paneli diye ikiye ayrılmaktadır (Korkmaz, 2003, s. 28).

6.3.2.2 Uluslararası para fonu kredisi (IMF)

IMF, Temmuz 1944'te, ABD'nin New Hampshire Eyaleti'nde, Bretton Woods'ta yapılan Birleşmiş Milletler toplantısında, 1930'ların buhranına büyümesine etken olan rekabetçi devalüasyonların oluşturduğu kısır döngünün tekrar etmesini önleyecek ekonomik işbirliğini inşa etmek, II. Dünya Savaşı'nda zarar gören ülkelerin, yeniden imarı, uluslararası serbest ticaret olanaklarının oluşturulması, mali konularda küresel işbirliğini arttırmak, mali istikrarı sağlamak, uluslararası ticareti kolaylaştırmak, yüksek istihdamı ve sürdürülebilir ekonomik büyümeyi desteklemek amacıyla kurulmuştur (International Monetary Fund, 2011).

IMF 1945'te 29 üye tarafından imzalanan anlaşma ile kurulmuş, 1 Mart 1947'de fiilen faaliyete başlamıştır. İlk olarak 1945 yılı aralık ayında Fransa'ya borç para verilmiştir.

IMF'nin bugün itibariyle birlikte çalıştığı 188 üyesi bulunmaktadır.

IMF'nin sermaye kaynağı genel olarak üye ülkelerin ödedikleri sermaye taahhütleri, yani kotalardır. 2012 yılı başı itibaren IMF üyesi ülkeler tarafından 456 milyar ABD Doları kaynak taahhüt edilmiştir. Türkiye de bu kaynağa 5 milyar ABD doları tutarında

⁵ **Tahkim:** 13 Ağustos 1999 tarihinde Türk Anayasası'nda yapılan bir değişiklikle yürürlüğe girmiştir. Genel manada, tarafların var olan veya olabilecek ihtilaflı konuları, kendi aralarında imzaladıkları sözleşmeye göre hakem tayin edilen kişi veya kişilerin kararına götürdükleri, devletlerin yargısı dışında, özel bir prosedürdür (Emek, T.C. Kalkınma Bakanlığı Web sayfası, 1999, s. 7).

Uluslararası tahkim: Taraflardan en az birinin yabancı bir ülke ve hukuk sistemi içerisinde bulunması durumunda ihtilaflı konunun uluslararası hukuk çerçevesinde karara bağlanması prosedürüdür (Emek, T.C. Kalkınma Bakanlığı Web sayfası, 1999, s. 10).

taahhütte bulunmuştur. Söz konusu 5 milyar ABD doları Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) tarafından uluslararası rezervlerimiz içerisinde sayılması kaydıyla karşılanacaktır (19 Haziran 2012 tarihli ve 2012-41 sayılı TCMB Basın Duyurusu, 2012).

Üye ülkelerden biri ödemeler dengesi için finansmana ihtiyaç duyduğunda, piyasadan uygun koşullarda yeterli kaynak bulamıyorsa, IMF'den kaynak talep edebilir. IMF'den alınan kredi, ülkenin ödemeler dengesini düzeltmek, güçlü ekonomik büyüme için gerekli koşulları yeniden tesis etmek, yapmak zorunda olduğu reform ve uyguladığı politikalara uyumu kolaylaştırarak tampon görevi görebilir (International Monetary Fund, 2011).

IMF dört başlık altında borç vermektedir.

Stand-by Düzenlemeleri: IMF yükselen pazar ülkelerinin düştüğü ödemeler dengesi sorunlarına yönelik başlıca borçlandırma aracıdır. Stand-by Düzenlemeleri bir tek gelişmekte olan ülkeler kullanmamaktadır. Birçok gelişmiş ülke de geçmişte IMF kaynaklarından yararlanmıştı. IMF ile Türkiye arasında bugüne kadar 19 stand-by düzenlemesi yapılmış 37.707,24.-SDR tutar kabul edilmiştir (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2013).

Genişletilmiş Fon Kolaylığı: Üye ülkenin ödemeler dengesi problemine yapılan Stand by düzenlemesi yeterli olmamış ise üye ülke IMF'den ek tutarda kredi ve daha uzun vadeli kredi talebinde bulunur. IMF ile süresi uzatılmış düzenleme imzalanır. Yeni duruma *Süresi Uzatılmış Fon Kolaylığı* adı verilir. Süresi uzatılmış düzenleme, süresi uzatılmış fon kolaylığından 3 yıl ya da bazı özel durumlar için 4 yıllık kaynak sağlanabilir. Kolaylık tutarı üye ülkenin kotasının yüzde300'ü ile sınırlandırılmıştır. Üye ülkeye tanınan bu kredi 4,5-10 yıl içinde geri ödenmesi gerçekleştirmelidir (İslatince & Diğ., 2013, s. 130).

Kredi Hatları: Esnek ve İhtiyati Kredi Hattı olarak ikiye ayrılır. Üye ülkelerden güçlü temellere ve sağlam, istikrarlı politikalara sahip, ödemeler dengesinde yakın, herhangi bir baskı altında olmayan ülkeler için oluşturulmuş bir kredi fonudur (International Monetary Fund, 2011, s. 13).

Düşük Gelirli Ülkelere Borç Verme: IMF, ödemeler dengesi sorunu yaşayan düşük gelirli üye ülkelere sorunun mahiyetine bağlı olarak değişen, çeşitli seçeneklerde kredi

imkânı sağlamaktadır. İmtiyazlı finansman koşullarının sunulduğu bu düzenlemelerde faiz oranı hâlihazırda yüzde sıfır olarak belirlenmiştir (International Monetary Fund, 2011, s. 13).

6.3.2.3 Avrupa yatırım bankası kredisi (EIB)

EIB, Avrupa Birliği'nin uzun vadeli finansman veren kuruluşudur. EIB'nin, AB yönetiminden ayrı bir tüzel kişiliğe ve finansal özerkliğe sahiptir⁶. AB topluluğunu oluşturan ülkeler aynı zamanda EIB'nde üyesi ve sahibidirler. Bu üyeler Bankanın sermayesinin oluşmasına finansal teminata bulunmuşlardır. Avrupa Ekonomik Topluluğunun kurulmasını sağlayan Roma Antlaşması'nın 129. ve 130. Maddeleri gereğince 1958 yılında kurulmuştur. EIB'nin kâr etmek gibi bir amacı olmadığı gibi özellikle kalıcı projelerin finansmanını sağlamaktadır. Kamu ve özel sektör kuruluşlarının yüksek maliyetli yatırımlarına uzun vadeli finansman sunar.

EIB'nin amaçları, AB'nin gelişimi, dünya konjektöründeki gelişmeler ve yeni politikalar, yeni üyeler ve yeni ihtiyaçlara göre değişmekte ve çeşitlendirilmektedir. Banka, 1958 tarihinden bugüne kadar AB üyesi ve üye adayı ülkelerdeki projeleri desteklemek amacıyla 818 milyar EURO tutarın üzerinde finansman vermiştir.

AB'nin temel finansman kuruluşu olan EIB, tüm faaliyet politikasını her zaman Topluluk politikalarındaki gelişmelere uyarlar. Buradaki amacı topluluk ile kuruluş arasındaki iktisadi ve sosyal bağların güçlendirilmesi, istikrarlı bir gelişmenin sağlanması ve iktisadi bütünleşmenin sağlanması konularında etkinlik göstererek bir birine çok sıkı bağlarla bağlı bir Avrupa oluşturulmasına katkıda bulunmaktır (İslatince & Diğ., 2013, s. 132-134).

EIB, ekonominin bütün alanlarındaki projelere borç vererek ve garanti sağlayarak projelerin finansmanını kolaylaştırmaktadır. EIB'nin finansmanını kolaylaştırdığı projeler, konusuna göre aşağıdaki gibi ayrıştırılabilir:

Az gelişmiş bölgelerin kalkınması için geliştirilen projelerin finansmanı,

⁶ Banka'nın yönetim ve idaresi Governörler Kurulu, Yönetim Kurulu ve Yönetim Komitesi tarafından gerçekleştirilmektedir.

Governörler Kurulu: Banka'nın hissedarı üye ülkeleri temsil eder 27 üyeden oluşmaktadır. Bankanın en üst düzey karar alma organıdır. Kurul üyeleri genellikle üye ülkenin maliye bakanlarıdır.

Üye devletlerin, piyasa ekonomisini canlandırma adına, firmaların çağdaş, yeni ve farklı faaliyet alanlarındaki girişimlerin gerçekleştirilmesinde yeterli finansman kaynağı bulamadığı projelerin finansmanı,

AB üyesi tüm veya kısmi ülkelerin ortak çıkarlarına hizmet eden bir projenin, büyüklüğü ve özellikleri nedeniyle üye ülkenin kendi imkanlarıyla finansmanını karşılaması mümkün olmayan projelerin finansmanı,

Avrupa'daki telekomünikasyon, enerji, ulaşım ağları için veya bu ağların gerekli altyapı çalışmalarına yönelik projelerin finansmanı,

Ülke Doğal kaynakların daha iyi yönetilmesi ve daha fazla yarar sağlanması, ekolojik dengenin korunması gibi çevrenin korunması yönelik projelerin finansmanı

Bir ülkenin yaşam standartlarının artırılmasına yönelik projelerin finansmanı,

AB üyesi ülkelerin sanayi ve hizmet sektörlerinin, uluslararası arenada rekabet edebilir seviyeye gelmesi ve AB düzeyinde bütünleşmeyi artırmaya, teknolojik yeniliklere hızla uyum sağlamaya yönelik projelerin finansmanı şeklinde farklı gruplar halinde ayrıştırılabilir (İslatince & Diğ., 2013, s. 132-134).

EIB'nin Türkiye ile ilişkisine bakıldığında, 1960'lı yılların ortalarından bu yana Türkiye'deki yatırımlara finansman destek sağlamaktadır. EIB 2005-2010 yılları arasında Türkiye'ye 11 milyar EURO tutarında finansman sağlamıştır. EIB fonlarından Kamu ve özel sektör, merkezi hükümet ve belediyeler, yerel bankalar ve sanayi kesimi yatırımcıları ve yabancı yatırımcılar yararlanmaktadır (İslatince & Diğ., 2013, s. 132-134).

Avrupa Yatırım Bankası ile Türkiye Cumhuriyeti arasında Marmaray'ın devamı olan Halkalı-Gebze arası hattın sistemin, sinyalizasyon, istasyon, işletim ve kontrol merkezi ile güç kaynağı gibi tüm Demiryolu Banliyö Sistemlerini ve ilgili Altyapı işleri yapım projelerinin finansmanı konusunda anlaşılmıştır (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü, 2013). Ayrıca ESTRAM-Eskişehir Hafif Raylı Sistem Projesinin bir kısmına finansman sağlamıştır (Girginer & Cankuş, 2008, s. 183).

6.3.2.4 Avrupa imar ve kalkınma bankası kredisi (EBRD)

Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası Mayıs 1991 yılında Güney ve Orta Doğu Avrupa, Orta Asya, Kafkasya ülkelerinin birçoğunun serbest piyasa ekonomisine geçiş sürecine girmesiyle birlikte, bu sürecin hızlandırılması ve desteklenmesi amacıyla finansmanın sağlanması için 61 üye ülke ve iki hükümetler arası kuruluşun (Avrupa Birliği ve Avrupa Yatırım Bankası) bulunduğu 63 üyenin imzasıyla Londra merkezli olarak kurulmuştur. Çoğunluğu Avrupa ülkesinin oluşturduğu kuruluşa Orta Asya'daki Türk Cumhuriyetleri, Türkiye, ABD, Rusya Federasyonu da üyedir.

Banka kaynaklarının ortalama yüzde70'i özel sektör, yüzde30'u ise kamu sektörü projelerine kullanılmaktadır. Banka'nın desteklediği projeler genel itibariyle 5 ile 230 milyon Euro arasındaki değişen büyüklüğe sahip projelerdir. Banka toplam proje tutarının yüzde35'lik kısmına finans sağlamaktadır (Oktay & Diğ., 2012, s. 100-101).

Banka'nın kurucu üyesi olan Türkiye'ye, 1 Kasım 2008 tarihinde yönetim kurulu kararıyla kredi kullanan ülke statüsü verilmiş, ilk aşamada 600 milyon ABD Doları tutarında kaynak ayrılmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2011).

6.3.2.5 Avrupa konseyi kalkınma bankası kredileri

Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası: Avrupa Konseyi Sosyal Kalkınma Fonu(1956)'nın 1999 yılında Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası'na dönüştürülmesiyle, 18,5 milyar Euro sermayeyle oluşturulmuştur. Türkiye'nin kurucu üyesi olduğu Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası'nın 30 üyesi bulunmaktadır.

Avrupa Konseyi Kalkınma Bankasının öncelikli amacı; acil ihtiyaçları karşılayan sosyal projelerin ve insanların yaşam kalitesini arttıran toplumsal yatırımların finansmanını sağlamaktır.

Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası kredileri bir yatırım toplam tutarının en fazla yüzde50'sine kadarki kısmını karşılamaktadır.

Türkiye, Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası'ndan 2008–2011 yılları arasında 1,5 milyar Euro'luk kredi almıştır. Banka bu yıl Cumhuriyet Bayramında açılışını yaptığımız MARMARAY Projesine finansal destek sağlamıştır (Oktay & Diğ., 2012, s. 101).

6.3.2.6 Alman kalkınma bankası (KfW)

Alman Kalkınma Bankası, İkinci Dünya Savaşı sonrası yıkılan Almanya'nın imar edilmesi için kurulmuştur. Günümüzde dünyanın sayılı Uluslararası finans kuruluşlarından biri olan banka, birkaç birimden oluşmaktadır. Dış ticaret kredileri Birimi, Özel Sektör Kredi Birimi ile Bankalar Grubu olarak üç ayrı birime ayrılmıştır. KfW Entwicklungsbank (KfW Kalkınma Bankası) Federal Almanya Hükümeti adına bugüne kadar 100'den fazla projeyi desteklemiştir. Bankanın projelere verdiği desteğin toplam tutarı yaklaşık 4 Milyar EURO'dur. KfW Kalkınma Bankasının verdiği krediler hükümetler arası krediler olarak adlandırılır. Banka müşterilerine proje karşılığında düşük faizli uzun vadeli kredi sağlama imkânıyla birlikte hibede vermektedir. kredileri uzun vadeli düşük faizli krediler ile hibe programları da bulunmaktadır. 1990-2005 yılları arasında Batman, Denizli, Diyarbakır, Erzurum, Kayseri, Siirt ve Sivas gibi şehirlerimizin çevreyi ilgilendiren altyapı projelerine yaklaşık 750 milyon EURO kaynak almışlardır. Ayrıca Bursa hafif raylı sistem projesine kredi vermiştir.

KfW'nin genellikle 10 yıl anapara geri ödemesiz toplam 30 yıl vadeli, yüzde2 sabit faiziyle sektördeki en uygun kredi koşullarını sahip bir bankadır. KfW kredilerine yalnızca Yıllık Yatırım Programı'na kayıtlı projeler için Hazine Müsteşarlığı aracılığı ile başvurabilmektedir. Bu yüzden DPT'nin, hangi projelerin finanse edileceği konusunda aktif katılımı söz konusudur. Bu tür kredilerde Hazine Müsteşarlığı, kredileri alan taraf olur. Alınan krediler Hazine Müsteşarlığı ile ilgili belediye yönetimi arasında imzalanan bir devir sözleşmesiyle belediyeye aktarılır (Erdoğan, 2006, s. 115-116).

6.3.2.7 Asya kalkınma bankası kredisi (ADB)

Asya Kalkınma Bankasının 1960 yılında kurulmasına yönelik ilk adımlar atılmış, 1963 yılında ABD'nin bankanın sermayesine katılacağını bildirmesiyle beraber Asya Ekonomik İşbirliği Konferansı'nda alınan karar ve 1965'te Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Komisyonu kararı ile 1966 yılında 31 üye tarafından kurulmuştur. Merkezi Manila Filipinlerdir. ADB bölgesel kalkınma ve yatırım bankasıdır.

Bankanın Asya ülkesi dışında ABD, Kanada, Avustralya, Yeni Zelanda, Norveç, İsviçre ve Avrupa Birliği'ne üye ülkeler de üyeleri arasındadır. Bankanın sermayedarları arasında gelişmiş ülkeler bulunduğu için, bölgesel kalkınma bankaları kredibilitesi en

yüksek kuruluşlardır. Bu nedenle daha düşük faiz ve masraflı borçlanabilirler. Türkiye'nin ADB üyeliği 1991 yılında başlamıştır. Ancak ulusal düzeyde borç alan ülkeler statüsünde değil, yüzde 0,6 oy gücüne sahip donör⁷ ülke statüsündedir (İslatince & Diğ., 2013, s. 134-136).

ADB'nin amacı; Asya-Pasifik Bölgesi'ndeki çoğu gelişmekte olan üye ülkelere, ekonomik ve sosyal kalkınmalarının sağlanması için kredi vermek, sermaye yatırımı yapmak, kalkınma proje ve programlarına teknik destek sağlamak, bölgede ortaya çıkabilecek acil durumlarla baş edilmesine finansal kaynak sağlamak ile kaynakların yönlendirilmesi için koordinasyon sağlamak, danışmanlık hizmeti sunmaktır. Ayrıca kamu ve özel sektör sermayesini tecrübeleriyle kalkınma yatırımları değerlendirmesinde ve üye ülkelerden gelen kalkınma politika ve planlama yardımı taleplerine cevap veren bir kuruluştur.

ADB aşağıdaki sektörlere yönelik yoğun finansman çalışmaları vardır;

Tarım ve tabii kaynaklar

Eğitim ve enerji

Sağlık, beslenme ve sosyal koruma

Sanayi ve ticaret

Hukuk, ekonomik kalkınma ve kamu politikaları

Ulaştırma ve telekomünikasyon, temiz su kaynakları, sağlık koşullarının geliştirilmesi ve atık yönetimi

Banka'nın kaynakları Asya Kalkınma Fon'unda kayıtlıdır. Banka kaynağını üye ülkelerden alınan katılma payları, ödünç alınan fon ve rezervlerden oluşan normal sermaye ile üye ülkelerin katkıları, net gelirler ve diğer kaynaklardan oluşan özel fonlar oluşturur.

ADB sadece uluslararası ihaleye açılır projeleri finanse etmektedir. Proje sahibi kamu kurumu ise kendi ülkesinin hükümetinden ya da merkez bankasından karşıladığı

⁷ Donör üye: Banka sermayesine katılımda bulunmakta ve Banka'nın finansman kaynaklarından faydalanamamaktadırlar. Sadece bankadan finansman desteği alan ülkelerdeki ihalelere katılım sağlayabilmektedir.

finansmanı garanti vermesini ister. Ancak, proje sahibi özel sektör⁸ ise bu krediler için hükümet garantisi aranmamaktadır. Banka tarafından kullanılan krediler 10 yılı geri ödemesiz, 35 ve 40 yıla kadar vadeli olabilmektedir. Yıllık yüzde1 oranında faiz alınmaktadır (İslatince & Diğ., 2013, s. 134-136).

6.3.2.8 Afrika kalkınma bankası kredisi (AfDB)

Afrika’da bir kalkınma bankası kurulması fikri ilk olarak 1950’li yılların sonunda ortaya atılmıştır. Dokuz Afrika ülkesinden oluşan Dokuzlar Komitesi’nin bütün Afrika ülkelerinin gözetiminde sürdürdüğü girişimleri sonuç vermiş Ağustos 1963 tarihinde Sudan’da kurulum anlaşması imzalanmıştır. 1964 yılında Merkezi Fildişi Sahilin’deki Abidjan kenti olan Afrika Kalkınma Bankası kurulmuştur. İlk faaliyete 1967 yılında başlayan AfDB Afrika’nın önde gelen finansal kalkınma kuruluşudur. Afrika Kalkınma Bankası Çok Taraflı Kalkınma Bankası statüsündedir. 1982 yılı Mayıs ayında AfDB’nın Kurucu Anlaşmasında yapılan değişiklikle Afrika ülkesi olmayan ülkelerin de Banka’ya üye olmaları kabul edilmiştir. Türkiye’de bu değişiklikten sonraki süreçte AfDB üyesi olmuştur. Bugün itibariyle Afrika Kalkınma Bankası 53’ü Afrika ülkesi ve 25’i Afrika dışındaki Amerika, Asya ve Avrupa kıtalarından olmak üzere toplam 78 üyesi vardır (İslatince & Diğ., 2013, s. 136).

Banka’nın öncelikli hedefi üye ülkelerdeki yoksullukla mücadele, ekonomik ve sosyal açıdan ilerlemeyi teşvik ederek refah düzeyinin yükseltilmesi ve gelişmeye yönelik proje ve yatırımlara finansman ve fon temin edilmesidir. Banka ayrıca, teknik yardımlar, özsermaye yatırımları ve krediler yoluyla bölgede iş istihdamını arttırarak refahı seviyesini yükseltmek için de çaba sarf etmektedir. AfDB 50 yıla kadar geri ödemeli, faizsiz, yılda bir kez hizmet ücreti ve taahhüt ücreti karşılığında kredi vermektedir.

Türkiye’nin Afrika kıtasındaki ülkelerle ekonomik ve ticari ilişkileri son 20 yılda büyük ilerlemeler kaydetmiştir. Özellikle Türk inşaat firmalarının Afrika’daki büyük altyapı projelerinde yer alabilmeleri için birçok projenin finansörleri arasında bulunan Afrika Kalkınma Bankası’na üye olması gerekliliğini doğurmuştur. Öncelikle bu sebepten

⁸ Banka 1985 yılından itibaren özel sektöre kredi kullanılmaktadır.

dolayı Türkiye üyelik başvurusunda bulunmuş, 14-15 Mayıs 2008 tarihlerinde AfDB üyeliği kabul edilmiştir. Ancak, Türkiye'nin üyeliği, kendisinden kaynaklanan bazı sebeplerden dolayı fiilen işler duruma gelememiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2011).

6.3.2.9 İslam kalkınma bankası kredisi (IDB)

1974 yılında Cidde'de düzenlenen İslam ülkeleri Maliye Bakanları II. Konferansı'nda, İslam Kalkınma Bankası (İDB) Ana Sözleşmesinin kabul edilmesiyle aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 22 ülke tarafından kurulmuştur.

İDB İslam felsefe ve prensipleri doğrultusunda, üye ülkelerin ve müslüman toplumların kendi başına ya da birlikte ekonomik ve sosyal açıdan ilerlemeyi teşvik ederek refah düzeyinin yükseltilmesi ve gelişmeye yönelik proje ve yatırımlara finansman ve fon temin edilmesi amacıyla kurulmuştur. Banka aktif faaliyetlerine 1975 yılında başlamıştır. Banka hesap birimi olarak İslam Dinarını kullanmaktadır. Banka'da en büyük paya sahip ülkeler Arabistan, Kuveyt, Libya, İran ve Türkiye'dir. Banka'nın merkezi Cidde'dedir. Banka'nın bugün itibariyle 56 üyesi vardır.

İDB üyesi olabilmenin ön şartı İslam Kalkınma Teşkilatı üyesi olmak ve yapılan başvurunun Guvernörler⁹ Kurul'unda kabul etmesi gerekmektedir (İslatince & Diğ., 2013, s. 137).

Bankanın temel fonksiyonlarını sayacak olursak;

Üye ülkelerdeki kar marjı yüksek projelerin gelişebilmesi veya kuruluşların sermayelerine ortak kuruluşların işlerlik kazanması için gereken fon ve/veya krediyi sağlamak,

Üye ülkeler arası ticari ilişkilerin gelişmesine destek olmak için gerekli girişimlerde bulunarak teşvik etmek,

Üye ülkelere ihtiyaç duymaları halinde teknik yardım sağlamak, danışmanlık hizmeti vermek,

Üye ülkelerdeki Eğitimin projelerini destekleyerek, araştırma-geliştirme faaliyetlerinde bulunmaktır.

⁹ Bankanın en üst düzeydeki karar alma kişisi veya organıdır.

Uzun vadeli proje finansmanı imkânı sunar. Kredinin vadesi ve ödemesiz dönem yatırım bazında ve yatırımın özelliğine göre belirlenir. Banka kamu veya özel sektörünün projelerine finansman sağlar. Banka genellikle faizsiz araçları kullanır. Örneğin; kredi, leasing, taksitli satış, kâr/zarar ortaklığı vb (İslatince & Diğ., 2013, s. 137).

6.3.2.10 Karadeniz ticaret ve kalkınma bankası kredisi (BSTDB)

Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası KEİ'nin finansal birimi olarak çalışmaktadır. Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası; 1994 yılında Tiflis'te üye devletlerin kuruluş anlaşmasını imzalamasıyla kurulmuştur. Banka 1 Haziran 1999 tarihinde merkezi Selanik'te faaliyete başlayabilmiştir. Türkiye'nin kurucu üyesi olduğu bankanın üyeleri arasında, Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Yunanistan bulunmaktadır.

Bankanın amacı; ortak bölgesel projeleri geliştirmek ve projelere finansman sağlamak, üye devletlerin ihtiyaç duyduğu mali kaynakları tedarik ederek ana mekanizma fonksiyonunu yerine getirmek, üye ülkelerdeki kamu ve özel sektör projelerini finansman ve bilgi aktarımı şeklinde desteklemek ve üye ülkeler arasındaki ticari faaliyetleri desteklemektir.

Banka'nın sermayesi 3 milyar SDR olup, sermayenin yarısı geçerli döviz, yarısı da ulusal paralar cinsinden ödenmektedir. Banka bu sermayeyi üye ülkelerin bölgesel işbirliğine ve kalkınmasına yardımcı olacak projelere garantör olarak ya da finansör olanağı sağlayarak kullanmaktadır.

KEİ ülkeleri arasında tarihi değerler, refah düzeyi, doğal kaynaklar ve sosyo-politik sistemler gibi konularda büyük farklılıklar vardır. Banka bu farklılıkların giderilmesine ve üye ülkelerin geliştirilmesi ve oluşturulması gereken alanlarına yönelik projelere öncelik verilmektedir. (İslatince & Diğ., 2013, s. 130).

6.3.2.11 Marko-Polo programı

Marco Polo Programı; AB ulaştırma politikası çerçevesinde çevresel ihtiyaçların karşılanması ve sorunların çözülmesi amacıyla devreye sokulan programdır. Bu programla yük taşımacılığını, mümkün olduğu ölçüde karayolu taşımacılığından

kurtararak denizyolu, demiryolu ve nehir taşımacılığına yönlendirmeyi amacıyla oluşturulan projeler için Avrupa Birliği'nin finansman sağladığı programdır.

Program çerçevesinde karayolu taşımacılığına, kısa ve uzun mesafe denizyolu taşımacılığı, raylı sistem ve nehir taşımacılığına gibi alternatifler bulunmasını yönelik projeler desteklenmektedir. Bu program sadece karayolu trafik rahatlatacak, yol güvenliğini de artıracak, taşıma maliyetini düşürecek ve çevrenin korunmasını sağlayacaktır.

AB, ulaştırma sektöründe karayolu taşımacılığının tüm ulaştırma sektörü içerisindeki oranının çok yüksek olmasından duydukları kaygı ile sektörler arasında dengenin sağlanmasına için 22 Temmuz 2003 tarihinde, Marco Polo Programını kabul etmiştir. AB, Marco Polo Programı için 2003-2006 döneminde 115 milyon Euro bütçe ayrılmıştır. 2007-2013 Marco Polo II Programı çerçevesinde 400 milyon Euro finansman ayrılmıştır (Çevik & Gülcan, 2011, s. 42)

Marco Polo Programı çerçevesinde *The WestMed Bridge* projesi desteklenmiştir. Bu

Şekil 6.1: The WestMed Bridge Projesi Öncesi ve Sonrası



proje ile İspanya-İtalya arasındaki yük taşımacılığı Fransa'nın güney kıyısından kara yolu ile yapılmaktayken denizyoluna kaydırılarak, taşıma maliyetlerinde azalma ve birçok çevresel faydaya ulaşıldığı iyi bir projedir. AB makro polo programı kapsamında bu projeye 4,5 milyon Euro hibe desteği sağlamıştır. Projenin çevresel katkısı tahmini 66,5 milyon Euro civarındadır (Çevik & Gülcan, 2011, s. 42).

Kaynak: <http://www.cruising.com.au>

6.3.2.12 Japon uluslararası işbirliği bankası kredisi (JBIC)

Japon İhracat-İthalat Bankası (Jexim) ve Japon Denizaşırı Ekonomik İşbirliği Fonunun (OEFC) birleşmesi sonucu Ekim 1999 tarihinde Japon Uluslararası İşbirliği Bankası

(JBIC) kurulmuştur. JBIC, Japonya'nın ekonomik politikası ve işbirliğinin sağlamak amacıyla bir kuruluştur. Bankanın kurumsal politikası, Japon ekonomisi ile Dünya ekonomisinin kalkınmasına katkıda bulunmaktadır.

JBIC bankası operasyonel anlamda iki ana faaliyet alanına ayrılmıştır. Birinci faaliyet alanı; Japon Şirketlerinin uluslararası yatırım projelerine katılımlarını desteklemek ve uluslararası finansal düzenin devamlılığını sağlayan Uluslararası Finansal Operasyonlar yapmak veya desteklemektir. İkinci faaliyet alanı; Uluslararası Ekonomik İşbirliği Operasyonlarıdır. Marmaray Projesi, ikinci faaliyet alanı kapsamında desteklenmiştir. Uluslararası Ekonomik İşbirliği Operasyonları, Resmi Geliştirme Yardımı (ODA) kredileri ve Özel Sektör Yatırım Kaynakları aracılığıyla, gelişme evresindeki ülkelerin ekonomik ve toplumsal sürdürülebilir kalkınmanın oluşturulmasına yardımcı olur (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü, 2013).

ECO Ticaret ve Kalkınma Bankası, 2005 yılı ağustos ayında Türkiye, İran ve Pakistan tarafından kurulan uluslararası finansal kuruluştur. Anlaşma 14-15 Mart 1995 tarihinde İslamabad'da gerçekleştirilen 3. ECO Zirvesi sırasında, İran, Pakistan ve Türkiye arasında imzalanmış, üç üye devletin parlamentolarının onayından sonra 3 Ağustos 2005 tarihinde tam anlamıyla resmîyet kazanmıştır. Bankanın merkezi İstanbul'dur. ECO Ticaret ve Kalkınma Bankası, bugün itibarıyla dünyadaki en genç Çok Taraflı Kalkınma Bankası olma özelliğini elinde bulundurmaktadır.

Banka; bölgesel entegrasyonu hızlandırmak, üye ülkeler arasında ve ECO bölgesi genelinde, ekonomik büyümeyi teşvik etmek amacıyla yönelik, ECO ülkelerindeki kalkınma projelerini desteklemek ve bölge ticaretine mali kaynak sağlar. Governörler Kurulu'nun onayladığı yönetmelikler doğrultusunda Özel Fonlar oluşturur ve çalıştırır (İslatince & Diğ., 2013, s. 131-132).

6.3.2.13 İskandinav yatırım bankası (NIB)

İskandinav Finans Grubu içerisinde bulunan NIB'in üyeleri Danimarka, Finlandiya, İzlanda, Norveç, İsveç ülkeleridir. Üye ülkeler içinde ve dışında kamu kurumları ve özel girişimci projelerine destek veren bir bankadır.

Banka üye ülkeler dışında temel olarak kamu ve kamu kurumlarına, kalkınma bankalarına finansman sağlar. Ancak bazen üye olmayan ülkelerde özel şirket

projelerine de kredi sağlayabilir. Aranılan şartlardan en önemlisi borç alan kurumun ekonomik istikrar göstermesi, projenin kârlılığı ve kurumun geri ödeme gücü olması gerekir.

Bankanın üye ülkeler dışında finansman sağladığı projelerin hem projenin yapıldığı ülkeye hem de üye ülkelere faydası olması gerekiyor.

Banka finansman talebinde bulunulan projelerin en fazla yüzde50 finansmanını karşılar. Banka 5 ile 20 yıl aralığında orta ve uzun vadeli krediyi, bazı durumlarda ilk beş yıl anapara geri ödemesiz verebilmektedir.

Türkiye’de ESTRAM-Eskişehir Hafif Raylı Sistem Projesinin (2002-2004) bir kısmına finansman sağlamıştır. Avrupa Yatırım Bankası, NIB, ve ABN Amro bankalarından tarafından temin edilen kredi paketi ile finansmanı sağlanmış, yaklaşık maliyeti 120 milyon dolardır (Girginer & Cankuş, 2008, s. 183).

6.3.2.14 Yurtdışı ticari banka kredileri

Hükümetler toplumun ihtiyaçlarını karşılamak için vardır. Bugün geldiğimiz noktada toplum ihtiyaçları teknolojinin gelişmesi ve ekonominin büyümesiyle birlikte artmıştır. Hükümetler bu ihtiyaçları karşılayabilmek için yüksek maliyetli projeler gerçekleştirmek zorunda kalmışlardır. Örneğin eskiden toprak yol yeterli iken bu zamanda bölünmüş çift şeritli yollar bile yeterli bulunamamaktadır.

Kamu yatırımlarının finansmanında bütçe kaynaklarıyla karşılamamanın imkânsız olduğu durumlarda, ödeneklerin verilmesinde bütçe disiplinine uyulması, enflasyonla mücadele kapsamında para arzının kısıtlanması, nüfus artış oranının yüksekliği beraberinde yeni tedbirler alınması gerektirmesi, refah seviyesinin yükseltmek istenmesi gibi sebeplerden dolayı yatırımların tamamlanmasının bütçe kaynakları ile yapılması imkânsız kılmaktadır. Bu durumda hükümetler bütçe kaynakları dışında kaynaklar aramaktadır. Bu kaynak arayışında yöntemlerden biride dış borç alımıdır.

Dış borç alımında kalkınma ve yatırım bankalarının dışında yurtdışı özel bankalardan da kredi temin edilerek yatırımların finansmanı sağlanabilir. Kamu kurum ve kuruluşlar yurtdışından proje karşılığında finansman temin edebilir. Proje finansmanı konusu Kamu Özel Sektör İşbirliği başlığı altında Proje Finansmanı alt başlığıyla işlenmiştir.

6.4 ÖZELLEŞTİRME YOLUYLA FİNANSMAN MODELİ

Özelleştirmenin doktrinde birçok tanımı yapılmıştır. Özelleştirme kamu yönetiminin mülkiyetindeki şirketlerin ve malların, özel kurum veya kişilerin mülkiyetine ya da sevk ve yönetimine devredilmesidir. Bir diğer tanım ise; “Kamu yönetiminin mülkiyetindeki şirketlerin ve malların üzerindeki ekonomik etkinliğinin azaltılması ya da tamamıyla ortadan kaldırılmasına yönelik yapılan uygulamaların bütünü” şeklinde ifade edilir (Keşli & Sarısu, Özelleştirme : Özelleştirme Nedir, 2008). Başka bir tanımda Özelleştirme; Kamu kurumlarının mülkiyetteki menkul ve gayrimenkul değerlerin, üretim araçlarının, özel sektöre kısmen veya tamamen devredilmesidir (Karahanoğulları, 2012, s. 99).

Özelleştirme 1970’lerin sonlarında dünya gündemine gelmiş ve ilk özelleştirmeler Şili’de yapılmıştır. Özelleştirmenin dünya çapında bir furya haline gelmesini dönemin İngiltere Başbakanı Thatcher’in öncülük ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır. 1984’te *British Telecom’un* (BT) hisselerinin yüzde50 sinden fazlasının özel kişiye satılması KİT’lerin özelleştirilmesine ilk örnek olmuştur. Bu örnekten sonra özelleştirme hareketine tüm dünyada KİT’lerin özelleştirilmesi damgasını vurdu (Atiyas & Oder, 2008, s. 1).

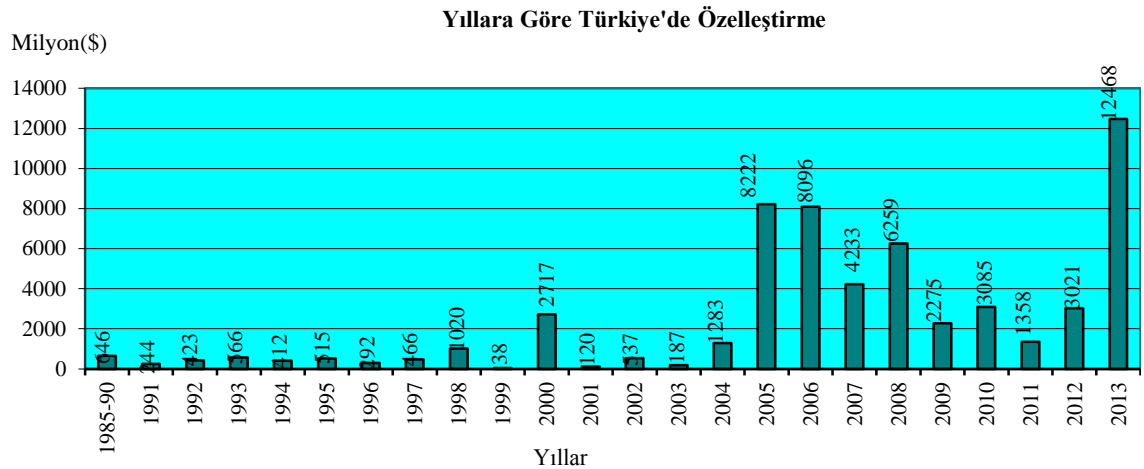
Özelleştirmenin yaygınlaşmasında Doğu ve Orta Avrupa ülkeleri ile Rusya önemli bir rol oynadı. Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla oluşan ülkelerin önemli bir bölümünün özel mülkiyet ve piyasa mekanizmasına dayalı bir ekonomik rejime yönelmesi sonrasında özelleştirme bu ülkelerde bu dönüşümün en önemli araçlarından biri haline geldi (Atiyas & Oder, 2008, s. 1).

Türkiye’nin ekonomi politikasının değişmesiyle birlikte özelleştirme bir finansman modeli olarak görülmeye başlanmıştır. Özelleştirme çalışmaları fiili olarak 1984 yılında kamunun sahip olduğu tamamlanmamış tesislerin, tamamlanması veya yerlerine yenilerinin kurulması amacıyla özel girişimciye devretmesi uygulamaları ile başlamıştır.

Kamuya ait veya kamu iştiraklerinin, paylarının özelleştirilmesi kapsamında, 1986 yılından 2013 ağustos ayına kadar kamu idaresi tarafından 204 kuruluşun hisse senetlerinin satışı veya varlıklarının devir işlemi yapılmıştır. Bunlardan 194’ünde kamunun hiç payı kalmamıştır (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

Aşağıdaki tablodan da anlaşılacağı gibi 2000 yılından önce ciddi bir özelleştirme yapılmamıştır. 80 ve 90'lı yıllarda özelleştirme gelirleri yıllık ortalaması 300-500 milyon ABD doları civarında seyretmiştir. İş Bankası'nın azınlık hisselerini satılmasından elde edilen gelir, 1998 yılında elde edilen 1 milyar dolar rakamının büyük bir kısmını oluşturmaktadır. 3. GSM lisansının satılmasıyla elde edilen gelir, 2000 yılı özelleştirme gelirinin 2,8 milyar dolar seviyesine gelmesini sağlamıştır. Özelleştirme asıl 2004 yılı ve sonrasında hız kazanmıştır. 2005 ve 2006 yılları ortalaması 8 milyar doları geçmiştir (Atiyas & Oder, 2008, s. 2). 2006 yılından sonra düşmeye başlayan özelleştirme miktarı 2011 yılında son altı yılın en düşük seviyesine gerilemiştir. 2013 yılında özelleştirme Türkiye açısından tüm zamanların en büyük özelleştirme programı gerçekleştirilerek 12.468.248.566,00.-USD seviyesine ulaşmıştır. Bu gerçekleşmenin içerisinde en büyük pay, Özelleştirme Programındaki Kuruluşlara ait Bağlı Ortaklık, İştirak, Tesis ve Varlık Satışları (11.142.978.358.-USD) geliridir.

Şekil 6.2:Yıllara Göre Türkiye'de Özelleştirme



Kaynak: Tepav 12 Mart 2008 Raporu-Türkiye'de Özelleştirmenin Hukuk ve Ekonomisi ve www.oib.gov.tr

Özelleştirme kapsamında yapılan satışların yöntem itibariyle yüzde42'si blok satış, yüzde35'i tesis ve varlık satışı, yüzde19'u halka arz, yüzde3'ü İMKB'den satış, yüzde1oranında bedelli devir şeklinde gerçekleşmiştir (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

Özelleştirmede Kamu mülkiyetindeki varlığın ne kadarının satışı halinde uygulamanın özelleştirme olacağına ilişkin tartışmalar bulursa da, özelleştirmede satışın miktarı değil, satıcının kim olduğu önemlidir, kamu tarafından özel sektör müteşebbisine

yapılan her oranda devir özelleştirmedir (Keşli & Sarısu, Özelleştirme : Özelleştirme Nedir, 2008).

Özelleştirmelerin, hem kamunun mülkiyetinde bulunan hâlihazırdaki değerlerin miktarıyla hem de toplumsal reflekslerle belirlenen sınırları vardır. O yüzdendir ki bir ülkede geleneksel haliyle özelleştirme hareketleri çok uzun soluklu olamamakta, ekonomik ve politik sınırlarına yaklaşılmaktadır. Bu da yeni finansman modellerine yönelimi kamu için kaçınılmaz kılmaktadır.

Özelleştirmede kamu ile özel sektör arasındaki ticari ilişki, sözleşmeye dayalı satış işlemi tek seferde gerçekleşmektedir (Karahanoğulları, 2012, s. 99).

Özelleştirme; Anayasa'nın "Devletleştirme" başlıklı 47. maddesi 1999 yılında yapılan değişiklikle "Devletleştirme ve Özelleştirme" başlığını alarak anayasal temeline kavuşmuştur. Bu değişiklikten önce, tersine işlem teorisi mantığıyla, Anayasa'da kamulaştırmaya yetkili olan kurumun, özelleştirme yetkili olduğu da kabul edilmekteydi. 1999 yılında anayasal zemine kavuşan "Özelleştirme" kurumuna ilişkin esas ve usulleri içeren kanun, 24.11.1994 tarih ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'udur (Keşli & Sarısu, Özelleştirme : Özelleştirme Nedir, 2008).

Özelleştirme hedefleri üç ana başlıkta incelenebilir. Bunlar, ekonomik, sosyal ve siyasal, mali hedeflerdir.

6.4.1 Ekonomik Hedefler:

Serbest piyasa ekonomisinde özel sektör işletmelerinin, kamu kurum ve kuruluşlarının işletmelerinden daha verimli çalıştığı kabul edilmektedir. Kamu ekonomisi, piyasa ekonomisinin kuralları doğrultusunda yönetilirse, kamu işletmelerinin ve ülke ekonomisinin verimliliği artar. Hükümetin siyasi ve politik tarafı olması dolayısıyla ekonomiye müdahale edebilmelerinin engellendiği bir ortamın olması ve piyasada işlem gören tüm hareketler özel sektör kişi ve firmalarınca yürütülmelidir. Bu tarz bir yaklaşım kaynakların en etkin şekilde kullanılmasını sağlar ve sermaye birikimi oluşturulur (Keşli & Sarısu, Özelleştirme : Özelleştirme Nedir, 2008).

6.4.2 Mali Hedefler:

Kamu işletmeleri birçok sebepten dolayı verimsiz hatta zararına çalışmakta(örneğin SEKA), hazinenin yükünü artırmaktadır. Dolaylı olarak ta enflasyona neden olan bu durum kamu idaresinin mülkiyetindeki şirketler ve malların özelleştirilmesiyle, hazinenin finansman yükü azalır ve enflasyonla mücadelede bir yöntem olarak kullanılabilir.

24.11.1994 tarih ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanununun 1. maddesinin A bendinin son cümlesinde, “ekonomide verimlilik artışı ve kamu giderlerinde azalma sağlamak için” denmektedir. Bu yönden bakıldığında özelleştirmeyle amaçlanan devlete gelir sağlamaktır. Kamu işletmelerinin özelleştirilmesiyle kira ve kar payı ile doğrudan, giderlerin özel girişimciye yüklenmesiyle dolaylı olarak gelir elde edilir.

Kamu idaresinin mülkiyetindeki şirketler ve malların üretici birimlerinde israfı önleyemeyişi veya üretilen hizmet ve malda kullanılan kaynakların ilişkisinin iyi bir şekilde kurulamaması, kaynakların etkin kullanılmamasına sebep olmaktadır. Özelleştirme ile kaynakların özel sektör tecrübesiyle daha etkin kullanılması sağlanabilir.

6.4.3 Sosyal ve Siyasal Hedefler:

Toplumda gelir dengesizliğini giderme yollarından biri kar marjı yüksek KİT'lerin pay senetlerinin halka açılması yoluyla dağıtılmasıdır. Pay senetleri, öncelikle KİT çalışanlarına ve küçük birikim sahibi kişilere öncelik verilerek satılması, KİT gelirlerinin, toplumun bu kesimine transferi anlamına gelmektedir. Özellikle geliri düşük gruplara hisse senetlerini satarak ve hisse senetlerinin büyük sermaye sahiplerinin elinde toplanmasını engelleyerek servetin tabana yayılması sağlanabilir. Bu yaklaşım “sosyal özelleştirme kavramı” içindedir.

Dünyanın geldiği noktada bireyler ekonomik özgürlüğü önem kazanmıştır. Liberal doktrinin “ekonomik bireysellik” kavramı gereğince, devletin piyasalara müdahalesinin azaltılması, serbest piyasa koşullarının oluşturulması amaçlanmaktadır. Buradan çıkartılacak sonuç özelleştirme, ekonominin bireyselliği için bir araçtır (Keşli & Sarısu, Özelleştirme : Özelleştirme Nedir, 2008).

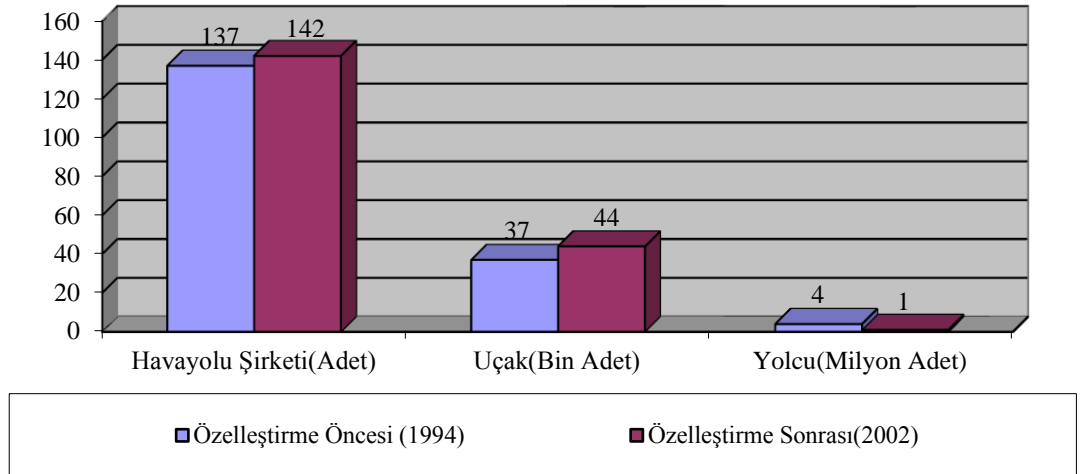
Özelleştirmenin yukarıda belirtildiği gibi hedefleri vardır.

Özelleştirilmiş kamu kurumlarının özelleştirme öncesi ve sonrası durumlarıyla ilgili örnek verecek olursak.

HAVAŞ-(Havaalanı Yer Hizmetleri A.Ş.): Havaş; 1933 yılında, havayolu şirketlerine yer hizmetleri ve ikram servisi sağlamak amacıyla kurulan Türkiye'nin ilk yer hizmetleri şirkettir. Şirketin ikram hizmetleri bölümü 1987 yılında USAŞ adı altında ayrılarak özelleştirilerek USAŞ adını almıştır. 1995 yılında Havaş hisselerinin yüzde60'ı Park Gruba satılarak şirketin yer hizmetleri bölümü de özelleştirilmiştir.

Personel sayısı 1995 yılında 2.256 kişi iken 2002 yılında 1.697 kişiye düşmüştür.

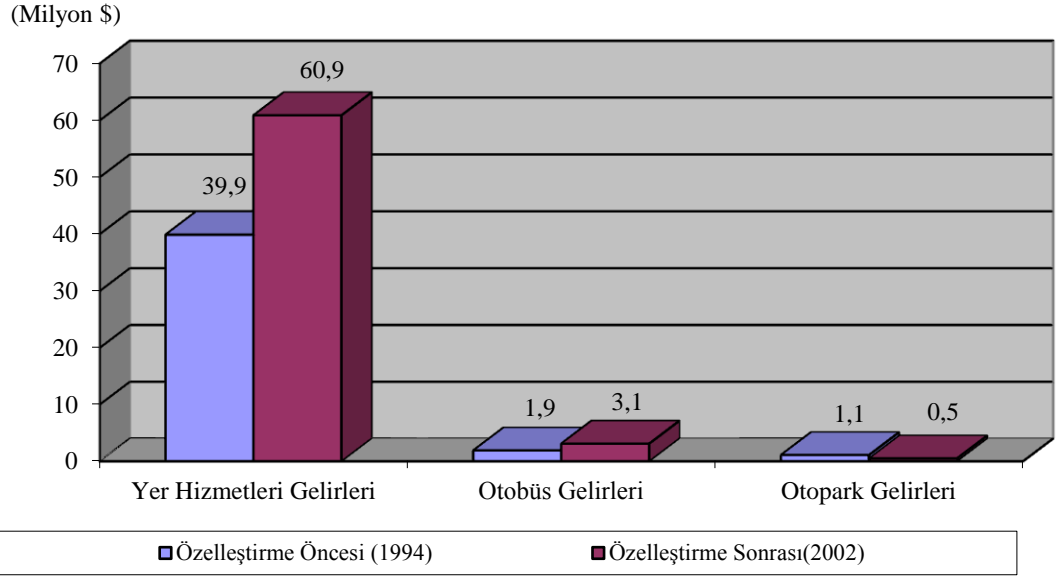
Şekil 6.3: HAVAŞ Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Verilen Hizmet Sayısı



Kaynak: T.C Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Web Sitesi- <http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/havas1.htm>

Grafik incelendiğinde özelleştirme sonrasında havayolu şirketi sayısı artmış uçak sayısı artmış hizmet götürülen yolcu sayısı azalmıştır.

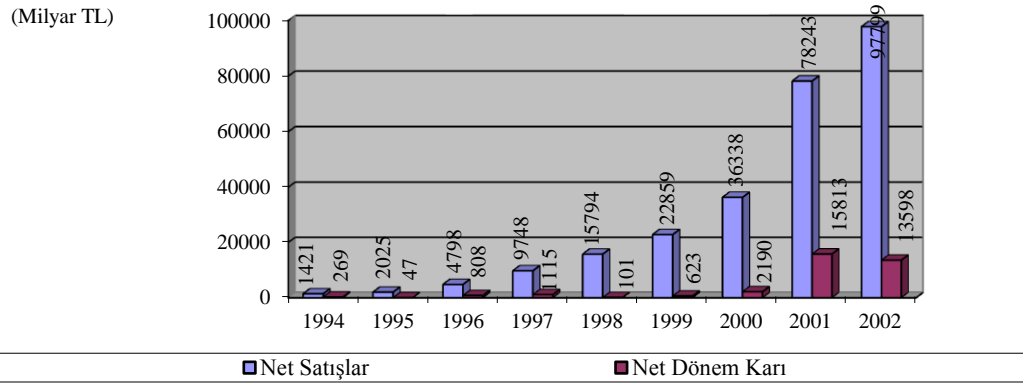
Şekil 6.4: HAVAŞ Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Faaliyet Gelirleri



Kaynak: T.C Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Web Sitesi- <http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/havas1.htm>

Özelleştirme öncesi 39,9 milyon dolar olan yer hizmetleri geliri yüzde52,63 artarak 60,90 milyon dolar olmuştur. 1,9 milyon dolar olan otobüs gelirleri yüzde63,16 artarak 3,1 milyon dolar olmuştur. Otopark gelirleri 1,1 milyon dolardan yüzde54,55 düşerek 0,5 milyon dolar olmuştur.

Şekil 6.5: HAVAŞ 1994-2002 Yılları Arası Net Satışlar ve Kar/Zarar



Kaynak: T.C Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Web Sitesi- <http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/havas1.htm>

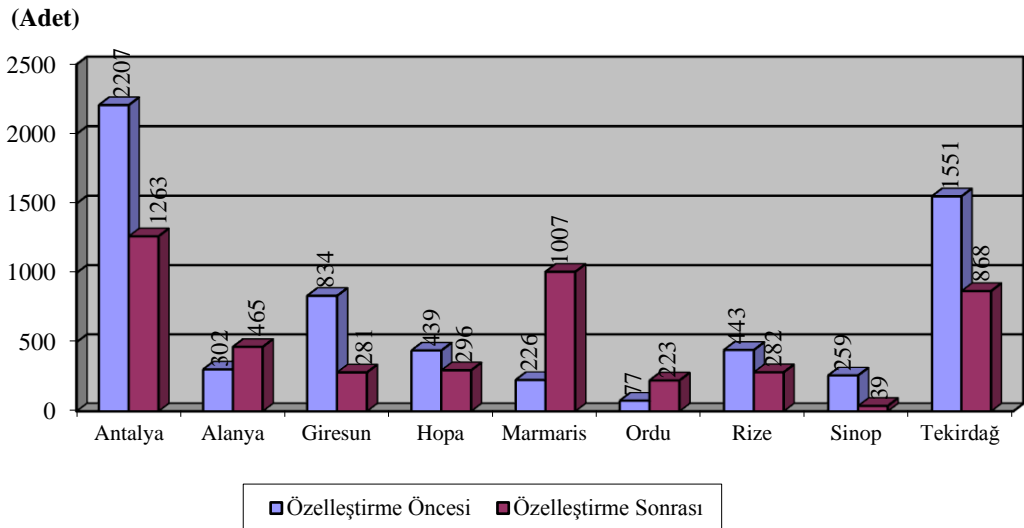
1994 yılından bu 2002 yılına kadar net satışlar içerisindeki net dönem kârına oranına bakıldığında;

1994 yılı net satışlarının yüzde19'u net dönem karı, 1995 yılı net satışlarının yüzde2'si net dönem karı, 1996 yılı net satışlarının yüzde17'si net dönem karı, 1997 yılı net satışlarının yüzde11'i net dönem karı, 1998 yılı net satışlarının yüzde1'i net dönem karı, 1999 yılı net satışlarının yüzde3'ü net dönem karı, 2000 yılı net satışlarının yüzde6'sı net dönem karı, 2001 yılı net satışlarının yüzde20'si net dönem karı, 2002 yılı net satışlarının yüzde14'ü net dönem karı, olarak gerçekleşmiştir.

Ayrıca 1994'ten 2002 yılına kadar geçen sürede net satışlar sürekli bir yükseliş grafiği çizerken net dönem kârı 1998-2002 yılları arasında ciddi bir düşüş yaşamıştır. Özelleştirme sonrasında (17.04.1995 - 31.12.2002) HAVAŞ yatırım harcamaları toplamı 54,6 Milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

TDİ Liman İşletmelerinin Devri: TDİ Liman işletmelerinin 9 ayrı limanın devri esnasında toplam personel sayısı 473 kişi iken özelleştirme sonrasında bu sayı 341 kişiye düşmüştür.

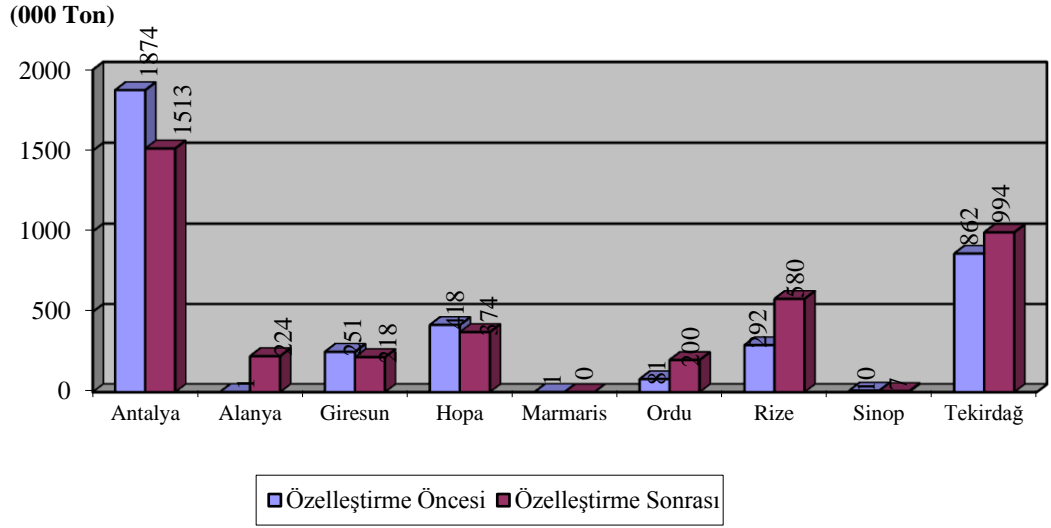
Şekil 6.6: TDİ İşletmelerinde Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Hizmet Veren Gemi Sayısı



Kaynak: T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Web Sitesi-www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/tdi_liman_isletmeleri1.htm

Özelleştirme sonrasında sadece 3 limanda gemi sayısı artmış diğer limanlarda düşmüştür.

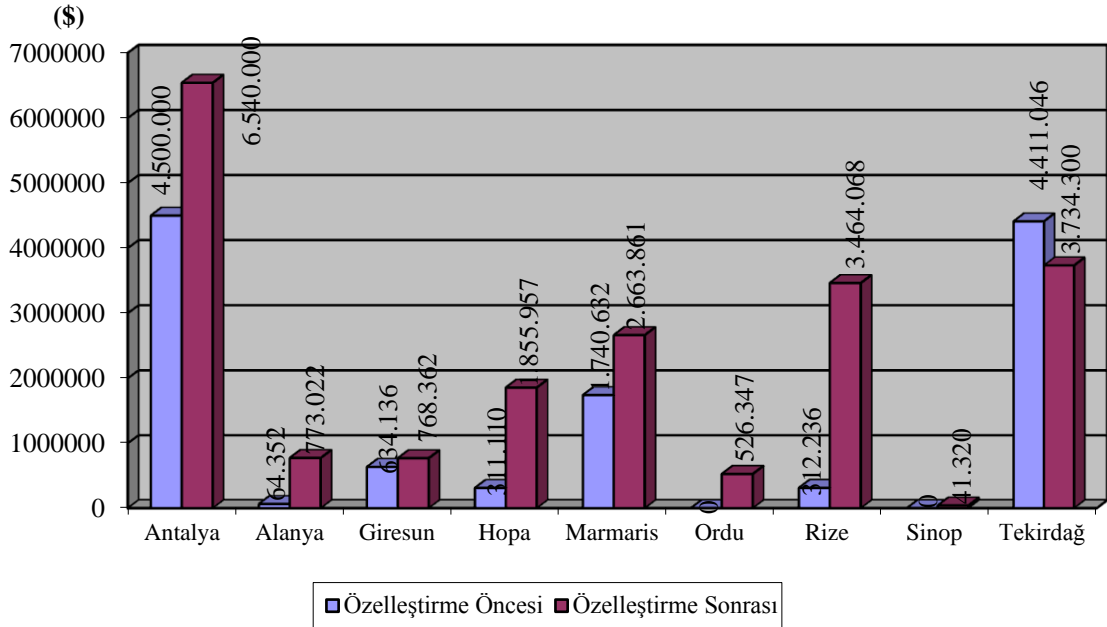
Şekil 6.7: TDİ Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Toplam Hizmet Miktarı



Kaynak: T.C Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Web Sitesi-www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/tdi_liman_isletmeleri1.htm

Özelleştirilen limanların toplam hizmet miktarında Alanya, Ordu, Rize ve Tekirdağ limanlarında artmış diğerlerinde düşmüştür.

Şekil 6.8: TDİ Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Toplam Hizmet Hâsılatı



Kaynak: T.C Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Web Sitesi-www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/tdi_liman_isletmeleri1.htm

(*): Ordu ve Sinop Limanlarının faaliyet gelirleri, özelleştirmeden önceki dönemde Giresun Limanının gelirleri arasında izlenmiştir.

NOT: Tabloda gösterilen özelleştirilmiş limanların özelleştirmeden önceki rakamları özelleştirmenin gerçekleştirilmesinden önceki yıl verileri alınarak, özelleştirildikten sonrası rakamlar ise 2001 yılı yılsonu verileriyle oluşturulmuştur (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

Özelleştirilen limanların hâsılatı incelendiğinde Antalya'nın gemi sayısı ve hizmet miktarı düşmesine rağmen hizmet hâsılatı yüzde45 oranında artmıştır. Alanya'da gemi sayısı, hizmet miktarı ve hizmet hâsılatı artmıştır. Giresun'da gemi sayısı yüzde66 oranında azalmış, hizmet miktarında yüzde13 oranında bir düşüş yaşanmış ama hizmet hâsılatı konusunda özelleştirme öncesi gelirlerinin içerisinde Ordu ve Sinop Gelirleri olmasına rağmen yüzde21 artış göstermiştir. Hopa limanında gemi sayısı ve hizmet miktarı düşmesine rağmen hâsılat yüzde597 gibi ciddi oranda artış olmuştur. Marmaris limanında gemi sayısı yüzde 446 oranında artmış, hizmet miktarı sifıra inmiş, hâsılat yüzde 53 oranında artmıştır. Ordu limanında gemi sayısı, hizmet miktarı ve hâsılat artmıştır. Rize limanında gemi sayısı yüzde 36 oranında azalmış, hizmet miktarı yüzde 99 oranında artmış ve hâsılat yüzde 1.109 gibi ciddi bir artış göstermiştir. Sinop limanında gemi sayısı ve hizmet miktarı düşmüş, özelleştirme öncesi hâsılat Giresun limanı gelirleri içerisinde gösterildiği için hesaplama yapılamamaktadır. Tekirdağ limanında gemi sayısı yüzde 44 oranında düşmüş, hizmet miktarı yüzde 15 oranında artmış, buna rağmen hâsılat yüzde 15 oranında düşmüştür.

Her üç grafikte incelendiğinde genel olarak gemi sayısı ve hizmet miktarı düşmüş ama hâsılat artmıştır. Buda bize özelleştirmeden sonra limanlarda hizmet bedelinin ciddi manada zamlandığının göstermektedir.

6.5 KAMU ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ (KÖSİ)

Kamu özel sektör işbirliği modellerinin tamamını kapsayacak şekilde bir standart bir tanımlama yapabilmek mümkün değildir. Projenin uygulandığı ülkenin koşulları (ekonomi, politika, sosyal hayat, coğrafi koşullar) ve ilgili proje parametrelerine bağlı olarak özgün sözleşmelere dayandırılması nedeniyle, standart bir tanım yapılamamaktadır (Atasoy, 2011, s. 86).

Merkezi hükümet, bölgesel yönetim veya mahalli idareler gibi kamu kurumları ile özel sektör şirketleri arasındaki işbirliği Kamu Özel Sektör İşbirliği (KÖSİ) olarak adlandırılmaktadır. Diğer bir deyişle KÖSİ'ler kamu idaresi ile özel sektör

yatırımcısının, özel hukuk sözleşmesi temelinde kurulan ilişkileri olarak tanımlanabilir (Aşık & Yılmaz, 2007, s. 7).

KÖSİ Modelleri, kamu kurum ve kuruluşlarının hazırladığı projelerin hayata geçirilmesi için geliştirilen, devlet ile özel girişimci arasında imzalanan, 49 yıla kadar vadeli, esnek bir sözleşmeye dayanan işbirliğidir. KÖSİ; kamu hizmetlerinin görülmesinde ve/veya finansmanında kamu ile özel girişimcinin sözleşme hükümleri oranında katılmasını öngören, finansman, altyapı ve hizmet sağlama anlamında kullanılan bir kavramı ifade etmektedir. Kamu Özel Sektör İşbirliği uygulamaları, kamunun ihtiyaçlarının karşılanmasında klasik anlayış “Tüm kamu ihtiyaç ve hizmetlerini devlet karşılar.” mantığı ile “Tüm ihtiyaç ve hizmet temini özel sektör kanalıyla yapılır.” mantığı arasında, kamu ve özel sektörün hizmet sunumunu beraberce görev ve risk paylaşımı yaparak üstlendikleri bir modeldir (Acartürk & Keskin, 2012, s. 28).

KÖSİ finansman modelinde kamu; kendi sorumluluğundaki altyapı hizmeti veya mal üretimini tamamen özel sektöre devretmeyerek hem yükümlülüğünü devam ettirmekte, hem de özel girişimciyi bu alanına dâhil etmektedir.

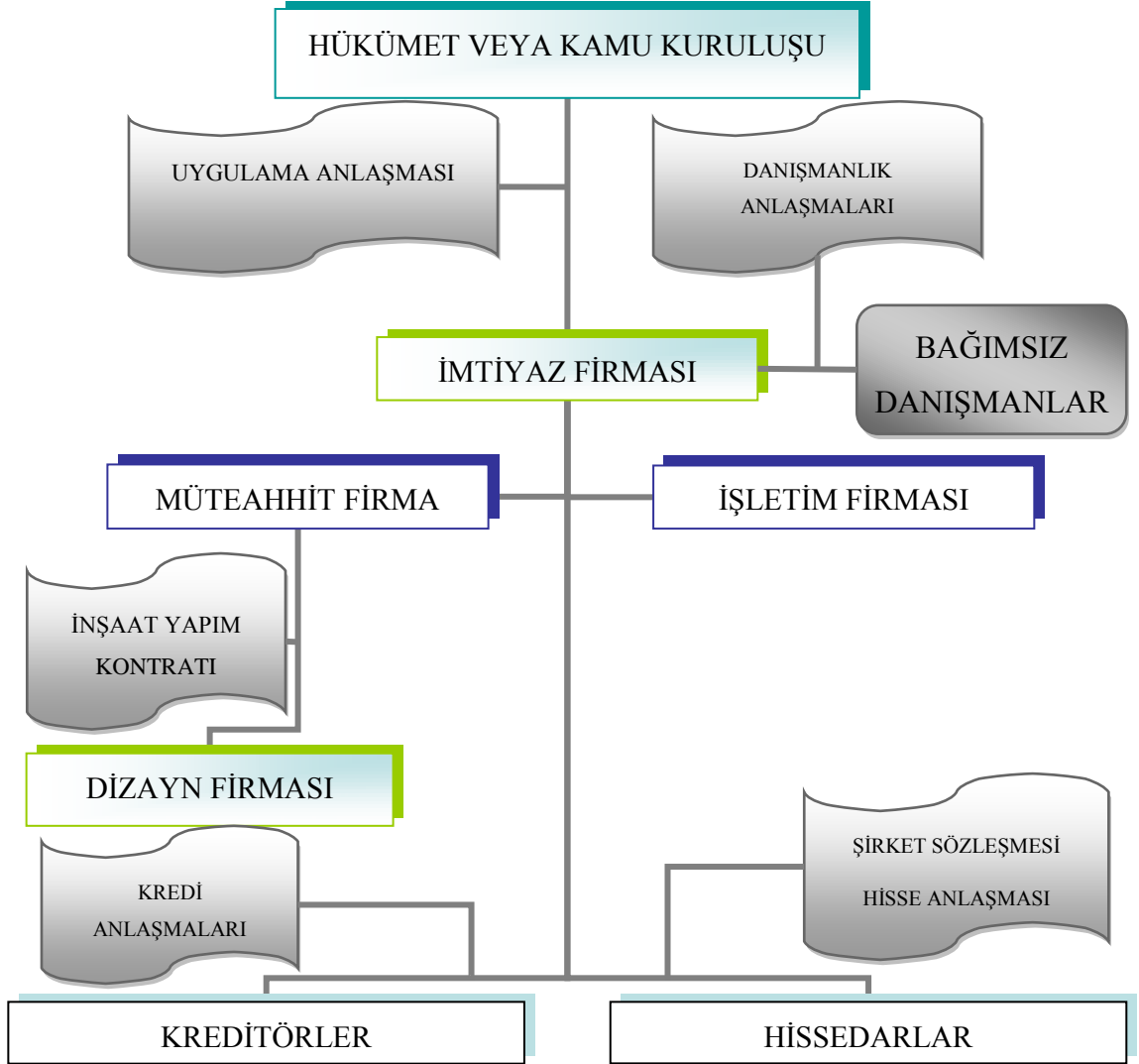
Günümüzde kamu hizmeti ve projelerinin finansmanının bütçe kaynaklarıyla karşılandığı, kamu idaresinin tüm riski üstlendiği bir finansman yapı arzu edilen bir idare yapılanması değildir. Özel sektörde elindeki kaynaklarla kamu hizmeti alanında da aktif olarak rol almak istemektedir. Liberalleşme ve gelişmekte olan ekonomik sistemlerin getirdiği bir finansman metodu olan KÖSİ Modeli proje finansmanının birçok avantajıyla kamu hizmetinin özel sektör katkısı ile işletilmesi teşvik edici bir uygulama haline gelmektedir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 8).

Kamusal mal ve hizmet sunumları sadece kamu veya özel sektör ya da kamu özel sektör işbirliği tarafından yapılmaktadır. Türkiye’de uzun yıllardır oluşan teamüllere göre kamu hizmeti, kamu kurum ve kuruluşları eliyle yürütülmekteydi. 24 Ocak kararlarıyla liberalleşme ve dışa açılma politikaları sayesinde ekonomideki kamunun ağırlığı özel sektöre kaymıştır (Acartürk & Keskin, 2012, s. 25).

Geleneksel yöntemlerde özel sektörün kamu sektörüne katılımı, ancak kamu kurumunun belirlediği şartlara ve sözleşmeleri dayanmaktadır. KÖSİ’ler, projelerin kamu kurum idareleri ile özel sektör şirketlerinin oluşturdukları işbirlikleri(ortaklık)

tarafından finanse edilmekte ve işletilmektedir. Genel olarak, kamu idarelerinin kamu hizmetlerinin yürütülmesine ilişkin yaptıkları tüm sözleşmeler “İdari Sözleşmeler” olarak adlandırılır ve bu sebeple de idari mahkemelerin yetkisi dâhilindedir (Acartürk & Keskin, 2012, s. 26).

Şekil 6.9: KÖSİ Modeli İç Bağlantı İlişkileri



Kaynak: Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş. Resmi Web Sitesi- Erdem Arıoğlu- Ergin Arıoğlu, Enerji Sektöründe Yap-İşlet-Devret Modelinin İrdelenmesi S:6

1980 öncesi dönemde, altyapı yatırımları büyük ölçüde bütçe, dış kredi, tahvil ihracı ile finanse edilirdi. Altyapı yatırım maliyetlerinin çok yüksek olması ve kamu kaynağının yetersiz kalması, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeleri farklı model arayışlarına sevk etmiştir. 1980’li yılların başında liberalleşen ekonomilerde altyapı finansmanında maliyetinin ve riskin paylaşılmasını sağlayan kamu-özel sektör işbirliği modellerinin

gelişmesine ön ayak olmuştur. Kamu Özel Sektör İşbirliği Modellerinin en önemli uygulayıcıları İngiltere, İspanya, İrlanda, Portekiz ve ABD gibi ülkelerdir. Bu ülkelerde KÖSİ'ler finansman probleminin çözümünde önemli bir kaynak olarak görülmüş ve ekonomik politikaları içerisinde altyapı yatırımlarında finansman yöntemi olarak tercih edilmiştir (Acartürk & Keskin, 2012, s. 29).

İngiltere KÖSİ Modellerini en yaygın ve geniş ölçekte kullanan ilk ülkedir. 1992'de Muhafazakâr Parti döneminde başlanılan bu finansman modelini asıl İşçi Partisi kullanmıştır. İşçi Partisi'nin "Üçüncü Yol" olarak tabir ettiği ve çeşitlendirip, güçlendirdiği bu modeller, KÖSİ modellerinin dünyadaki en önemli uygulamalarıdır. İngiltere bu modellere Özel Finansman Girişimi modeli (Private Finance Initiative-PFI) adını vermiştir. 2012 yılı itibariyle İngiltere'deki yüksek maliyetli kamu yatırımlarının üçte ikisinden fazlası KÖSİ modelleriyle gerçekleştirilmiş ve özellikle hastane, okul ve ulaştırma projelerini kapsamaktadır (PPP Forum, 2013).

İspanya tüm projelerin yüzde 10'unu, İtalya, Fransa, Portekiz ve Almanya ise yatırımlarının yüzde 2 ile yüzde 5 oranında ki kısmını KÖSİ modeli ile inşa etmiş ve işletmiştir (Acartürk & Keskin, 2012, s. 29).

Son yıllarda gelişmiş ve de gelişmekte olan ülkelerde altyapı yatırımlarının hayata geçirilmesinde KÖSİ projeleri önemli bir yer tutmaktadır. Dünya Bankası verilerine göre gelişmekte olan ülkelerde (özelleştirmeler dâhil) KÖSİ projelerinin sözleşme toplam tutarı 1990'lı yıllarda giderek artmış ve 1997 yılında 107 milyar ABD Dolarla zirve yapmıştır. 1998-2002 yılları kan kaybeden KÖSİ pazarı, yıllık 48,7 milyar ABD Dolar ortalama düştükten sonra yükselişe geçmiş ve 2010 yılında 173,6 milyar ABD Dolarla rekor seviyeye ulaşmıştır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012, s. 8).

IFC(Uluslararası Finans Kuruluşu) özel yatırım projeleri ve KÖSİ modeli projeleri desteklemek amacıyla 300 milyar dolar kaynaklı küresel bir kredi finansman mekanizması kurmuştur. Avrupa Yatırım Bankası-EIB (*European Investment Bank*) KÖSİ modeli projelerin en büyük finansörlerinden biridir. Avrupa Komisyonu tarafından 2006 yılında AB üyesi ülkelerin KÖSİ modelleriyle yapacakları projelere ücretsiz danışmanlık desteği sunmak için kamusal olarak finanse edilen Avrupa Bölgesindeki Projeleri Desteklemek İçin Ortak Destek (*Joint Assistance to Support*

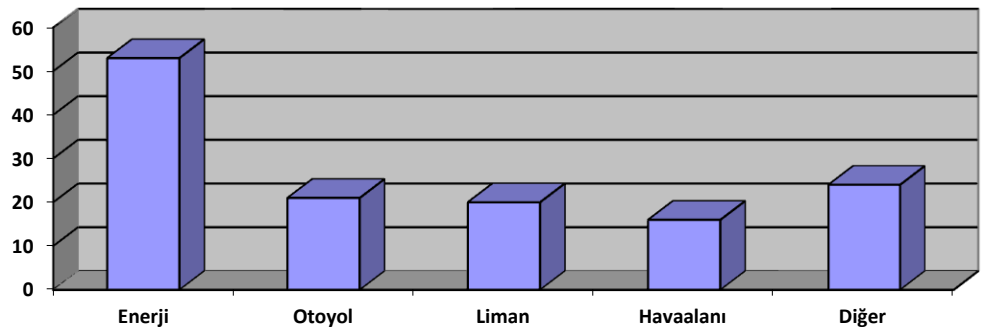
Projects in the European Regions-JARPERS) isimli bir kurum kurmuştur (Karahanoğulları, 2012, s. 99).

Ülkemizde altyapı yatırımlarının finansmanı, 1985 yılına kadar neredeyse tamamı yerel yönetim veya merkezi yönetimin kendi imkânlarıyla gerçekleştirilmiştir. Merkezi yönetim tarafından kentlerin altyapılarının sorumluluğu büyük ölçüde belediyelere bırakılmıştır, ancak gelirleri sorumlulukları oranında arttırılmamıştır. Kentleşme oranının artması beraberinde hizmet talebi patlaması yaşamış ve yerel yönetimler yatırımları karşılayacak yeterli kaynağı oluşturamamışlardır. Bütçe dışında dış finansman kaynaklarıyla finanse edilen yatırımların geri ödemelerinde sıkıntılar yaşamaya başlanmıştır. Finansman kaynağı Hazine garantili ise yük Hazineye kalmıştır (Akçay, 2006).

Kamu tarafından iş ortaklığının gerekli hukuki altyapısının oluşturulmasında, ortaklık sözleşmesinin hazırlanmasında ve projenin denetiminde gereken titizlik ve dikkatin gösterilmemesi, yüksek maliyetli olan altyapı yatırımlarının maliyetinin artmasına ve kaynakların etkin kullanılamamasına neden olmuştur (Akçay, 2006).

Ülkemizde KÖSİ'ler sınırlı sayıda projede uygulanabilmiştir. Projelerde KÖSİ sisteminin sınırlı sayıda kullanılmasının altında ilgili yasal çerçevenin bütünlük içermeyen ve dağınık bir yapıya sahip olması yatmaktadır.

Şekil 6.10: 1875-2012 Yılları Arası Sektöre Göre KÖSİ Projeleri



Kaynak: Koç Holding-YEÇEP ve AB Uyum Sürecinde Çevresel Yatırımların Finansmanı Semineri "Türkiye'de Kamu Özel Ortaklığı" 2012

KÖİ Projeleri'nin Türlerine Göre Dağılımı

Yüksek maliyetli projelerin daha hızlı kullanıma açılabilmesi, yapım ve işletme giderlerinin düşürülmesi, özel sektörün dinamik yönetim sisteminden yararlanılması ve kamu yönetim sisteminin piyasa şartlarına göre kendini geliştirmesine yardımcı olması, devam etmekte olan projelerde finansman sıkıntısı yaşanması durumunda ek finansman ihtiyacını karşılaması KÖSİ'lerin başlıca avantajlarından (Aşık & Yılmaz, 2007, s. 6).

KÖSİ'ler kamunun yapması gereken işlerde özel sektörün rolünü genişletmekte ve kamu idarelerine ise özel sektörün ileri teknoloji ve dinamik yönetsel kaynaklarını kullanma ve uzmanlığa ulaşma imkânı sağlamaktadır. Kamu kurum yönetiminin bürokrasinin azaltıldığı yeni yönetim yöntemlerle çalışarak yüksek öncelikli projelerin hızla bir şekilde uygulamasını sağlamaktadır. Özel sektör tarafından geliştirilmiş yeni teknolojilerin kullanılmasına ve özel sektör girişimcisinin teknolojisini daha ileri seviyeye çıkartarak gelişimine katkı sağlamaktadır (Aşık & Yılmaz, 2007, s. 6).

KÖSİ sistemi, bir projenin finansmanında kullanılması gereken kamu kaynaklarının yerine özel sektör kaynakları ikame ettirildiğinden kamu adına maliyet düşmektedir. Özel sektör ortağı açısından da yeni ve gelişmiş sorumluluklar ve riskler olarak ortaya çıkan iş fırsatlarını genişletmesine olanak tanımaktadır.

KÖSİ'ler de her iki tarafında sorumluluklarının ayrıştırılabilmesi, performanslarını uzman oldukları alanda kullanabilmesi ve istenilen sonuçların gerçekleştirilebilmesi için rollerini, risklerini ve kazançlarını imzalanan sözleşme belirleyebilme imkânına sahip olmaktadır.

Kamu-özel sektör işbirlikleri farklı endüstri dallarında uygulanabilmekte ve projenin oluşturulmasını, içeriğinin hazırlanmasını, tasarımı, inşasını, işletilmesini, muhafazasını ve program yönetimini de içeren çeşitli fonksiyonlardan oluşmaktadır (Aşık & Yılmaz, 2007, s. 6).

KÖSİ modeli ile finanse edilen projeler özel girişimciye yeni bir pazarın kapısını açmıştır. Kamuya da gerçekleştirdiği altyapı yatırımları, enerji, eğitim, sağlık gibi sektörlerde hizmetlerinin sürekliliğini sağlamaktadır.

Kamunun sağladığı hizmetleri finanse etmek için kullanılan en temel finans kaynağı vergilerdir. KÖSİ Modeli ile kamunun sunduğu hizmetten vergi ödeyenler ve ödemeyenler (kamu maliyesinde sıkça söz edilen bedavacılar) yani toplumun tamamının

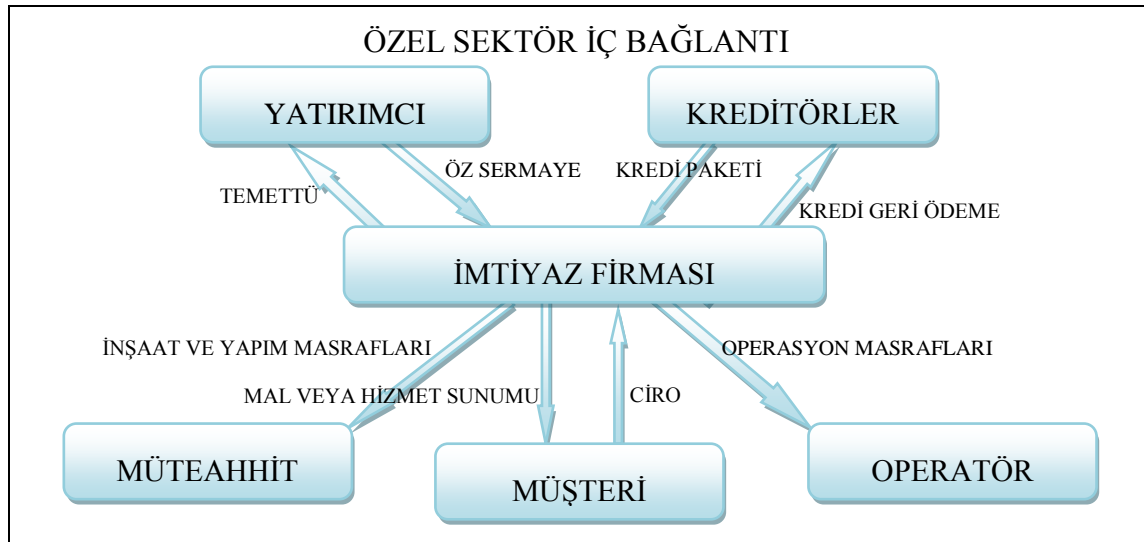
eşit şekilde yararlanmasının yaratacağı adaletsizliklerin de önüne geçileceği veya en aza indirileceği öngörülmektedir (Acartürk & Keskin, 2012, s. 30).

KÖSİ'lerde kamu ortağı genel olarak hizmet veya birimlerin sahibi veyahut işletmecisi konumundaki merkezi idare veya yerel yönetim iken özel sektör ortakları genellikle profesyonel hizmet şirketleri, deneyimli yükleniciler ve finansal kuruluşlardır.

Ortaklık sözleşmesinde kamu idareleri için, hukuki aykırı düşmeyecek şekilde, sınırlı personel ve kısıtlı bütçe kaynakları ile istikrarlı ve sürdürülebilir bir kamu hizmetinin sağlanabilmesi için kamu kaynaklarının en verimli şekilde kullanılması önem arz etmektedir. KÖSİ'ler kullandıkları yöntemlerle kamu idarelerine, kamu bürokrasisini asgariye indirerek hareket olanağı sağlamakta ve kamunun gaye ve hedeflerine ulaşmalarını kolaylaştırmaktadır.

Özel sektör için ise proje kapsamında talep edilen hizmetleri müşterilerine stratejik yatırım kararları doğrultusunda ulaştırarak, KÖSİ üzerinden iyi bir kazanç sağlama amacı gütmektedirler. KÖSİ'ler, karlılık ve pazar payını artırması konusunda özel sektör işbirliğisine çeşitli olanaklar sunmaktadır.

Şekil 6.11: KÖSİ Modeli Paydaşlar Arası İlişkiler



Kaynak: Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş. Resmi Web Sitesi- Erdem Arıoğlu- Ergin Arıoğlu, Enerji Sektöründe Yap-İşlet-Devret Modelinin İrdelenmesi S:6

Genel itibariyle, KÖSİ'lerin kapsamı kamu idarelerinin ihtiyaçları doğrultusunda ve kamu idaresinin politikalarına uygun olarak belirlenmektedir.

KÖSİ'ler genel olarak geliştirilmiş projelerden, özel sektör sermayesi kullanılarak finanse ediliyor olması, sermayenin geri ödemelerinin proje kapsamında garantisiz veya sınırlı garantili olarak doğrudan projeden yararlanan son kullanıcıdan tahsil edilen proje kazançlarından sağlanıyor olması sebebiyle klasik borçlanma yoluyla finansman sistemlerinden farklı bir yapıdadır.

KÖSİ'ler birçok devlet tarafından özel sektör sağlayıcılarının kamunun kendi başına ürettiği değerden daha yüksek değer ürettiği olması ve projelerden daha başarılı sonuçlar elde ediliyor olması sebebiyle ilgi ile karşılanmaktadır.

KÖSİ Modeli bir anlamda özelleştirme olarak görmek doğru değildir. Çünkü KÖSİ modellerinde kamu yönetimi, yatırımın işletmesini tam anlamıyla özel girişimcinin yönetimine bırakmış değildir. Örneğin bir hastane projesinde özel girişimci hastane binasını inşa eder ve hazır hale getirir. Hastane binasını sözleşme süresince işletmesi için kamuya kiralar. Burada özel girişimci hizmeti sunan konumunda değil, sermaye sahibi olarak sözleşme süresince mülkiyetinde olan hastaneyi işletmesi için kamuya kiralayan gayrimenkul sahibi durumundadır. Kamu ayrıca girişimcinin kiradaki geçici mülkünden elde ettiği gelirden de Gelir Vergisi almaktadır. Dolayısıyla “KÖSİ Modelleri, bir özelleştirme şekli veya özelleştirmenin içinde barındırdığı dezavantajları bünyesinde taşıyan bir sistemdir.” tezi doğru değildir (Acartürk & Keskin, 2012, s. 31).

6.5.1 Kamu Özel Sektör İşbirliği Uygulamalarında Paydaşlar

KÖSİ uygulamalarının en karmaşık tarafı projenin başarıya ulaşması ortak gayesiyle bir araya gelmiş birbirinden bağımsız birçok tarafı barındırmasıdır. Bu yöntem KÖSİ Modellerine has bir özelliktir. Projenin başarısı tarafları bir arada tutan hedef olmakla birlikte proje paydaş sayısının fazla olması bazen çıkar çatışmasına yol açabilmektedir. Proje kapsamında oluşturulmak istenen ilişkiler zincirinin tüm halkaları her zaman iyi olmayabilir. Kusursuz bir yapının oluşturulması mümkün olmayabilir. Kimi zaman tarafların farklı ülke mevzuatlarına tabi olmaları kurulan ilişkilerin uluslararası hukuk kurallarına ve yöntemlerine ihtiyaç duyulmasına neden olmaktadır (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 15).

Projenin bulunduğu sektöre, niteliğine, kapsamına, arz edilen mal ve hizmete veya inşaatın özelliklerine göre proje tarafları değişkenlik gösterir. Her projede paydaş

sayıları ve paydaşların görevleri ile sorumlulukları farklılık gösterse de KÖSİ Modeli projelerde bulunma ihtimalleri yüksek paydaşlar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

6.5.1.1 Proje şirketi:

KÖSİ Modeli projenin tüm faaliyetlerini yürütebilmesi için proje şirketi kurulur, proje konusu dışında başka bir iş veya faaliyet ile iştirak etmesi kesinlikle yasaktır. Proje kapsamı dışında kredi ve garanti sözleşmeleri imzalamaları ve borçlandırıcı tasarrufi işlemlerde bulunamazlar. Proje şirketleri ana sözleşmeleri ve asli unsurları, sermayesi ve şirketin hisselerinin nitelikleri dâhil olmak üzere şirketi kendi iradi kararları ile değiştirememeleri için genellikle ilgili kamu otoritesinin ön onayı şart koşulmaktadır.

Proje şirketlerinin genellikle bir ortak girişim (*joint venture*) ve/veya limited veya anonim şirketi şeklinde örgütlendiği görülmektedir. Proje şirketi projenin hayata geçirildiği ülkenin mevzuatı ve hukuk sistemi izin verdiği şekilde bir örgütlenme yapabilmektedir.

Proje şirketinin ülkemizde faaliyet gösterebilmesi Türkiye’de yerleşik bir tüzelkişi olması gerekmektedir. Projenin muhteviyatına bağlı olarak kanunen bazı şirketlerin örgütlenme şekli anonim şirket statüsü zorunlu iken diğerlerinin örgütlenme şekli proje yatırımcısının kararına bırakılmıştır. Ülke açısından stratejik öneme sahip alanlarda özelleştirme veya özel sektör yatırımcısına devredilen hizmet şirketlerinde devletin ayrıcalıklı ve kamu kontrolünü sağlamaya yönelik sermaye yapılanmaları da söz konusu olabilmektedir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 16).

6.5.1.2 Bankalar:

Projenin finanse edilmesinde banka kredilerine veya proje kredilerine ihtiyaç duyulabilir. Projeden projeye değişiklik göstermekle birlikte yüksek maliyetli projelerde birden fazla bankanın bir banka liderliğinde sendikasyon(*Clup Deal*) oluşturarak projeyi finanse edebilmektedirler. Sendikasyon kredilerinin genel amacı proje finansmanında riski paylaşmaktır. Banka açısından proje finansmanına bakıldığında riskin dikkatli ve etkin analizini gerekli kılmaktadır. Zira proje kredilerinde, kredinin geri ödemesi projeden elde edilecek gelir ile karşılanacağından

proje finansmanını konusunda uzmanlaşmış ve risk değerlendirme altyapısı müsait finans kurumları tarafından karşılandığı görülmektedir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 16).

6.5.1.3 Sigorta şirketi:

Sigorta konusu, proje finansmanının geri ödenmesini bekleyen kreditorler için önemli ve kritik bir noktadır. Herhangi bir sebepten dolayı projenin çalışamaz duruma gelmesi riskine karşılık proje finansmanının sigorta şirketleri vasıtasıyla koruma altına alınması kreditor için önemli ve gereklidir. Kamu Özel Sektör İşbirliği uygulamalarında kreditorlerin projede hangi riskleri ne ölçüde ve kim tarafından koruma altına alınacağını analizini çok iyi yapmaları gerekmektedir.

6.5.1.4 Uluslararası kredi kuruluşu:

KÖSİ projeleri uluslararası finans kuruluşları tarafından finanse edilebilmektedir. Dünya Bankası veya Dünya Bankasının özel sektöre yönelik kuruluşu Uluslararası Finans Kurumu(*International Finance Corporation*) veya Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası(*European Bank for Reconstruction and Development*), Afrika Kalkınma Bankası(*African Development Bank*) veya Asya Kalkınma Bankası(*Asian Development Bank*) gibi bölgesel kalkınma kuruluşları ile ortaklaşa finanse edilmektedir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 17).

6.5.1.5 İnşaat firması:

Yüklenici firma; sözleşme yapmak suretiyle projenin gereği tesisleri ve binaları eksiksiz (anahtar teslim) vaktinde teslim etme sorumluluğuna sahip projenin paydaşlarından biridir. KÖSİ projesi bir altyapı veya inşaat projesiyse yüklenici, ana paydaşlardan birini oluşturur. Kapsamı geniş büyük projelerde birden fazla yüklenici firmanın bir araya gelerek şirketler birliği (konsorsiyum) oluşturması olası bir durumdur.

6.5.1.6 İşletmeci:

Proje şirketinin proje konusu tesisi doğrudan işletmesinin mümkün olmadığı durumlarda, projenin işletme safhasına geçmesi ile proje şirketi işletmeci bir firma ile

anlaşarak işletmenin yürütülmesini bu işletmecî firmaya vermektedir. İşletmecî firma; proje konusu tesisinin tüm bakım ve işletmesini, projenin hayat süreci sonuna kadar takip etmek üzere sözleşme karşılığı görevlendirilmektedir. Bu nedenle konusunda uzman ve donanıma sahip bir şirket olması projenin sürdürülebilirliği açısından önem arz eder (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 17).

6.5.1.7 Uzmanlar:

KÖSİ projelerinde proje konusu ne olursa olsun proje şirketi veya finansörler projenin teknik konularında danışmanlık almaları gerekmektedir. Proje şirketi veya finansörlerin danışmanlık aldıkları konular genellikle hukuki, teknik-mühendislik hususları, sigorta ve çevre etki değerlendirmeleri konusunda olmaktadır(Yılmaz, 2004).

6.5.1.8 Ev sahibi ülke hükümeti:

Yabancı yatırımcının bulunduğu bir projenin yapıldığı ülke, “Ev Sahibi Ülke” olarak adlandırılmaktadır. Ev sahibi ülkenin projedeki rolü ülke hukuk sisteminin izin verdiği ölçüde projeden projeye değişkenlik göstermektedir. Ev sahibi ülkenin projeye ve yatırımın muhteviyatına göre teşvik ve sübvansiyon uygulamalarında bulunması gerekebileceği gibi onay merci konumunda projenin ilerleyen safhalarında gerekli izin ve onayları veren konumunda olabilmektedir. İki taraflı veya çok taraflı uluslararası yatırım sözleşmeler ile ülkeler yatırımcılarına koruma sağlamaktadırlar (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 18).

6.5.1.9 Tedarikçiler:

KÖSİ Modeli projeler genellikle yüksek teknolojinin kullanıldığı projeler olduğundan özel makine ve/veya teçhizata ihtiyaç duyabilirler. İhtiyaç duydukları bu mal ve/veya teçhizatın veya herhangi bir mal ve/veya teçhizatın temin edilmesi söz konusu olabilmektedir. Bu aşamada tedarikçi şirketler devreye girmektedir. Tedarikçinin proje şirketi için önemi projenin sözleşme süresi boyunca gerekli olan mal ve/veya teçhizatın makul süreler içerisinde güvenilir, kaliteli, istenilen miktarda ve makul fiyatlardan temin etmesidir.

6.5.1.10 Alıcılar:

KÖSİ Modeli projelerin ürettiği değer doğrudan doğruya son kullanıcıya sunulmadığı durumlarda, proje şirketi belirli bir veya birkaç alıcı ile uzun vadeli bir satış sözleşmesi yapması gerekmektedir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 18).

6.5.2 Kamu Özel Sektör İşbirliği Modeli'nin Yaşam Süreci

Bir yatırımın Kamu Özel Sektör İşbirliği modeliyle finanse edilmesi durumunda süreç altı aşamadan oluşmaktadır. Bu aşamalar; proje kapsamının ve finansman modelinin belirlenmesi, ihale stratejisinin oluşturulması, ihale ve seçim süreci, müzakereler, sözleşmenin imzalanması, projenin yapım aşaması, hizmet sunumunun başlaması ve işletme dönemi, sözleşme süresinin bitmesi ve devir olacaktır.

6.5.2.1 Proje kapsamının ve finansman modelinin belirlenmesi

Halkın ihtiyaçları ve talepleri doğrultusunda proje konusunun belirlenir. Projeye neden ihtiyaç duyuldu konusu amacını oluşturur. İhtiyaçların karşılanması ve talebin giderilmesine yönelik seçenekler belirlenir. Projenin gerçekleşmesi durumunda sağlayacağı fayda ve talebi karşılama oranı bu aşamada ele alınır ve belirlenir. Bu aşamada hangi KÖSİ Modelinin kullanılacağı tespit edilir ve kapsamı oluşturulur (Acartürk & Keskin, 2012, s. 33).

6.5.2.2 İhale stratejisinin oluşturulması

Bu aşamada ihale stratejisinin belirlenebilmesi için ihale grubu oluşturulur ve grup ihale şartnamesini oluşturur. İhale şartnamesinde projenin tüm hükümleri belirlenir. Bu yüzden çok önemli bir aşamadır. Bu aşamada, riskler, cezalar, yasal zorunluluk hükümleri, ihale katılım şartları, projenin tüm süreci belirlenir ve şartnamede yazar. Bundan sonraki aşamalar burada belirlenen stratejiye bağlı kalınır. Belirlenen stratejinin iyi düzenlenmiş olması projenin başarılı olmasını kolaylaştıracaktır (Acartürk & Keskin, 2012, s. 34).

6.5.2.3 İhale ve seçim süreci

Şartnameye bağlı kalınarak oluşturulan ihale dosyası projeye ilgilenen firmalar tarafından incelenir ve ihale günü teklifler okunur. Ön koşulu sağlayan istekli firmaların teklifleri incelenerek ihale komisyonu tarafından müzakereye çağrılır.

6.5.2.4 Müzakereler

Müzakerelerde, sözleşme şartları çerçevesinde değerlendirilen firmalardan en uygun teklifli firmayla anlaşmaya gidilir. İhaleyi kazanan firmayla sözleşme hükümleri bir kez daha görüşülerek konu tüm hatlarıyla netleştirilir.

6.5.2.5 Sözleşmenin imzalanması

Taraflar arasındaki tüm pürüzler halledildikten sonra proje sözleşmesi imzalanır.

6.5.2.6 Projenin yapım aşaması

Özel sektör firmasının İnşaata başlaması ve bitirmesi sürecidir. Bu süreçte kamu tarafı yapılan inşaatın projeye uygunluğun kontrolünü yapmalıdır.

6.5.2.7 Hizmet sunumunun başlaması ve işletme dönemi

Bu aşamada projenin inşaat kısmı bitmiş ve oluşturduğu değer arzi söz konusudur. Projenin ihtiyaç ve talepleri ne oranda karşıladığı ve memnuniyet oranı bu safhada görülebilmektedir. Projeye ek yapılıp yapılmayacağı, revize edilip edilmeyeceği bu aşamada görülür (Acartürk & Keskin, 2012, s. 34).

6.5.2.8 Sözleşme süresinin bitmesi ve devir

KÖSİ modeliyle finanse edilen projenin sözleşme süresinin bitimiyle birlikte İşletmenin bundan sonra ki süreçte nasıl değerlendirileceği konuşulur. Proje işletme süreci özel sektör ortağının lehine uzatılabilir. İşletme devralınıp kamu tarafından işletilebilir veya satılabilir.

6.5.3 Kamu Özel Sektör İşbirliğinde Maliyet Sorunu

Özel girişimci; finanse ettiği yatırım projesinin finansman dâhil toplam maliyetini ya kamu kurumundan aldıkları kira bedelleriyle veya hizmetten yararlanan son kullanıcılar alınan hizmet bedelleriyle karşılamaktadır. KÖSİ modellerinde özel girişimcinin yatırım maliyeti, yatırımın işletme safhasında, sözleşme süresi boyunca geri ödendiğinden, maliyet sorunu kamu için son derece önemli bir sorundur. Maliyet, özel girişimcinin katlandığı ve riske ettiği maliyet olmaktan öte, kamusal bir risk ve sorun olarak düşünülmelidir (Karahanoğulları, 2012, s. 103).

İngiltere’de Hazine’nin Mart 2011 tarihli KÖSİ projelerinin veritabanından hareketle sağlık sektörü projelerinin maliyeti hesaplaması yapılırken 1998 yılından başlayarak 2048 yılında tüm geri ödemeleri tamamlanacak olan projelerin kamuya toplam maliyeti 73.697 milyon sterlindir. Bu projeler için özel sektörün yaptığı yatırım tutarı 11,9 milyar sterlin olarak hesaplanmıştır. Yani proje sahibi kamu kurumlarının toplam 11,8 milyar sterlinlik yatırım için ortalama 30,1 yıl süreyle geri ödedikleri toplam tutar 73,6 milyardır. Projelerin özel sektöre sağladığı getiri 30,1 yıllık birleşik faizden yüzde 7,6’dır, ki 2011’in son altı ayı için 30 yıllık takas oranı olan yüzde 4,35 ile karşılaştırıldığında son derece yüksek bir orandır (Karahanoğulları, 2012, s. 103).

Özel sektörün yatırımcısının KÖSİ Modeli bir projeye yatırım yapabilmesi için kredi maliyeti dâhil yapmış olduğu tüm maliyeti karşılayacak ve kâr getirisi sağlayacak girdinin olması gerekiyor. Kamu kurumları bu tarz yatırımların maliyetini direk üstlenmedikleri için proje ortağı özel girişimciye netice itibariyle kredi maliyeti dâhil tüm maliyeti ve kârı kadar net değer transferi yapan bir konumda olmaları gerekiyor. Kamu adına modelin bu gerçekliğe rağmen tercih edilmesindeki varsayım, işbirliği ile elde edilecek verimlilik artışının kamunun net değer transferini telafi edecek ölçüde olacaktır. Hâlbuki KÖSİ Modellerinin özünde bu şekilde bir verimlilik artışını garanti edecek hiçbir mekanizma yoktur. Ancak bu verimlilik artışının güvencesi kamunun tekel oluşturduğu bir sektörde yaptığı projede olabilir. Örneğin: Şehirlerarası bir yolun KÖSİ Modeli ile hayata geçirilmesinde verimlilik artışı sadece iki şehir arasındaki ilişkiye bağlı olarak farklılık gösterecektir.

KÖSİ modelinde verimliliğin artması, net değer transferini katlanılabilir kılacağı fikri başarısızlığa uğrasa dahi sözleşmelere konu olan projelerin büyüklüğü ve önemine bağlı

olarak başarısızlığa uğramasına, zarar etse dahi yürütme organının veya kamu idaresinin buna izin vermesi neredeyse imkânsızdır. Bu düşünceden dolayı projenin verimliliğinin düşmesi durumunda kamuya maliyeti beklenenin üstünde olacaktır.

KÖSİ Modeli projelerin en büyük problemlisi kısmı, özel sektör ortağının borçlanma maliyetinin kamunun veya kamu kurumlarının borçlanma maliyetine göre yüksek oluşudur. Burada ki ayrıntı kamunun iflasının söz konusu olmaması dolayısıyla borç verenin alacağına eninde sonunda ödeneceğidir. Kamu kesiminin proje finansmanı konusunda özel sektöre göre daha düşük faiz oranıyla kredi bulurken özel sektörde kamuya göre daha kolay kredi bulmaktadır. 2006 yılında Avrupa Ülkelerinin uluslararası kredi derecelendirme kuruluşlarından genel olarak AAA not alırken, KÖSİ projesi için uluslararası kredi derecelendirme kuruluşları BBB+ notunu vermiştir. BBB+ notu yüksek risklinin bir üstü olarak notlandırılır. 20'inci yüzyılda İngiltere'nin borçlanma maliyeti incelendiğinde özel sektör borçlanma maliyetinin yüzde 5,5 ile yüzde 7,5 Aralığında seyrettiği, kamunun borçlanma maliyetinin ise yüzde 2,5 oranında gerçekleştiği görülmektedir. Aynı dönem için ABD'de kamu kesimi borçlanma maliyetinin özel sektöre göre yüzde 35 daha ucuz olduğu görülmektedir. KÖSİ projelerinin büyük bir bölümü finansman problemini banka kredisi şeklinde karşılamaktadır. Tahvil, bono ihracı, hisse senedi ve gayrimenkul yoluyla finansman ise çok kullanılmamaktadır (Karahanoğulları, 2012, s. 104)

6.5.4 Kamu Özel Sektör İşbirliğinde Kamu Garantileri

2008 krizi beraberinde, özel girişimcilerin finansal piyasalardan borçlanması zorlaştırmış, sağlanan kaynağında faiz oranları ve maliyetleri artmıştır. KÖSİ Modelinin sürdürülebilirliği ve özel sektör açısından cazip hale gelmesi için kamu garantisi olgusu, 2008 yılından sonra açıkça KÖSİ Modelinin bir parçası haline gelmeye başlamıştır. Finansal piyasalar KÖSİ Modeli projeler için özel sektöre kredi verirken artık kamu garantisi aramaktadırlar.

EPEC'e göre kamu garantilerinin amacı:

KÖSİ Modeli projelerin piyasasında güven ortamı sağlamak,

KÖSİ projelerini üstlenebilecek yatırımcıları piyasaya çekebilmek,

Kamunun güvenilirliği adına, sorumluluklarını yerine getiren bir pozisyonda durduğunu göstermek(*demonstrate government commitment*),

Özel sektörün çok fazla ince eleyip sık dokumasına mahal vermeyerek sözleşme sürecini kısaltmak ve yatırımların hızla hayata geçmesini sağlamak,

Özellikle beklenti oluşturulmuş büyük çaplı ve marka niteliğindeki KÖSİ yatırım projelerinin başarısızlığa uğraması riskine karşı KÖSİ piyasasının güvenini sağlamak,

KÖSİ projeleri için ihtiyaç duyulan finansmanın miktarını genişletmek,

KÖSİ Projesi için temin edilen finansmanın maliyetini düşürmek,

Finansal mekanizmaları etkin kullanmak,

Daha pahalı olan tahvilleri daha ucuz olan borçla takas etmek,

KÖSİ Projesinin finansman ihtiyacının karşılanamaması riski ile karşılaşılan ve yarım kalan projelerin tamamlanmasını sağlamak,

Projede kamu garantisinin olması durumunu kullanarak sermaye piyasası enstrümanlarından yararlanılması, finans kuruluşlarından borçlanmaya göre daha cazip hale gelmesi amaçlanmaktadır (EIB, 2011, s. 13).

Kamu garanti türleri:

En yaygın garanti türü, borçların geri ödeme garantisidir. Özel sektör iş ortağının kullandığı kredilerin geri ödenme riskinin tamamı veya bir kısmı kamu iş ortağı tarafından garanti altına alınabilir. Borç garantisine önemli bir örnek, EIB ve Avrupa Komisyonu tarafından Trans-Avrupa Ulaşım Ağı Projesi için Kredi Garanti Aracı (*The Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects*) kuruluşu kurulmuştur (EIB, 2011, s. 13). Özel sektör iş ortağı proje için kullandığı banka kredilerine Kamu garantisinin en bilinen örneği; Metronet firmasının Londra Metrosu'nun yenileme ve yatırım ihalesini kazandıktan sonra Ulaştırma Bakanlığı Metronet şirketinin aldığı kredilerin yüzde 95'inin *Transport for London* tarafından garanti altına alınmıştır (National Audit Office (NEO), 2009).

Gelir, talep ve fiyat garantisi; Genellikle ulaştırma sektöründe yapılan hizmetler için belirli bir oranda gelirin veya talebin garanti edilmesidir. Kamunun mal ve hizmet alım fiyatının belirlenen taban fiyatının altına düşmeyeceğine dair "fiyat garantisi" verebilir.

Normalde özel sektör ortağının işletme riskleri içerisinde üstlenmesi gereken talep riskinin kamu tarafından en azından bir kısmını garanti altına alınması, bu riski ortadan kaldıracaktır. Gelir ve talep riski garantisinin kredi temin edilen finans kurumuna değil de özel sektör iş ortağına verilmesi, finansör açısından direk garanti sayılmaz (EIB, 2011, s. 14). Otoyol veya köprü gibi maliyeti yüksek KÖSİ projelerinin geliri, hizmetten yararlananlardan elde edilen geçiş ücretleri olduğundan, siyasi risk veya maliyeti kurtarması açısından yüksek geçiş ücreti, ülke ekonomisindeki durgunluk projeyi kullanan kişi sayısının azalmasına neden olmaktadır. Özel sektör iş ortağı bu talep riskini ortadan kaldırmak için kamudan belirli sayıda geçiş garantisi talep edebilmektedir. Örneğin KÖSİ Modeli ile yapılmış Polonya'da bir otoyol veya İskoçya'da bir köprü, aşırı ücretten dolayı kullanıcı sayısında ciddi manada bir düşme olmuştur. Buda talebin üretim maliyetini karşılamadığı anlamına gelmektedir. İskoçya'daki köprü geçiş ücreti dünyanın en pahalı kilometre başına geçiş ücreti idi ve hükümet köprüyü geri satın almak zorunda kalmıştır. Bu tarz durumlarda kamu belirli bir miktarda talep garantisiyle veya ilave fonlarla bunu karşılamaktadır (Price, 2009, s. 1).

KÖSİ projesinin sözleşme süresinin bitmesiyle birlikte kullanılmamış veya tamamen yıpranmamış varlıkların, kamu tarafından özel sektör iş ortağından varlık bedeli karşılığında alınacağını garantisinin verilmesi bir değer garanti türüdür (EIB, 2011, s. 15).

6.5.5 Kamu Özel Sektör İşbirliğinin Taşıdığı Riskler

6.5.5.1 Gelir riski:

Projenin İşletme süresi boyunca muhtemel getirisinin hesaplanması her zaman mümkün olmayabilmektedir. Gelirlerin belirlenmesi kimi sektörlerde sabit ve düzenli bir grafikte ilerleyen getirinin varlığı proje gelirinin öngörüsünü kolaylaştırırken, kimisinin gelir değişim oranı yıllara göre farklılık gösterdiğinden öngörülebilirliği daha zor olabilmektedir. Benzer proje veya sektör gelirlerinin geçmiş kayıtların iyi analiz edilmesi bu noktada riskin seviyesini düşürecektir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 14).

6.5.5.2 Özel sektör ortağı seçimi riski:

Projenin ihale edilmesinden sonra seçilen özel sektör ortağının taahhüt ettiği yeterlilikte olmaması veya projenin gereğini yerine getire bilme becerisine sahip olamaması projenin geneli için risk oluşturmaktadır. Bu riskin seviyesinin düşük olması için, objektif kriterlere ve rekabetçi esaslara dayalı ihale prosedürlerinin oluşturulması gerekmektedir.

6.5.5.3 İnşaat riski:

KÖSİ Modeli projelerde esas olan borç ve kredilerin proje gelirleriyle finanse edilmesidir. Dolayısıyla mütevellit proje konusu inşaatın zamanında ve istenildiği gibi tamamlanmasının ve projenin işletme safhasına bir an önce geçmesi, projenin sağlıklı bir şekilde finanse edilmesi açısından büyük önem arz etmektedir.

6.5.5.4 Kur farkı riski:

Proje finansmanı için temin edilen finansmanın yurtdışından veya yabancı para birimi üzerinden temin edildiği durumlarda kurdaki ciddi yükselmelerin, finansmanın geri ödenmesi noktasında çok zarar verici sonuçlar doğurması mümkün olabilmektedir. Kur riskini önleyici önlemler alınabilir.

6.5.5.5 Düzenleyici / sözleşmesel risk:

Özel sektörün yabancı ülkelerde proje ortağı olması durumunda, ülke hukukunda proje konusu kamu hizmetine ilişkin yasal düzenlemelerin proje sözleşmesi şartlarını ağırlaştırması durumu çoğu zaman projeden beklenen faydanın yok olmasına yol açacak etkiler olabilmektedir. Bu risk türü genellikle KÖSİ Modeli finansmanın yaygın olmadığı ve KÖSİ Modeli finansman hususunda yerleşik mevzuatı olmayan ülkelerde ağırlıklı olarak rastlanmaktadır (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 15).

6.5.5.6 Politik riskler:

Uluslararası para piyasaların kredi maliyetlerinin analizinde yerel politik risklerin değerlendirilmesi önemli rol almaktadır. Politik risklerin yüksek olduğu ülkelerde kredi

maliyetleri o oranda yükselecektir. Bu nedenle uluslararası yatırım anlaşmalarına taraf ülkelerin, iki taraflı yatırım anlaşmalarıyla birbirlerinin yatırımcılarına sağladıkları garantiler politik risk açısından yatırımlarının güvencede oldukları kabul edilmektedir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 15).

6.5.5.7 Çevresel / arkeolojik riskler:

Altyapı projeleri için genel bir risk olarak kabul edilen çevresel ve arkeolojik riskler tarafların önceden belirleyebileceği bir risk türü değildir. Riskin oluşması halinde projenin zaman kaybetmesine ve ek maliyetlere yol açabilmektedirler. Örneğin: Dış finansman kaynağı ile yapımına Haziran 2006 yılında başlanmış olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Taksim-Yenikapı Metro Projesinin Haliç Köprü geçişi Anıtlar Kurulu tarafından tarihi doku zarar görüyor gerekçesiyle proje durduruldu. Proje gerekli düzeltmelerle 2013 yılında tamamlanabildi.

6.5.5.8 Sivil toplum tepkisi riski:

Kamu hizmetlerinin işletilmesinin özel sektörün eliyle yürütülmesi çoğu kez sivil toplumun tepkisine neden olabilmektedir. Toplumun konu hakkında bilinçlendirilmesi ve çok dikkatli değerlendirmelerde bulunulmalı ve proje için gerekli tüm onay süreçlerini yerine getirmelidir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 15).

KÖSİ Projelerinde karşılaşılabilecek riskler, yukarıda belirtilen risklerden çok daha farklı niteliklere bürünebilir. Bu durum tamamıyla projenin yapısına, zamanına ve taraflarına bağlıdır. Bu nedenle riskleri sınıflandırırken çoğu zaman yeterli kalınamamaktadır.

KÖSİ kapsamında kamu ve özel girişimcinin riski paylaşma düzeyleri farklıdır. Kamu ortağının, özel girişimciye devredilebileceği ve devredemeyeceği veya özel girişimcinin karşılayabileceği ve karşılayamayacağı risk unsurları söz konusudur. Dolayısıyla KÖSİ modeliyle finanse edilen yatırımlarında risk paylaşımının önemi büyüktür. Her KÖSİ Modelinde özel sektörün risk alma seviyesi ve yönetime katılım oranı birbirinden farklıdır.

Şekil 6.12: Özel sektöre transfer edilebilen ve edilemeyen riskler

Risk Türü	Özel Sektöre Transfer Edilen Riskler	Özel Sektöre Transfer Edilmeyen Riskler
<i>Tasarım ve Geliştirme safhası</i>		
Tasarım Riski	Projenin kamuya sunulacak hizmetin maksimum fayda sağlayacak şekilde tasarlanması gerekir.	Kamu yararı gereklerinin özel girişimciye ayrıntılı bir şekilde anlatılmasından kamu sorumludur.
Teknoloji ve Eskime Riski	İleri teknoloji unsurlarının kullanılacağı ve sürekliliğinin garanti edilmesi gerekir.	Teknolojinin kontrolü ve güncellemelerin takibi
<i>İnşaat Safhası</i>		
İnşaat Riski	Projenin belirlenen sürede inşa edilmemesi durumunda kamuya cezalı ödemelerin yapılması	Özel sektörün gecikme ve projeyi bırakması karşılığında sözleşmede cezai yaptırımlar varlığı
Yasal Riskler	Var olan yasalara aykırı davranılması halinde oluşacak yasal süreç	Projenin devamlılığı için asal güvence verilmesi ve yasal değişiklikler sonucu proje zararının kamu tarafından karşılanması
<i>İşletim Safhası</i>		
Performans Riski	Projede belirlenen standartlara uyulmaması durumunda özel şirket tazminat öder.	Sözleşmeye uygunluğun kontrolü
İşletim Maliyeti Riski	Proje sözleşmelerine göre risk paylaşılabilir.	Proje sözleşmelerine göre risk paylaşılabilir.
Talep Riski	Var olan talebin arttırılamaması veya talebin düşmesi riski ortak risktir	Devletin asgari hizmet gelirini garanti etmesi, Var olan talebin arttırılamaması veya talebin düşmesi riski ortak risktir
<i>Sözleşme Süresi Bitiş Safhası</i>		
Artık Değer Riski	Projenin sözleşme veya ekonomik ömrü sonunda, tesisin özel sektörde kalması durumunda bakım ve onarım maliyeti	Projenin sözleşme süresi veya ekonomik ömrünün bitiminde, tesisin kamuya geçmesi durumunda bakım, onarım ve işletim maliyeti

Kaynak: Türkiye’de Sağlık Sektöründe Kamu Özel Ortaklığı Modeli- Doç.Dr.Ertuğrul Acartürk; Saliha Keskin- Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi s:32

KÖSİ Modeli finansman projelerinin risklerini genel itibariyle dört safhaya ayırabiliriz.

6.5.6 Kamu Özel Sektör İşbirliği Modeli'nin Avantajları

KÖSİ Modelleri ile kamu hizmetlerinin sunumunda maliyetin minimize edilmesi ve etkinliğin maksimum seviyeye çıkartılması hedeflendiği söylenebilir.

KÖSİ Modelleriyle hizmetlerin sunumunda etkinlik sağlanacaktır. İhtiyaç duyulan hizmetlerin gerçekleşme süresi daha kısa olacaktır. Beklentilerin karşılanabilme seviyesi veya oranı modelin kamu hizmetleri açısından geldiği noktayı göstermektedir (Acartürk & Keskin, 2012, s. 35).

Özellikle finansman sıkıntısı çeken hükümetlerin yüksek maliyetli altyapı projelerini ve diğer alanlarda yapılması gereken projelerin sıra beklemeden bir an önce hayata geçirilmesini sağlamaktadır.

KÖSİ modelleri, yüksek finansman ihtiyacı duyulan yatırımların özel sektör ortağının maliyeti karşılamasıyla hayata geçirilebilmesi kolaylaşmaktadır. Bu modellerle uygulanmasında finansman sıkıntısı çekilen projelerin ya da ertelenen tüm projelerin hayata geçirilmesi hedeflenmektedir.

KÖSİ modeli finansman sistemi sayesinde kullanılmayan, atıl kalmış sermaye ülke içine yönlendirilmektedir. Merkezi yönetim ve yerel yönetimin sunduğu hizmetlerde sermayenin doğru kullanılmaması sunulan hizmetin eksik kalmasına neden olmaktadır. Bu tarz eksikliklerin önüne geçmek için özel girişimcinin sermayesi ve uzmanlığından yararlanılması amaçlanmıştır. Netice itibariyle özel girişimcinin işletme deneyimi ve kapasitesi, yatırımın mal ve hizmet sunumunda fayda sağlayacaktır (Acartürk & Keskin, 2012, s. 35).

KÖSİ'nin yabancı ortaklı olması durumunda devletin borçlanması önüne geçilmiş, onun yerine uluslararası sermayenin direk altyapı yatırımına yönlendirilmesi sağlanmış olur.

Kamu sermayesinin talep edilen veya ihtiyaç duyulan kamu hizmetlerinin sunumunda yetersiz kalması durumunda finansmanın devlet borçlanması yoluyla giderilmesi bütçe açısından sıkıntı oluşturabilir. Böyle durumlarda en iyi çözümlerden biri altyapı yatırımını uluslararası sermayeye yaptırarak kamu sermayesinin diğer ihtiyaçların veya taleplerin karşılanmasında kullanılmasıdır.

KÖSİ modeli projelerin yapımında maliyet avantajı sağlanmaktadır. Kamunun büyük sermaye ve yüksek maliyet gerektiren projelere özel sektör sermayesinin katılımıyla

hayata geçirilebilmektedir. Böylece kamunun yüklenmesi gereken maliyet özel sektöre yüklenerek büyük maliyet avantajı sağlanmış olur. Ayrıca kamu vatandaşa karşı olan hizmet vazifesini yerine getirmiş olarak tepki ve baskıdan kurtulmuş olur.

Kamu projelerinin finansman konusunda yüzde 100 avantaj sağlamaktadır. KÖSİ Modeli ile bir projenin yapımına ve işletilmesine kamunun sermaye aktarımı (projesine göre) sıfır olduğundan hizmetlerin sunumunda finansman sıkıntısı asgari seviyeye indirilmiş olur (Acartürk & Keskin, 2012, s. 35).

6.5.7 Kamu Özel Ortaklığı Modeli'nin Dezavantajları

Kamunun asli görevlerinden biri halkın refah seviyesini arttıracak ortam hazırlamaktır. Kamunun özel sektör ile kuracağı işbirliğinde sunulacak hizmetin sosyal amacının dışında ekonomik amaçları da gündeme gelebilir. Özel sektör ortağının sunulan hizmetin sosyal faydayı bir kenara bırakıp sadece ticari kaygıyla sunması sosyal devlet anlayışına ters düşmektedir (Acartürk & Keskin, 2012, s. 36).

KÖSİ Modeli'ne ilişkin sözleşmeler karmaşık olarak hazırlanmış olabilmektedir. Sözleşmenin işinde uzman kişilerce hazırlanması gerekmektedir. Sözleşme uygulayanlarca rahat anlaşılır ve uygulanabilir bir seviyede olmalı ve muallâk ifadeler içermelidir. İyi bir proje ancak anlaşılabilir bir sözleşme ile yapıldığında projenin karlılığından ve devamlılığından söz edilebilir.

Her iki taraf içinde geçerli olmak üzere proje sözleşmesinin uzman kişilerce hazırlanmayışı karşı tarafın sözleşme üzerinde üstünlük kurmasına sebep olmaktadır. Özellikle yeni bir iş alanına yatırım yapmak isteyen kamu kesiminin yeterli bilgi birikiminin olmaması başarı ve iyi bir sözleşme yapabilme riskini arttıracaktır.

KÖSİ Modellerinde yapım maliyetini özel sektör ortağı üstlendiğinden proje için borçlanmaya ihtiyaç duyulduğunda kredi maliyeti daha yüksek olabilmektedir.

KÖSİ Modellerine yabancı sermayenin ilgi göstermesi kamuoyunda milli işletmelerin yabancılaştırıldığı veya kapitülasyonların modern hali gibi tepkilere yol açabilmektedir. KÖSİ Modelleri için özelleştirmenin yeni versiyonu olduğu algısı bulunmaktadır. Algının kırılması için şeffaflık önem arz etmektedir.

KÖSİ Modeli projelerin uygulamalarına ilişkin ödemeler bütçede gider kalemi olarak kaydedildiğinden, projenin boyutu bilançoda görülmeyecektir. Bu da bilanço tekniği açısından dikkate alınması gereken bir husustur (Acartürk & Keskin, 2012, s. 36).

İmzalanan Proje sözleşmesinde kamunun veya özel sektör ortağının üstlenmesi gereken risklerin yanlış dağıtılması, yetersiz veya eksik tanımlanması gibi büyük hatalar, projenin hayat sürecinin uzun bir bölümünde veya tamamında ciddi sorunlarsa yol açabilmektedir. Sürdürülebilir, sağlıklı sonuçlar elde edilebilir bir proje için uzun vadeli düşünmeli ve ona göre sözleşme hükümleri oluşturulmalıdır.

6.5.8 Proje Finansmanı

KÖSİ Modeli finansman sisteminde özel sektörün üstlenmiş olduğu projelerin finansmanında proje finansmanından bahsetmek doğru olacaktır. Proje finansmanını tanımlayacak olursak; Yüksek maliyetli projelerde Özel sektör ortağının projeyi hayata geçirmek veya tamamlamak için ihtiyaç duyduğu finansman desteğini, projeden elde edilecek gelirle karşılayarak geri ödemeli bir sistem öngören uzun vadeli bir borçlanma metodudur. Proje finansmanının uygulanması; projenin inşaat, operasyon ve gelir risklerinin borç verecek kuruluş tarafından analizi neticesinde bu risklerin yatırımcılar, borç veren kuruluşlar ve diğer ilgili üçüncü kişiler arasında sözleşmeler aracılığı ile dağılımı esasına dayanmaktadır (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 2).

“Proje finansmanı” ile “bir projeyi finanse etmek” farklı finansman metotlarıdır. Bir projeye farklı metotlarla finansman sağlanabilmektedir. Geleneksel olarak, projenin finansmanında kamu veya özel sektör kredi tedarik eden büyük firmalar vasıtası ile finanse edilmektedir. Hükümetler uluslararası bankalardan ve Dünya Bankası gibi çok uluslu kredi kuruluşlardan proje için kredi temin ederek finanse edilmektedir. Bir projenin finanse edilmesinde proje finansmanı gibi gelire endeksli geri ödeme planı yoktur. Finansman başvurusu yapıldığında projenin ekonomik değerine bakılarak ve belirli güvence alınarak kredi tahsis edilir. Gelirleri üzerinden herhangi bir geri ödeme planı oluşturulmaz. Özelleştirme ve serbest piyasa sisteminin uygulanmaya başlanması ile kamu projelerinin finansman yükü büyük ölçüde kamudan özel sektöre kaymaya başlamıştır. Proje finansmanında projenin geliştirme ve sözleşmelerin oluşturulması süreçleri ile kesintisiz bir yapıdır. Bu nedenle proje finansmanı, projenin tamamından

ayrık olarak düşünülemez. Proje finansmanında sadece iktisatçılar ve kreditorler değil aynı zamanda proje yüklenicileri, mühendisler, hukukçular, tedarikçiler ve diğer kamu kuruluşları, proje finansmanının sürecine katılmaları gerekmektedir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 2).

Proje finansmanı kavramı son yirmi beş yıldır başta gelişmiş ülkeler olmak üzere dünya çapında gelişme ve uygulama alanı bulmuş bir finansman metodudur. Yeni bir kavram olmayan proje finansmanının ilk örneklerinden biri 18. Yüzyılın sonunda ve 19. yüzyıl başında İngiltere’de karşımıza çıkmaktadır. O dönemde İngiltere’nin otoyollarının yenilenmesi projesi özel sektör tarafından finanse edilerek tamamlanmış, finansmanın geri ödenmesi gişe geçişlerinden elde edilen gelirler ile yapılmıştır. Proje finansmanı, proje gelirlerinden elde edilen gelirlerden geri ödenmesi, uzun dönem finansman yöntemi ve öngörülebilir nakit akışını sağlıyor olması, proje sahibi kamu kuruluşlarının kamu hizmeti projelerinde proje finansmanını tercih etmelerine ve özel yatırımcıya imkân tanımalarına etkin bir neden olmuştur (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 2).

Sektörden sektöre, projeden projeye farklılık gösteren proje finansmanı modellerinde standart özelliklerden bahsetmek mümkün olmamakla birlikte değişkenlik gösterebilmektedir. Ancak, proje finansmanının en temel özellikleri şöyle sıralayabiliriz:

Proje finansmanı modelleri, hukuki statüsü bulunan iktisadi olarak kendi kendisini finanse edebilen, salt projede faaliyet göstermek amacıyla özel olarak kurulacak bir şirket vasıtasıyla uygulanmaktadır. Projeye özel kurulan, özel amaçla bu tarz şirketlere Proje Şirketi denilmektedir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 3).

Proje finansmanı genellikle var olan ve halen işleyen projelerden ziyade yeni projelerde uygulanması daha fazla tercih edilmektedir.

Proje Şirketi yatırımcılara gayri kabili rücu veya sınırlı rücu imkânı tanıyan sözleşmeler imzalatılarak borçlandırmaları söz konusudur.

Kreditorler, projeye sağladıkları finansman karşılığında teminat olarak projenin işletme döneminde oluşacak olan nakit akışına itibar etmektedirler.

Proje şirketlerinin sözleşmeleri, lisansları veya doğal kaynakları üzerinde sahip oldukları mülkiyet hakları Kreditorlerin en önemli güvencedir.

Proje kredisinin geri ödeme süreci, genellikle proje şirketinin taraf olduğu sözleşmelere, lisanslara veya doğal kaynaklardaki rezervlere bağlı olduğundan dolayı projenin işletme süresinin tamamlanması ile aynı zamanda bitmesi beklenmektedir.

Proje kapsamında oluşturulacak, Satın Alım Sözleşmesi, İmtiyaz Sözleşmesi, Mühendislik, Tedarik ve İnşaat Sözleşmeleri, Tedarik Sözleşmeleri, İşletme ve/veya Hizmet Sözleşmesi, Devlet Destekleme Sözleşmeleri gibi sözleşmeler her bir proje finansmanı modellemesinde değişiklik gösterebilmektedir. Ancak, proje finansmanı konusunda en temel unsur projeye ilgili sözleşmelerin birbirleri ile nasıl bağlandığı ve ilişkilendirildiğidir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 4).

6.5.9 Avrupa'da KÖSİ Projelerine Genel Bakış

Avrupa ülkelerinin genelinde kamu altyapı projelerinin finansmanında KÖSİ modellerinden birçoğu uygulama alanı bulmuştur. AB ülkelerinin tek tek incelendiğinde KÖSİ modelini uygulama konusunda İngiltere başta olmak üzere Fransa, İspanya ve Almanya KÖSİ pazarını geliştirilerek çeşitlendirmiştir.

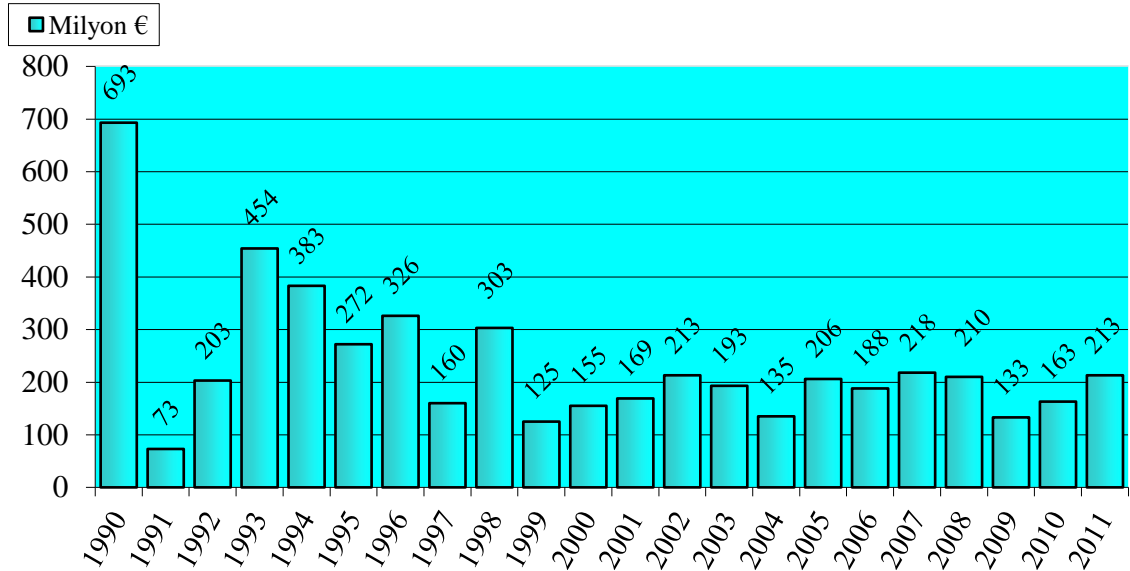
Avrupa Birliği ülkelerinde 1990-2011 döneminde gerçekleşen KÖSİ projelerinin toplam sayısı 1.536'ya, yıllık ortalama proje sayısı 70'e ulaşmıştır. 22 yıllık süre içerisinde proje büyüklüğü 5 milyon EURO'yu geçen toplam proje büyüklüğü 290 milyar EURO, yıllık ortalama proje büyüklüğü 189 milyon EURO olarak gerçekleşmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012, s. 11).

2011 yılında Avrupa Birliği pazarında yer alan KÖSİ projelerinin toplam maliyeti 17,9 milyar EURO olarak gerçekleşmiştir. AB KÖSİ pazarında 2005-2007 yıllarında zirveyi görmüş daha sonra düşerek 2010-2011 yılları proje büyüklükleri 18,3 milyar EURO civarlarında paralellik göstermiştir.

Avrupa Birliği ülkeleri 2009 yılında 118 ve 2010 yılında 112 proje hayata geçirilirken 2011 yılında gerçekleştirilen KÖSİ projesi sayısı 84 adettir. AB ülkelerinde KÖSİ projelerinin 2010 yılında ortalama proje büyüklüğü 163 Milyon EURO iken 2011 yılında bu ortalama 213 milyon EURO'ya yükselmiştir. Ancak 2011 yılında yapılan

hesaplamalara 5,4 Milyar EURO büyüklüğündeki Tours-Bordeaux yüksek hızlı tren hattı projesi dâhil edilmediğinde bu ortalama 150 Milyon EURO olarak hesaplanmıştır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012, s. 12).

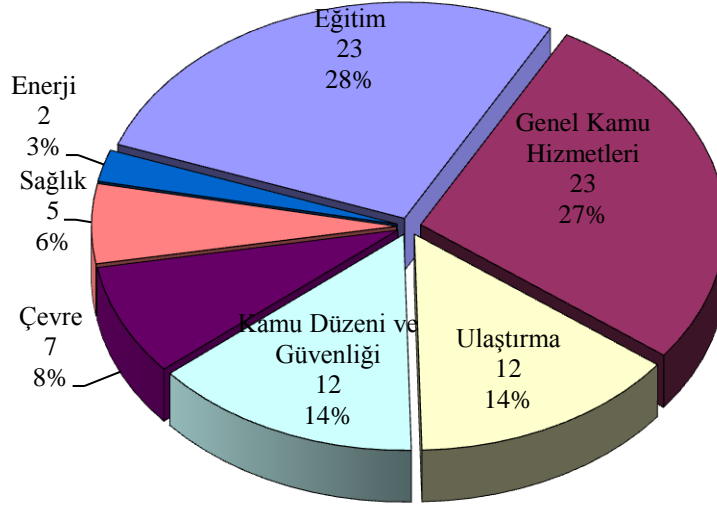
Şekil 6.13: AB’de KÖSİ Proje Büyüklüğü Ortalamaları (1990-2011)



Kaynak: European PPP Market in 2011 (eib.org/epec/resources/epec_market_update_2011_en_web.pdf)

Avrupa Birliğinin 2011 yılı KÖSİ pazarının gerçekleştirilen proje sayısı bakımından sektörel dağılımına bakıldığında eğitim ve genel kamu hizmetleri sektörlerinin ortalama yüzde 27,5’luk payla ilk iki sırayı aldığı, ulaştırma ve kamu düzeni ve güvenliği sektörlerinin ortalaması yüzde 14’luk payla üçüncü ve dördüncü sırayı aldığı görülmektedir. AB ülkelerinde ulaştırma yatırımlarına öncelik verildiği için 2011 yılı öncesinde ulaştırma projeleri belirli bir oranda tamamlanmış olması dolayısıyla ilk sırada yer almamaktadır. Ancak biz gelişmekte olan ülkelerde KÖSİ projelerinde ulaştırmanın payı daha yüksek olmaktadır.

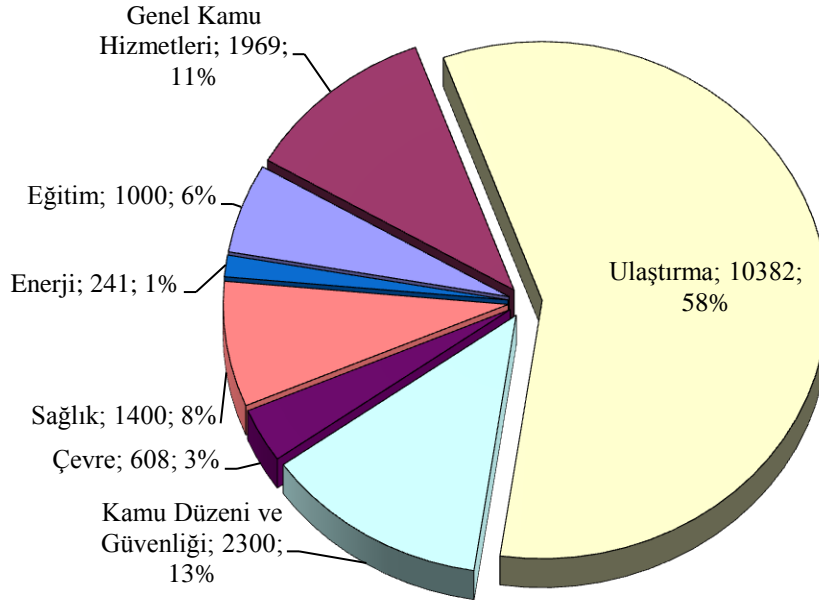
Şekil 6.14: AB’de KÖSİ Projelerinin 2011 Yılı Sayısal Dağılımı (Proje Adedi - % Pay)



Kaynak: *European PPP Market in 2011* (eib.org/epec/resources/epec_market_update_2011_en_web.pdf)

Avrupa Birliğinde 2011 yılında KÖSİ pazarı proje büyüklükleri incelendiğinde ise ulaştırma sektörü 10 milyar EURO’nun üzerinde bir payla önceki yıllarda olduğu gibi ilk sırada yer almaktadır. Ulaştırma sektörün de proje sayısı eğitim projelerinin yarısı kadar olmasına karşın maliyetin yüksek olması dolayısıyla proje büyüklüğü on katı kadardır. Ulaştırma sektörünü yüzde 13’lük payıyla(2.3 Milyar EURO) kamu düzeni ve güvenliği projeleri, yüzde 11’lik payıyla(1.969 milyar EURO) genel kamu hizmetleri projeleri izlemektedir. Proje sayısı yüksek olan eğitim sektörünün toplam proje büyüklüğü, hayata geçirilen KÖSİ projelerinin genel olarak küçük projeler olması dolayısıyla 1 Milyar EURO olarak gerçekleşmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012, s. 13).

Şekil 6.15: AB’de KÖSİ Projelerinin 2011 Yılı Büyüklük Dağılımı (Proje Tutarı - % Pay)



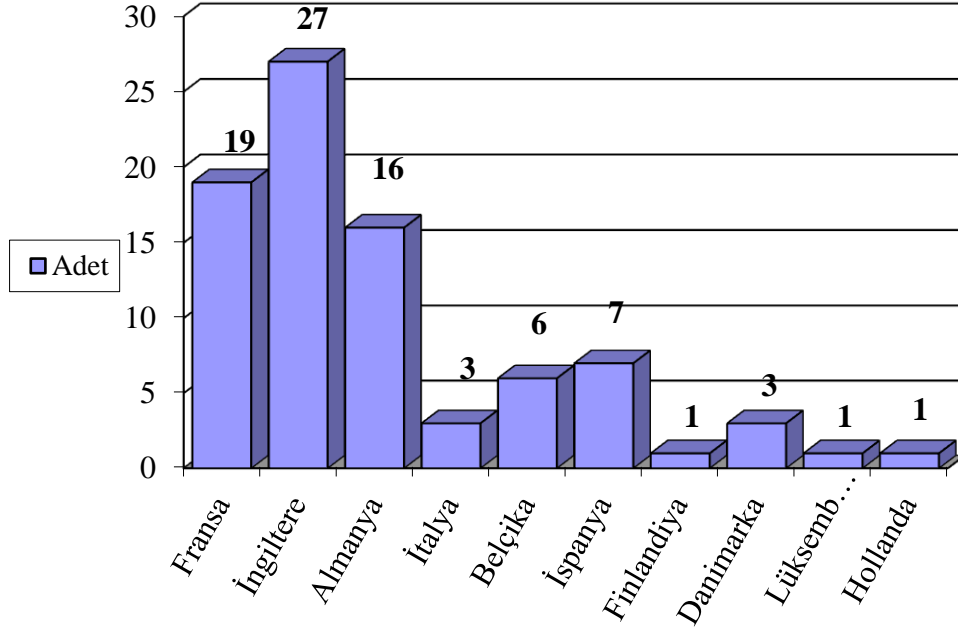
Kaynak: *European PPP Market in 2011* (eib.org/epec/resources/epec_market_update_2011_en_web.pdf)

KÖSİ projelerinin Avrupa Birliği ülkelerinin 1990-2009 yılları arasında proje büyüklükleri incelendiğinde İngiltere'nin KÖSİ pazarının yarıdan fazlasını oluşturmaktadır. İlk 7 Avrupa ülkesinin proje büyüklüğü toplamı AB KÖSİ pazarın yaklaşık yüzde 90'ını teşkil etmektedir. İngiltere 2011 yılında KÖSİ toplam proje sayısı itibariyle ilk sırada yer alırken, toplam proje büyüklüğünde ilk sırada Fransa gelmektedir.

Avrupa Birliği ülkelerinden İngiltere'nin 2011 yılı KÖSİ proje sayısı 27, Fransa'nın 19, Almanya'nın 16, İspanya'nın 7 ve Belçika'nın 6 projesi gerçekleşmiştir. Bu beş ülkede gerçekleştirilen KÖSİ proje sayısı 2011 yılı AB toplamının yüzde 82'sini oluşturmaktadır.

Ayrıca 2011 yılında 500 milyon EURO'dan büyük değere sahip projelerin toplam değerinin, Tüm proje değerleri toplamına oranı yüzde 63 olarak gerçekleşmiştir. AB ülkelerinin KÖSİ projeleri arasında 5,4 Milyar EURO büyüklüğündeki Fransa Tours-Bordeaux yüksek hızlı tren hattı projesi toplam AB KÖSİ pazarının yüzde 30'unu oluşturmaktadır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012, s. 15).

Şekil 6.16: AB’de KÖSİ Projelerinin 2011 Yılı Ülkeler Bazında Proje Sayısı Dağılımı



Kaynak: Kaynak: *European PPP Market in 2011* (eib.org/epec/resources/epec_market_update_2011_en_web.pdf)

AB ülkeleri açısından KÖSİ projelerinin sektörel dağılımı incelendiğinde, İngiltere dışındaki ülkelerin projelerinin yüzde 80’ini ulaştırma sektörü projelerinin oluşturduğu görülmektedir. Ulaştırma projelerinin içinde ise karayolu projeleri en büyük paya (yüzde 80) sahiptir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012). İngiltere’de 2011 yılında yapılan en büyük KÖSİ projesi *The Nottingham Express Transit (phase II) Tramway* projesidir (EIB, 2011, s. 3).

6.5.10 Türkiye’de KÖSİ Projelerine Genel Bakış

Şehirleşme oranının her geçen gün artması ve şehir nüfuslarının artması altyapı yatırımlarını önemli ve acil durum haline getirmiştir. Son zamanlarda altyapı yatırımlarına verilen önemle birlikte mevcut altyapımız hem yoğunluk hem de standartlar bakımından gelişmiş ülkelerdeki seviyenin altındadır. Ülkemizdeki karayolu, ve demiryolu yoğunluğunun AB ülkelerinin yaklaşık 1/5’i düzeyinde olduğunu yetkili ağızlardan belirtmektedir.

Bugün itibariyle kalkınma arifesinde bulunan Türkiye'nin altyapı yatırımlarını ihtiyacı var. Bu ihtiyaca yöneltilecek kamu kaynaklarının kısıtlı olması gerçeği, KÖSİ projelerine olan ilgiyi arttırmıştır ve artarak devam edecektir düşüncesindeyim.

Ülkemizde, KÖSİ finansman modelleri 1986 yılında enerji projeleriyle birlikte yatırımlarda kullanılmaya başlanmıştır. 1994 yılı 3996 sayılı "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli ile Yapıtırılması Hakkında Kanun" ile yaygınlaşan ve otoyollardan havaalanlarına, yat limanlarından kadar pek çok farklı sektörde KÖSİ projeleri, bugün 3359 sayılı "Sağlık Hizmetleri Temel Kanunu" kapsamında Yap-Kirala modeli ile yapılan ve yapılması planlanan entegre sağlık kampuslarıyla yeni bir boyut kazanmıştır. Ayrıca 652 sayılı "Millî Eğitim Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ile eğitim-öğretim tesislerinin, 351 sayılı "Yüksek Öğrenim Kredi ve Yurtlar Kurumu Kanunu" ile de yurtlar ve benzeri öğrenci konaklama tesislerinin KÖSİ yöntemiyle gerçekleştirilmesinin yolu açılmıştır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012, s. 20).

Türkiye'de 2012 yılı itibariyle 3996 ve 3359 sayılı Kanunlar kapsamında Yüksek Planlama Kurulundan (YPK) toplam 137 proje için yetki alınmış, alınan yetki ile 137 projenin 42'sinin sözleşmesi imzalanarak uygulama başlanmıştır. Uygulama sözleşmesi imzalanan projelerden sayı bakımında en fazla olanlar sırasıyla yat limanları, havaalanları ve gümrük tesisleri yat limanlarını izlemektedir. Yukarıda belirtilen projelere ek olarak, Yüksek Planlama Kurulu yetkisine dahil olmayan on yedi otoyol hizmet tesisi projesi ve yirmi beş enerji projesi YİD modeli ile hayat bulmuştur.

2012 yılı itibariyle Özelleştirme İdaresi Başkanlığı on altı limanın, DHMİ beş ve Savunma Sanayii Müsteşarlığı da bir olmak üzere toplam altı havaalanının terminal işletme hakları özel sektöre devredilmiştir. Uygulama projelerin 71'i YİD, 5'i Yİ ve 35'i İHD ile olmak üzere KÖSİ finansman modeli ile yapılan toplam proje sayısı 111'dir.

An itibariyle işletmede olan KÖSİ projelerinin 2011 yılı fiyatlarıyla toplam sözleşme büyüklüğü 26 Milyar USD'yi bulmaktadır. Ayrıca 2012 yılı itibariyle yapımı devam eden projelerin yaklaşık portföy tutarı 9,4 Milyar USD olmuştur. İşletmede olan projelerden havayolu sektörünün payı 12,5 milyon, enerji sektörünün payı 10 Milyar USD tutarındadır. Yapımı devam eden projeler içerisinde ise karayolu sektörü projeleri

8 Milyar USD ile açık ara öndedir. 2011 yılı sonu itibariyle KÖSİ modellerinden Yap-İşlet, Yap-İşlet-Devret, YapKiral ve İşletme Hakkı Devri modelleriyle 8 farklı sektörde toplam değeri 35 Milyar USD'yi aşan toplam 134 projenin uygulama sözleşmesi imzalanmıştır. İlk sırayı enerji(53 proje) alırken, Karayolu(21 proje), liman, havaalanı ve yat limanı projelerinin takip etmektedir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012).

Son yıllarda Türkiye'de KÖSİ modeliyle yüksek maliyetli birçok proje hayat bulmuştur.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü(Üçüncü Köprü): İçtaş-Astaldi ortaklığının kazandığı üçüncü Köprü projesi Yap-İşlet-Devret finansman modeliyle yapılmaktadır. Projenin maliyeti 2,3 milyar dolar olacağı düşünülmektedir. Konsorsiyum 7 bankanın katılımı ile proje için 2.3 milyar dolar tutarındaki maliyeti için kredi sözleşmesi imzalandı.

Üçüncü Havaalanı Projesi: Türkiye tarihindeki en yüksek maliyetli Yap-İşlet-Devret modelli projesi olan üçüncü Köprü projesinin ihalesini 3 Mayıs 2013 tarihinde 22 milyar 152 milyon euro'luk teklifle Cengiz-Kolin-Limak-Kalyon-Mapa OGG (Ortak Girişim Grubu) kazandı. Yapım aşaması başlamamış plan bı projenin 2014 yılı içerisinde yapılmaya başlanacağı düşünülmek ve ilk etabı 2016 Ekim sonu itibariyle hizmete gireceği beklenmektedir.

Gebze – Bursa - İzmir (İzmit Körfez Geçişi ve Bağlantı Yolları Dahil) Otoyolu Projesi : 9 Nisan 2009 tarihinde YİD (Yap-İşlet-Devret) usulüyle ihalesi yapılan projeyi bir konsorsiyumu kazanmıştır.

Bu proje kapsamında yapılan İzmit Körfezi'nin Dilovası Dil Burnu ile Karamürsel'in Hersek Burnu arasında yapılan köprünün 2015 yılında bitmesi planlanan köprü 1.5 milyar dolara mal olacak. Projenin toplam yatırım tutarı 6.2 milyar dolar olup, KDV, faiz gibi giderler eklenince 9.2 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Avrasya Tüneli Projesi: Avrasya Tüneli projesi 30 Haziran 2008 tarihinde Yap-İşlet-Devret modeliyle Türk-Kore Ortak Girişimi ihale edilmiştir. Proje 26 yıllığına işletmesi ve daha sonrasında kamuya devri şeklinde ihale edilmiştir. Projenin yaklaşık yatırım tutarı 1.3 milyar dolardır (AYGM, 2013).

6.5.11 Kamu Özel Sektör İşbirliği Uygulamasında Kullanılan Finansman Modelleri

6.5.11.1 Yap-işlet-devret (YİD) finansman modeli

Türkiye'nin 1980'li yılların ikinci yarısında, dünya ülkeleriyle birlikte altyapı yatırımlarının finansmanında bu modeli kullanılmaya başlamıştır. YİD Model adı "*Build- Operate- Transfer*" (BOT) kavramının İngilizceden dilimize çevrilmiş halidir.

Genel bir tanımlamayla Yap-İşlet-Devret (YİD) Modeli, bir sözleşme çerçevesinde belli süreliğine kanunen sahip olunan rant hakkının, yeni bir tesis veya altyapı yatırımı yapılması kaydıyla, yatırımı yapma taahhüdünde bulunan diğer bir tarafa devredilmesidir. Bu modelin Türkiye için tanımlaması modeli şu ana kadar Kamu-Özel sektör ilişkisi içinde gerçekleşmesi dolayısıyla "Kamu kurumunun kanunen sahip olduğu rant hakkının bir sözleşme(kontrat) çerçevesinde belli süreliğine yeni bir tesis veya altyapı yatırımı yapması kaydıyla, yatırımı yapma taahhüdünde bulunan özel sektöre devredilmesidir" şeklinde tanımlanabilir. Modelin temeli, tesisin veya altyapı yatırımının, yatırımcı tarafından makul bir kar oranıyla belirli bir süre işletilmesinden sonra tüm haklarıyla çalışır vaziyette geri alınması prensibidir.

YİD modeli esas itibarıyla, çerçevesi kanunlarla belirlenmiş kamu kurumunun sorumlu olduğu ve tarafından gerçekleştirilmesi gereken altyapı hizmetlerinin hem ilk yatırımlarının hem de işletilmelerinin özel sektörün katılımıyla sağlanması amacıyla düzenlenmiştir (Arioğlu & Arioğlu, 1996, s. 237).

Türkiye'de Yap-İşlet-Devret Modeli bir altyapı finansman modeli olarak 3396 sayılı "Bazı Yatırım Ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapılması Hakkında Kanun" ile 13 Haziran 1994 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak hayata geçmiştir. Bunun dışında 3996 sayılı Kanun'un uygulanmasına ayrıntılı olarak yön veren 2011/1807 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı da bulunmaktadır. Ancak daha önce uzunca bir süre yürürlükte olan ve sonra 2011/1807 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (BKK) ile yürürlükten kaldırılan 1994/5907 sayılı BKK' da bulunmaktaydı. Her iki BKK da 3996 sayılı Kanun'un 8. maddesinin verdiği izne istinaden çıkarılmıştır. 2011/1807 sayılı BKK'nın 48. maddesinin 2. fıkrası ile mülga olan 1994/5907 sayılı BKK'na göre elde edilmiş haklar saklı tutulmuştur (Yerlikaya, 2012). Bu durumda

Türkiye’de YİD modelinin cari olan hukuki mevzuatını 3996 sayılı Kanun ile 2011/1807 sayılı BKK olarak ifade edebiliriz.

YİD modeli 3996 sayılı Kanun’un 3.maddesinin a) fıkrasında

Yap-işlet-devret modeli: İleri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modeli olup, yatırım bedelinin (elde edilecek kâr dâhil) sermaye şirketine veya yabancı şirkete, şirketin işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesini ifade eden bir modeldir.

şeklinde tanımlanmıştır. Başka bir ifade ile "YİD" yapılan üretimin ve/veya sunulan hizmetin yatırımcı tarafından satılması karşılığında elde edilen gelirin vergiler hariç tamamının yatırımcı kaldığı özel bir finansman modelidir. YİD modeli genellikle uzmanlık gerektiren ve yüksek maliyetli projelerde uygulanmaktadır (Yılmaz, Fazliogluhukuk Bürosu Makaleler- Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri, 2005, s. 3).

YİD modeli bakımından 3996 sayılı Kanun’un amacı kamu iktisadî teşebbüsleri dâhil olmak üzere kamu kurum ve kuruluşlarınca işletilen, yüksek teknoloji veya yüksek maliyetli bazı yatırım ve hizmetlerin, yap-işlet-devret modeliyle yaptırılmasını sağlamaktır.

3996 sayılı Kanun’un 2. maddesi ile 2011/1807 sayılı BKK’nın 2. maddesi Türkiye’de YİD modelinin hangi sektörlerde kullanılabileceğini belirlemiş bulunmaktadır. Bu kanun çerçevesinde ulaştırma sektörünün; köprü, tünel, haberleşme ağı, otoyol, trafiği yoğun karayolu, demiryolu, gar kompleksi, lojistik merkezi, yeraltı ve yerüstü otoparkı ve sivil kullanıma yönelik deniz ve hava alanları ve limanları, yük ve/veya yolcu ve yat limanları ile kompleksleri vb yatırım ve hizmet projelerinin hayata geçirilmesi, işletilmesi ve devredilmesi konularında kullanılabilmektedir (Yerlikaya, 2012).

Türk Anayasası ve 08.06.1994 tarih 3996 sayılı kanunda yapılan değişikliklerle, YİD projeleri özel hukuk hükümlerine tabi olmuştur. Taraflar arası ihtilafların olması halinde yerel ve/veya uluslararası tahkim hükümleri seçilebilmektedir (Yılmaz, Fazliogluhukuk Bürosu Makaleler- Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri, 2005, s. 3).

YİD Modeli'nin en önemli ana temalarından biri özelleştirme'dir. İlgili kamu idare ile yatırımcı özel sektör şirket arasındaki anlaşma, tesisin belli bir süre işletilmesi sonunda idareye tekrar devri, özelleştirme kavramı ile çelişiyormuş gibi gözükse de sistemin özü altyapı yatırımlarına özel sektör kaynaklı fon sağlamak ve işletme döneminde de dinamik girişimci ruhunu korumaktır. YİD modelinin belirli bir süre ile sınırlandırılması özel sektör yatırımcısının bu sınırlı süre içerisinde daha efektif hizmet vermesini teşvik etmek ve sözleşme süresi sonunda rekabet oluşturabilecek tesisin yenilenmesi seçeneğini sağlamak içindir.

Modelin başarıyla uygulanmasında sistemi, genellikle işletmenin arz ettiği mal ve hizmetten yararlanan son kullanıcının ödediği bedeller ayakta tutar. Son kullanıcı olan halkın modeli sunduğu faydayı kabul etmesi gerekmektedir. Son kullanıcının modeli kabulü büyük ölçüde görevlendirme ihalesinin açıklığına ve tarafsızlığına, tesisin gereksinimine, modelin uygulanabilecek en iyi alt seçenek olmasına ve tesisin son kullanıcıların geleneklerinin ve alışkanlıklarının modele uygunluğuna bağlı olmaktadır (Yılmaz, Fazlıoğlu hukuk Bürosu Makaleler- Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri, 2005, s. 4).

6.5.11.1.1 *Yap-işlet-devret modelinin uygulanmasında bulunması gereken unsurlar*

A. Ana unsurlar

İlgili yatırım veya projenin sahibi kamu idaresi.

Ortak Girişim Şirketi (OGŞ – *Joint Venture Company*)-Projenin özel sektör tarafında yerli veya yabancı sermaye şirketi bulunmalıdır. Bu sermaye şirketleri genel olarak Ortak Girişim Şirket(OGŞ)leridir. Projenin büyüklüğüne göre OGŞ, uluslararası yatırım bankaları ve diğer finansör kuruluşların iştirakleriyle “konsorsiyum” a dönüşebileceği gibi varolan bir konsorsiyum ile de ortak girişim şirketi kurulabilir.

Yatırım veya proje hizmetlerinden faydalanacak son kullanıcılar (Arioğlu & Arioğlu, 1996, s. 239).

B. Yatırımcı şirket ile ilgili taraflar

Kamu ile yatırım sözleşmesi yapmış yatırımcı şirkete sermaye koyacak müteşebbis ortaklar.

Yatırıma finansman desteğini sağlayan kredi kurumları

Yatırımın yapım veya işletim aşamasında inşaatı üstlenecek yüklenici firma veya firma grubu(taşeronlar dâhil)

Yatırımı YİD sözleşmesi süresince işletecek işletmeci firma veya firma grubu.

Yatırımın işletmesi sürecinde kullanılan hammaddeleri sağlayan firma veya firma grupları (Arioğlu & Arioğlu, 1996, s. 239).

C. Garanti kuruluşları - garantörler

Kredi veren banka ve kuruluşlar tarafından istenecek finansman garantilerini verecek kamu¹⁰ yada özel garantör kuruluşlar

Yatırımcı firma tarafından kamu ortağından istenecek garantileri verecek kamu yada özel garantör kuruluşlar

D. Bağımsız müşavirler

Yatırımcı şirket adına işin yapımını üstlenen yüklenici firma ve işletmeci firma gruplarını denetleyecek bağımsız müşavirler

YİD modeli yatırımının ortakları adına yatırımcı şirketin faaliyetlerini denetleyen bağımsız müşavirler

Kamu ortağı adına yatırımın yapım aşamasını ve işletme süresi boyunca verilen hizmetlerin kalite ve güvenliğini denetleyecek bağımsız müşavirler

Yatırımın yapım ve işletilme süresince meydana gelebilecek çeşitli risklere karşı yatırımı sigortalayacak sigortacı şirketler grubu (Arioğlu & Arioğlu, 1996, s. 239)

¹⁰ YİD modelinin finansmanı için alınan kredilere Kamu adına ödeme garantisi vermeye, garanti şartlarını belirlemeye ilgili Bakanlık yetkili kılınmıştır.

E. Yapılacak sözleşme, sözleşme süresi ve işletmenin devri

YİD projeleri imtiyaz teşkil etmeyen özel hukuk hükümlerine tabidir. Sözleşme özel girişimci ile kamu kurum ve kuruluşu arasında imzalanır. Taraflar arasında bir sözleşmenin bulunması zorunlu bir durumdur.

Özel sektör ortağının üstleneceği yatırım bedeli (sermaye ve kredi miktarı), yatırımın maliyetinin ne kadar sürede geri ödenebileceğinin hesaplanarak, belirli bir kar bırakacak bir işletme dönemi, 49 yıldan fazla olmamak kaydıyla hesaplanmalıdır.

Özel girişimci inşa ettiği ve işlettiği yatırımın hizmet sözleşmesinin sona ermesi ile birlikte, sözleşme hükümleri çerçevesinde yatırım borcu olmaksızın ve belli bir taahhüt olmaksızın, çalışır ve iyi durumda bedel istemeksizin kendiliğinden kamu kurumuna devredilir.

F. Üretilecek mal ve hizmetlerin bedellerinin tespiti ve yetki

YİD modellenli işletme tarafından üretilen mal ve hizmetlerin bedelleri gerekli görülen durumlarda BKK ile belirlenen esaslar çerçevesinde kamu kurum ve kuruluşunun bağlı olduğu bakan tarafından belirlenebilir.

Kamu ve Özel sektör ortağının kendi sorumluluklarında bulunan yetkilerini devretmeleri mümkün değildir.

6.5.11.1.2 Yap-işlet-devret modelinin özellikleri

Türkiye’de YİD modeli; Kamuya ait bir altyapı yatırımının özel girişimci tarafından yapılması ve işletilmesi olarak görülmekteyken, dünyadaki örneklerinde (ABD’de olduğu gibi) kamu-özel işbirliği ile beraber özel sektörün kendi aralarında bu modeli uyguladığı görülmektedir.

YİD modelinin temel özeliği Kamunun sorumluluğundaki bir altyapı yatırımlarının gerçekleşmesi için ihtiyaç duyduğu kaynak sorununa çözüm oluşturarak, yatırımın gerçekleşmesini sağlamaktır.

YİD modeli altyapı projelerinin yatırım ve işletme aşamasında özel sektörün ileri teknoloji getirmektedir.

Kamu yönetiminin ağır prosedürünün aşılmasıyla işletme ve yönetim anlayışındaki dinamiklik, yatırımın üretim, hizmet etkinliğini ve kalitesini arttırmaktadır.

YİD modeli sadece yeni yatırımlar için değil, tamamlanması veya yenilenmesi gereken yatırımlar içinde kullanılmaktadır.

YİD modeli ile yapılan yatırım için proje kredisi alınması durumunda, alınan kredinin Hazine tarafından garanti verilmesi veya herhangi bir taahhüdün yapılması söz konusu olamaz.

YİD modellerinin Türkiye’de ki işleyişi, taraflar arasında imzalanan “işbirliği sözleşmeleri” çerçevesinde yürütülmektedir. İş birliğinin taraflarını Kamu kurum veya kuruluşu ile özel girişimci oluşturmaktadır (Akçay, 2006).

6.5.11.1.3 Yap-işlet-devret modelinin avantajları

Bütçe dışı kaynaklar kullanılarak altyapı yatırımlarının hayata geçirilmesi için finansman olanağı vermektedir.

Projenin YİD ile yapılması Hazine dış borç stokunu olumsuz yönde etkilenmemektedir.

Başarılı bir model uygulaması, özelleştirmeyi teşvik edici yönü bulunmaktadır.

Yabancı sermayenin ülkeye girişini olumlu yönde etkileyebilmektedir.

Yüksek teknoloji transferi sağlanmaktadır.

Yatırım projesinin Özel sektör tarafından hayata geçirilmesi ve işletilmesi aşamasında, Kamuya göre çok daha etkin çalışması projenin daha hızlı yürütülmesini sağlamaktadır.

Özel girişimci yatırımdan ticaretin doğası gereği maksimum kâr elde etmek için etkin bir faaliyet göstermesi piyasa fırsatlarının yakalanmasını kolaylaştırmaktadır.

Bazı özel durumlar hariç özel sektörün ileri teknolojisi ve deneyimi kullanarak iyi bir projelendirilmenin oluşması sağlanmaktadır (Akçay, 2006).

6.5.11.1.4 Yap-işlet-devret modelinin dezavantajları

YİD modelinde özel girişimcinin yatırıma tamamen sahip olması söz konusu değildir. Sözleşme bittiğinde veya siyasi bir karar sonucu işletme elinizden alınabilir.

YİD modeli çerçevesinde inşa edilen tesisler, onları inşa eden şirketin sahipliğinde olmayıp, sözleşme sonuna kadar kirali-sahiplik mahiyetindedir. İyi kontrol yapılmazsa sözleşme sonunda devlet çok kötü binalarla karşılaşabilir.

Kamu idaresi ile yatırımcı firma arasında menfaat çatışması çıkabilir.

Yüklenici ve/veya İşletmeci firma ile yatırımcı şirket arasında çıkar çatışması yaşanabilir.

Yatırımın birçok yönü olması dolayısıyla yatırımcıdan kaynaklanmayan gecikmeler olabilir ve gecikmelerden dolayı oluşacak zararın karşılanmasının zorluğu

YİD modeli yatırımlarının büyük sermaye ihtiyacı gerektirmesi ve sermaye kısıtlaması nedenleriyle rekabeti azaltıcı özelliği vardır.

Kamu açısından projeye verilen garantilerin ve uygulanan teşviklerin yükü ağır gelebilmektedir.

Modelin bir tarafının özel sektör olması dolayısıyla daha sıkı denetim yapma gereği doğmaktadır.

Kamuya yatırımdan dolayı politik baskılar olabilir.

YİD modeli sözleşmesinin işletme süresinin bitiminde eski, bakımsız ve kullanışsız tesislerin kamuya devredilmesi.

Proje kapsamına göre ülkenin stratejik öneme sahip alanlarının veya doğal kaynaklarının özel sektör kullanımına bırakılması.

Modelin yabancı ortaklı olması durumunda kar ve döviz yurt dışına transferinin yaşanması durumu

Özel sektör ortağının kamu kurumlarından daha pahalı borçlanması nedeniyle yatırımın maliyetinin artması durumu

Özel sektörün daha fazla risk yüklenmesi veya maksimum kar amacı gütmesi nedeniyle yatırımdan faydalanma bedelinin yüksek olması. Son kullanıcının kullanmaya mecbur olduğu altyapı yatırımından pahalı bir şekilde faydalanması durumu

İyi bir sözleşmeyle oluşturulmamış bir projenin kötü ve tehlikeli altyapı arzını toplumun kullanmaya mecbur edilmesi durumu (Arioğlu & Arioğlu, 1996, s. 241).

6.5.11.1.5 Yap-işlet-devret modelinin riskleri

İmtiyaz verilen şirketin borcunu veya faizin zamanında ödeyememesi riski,

Yatırım ve işletme dönemlerindeki finansman maliyetlerinin anormal bir şekilde artması riski,

İmtiyaz verilen şirketin taahhütlerini yerine getirememesi ve işletmeye alınmasının gecikmesi riski,

İşletme faaliyetlerinden elde edilmesi beklenen ücretlerden sağlanacak gelirlerin yetersiz olması gibi pazar ve gelir riski,

Özellikle ulaşım gibi kamu yararı gözetilen işlerde, iş ortağı özel şirketin sadece kar maksimizasyonu gözetmesinden kaynaklanan kamu yararının aleyhine işlemesi riski,

İş ortağının kârını engelleyecek sınırlamalar getirerek işletmenin faaliyetlerini devam ettirememesi riski,

Özel sektör iş ortağına verilen teminat ve garantilerin kamu zararı oluşturması riski,

Kamu tarafının yükümlülüklerini yerine getirmeyip borçlarını ödememesi riski,

İmtiyazın sona erdirilmesi riski,

Vergi artışları ve sübvansiyon(uygulanıyor ise) uygulamasının kaldırılarak iş karlılığının bitirilmesi riskler,

Ortaklığa ait arazinin kamulaştırılması riski,

Denetim yetersizliğinden kaynaklanan inşaat kalitesinin düşüklüğü, altyapı tesisinin zamanında yapılmayıp tamamlanamaması riski (Akçay, 2006).

Seçimlerde var olan yönetimin değişmesiyle yeni yönetimin ortaklığı bitirmesi riski,

Arz-talep dengesinin iyi kurulamaması sebebiyle kaynak istafı riski, Örneğin: YİD modeli kullanılarak yapılan şehirlerarası bir yolun kaç şerit olacağı iyi araştırılmalıdır. Çift şerit yol talebi karşılayamıyorsa arz eksikliğini, dört şerit yerine sekiz şerit yol yapıyorsa talep fazlasını oluşturur. Her iki durumda da kaynak israfı oluşur.

Devlet politikalarında köklü değişikliğe gidilerek yatırıma el konulma ve/veya yatırımın devletleştirilmesi riski

Proje dâhilinde ki altyapı hizmetinin özel sektör tarafından yürütülmesine karşı toplumun aşırı ve olumsuz tepki gösterme riski.

Projenin arz ettiği mal ve hizmete talep artışı olacağı beklentisinin aksine düşüşün olması riski

Hesaplanan enflasyon riskinin beklenenden fazla olması riski

Dövizli yatırımlarda kurların beklenenden fazla artması veya düşmesi riski

Projeden beklenen üretim verimliliğinin tutturulamaması riski,

Rekabet ortamının değişmesi, müşteri kaybı riski, (Arioğlu & Arioğlu, 1996, s. 242).

Risk paylaşımının en önemli kuralı herhangi bir riskin, var olan riski kontrol edebilme gücüne sahip olan tarafından üstlenilmesidir. Yatırımın risklerinin tamamının yatırımcı firma tarafından karşılanmasını beklemek YİD modelli projeyi çıkmaza sokacaktır. Kontrol edilemeyecek riskler içinde sigorta seçeneği kullanılmalıdır. Modelin taşıdığı risklerden, finansal risklerin belli bir kısmı ile politik risklerin tamamını kamu, geri kalan potansiyel risklerin yatırımcı şirketin üstlenmesi, modeli sürdürülebilir hale getirecektir.

Yatırımcının üstlendiği risklerin bir kısmını dağıtarak yüklenici, işletmeci ve sigorta şirketlerine aktarabilir. Kamunun üstlenmesi gereken risklerin ufak bir bölümü sigorta şirketleriyle paylaşabilir. Örneğin Dünya Bankası'nın sigorta kuruluşu olan MIGA'ya sigorta ettirilebilir.

Kamunun yatırımcı firma ile yaptığı sözleşme çerçevesinde sağlanacak garantiler yoluyla risklerden bir kısmının özellikle de politik risklerden, enflasyon ve döviz kuruna bağlı risklerin üstlenmesi hem daha doğru hem de daha ucuz olacaktır.

Modelin uygulanmasını mümkün kılmak için yatırımcıya birçok garanti vermek gerekmektedir. Yatırımcı tarafından sunulacak mal ve hizmetin miktarı, bedeli ve fiyat artışları yatırım başlamadan önce yapılan sözleşmeyle devlet tarafından garantilenmesi, yatırımcıya zarar verecek rekabeti önleyici imtiyazların garanti edilmesi, yatırımın Kamu-Özel işbirliği sözleşmesinin bitimine kadar kamulaştırılmayacağına garantisinin verilmesi, yatırımcının iş için temin ettiği finansal kredilerin geri ödeme garantilerinin

verilmesi, Force Majeure¹¹ yada beklenmedik durumlar karşısında yatırımın kamuca satın alınacağına garanti edilmesi süreklilik için önemlidir (Arıoğlu & Arıoğlu, 1996, s. 243).

6.5.11.1.6 Dünyada ve türkiye’de yap-işlet-devret modeliyle yapılmış projeler

KÖSİ modelleri içerisinde yatırımların finansmanında en fazla kullanılan finansman modeli yap-işlet-devret modelidir. Bu yüzden konu içerisinde örneklemeden ziyade ayrı bir başlık altında işlemek gerektiğini düşünüyorum. Burada YİD projelerinden sadece ulaştırma ile ilişkili olan örnekler işlenecektir.

Dünyada ki YİD modeli finansman örnekleri:

İngiltere’de İngiltere-Galler arasında “*Severn Makas Köprüsü*” 530 milyon \$’a, *Dartfod*’da *Thames* Nehri üzerinde kurulan *Dartfod* Köprüsü 55 milyon Pound’a mal olmuştur. Fransa’da *Disneyland* ve *Orly* Havaalanı, Kanada’da Toronto Havaalanı, Hong Kong’da “*Cross Harbour Tunnel*”i, ABD’de *Sanfrancisco* Köprüsü ve Trans-Alaska Petrol Boru Hattında bu model kapsamında finanse edilmiştir.

Çin ile Hong Kong arası *The Western Harbour* ile *The Victoria Harbour* Su Altı Geçitleri tesis edilmiştir. Pakistan’da Karachi Hava Limanı 250 milyon Dolara bu model kapsamında finanse edilmiştir (Yerlikaya Y. K., 2003)

Türkiye’de YİD modeli ile finanse edilen projeler;

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) projelerinde en çok YİD modeli kullanılmaktadır. Son dönemde YİD modeli kullanılarak gerçekleştirilen havaalanı projelerinden bazıları aşağıda gibidir;

Antalya Havalimanı I. ve II. Dış Hatlar Terminal Binası Projesi

Sabiha Gökçen Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası ve Mütemmimleri

Milas-Bodrum Havaalanı Dış Hatlar Terminal Binası

Bodrum-Güllük Havaalanı İnşaatı Projesi

¹¹ Force Majeure: Bir yatırım sözleşmesinin, taraflarının kontrolü dışında oluşan sebepler nedeniyle kısmen ya da tamamen uygulanamaması hali. Böyle durumlarda sözleşmenin ilgili hükmünü yerine getiremeyen taraf, yerine getiremediği durumdan sorumlu tutulamaz.

Esenboğa Havalimanı Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası Projesi

Adnan Menderes Hava Limanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası İşi

Dalaman Hava Limanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası İnşaatı Projesi

Atatürk Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası Katlı Otopark ve Mütemmimleri Projesi (Irmak, 2010, s. 75-76).

Karayolu ulaştırma sistemlerinde YİD modeli ile yapılan projelere örnek verecek olursak;

2006 Eylül ayında hizmete açılan 960 metre uzunluğundaki çift tüp Göcek Tüneli,

Adana Büyükşehir Belediyesi YİD modelini farklı bir uygulamayla kullanmıştır. Mevcut otobüs duraklarının düzenlenmesi ile yeni otobüs duraklarının yapılması karşılığında, yükleniciye duraklara reklam asma hakkını devrini içeren yap-işlet-devret sözleşmesi imzalamıştır (Yerlikaya Y. K., 2003)

İstanbul Boğazı Avrasya Karayolu Tüp Geçişi Projesi (Sarısu, Kamu & Özel Sektör İşbirliği Modeli ile Yatırım - Sunum, 2012, s. 27-28)

Denizyolu ulaştırma sistemlerinde YİD modeli ile yapılan projelere örnek verecek olursak;

Çanakkale Kepez Limanı Üstyapı Tesisleri,

Güllük Gemi Yanaşma İskelesi,

Bodrum Yolcu İskelesi

Demiryolu ulaştırma sistemlerinde YİD modeli ile yapılan projelere örnek verecek olursak;

Kapıkule Demiryolu Hudut Garının Yeniden Yapılandırılması

1990'lı yılların sonuna doğru Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ankara Metrosu'nu yap-işlet-devret modeli çerçevesinde özel girişimcilerin oluşturduğu uluslararası bir konsorsiyuma vermiştir. Ancak daha sonra bu proje Hazine Dış Ticaret Müsteşarlığının katılımı ile yap-işlet-devret modelinden tamamen vazgeçilerek, anahtar teslimi karşılığında ihale yöntemiyle yaptırılmıştır.

6.5.11.1.7 Gölge ücret

3996 sayılı YİD Kanunu'nda yapılan düzenleme ile YİD modeliyle yapılan yatırımlarda “gölge ücret” düzenlemesi getirilmiştir. YİD yöntemiyle yapılan yatırımı kullanan vatandaşın alınan hizmet bedeli, yatırım maliyetleri karşılamadığı durumlarda, fark tarifeye yansıtılarak doğrudan vatandaşlardan alınmayarak bunun yerine bütçeden ödeme yapılarak karşılanmasına “gölge ücret” denilmektedir. Bu uygulama ile özel girişimciye kar garantisi verilerek yatırımların artırılması amaçlanıyor.

Ayrıca, gölge ücretle Kamunun vatandaşların hizmetine sunduğu ücretsiz kara sınır kapıları, devlet yollarının da YİD modeliyle gerçekleştirilmesi sağlanmış olmaktadır. Ancak söz konusu yol ve kapıları kullanan vatandaşlardan otoyol ve köprülerde aldığı gibi geçiş ücreti tahsil edilmeyeceğinden özel sektör yatırımcısının yatırım bedeli, sunulan hizmetin talebi oranında vatandaş adına kamu bir 'gölge ücret' belirleyerek işletmeciye ödeyecektir.

6.5.11.2 Yap-İşlet (Yİ) finansman modeli

Özel girişimcinin YİD modeliyle finanse edilmiş yatırıma tamamen sahip olamaması durumundan dolayı girişimci bulunamayan yatırımlar için yeni çözüm, “Yap İşlet Modeli (Yİ)” olmuştur.

Yap-İşlet modeli, 8.6.1996 tarih ve 96/8269 sayılı bir Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması Hakkında Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile ilk defa düzenlenmiştir. Bunu takip eden süreçte Yap-İşlet Modeli(Yİ), 16.07.1997 tarihli ve 4283 sayılı, Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesi ve Yap-İşlet Modeli ile Enerji Satışına ilişkin Kanun ile yasal zemine oturtulmuştur (Yılmaz, Fazliogluhukuk Bürosu Makaleler- Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri, 2005). Bu model, yatırımcıların mülkiyetine bırakılan enerji üretim tesislerinin inşası ve işletilmesine yönelik olarak düzenlenmiş olsa da Yİ modelinin diğer alanlarda da kullanılmasına öncelik etmiştir (Akçay, 2006).

Yİ modeli yatırımlar belirli sektör ve konularla sınırlandırıldığından, çok az sayıda proje için uygulanma fırsatı bulmuştur.

Yİ modeli kapsamı içerisinde imzalanan sözleşmeler 4283 sayılı Kanuna uygun olarak özel hukuk kuralları ile düzenlenmektedir. Uyuşmazlık hallerinde uluslararası ve/veya ulusal tahkimde çözüm aranabilmektedir.

6.5.11.3 Yap-sahiplen-işlet (YSİ) finansman modeli

Bu model; Kamunun sorumluluğunda bulunan bir işletmenin özel girişimci tarafından devletle yapılan franchise sözleşmesi ile belli bir süre sınırlaması olmaksızın bir tesisin finansmanını sağlayıp inşaatını tamamladıktan sonra sahip olması ve işletme yükümlülüğü altına girmesi modelidir. Bu finansman modelinin ana prensibi, kamunun işletme konusunda koyduğu kurumsal düzenlemeler ve kuralların, belirlemiş olduğu fiyatların özel girişimci açısından bağlayıcı olması ve iki taraf arasındaki franchise anlaşmasının süresiz olması nedeniyle yatırımcının kamu tarafından konulan kısıtlamalara karşı çıkmamasıdır. İşletme hakkının süre sınırlaması olmaksızın verilmesi yatırımcı açısından çok etkili bir mali teşvik kadar önem arz etmektedir (Güney, 2005).

Bu finansman modelinin en iyi örneklerinden biri, ABD Virginia ve Kaliforniya eyaletlerindeki ücretli yollar verilebilir. Çin Halk Cumhuriyetinde de ücretli yol uygulamaları ile Güney Doğu Asya'da özel limanlar da bu finansman modeli kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Avrupa'da da kullanılan bu modele örnek olarak İngiltere-Fransa arasındaki direk bağlantı olan Manş Tüneli de bu finansman yöntemle inşa edilmiş, işletilmektedir (Demirbağ, 2007, s. 247-248).

Bu model ile Yap-sahiplen-işlet modeli, projenin tasarlanması, finanse edilmesi, inşa edilmesi açısından benzerlik göstermektedir. YSİ modelinin YSİD modelinden farkı, YSİ modelinin işletim süresinin bitiminde Kamuya devredilmemesidir (Teker, 2008).

6.5.11.4 Yap-sahiplen-işlet-devret (YSİD) finansman modeli

YSİD modelinde; özel sektör kamuya ait bir yatırım veya projenin inşaatı için gerekli kaynağı sağlar, yatırım tesisini inşa eder ve inşa edilen tesisi bir süreliğine sahiplenir ve işletir. Sahiplenme süresi genellikle on beş ile otuz yıl zaman aralığında olur. Özel girişimci süre bitiminde tesis veya yatırımı Kamuya devreder.

Bu model; özellikle Avustralya ve bazı gelişmekte olan ülkelerde yüksek maliyetli altyapı projelerinin (yol, köprü, baraj gibi) hayata geçirilmesinde sıkça kullanılır. Dünya

Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve Avrupa Kalkınma Bankası tarafından da desteklenen bir finansman model türüdür. Dünyadan birkaç örnek verecek olursak;

Yeni Zelanda'da Mangawhai Limanı atık su tesisi,

Avusturalya'da Sidney Limanı Tüneli,

Melburn CityLink projeleri,

Laos'ta Tha Ngone Köprüsü,

Gösterilebilir (Teker, 2008).

6.5.11.5 Yap-kirala-işlet finansman modeli

Bu model; Yap-İşlet-Devret modelinin özel girişimciye imtiyaz hakkı vermesi dolayısıyla idari yargının görev alanına girmesi durumunu aşmak ve hukuki engeli ortadan kaldırmak için Meksika'da uygulanmış bir modeldir. Modelde özel girişimci yatırım tesisinin finansmanını karşılayarak inşa eder ve inşa edilen tesisi kamu kuruluşuna kiralar. Daha sonra kamu kuruluşu ile özel girişimci arasında imzalanan özel bir ticari sözleşmeyle kamu kuruluşunun nam ve hesabına tesisi işletir.

6.5.11.6 Yap-kirala-devret (YKD) finansman modeli

Bu modelde; özel girişimci finansmanını sağlayarak, tesisin ve ticari hizmet alanlarının yapım işlerini projelendirir, inşa eder, bakım ve onarımını yapar. Daha sonra taraflra arasında imzalanan sözleşme hükümlerine bağlı kalarak, 49 yılı geçmemek şartıyla Kamu Kurumuna kiralar ve özel girişimcinin geçici mülkiyetinde bulunan işletme tesisi sözleşme süresi bitimiyle her türlü borç ve taahhütten arındırılmış, bakımlı, çalışır durumda Kamu kurum ve kuruluşuna devreder.

Modelde kamu kurumu, sözleşme süresi boyunca yüklenicinin sözleşme kapsamına giren faaliyetlerinin bütün aşamalarını denetler veya denetletir. Yüklenici, sözleşmeden doğan tüm hak ve görevlerini kamu yönetiminin onayını alarak başka birisine devredebilir.

Türkiye'de son üç yıldır birçok sağlık merkezi bu model kapsamında hayata geçirilmiştir. An itibariyle 21'den fazla hastane bu model kapsamında yapılması projelendirilmiştir.

6.5.11.7 Yap-devret-işlet (YDİ) finansman modeli

Bu modelde özel girişimci, proje kapsamında yapılan tesisin finansmanını sağlamakta, inşaatını gerçekleştirmekte ve tesisi sözleşme hükümleri çerçevesinde eksisiz olarak yasal mülkiyetini ilgili kamu kurumuna devretmektedir. İlgili kamu kurumu da bu devrini aldığı tesisi özel girişimciye 49 yılı geçmemek kaydıyla uzun süreli kiralamaktadır. Kiralama yöntemiyle tesisin işletme hakkını elde eden özel girişimci, işletme süresi boyunca kullanıcılardan elde ettiği hizmet bedelleri ve ticari kazancı ile hem kamu kurumuna kira ödemekte hem de yatırım maliyetini karşılamaktadır. Bu modelin sözleşme süresi özel girişimcinin tüm maliyetlerinin karşılanması ve makul bir kâr elde etmesi için gereken süre işletme hakkı verilerek imzalanır.

Bu modelde özel girişimci finansmanı ile tarafından finanse edilerek inşa edilip, kamu kurumuna devrettikten sonra tekrar özel girişimciye kiralanması gibi uzun bir yol takip edilmesindeki amaç, Yap-Kirala-İşlet modelde de bahsedilen kamu mülkiyetinde bulunan bir varlığın özel sektöre devri ile ortaya çıkabilecek yasal sorunlardan kaçınmak içindir. Bu model özellikle Güneydoğu Asya ülkelerinde telekomünikasyon sektöründe uygulama imkânı bulmuştur (Güney, 2005).

6.5.11.8 Yap-işlet-sat finansman modeli

Toplum ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik kamu yatırımlarının yüksek maliyetli olması dolayısıyla yatırımların finansmanının özkaynak ve borçlanma ile karşılanamadığı durumlarda ve bütçe giderlerinin çok çeşitlenmesi ve artması kamu yatırımlarının büyük bir bölümünün sadece bir projeye pay ayırmasını imkânsız kılmaktadır. Bu yüzden KÖSİ modeli finansman ön plana çıkmaktadır. Yaygın olarak kullanılan yap-işlet-devret modelinin yanı sıra, yap-işlet-sat gibi değişik finansman modelleri de kullanılmaktadır. Yap-işlet-sat veya işlet-sat projeleri kamu kuruluşlarının elindeki kaynakların (özellikle maden alanında) değerlendirilmesini amaçlamaktadır.

Kamu kuruluşu imkânsızlıklardan dolayı elindeki ekonomik değeri işleyememekte ve yatırım yapamamaktadır. Ancak Kamu kuruluşu çalıştıramadığı veya kuramadığı bu işletmeden çıkacak işlenmiş mala ihtiyaç duymaktadır. Bu modelle yatırım özel girişimciye yaptırılır, sözleşme süresi boyunca işletmeden elde edilen işlenmiş malın belirlenen fiyattan alım garantisi kamu kuruluşu tarafından verilmektedir.

Bu modelde sözleşme taraflarından biri kamu tüzel kişiliği olduğundan taraflar arası anlaşma sözleşmesi özel hukuk hükümlerine tabidir. Bu işletmeyle gördürülen hizmet, imtiyaz niteliğinde değildir. Sözleşme süresinin bitiminde özel girişimci, tesis etmiş olduğu işletmeyi, işletmedeki makine teçhizat ve sabit kıymetleri kullanılabilir durumda kamu idaresine devretmektedir (Demirbağ, 2007, s. 146).

6.5.11.9 Yap-işlet-ortak ol (YİO) finansman modeli

Bu model yap-işlet-devret modelinin yap-işlet kısmıyla aynı özelliği taşımakla birlikte sözleşmede belirtilen imtiyaz süresinin bitiminde bu model ile kurulan şirkete ait payın bir kısmının özel girişimciye bırakılmasını öngörmesidir. Böylece bu şirkete kamu-özel sektör ortaklığı ile karma bir sistem oluşmaktadır. İşletme tesisi özel girişimci tarafından inşa edilmekte, işletilmekte ve işletme süresinin bitimiyle birlikte özel girişimci, kamu kurum idaresiyle ortaklık anlaşması imzalayarak işletmeye devam edilmektedir (Demirbağ, 2007, s. 146-147).

6.5.11.10 Rahabilite et(Yenile)-işlet-devret (REİD) finansman modeli

Bu KÖSİ modeli, kamu ile özel sektör girişimcisi arasında yapılan bir sözleşmeyle kamuya ait mevcut bir tesisin finansmanının özel girişimci tarafından sağlanarak rehabilite edilmesini, sözleşme süresince işletilmesini ve süre sonunda işletmeyi çalışır ve yeterli kapasitede kamu idaresine teslim etmesini içeren bir modeldir. Bu modelle özellikle daha önce işletmeye açılmış ve teknoloji eksik veya yetersiz, ilave yatırıma ihtiyaç duyulan, eksik kapasitede çalışan bir yatırımın ekonomiye kazandırılması düşünülebilir (Demirbağ, 2007, s. 248).

6.5.11.11 Satın al-yap-işlet (SYİ) finansman modeli

Bu modelde; kamu kurumuna ait mevcut bir tesis özel girişimciye satılmakta, özel girişimci tarafından bu tesis yenilenmekte ve/veya ek bir yatırımla kapasitesi artırılmakta ve daha sonra işletilmektedir. Bu modelde işletme süresi sınırsız olmakla beraber işletmeyi devralan özel girişimci kamu kurumuyla franchise anlaşması yapmaktadır. Kamu ile yapılan franchise anlaşması sınırları içinde faaliyetini sürdürebilmektedir. Franchise anlaşması nedeniyle diğer KÖSİ modellerinden ayrılmaktadır. Bu modelde, kamu kurumu fiyatlama, pazara giriş, gürlü, emniyet,

kalite ve gelecekteki kapasite büyümesi gibi genel kurallara uyum ve stratejik kararların alınması noktasında müdahalede bulunma hakkını elinde tutabilmektedir.

Bu modele en çarpıcı örnek; ABD’nde Ohio-Franklin’de atık su arıtma tesisinin özel girişimciye devredilmesi gösterilebilir. Arjantin ve Peru’da özel girişimcilere kamunun sahip olduğu telefon sistemleri franchise anlaşması satılarak, telefon hizmetinin ülke çapında genişletilmesi ve ıslahına yönelik bir model oluşturulması amaçlanmıştır (Güney, 2005)

6.5.11.12 Tasarla-yap-işlet (TYİ) finansman modeli

TYİ modeli; kamuya ait arsa ve arazi üzerine kamunun, özel girişimci yaptırmayı düşündüğü yatırım ve karşılama istediği hizmetin ihtiyaç duyduğu tesisin, tüm finansman giderleri özel girişimci tarafından karşılanması şartıyla tasarlanması, inşa edilmesi ve işletmenin süresiz olarak özel girişimci tarafından işletilmesi sözleşmesidir. Bu modelde, projenin tasarımında, inşasında, finansmanında ve işletilmesinde özel girişimcinin sorumluluğuna verilmesi söz konusudur. Bu modelde, özel girişimcinin malvarlığını kamu idaresine bırakma yükümlülüğü yoktur (Demirbağ, 2007, s. 248).

6.5.11.13 Kirala-yap-işlet (KYİ) finansman modeli

Bu model, mülkiyeti kamuda bulunan bir işletme, arsa veya arazinin kamu tarafından özel girişimciye uzun süreli bir kira sözleşmesiyle kiralanması sonrasında girişimcinin kendi imkânlarıyla bir altyapı yatırımı gerçekleştirmesi ve sözleşme süresince işletmesi, mülkiyet sahibi kamu kurumuna da kira ödemesi sistemidir.

Özel girişimci verdiği hizmet karşılığında öncelikle yatırımda kullanmış parasını kazanmak ve kar elde etmek istemektedir. Bu yüzden altyapıyı kullanan kişilerden hizmet bedeli almaktadır. Hizmet bedeli uzun vadeli kira sözleşmesi (artı) yatırım değeri (artı) makul bir kâr oranını içerecek şekilde belirlenmektedir.

Bu finansman modeli uygulamasının en büyük avantajı yanı mülkiyetin fiilen her zaman kamuda kalmasıdır. Böylelikle daha önce kamu kurumunun finanse ettiği bir projenin özel girişimciye devredilerek yürütülmesinin neden olabileceği hukuki sorunlarla karşılaşma riski ortadan kaldırılmaktadır.

Bu finansman modeline uygulama olarak en iyi örnek; New York şehrinin 85 mil kuzeyinde bulunan eski Steward Havaalanıdır. Bu tesis LBO yöntemi ile 99 yıllığına bir İngiliz şirketine verilmiştir (Güney, 2005).

6.5.11.14 İmtiyaz sözleşmesi yoluyla finansman modeli

İmtiyaz sözleşmelerinin temeli Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerinde çıkartılan 576 sayılı 10.06.1910 tarihli “Menafi-i Umumiye Müteallik İmtiyaza Hakkında Kanun” oluşturmaktadır.

İmtiyaz sözleşmeleri; Kamunun sunması gereken bir hizmetin, tüm masrafları, riskleri, kar ve zararı kendi üzerine alarak hizmetten yararlananlardan alınacak bedeller ile sistemi finanse etmeyi amaçlayan özel kişi tarafından gördürülmesini hedefleyen sözleşmeler olarak tanımlayabiliriz.

İmtiyaz sözleşmeleri ile ilgili açılan davalarda yargı organlarının verdikleri çeşitli kararlarda imtiyaz sözleşmelerini şöyle tanımlamışlardır: Anayasa Mahkemesi'nin 09.12.2004 tarih 1994/43 esas, 1994/42 sayılı kararına göre; “...*konusu, kamu hizmetinin kurulmasını ve/veya işletilmesini bir özel kişiye devretmek olan sözleşmeler...*” imtiyaz sözleşmeleri olarak kabul edilmiştir. Danıştay 3. Dairesi ise 17.11.1967 tarih ve 1967/371 esas, 1967/451 sayılı kararında “...*İmtiyaz sözleşmesi, bir kamu hizmetinin masrafı kendisi tarafından yapılmak üzere, idarece tayin olunan şartlar, tanınan yetkiler, taahhüt olunan mali menfaatler karşılığında bir özel kişi tarafından ifasını tazammun eder...*” şeklinde imtiyaz sözleşmelerini tanımlamışlardır (Karataş, 2011, s. 6).

1910 tarihli Menafii Umumiyyeye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanunu'nun 1. maddesine göre, kamu adına imtiyaz sözleşmelerini yapma yetkisi Bakanlar Kurulu'na aittir. 1925 tarihli ve 2025 sayılı kanunla “Menafii Umumiyyeye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanunu”nda değişiklik yapılarak imtiyaz sözleşmeleri için TBMM'nin onayının alınması gerekliliği getirilmiştir.

Anayasa'nın 155. Maddesinin 2. fıkrasına göre Danıştay, Bakanlar Kurulunca gönderilen imtiyaz sözleşmeleri hakkındaki görüşlerinin iki ay içinde bildirmekle görevlidir. Bakanlar Kurulunun imtiyaz sözleşmesi ile ilgili Danıştay'ın görüşünü

almaları anayasal bir zorunluluk olsa da Danıştay'ın bildirdiği görüşe bağlı kalma zorunluluğu yoktur ve Danıştay'ın görüşü bağlayıcı değildir.

1910 tarihli Menafii Umumiyyeye Muteallik İmtiyazat Hakkında Kanunu'nun 1. Maddesinde, devlet adına kamu hizmetleriyle ilgili imtiyaz verme yetkisi Bakanlar Kurulu'na ait ise de 5393 sayılı Belediye Kanunu ile belediyelere de kamu hizmetleriyle ilgili imtiyaz verme yetkisi tanınmıştır. 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 15. Maddesine göre “...Belediye e, f ve g bentlerinde belirtilen hizmetleri Danıştay'ın görüşü ve İçişleri Bakanlığı'nın kararı ile süresi kırk dokuz yılı geçmemek üzere imtiyaz yoluyla devredebilir...” kamu hizmetleriyle ilgili imtiyaz verme yetkisi Belediye Meclisi'nin onayı ile belediyelere de verilmiştir (Karataş, 2011, s. 6).

İmtiyaz Sözleşmeleri, kamu idaresinin sorumluluğunda olan altyapı veya kamu hizmetlerinin yönetiminin özel sektöre belli bir dönem devretme olanağı tanımaktadır. Özel sektör, imtiyaz konusu kamu işletmesini, kamu yönetimi adına işletirken riski proje yatırımcısı taşımaktadır. Proje ile sunulan hizmetin son kullanıcılarından tahsil edilen hizmet bedeli özel sektör yatırımcısı tarafından tahsil edilmektedir. İmtiyazcı sağladığı bu hizmet karşılığında hizmetten faydalananlardan aldığı bedelle kendisine gelir sağlamaktadır (Karataş, 2011, s. 7).

İmtiyazın sözleşmesinin süresi sona erdiğinde ilgili imtiyaz konusu işletmenin bünyesinde bulunan tüm mallar doğrudan ilgili kamu kurum ve kuruluşuna devredilir. İmtiyaz Sözleşmeleri Danıştay tarafından incelemeye tabidirler. 2000 yılında Anayasa'da yapılan değişiklikle, Danıştay'ın incelemesi sadece görüş bildirme ile sınırlandırılmıştır. İmtiyaz sözleşmelerde ortaya çıkan ihtilafli konular idare hukuku kurallarına tabidir. Tarafların hukuki anlaşmazlığın ya da anlaşmazlıkların tahkimi hususunda anlaşmış oldukları durumlar hariç ihtilafli konular idare mahkemeleri nezdinde çözümlenmektedir (Yılmaz, Fazliogluhukuk Bürosu Makaleler- Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri, 2005, s. 2).

İmtiyaz sözleşmesi, kamu altyapı ve hizmetlerinin sözleşmeyle özel sektör tarafından gördürülme yöntemi olsa da kamu hizmetlerinin bütününde bu imtiyaz sözleşmelerinin kullanılabilceğini söylemek mümkün değildir. Kamu sektörünün sunması gereken mesela kolluk, savunma, adalet gibi hizmetler özellikle kamu gücü ayrıcalıklarının kullanılmasını gerektiren hizmetler olması dolayısıyla imtiyaz sözleşmesine konu

olması mümkün değildir. Dolayısıyla genelde ekonomik nitelikteki kamu hizmetlerinin imtiyaz sözleşmelerine konu edildiğini söyleyebiliriz (Karataş, 2011, s. 6).

İmtiyaz sözleşmeleri “anlaşma” ve “şartname” olmak üzere iki bölümden oluşan yazılı şekle bağlı sözleşmelerdir. İmtiyaz sözleşmelerinde anlaşma kavramı; İmtiyaz veren ile imtiyazcının üzerinde anlaştıkları madde ve hükümleri içeren bir metindir. Şartname ihale öncesinde Kamu tarafından hazırlanan ve verilen imtiyazın konusunu, süresini, tarafların hakları ile borçlarını, tarafların ilişkilerini düzenleyen bir metindir.

İmtiyaz Sözleşmelerinin Özelliklerine bakacak olursak:

İmtiyaz tarafların karşılıklı hak ve borçlara sahip olduğu yazılı bir sözleşmelerdir. İmtiyaz kar ve zarar ihtimalleri içinde barındıran bir sözleşmedir. İmtiyazcın gayesi kar etmek ise de tüm riski üstlendiğinden ne kadar kar edeceği veya kar edip edemeyeceği kesin olarak bilinemez. İmtiyaz sahibi firma öngörülemezlik durumu hariç kazanç oranının düşük olması veya zarar etmesi durumunda sözleşmenin değiştirilmesini veya iptalini talep edemez.

İmtiyaz sözleşmesinde imtiyazcı şahıs kişisi de olabileceğinden, şahsın kişiliği de dikkate alınarak imzalanır. Bu yüzden imtiyaz kişisel bir sözleşmedir ve imtiyazcı imtiyaz konusu iş ve hizmeti istediği zaman ve istediği kişiye idarenin izni ve onayı olmadan devredemez. İmtiyaz sözleşmesinin hükümleri arasında belirtilmemiş olsa dahi devir, idarenin iznine tabidir.

Kamu hizmeti vatandaşın talep, istek ve ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olduğundan değişkenlik gösterebilir. Bu değişkenlik durumu imtiyaz sözleşmelerine de sirayet eder. İmtiyaz sözleşmesinin konu olan kamu hizmeti zaman içerisinde değişmiş ise, kamu idaresi bu değişikliği tek taraflı olarak sözleşmeye yansıtabilir ve değişkenlikten dolayı imtiyazcının bir zararı söz konusu olursa idare bu zararı tazminle yükümlüdür (Karataş, 2011, s. 8).

İmtiyazcı; imtiyaz sözleşmesine konu olmamış, sözleşmede yazılı olmayan hiçbir hakkı talep edemez ve kullanamaz. Örneğin elektrikli tramvay imtiyazını işleten kimse, sözleşme de belirtilmemişse elde ettiği elektriği satmaya kalkışamaz (Karataş, 2011, s. 8).

İmtiyazcı, imtiyaz konusu kamu hizmeti yerine getirmek için inşa ettiği tesislerin maliki olmadığı gibi bu tesisler üzerinde bir aynı hak sahibi de değildir. İmtiyazcı kamu idaresi yerine geçerek kamulaştırma yapmak ve idari irtifak haklarından istifade edebilir. Kamu hizmetini yerine getirmesi için tanınan bu imkânları imtiyazcı kendi menfaatini temin için kullanamaz.

İmtiyaz sözleşmesi sonunda imtiyazcı, mücbir sebep hariç, tesis ve işletmeyi kamu idaresine iyi durumda teslim etmek mecburiyetindedir.

6.5.11.14.1 *Hizmet sözleşmesi yoluyla finansman modeli*

31 Mart 2004 tarih ve 2004/18/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Konseyi Direktifi hizmet imtiyazlarını tanımlamaktadır. Fakat hizmet imtiyazıyla ilgili ayrıntılı düzenlemeler yoktur. Hizmet sözleşmesi, Kamu kurumundan imtiyaz alan özel girişimcinin kamu hizmetini sunma hakkına sahip olması veya kamuya verdiği hizmetin bedeli tahsil etmesi haklarını içermektedir. Hizmet bedeli sunulan hizmeti kullananlardan ve/veya kamu idarelerinden alınan bedellerdir. Hizmet imtiyazlarında özel girişimci istenilen hizmeti kurma ve işletme risklerini üstlenmekte böylelikle kamu idaresi kullanım riskinin özel girişimciye transfer etmiş olmaktadır (Emek, Karşılaştırmalı Perspektiften Kamu Özel İşbirlikleri: Avrupa Topluluğu ve Türkiye, 2009, s. 25-26). Ancak kamu kurumu veya işletmesi işletme ve bakım gibi temel fonksiyonlar da sorumluluğunu sürdürmekte ve ticari riskin tamamını üzerinde taşımaktadır. Hizmet sözleşmelerinde kamu kurumu, sabit yatırımların finansmanını ve işletme sermayesini karşılamaktadır (Güney, 2005).

Kamu Kurumu altyapı sektöründe ki kamunun yükümlülüğündeki bazı özel hizmetler özel şirketlere sözleşme karşılığı verilebilmektedir. Örnekeleyecek olursak, biletleme-faturalama, temizlik, kurumlar ve araçlara (trenlere ve uçaklara) yemek servisi sağlanması, tarife ve metre okunması, su ve elektrik faturalarının hesaplanması ve tahsil edilmesi, devlet karayollarının veya cadde ve sokakların temizlenmesi ve karların kürenmesi, kamu kurumlarında temizlik ve diğer ikincil işlerin yürütülmesi, verilebilmektedir (Güney, 2005)

Hizmet sözleşmesi gibi kamu özel sektör işbirliği modellerinde en kritik husus, kamu kurumunda istihdam fazlası personel olduğu halde, hizmetin esas mahiyeti nitelikli

eleman gerektirmeyen hizmetlerin özel sektöre hizmet sözleşmeleri ile gördürülmesinde kaynak israfına neden olmasıdır. Bu tarz hizmet sözleşmeleri kamuya ek maliyet getirecektir (Erdoğan, 2006, s. 119).

6.5.11.14.2 Yönetim (işletme) sözleşmeleri yoluyla finansman modeli

Yönetim (İşletme) Sözleşmeleri; Kamu idareleri sorumlulukları altındaki varlıkların işletmesi ve yönetimini özel girişimciye sözleşme karşılığında devretmesidir. Yüksek verimin alınması ve teknik uzmanlık gerektiren projelerde yönetim sözleşmeleri imzalayarak özel sektörün dinamikliği ve tecrübesiyle katılımı sağlanmaktadır. Ancak bu tarz sözleşmelerde özel sektörün yönetime katılımı belli bir noktaya kadardır, zira yatırım kararları her zaman kamu idaresinin sorumluluğunda kalmaktadır (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 12).

Yönetim sözleşmeleriyle kamuya ait bir işletmenin mülkiyeti ve işletmenin yönetim sorumluluğu birbirinden ayrıştırılmaktadır. Ancak bu tarz sözleşmelerde, işletmenin sahibi ve hizmetin temininde esas sorumlu, kamu kurum ve kuruluşudur. Ancak işletmenin günlük işleyişi özel girişimci tarafından yapılmaktadır.

Bu sözleşmeler genel olarak iki ile beş yıl arasında bir süre için yapılmaktadır. Özel sektör, kamunun yönetim sözleşmesinde belirlediği yönetim ve performans kriterlerine ulaşması gerekmektedir. Bu tarz ortaklıklarda, işletme ve onarım sorumluluğu özel girişiminin, sermaye yatırımı ve ticari risk ise kamu kurumuna aittir.

Bu sözleşmelerde kamu idaresi, özel girişimciye çalıştırdığı personelin ücretleri ve işletme giderlerinin ortalama fiyatlarının hesaplandığı sabit bir yönetim ücreti ödemektedir. Ayrıca özel girişimci, sözleşmede belirlenen hedeflere ulaşması veya aşması durumunda, prim veya kârdan pay da alabilmektedir. Özel girişiminin göstermiş olduğu performans kamu tarafından denetlenmektedir (Değertekin, 2010, s. 30-31)

6.5.11.14.3 İşletme hakkı devri (İHD) finansman modeli

İşletme hakkı devri modeli, kamu idaresi işletme haklarını belli süreliğine ve belli şartlar altında özel sektör yatırımcısına devretmesidir. Bu tür modellerin genel

tanımlamaları “4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun” ile yapılmıştır. Bunun yanı sıra 04.12.2984 tarih ve 3096 Sayılı “Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Teşebbüslerin Elektrik Üretme, İletme, Dağıtma ve Ticaretini Yapmaya Yetkilendirilmesine Dair Kanun” ile modelle ilgili düzenlemeler bulunmaktadır.

İHD modeli ile kamu idaresine ait işletmenin mülkiyet hakkı devredilmemekte, sadece kamuya ait işletmenin belirli bir hizmetinin işletme hakları özel sektöre verilmektedir (Yılmaz, Fazlıoğlu hukuk Bürosu Makaleler- Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri, 2005, s. 5-6).

İşletme hakkı devri sözleşmesinin en belirgin unsuru özel girişimcinin, yatırımın işletme riskinin bir kısmını ya da tamamını üstlenmesidir. Özel girişimcinin arz ve talep yönlü ticari risklerin bir kısmını veya tamamını üstlenmesi, hizmet bedelinin hizmetten faydalananlardan tahsil etmeleri gerektirmektedir. Ancak, hizmetten faydalanan vatandaş olduğunda kamu hizmetlerinin daha ucuza arz etmesinin gerekli olduğu hallerde kamu idaresi hizmet maliyetinin bir kısmını üstlenerek, girişimcinin riskini paylaşabilmektedirler (Emek, Karşılaştırmalı Perspektiften Kamu Özel İşbirlikleri: Avrupa Topluluğu ve Türkiye, 2009, s. 22-24).

6.5.11.15 Gelir ortaklığı finansman modeli

Gelir ortaklığı ile ilgili KÖSİ modeline ilişkin mevzuatta veya Özelleştirme Kanununda herhangi bir tanımlama yapılmamıştır. Bu uygulama tamamen ihale yöntemiyle kamu kurumuna ait mal ve hizmetin uygun görünen proje çerçevesinde özel girişimcinin yatırım maliyetini karşılayarak işletmeye başladığı yatırımdan elde edeceği geliri kamu sözleşme uyarınca kamu kurumuyla paylaşmasını öngören bir modeldir.

Bu modelle proje ve yatırımın kamuya herhangi bir maliyeti olmadığı gibi kamu işletmeden gelir elde etmektedir (Kişli, 2012, s. 473-478).

6.5.11.16 Hibrit (melez) düzenlemeler

Birden çok finansman modelinin farklı özelliklerinin bir araya getirilerek özel sözleşme ya da düzenlemeler, standardize edilemeyen durumlarda veya birden çok sözleşmenin avantajlarının kullanılmak istendiği hallerde uygulanmaktadır.

Bazı durumlarda proje ve yatırımın karakteristiği gereği işletme döneminin kendisine has halleri hibrit yapıyı zorunlu kılmaktadır. Aslında KÖSİ modellerinin her biri bir şekilde diğer bir modelin özelliğini taşımaktadır (Atasoy, 2011, s. 111).

6.6 SERMAYA PİYASASI VE MENKUL KIYMET İHRACI YOLUYLA FİNANSMAN MODELLERİ

Kamu yatırımları genellikle, bütçe geliri veya özkaynak, Hazinesinin, mahalli idareler ve diğer kamu kurumlarının yurtiçinde ve yurtdışından aldıkları krediler veya uluslararası finans kuruluşlarından ya da diğer ülke hükümetlerinden alınan uzun vadeli kredilerle finanse edilmektedir.

Özellikle 1970-1980’li yıllarda kamunun bütçe açığı artmış, borçlanma faizlerinin yüksekliği yatırımları olumsuz etkilemiş ve bu dönemde kamu yatırım ve hizmetlerinin alternatif modeller aracılığıyla finanse edilmesi gündeme gelmiştir.

Aynı dönemlerde, dünyaya liberal ekonomi anlayışının hâkim olmasıyla, hükümetlerin ekonomi üzerindeki rolü ve fonksiyonu değişmiştir. Doğrudan mal veya hizmet üreten devlet anlayışı yerini, özel sektöre yaptırılan kamu yatırımlarını kontrol eden veya düzenleyen kamu anlayışına bırakmıştır. Bu gelişmelerden sonra kamunun sunduğu hizmetlerin kaynak kullanımındaki verimliliğin artırılması, yatırım maliyetinin düşürülmesi ve aynı zamanda kalitesinin arttırılması amacıyla kamu-özel sektör işbirliği modelleri gündeme gelmiştir.

Kamu-özel sektör işbirliği modellerinde yatırım finanse edilirken, özel sektör kendi imkânları dışında proje finansmanı kapsamında dış kaynak da kullanabilmektedir. Özellikle büyük sermaye gerektiren yatırımlarda devlet veya bankalardan alınan proje kredilerinin yanı sıra, tahvil ihracı veya halka arz yolu ile sermaye piyasasından da kaynak sağlanabilmektedir (Değertekin, 2010, s. 27).

Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütünün (OECD) 2007 yılında yayınlanan “*Infrastructure to 2030*” adlı raporunda 2030 yılına kadar dünyada elektrik iletimi-dağıtımı, kara-demiryolu yapımı, telekomünikasyon ve su-kanalizasyon gibi temel altyapı ihtiyaçları toplamı, dünya milli gelirinin yıllık ortalama yüzde 3,5 oranına (takribi 2 trilyon \$) denk gelecektir. Bu rakam 2030’a kadar toplam 50 trilyon \$’lık bir tutarı ifade etmektedir. Ayrıca aynı raporda gelişmekte olan ülkelerin altyapı ihtiyacının

dünya ortalamasının üzerinde yıllık milli gelirlerinin ortalama yüzde 6'sına (1,2 trilyon \$) denk geleceği belirtilmiştir.

Çok büyük boyutlara ulaşmış olan altyapı ihtiyaçlarının finansmanı için, ülkeler kamu ve özel sektör finansmanına alternatif kaynak olarak sermaye piyasasının sunduğu olanakları kullanmaya başlamıştır. Sermaye piyasasının kullanılmasıyla birlikte altyapı yatırımı için yeterli sermayesi bulunmayan girişimcilerinde yatırım ortağı olması sağlanmıştır.

Kamu kurumları, uluslararası kuruluşlar ya da özel sektör temsilcileri altyapı projelerinin finansmanı için gerekli sermayeyi uzun vadeli finansman imkânı sunan sermaye piyasasından fon sağlayarak oluşturmaktadırlar. Altyapı projeleri ve yatırımlarının sermaye piyasasıyla finansmanında temelde üç farklı yöntemden bahsetmek mümkündür. Bunlar: Borçlanma, ortaklık ve menkul kıymetleştirme.

Sermaye piyasasıyla fon sağlanan projelere geleneksel olarak, ihraç edilen tahvillerle bahse konu projeler finanse edilmektedir. Tahvil ihracını Kamu ya da mahalli idarelerin yanı sıra projeye dâhil olan şirketler de yapmaktadır. Bu fon sağlama yöntemi genellikle gelir getiren altyapı varlıklarına (ör: köprü inşası) yönelik projelerde kullanılır ve tahvilin kupon ödemesi de söz konusu varlıktan elde edilen gelirle finanse edilmektedir.

Bu tarz projelerde yer alan özel altyapı şirketleri, halka arz yöntemiyle de fon sağlanabilmekte ve sermaye sahiplerini altyapı şirketine ortak yapabilmektedirler. Başka bir ortaklık yöntemi de, yatırım fonu ve yatırım ortaklıkları gibi kolektif yatırım araçları ile altyapı projelerine sermaye aktarılmasıdır. Altyapı projelerine yatırım yapan yatırım fonları, paylarını borsada aracılığıyla satarak geniş bir yatırımcı tabanından kaynak sağlayabilmektedir.

Menkul kıymetleştirme ise altyapı yatırımları için kuruluşlar, bankalar ve sermaye sahiplerinin verdikleri kredilerden doğan alacaklarını kullanmalarıdır. Bu alacaklar özel amaçlı kuruluşlara (special purpose vehicle-SPV) devredilip bir havuzda toplanmakta ve özel amaçlı kuruluşlar bu alacaklara bağlı menkul kıymetler ihraç ederek yatırımcılara sunmaktadır. Söz konusu alacaklar bir veya birden fazla projeyi kapsayabilmektedir (Altaş, Altyapı Yatırımlarının Finansmanı, 2012, s. 16-17).

6.6.1 Altyapı Yatırımlarının Finansmanında Kamu Sektörünün Sermaye Piyasasından Yararlanması

Merkezi yönetim veya yerel yönetimlerin altyapı yatırımlarında sermaye piyasasından yararlanması, o ülkenin sermaye piyasasının gelişmişlik düzeyiyle bağlantılıdır. Devlet tahvili ya da hazine bonusu ihracından elde edilen hâsılat, altyapı yatırımlarının finansmanında kullanılabilir.

Ayrıca sadece altyapı hizmetlerinin finansmanı için merkezi yönetim veya mahalli idareler tarafından “altyapı tahvilleri” ihraç edilmektedir. Bu altyapı tahvilleri doğrudan merkezi yönetim veya yerel yönetimlerin kendisi ihraç edebildiği gibi, bu yönetimlerin kontrolünde olan kalkınma kurumları tarafından da ihraç edilebilir. Örnek olarak Hindistan’da kamu tarafından altyapı hizmetlerinin finansmanı için oluşturulan Altyapı Kalkınma Finans Kurumunun (*India Infrastructure Finance Company Limited-IIFCL*) ihraç ettiği sabit getirili menkul kıymetler gösterilebilir.

Türkiye’de de 1990’lı yıllarda Kamu Ortaklığı Fonu tarafından ihraç edilen gelir ortaklığı senetleri kamunun sermaye piyasasından yararlanmasına örnek gösterilebilir. Yatırımcılarına, projelerden elde edilen gelire ortaklık hakkı veren gelir ortaklığı senetleri borsaya kote olabilmektedir (Altaş, Altyapı Yatırımlarının Finansmanı, 2012, s. 17-18).

6.6.2 Altyapı Yatırımlarının Finansmanında Uluslararası Kurumların Sermaye Piyasasından Yararlanması

Dünya Bankası, Avrupa Yatırım Bankası, Asya Kalkınma Bankası, Alman Kalkınma Bankası gibi küresel/bölgesel kalkınmayı destekleyen uluslararası kurumlar, devletlerin üstlendikleri altyapı yatırımlarına uzun vadeli finansman imkânı sunmaktadır. Altyapı yatırımlarına finansman sağlayan uluslararası kurumların finansman kaynaklarından biri de ihraç ettikleri borçlanma araçlarıdır. Genellikle reyting kuruluşlarından aldıkları kredi notu en yüksek seviyede olan bu kurumların ihraç ettikleri tahvillerden elde edilen fonlar doğrudan olmasa da altyapı yatırımlarında kullanılmaktadır.

Örneğin, Asya Kalkınma Bankası birçok Asya ülkesinde altyapı yatırımlarına fon sağlamaktadır. Banka altyapı yatırımlarına bağlı olarak 31 farklı para biriminde tahvil

ihraç etmekte ve çeşitli borsalarda işlem görebilmektedir (Altaş, Altyapı Yatırımlarının Finansmanı, 2012, s. 18-19).

6.6.3 Altyapı Yatırımların Finansmanında Özel Sektörün Sermaye Piyasasından Yararlanması

Özel sektör son yıllarda altyapı projelerinde daha fazla yer almaya başlamıştır. Altyapı yatırımlarının yüksek maliyetli olması dolayısıyla yatırımı yüklenen veya yatırımda yer alan özel şirketler, yatırımın maliyetinin banka proje kredileri ile karşılamanın yanı sıra, daha uzun vadeli proje finansmanı olanağı sunan sermaye piyasasından yararlanmaktadırlar.

Altyapı yatırım projesini yüklenen şirketler farklı şekillerde sermaye piyasasından fon sağlayabilirler.

6.6.3.1 Tahvil:

Sermaye piyasası yoluyla fon sağlamada en yaygın olarak kullanılan enstrüman tahvil ihracıdır. KÖSİ modeli uygulamalarda tahvil ihracı önemli bir finansman kaynağı olmuştur. KÖSİ projelerinin ihraç ettiği tahviller genellikle emeklilik, hayat sigortası ve portföy yönetim şirketleri gibi kurumsal yatırımcılar tercih etmektedir. Son yıllarda banka ve devlet yatırım fonları da bu tahvilleri yatırım aracı olarak tercih etmektedir. Özel girişimci, yüksek maliyetli yatırım projelerinde tahvil ihracı yoluyla kaynak oluşturabilmektedirler. Girişimci, yatırım projesi için gerekli finansmanın bir bölümünü veya tamamını ihraç ettiği tahviller ile karşılayabilmektedir. Örneğin *Vespucio Norte Express* şirketi Şili'nin başkenti Santiago'daki çevre yolunun 30 km'lik kısmını yapma ve işletme hakkını 28 yıllığına almıştır. Yüklenici bu projenin finansmanı için 2004 yılında, 30 yıl vadeli tahvil ihraç etmiş, ihraç edilen bu tahvillerin satışından 431.8 milyon \$ kaynak elde etmiştir (Değertekin, 2010, s. 33). Özellikle İngiltere'de altyapı projelerine tahsis edilen banka proje kredileri bir havuzda toplanır ve havuzdaki varlıklara dayanarak çıkartılan tahviller yatırımcılara sunulmaktadır.

6.6.3.2 Hisse senedi:

Altyapı projesinin yüklenen altyapı şirketleri doğrudan halka arz olarak hisse senedi ihraç edebilir. Bu altyapı şirketleri borsaya kote olarak finansman sağlayabilmektedirler.

6.6.3.3 Yatırım ortaklıkları

Altyapı projelerinde şirketlerin yanı sıra da doğrudan fon sağlayabilmektedir. Çeşitli borsalarda işlem gören yatırım ortaklıkları gibi kolektif yatırım araçları, ihraç ettikleri paylardan elde ettikleri sermayeyi altyapı projelerine aktararak projeye finansman sağlayabilmektedirler. Türkiye’de altyapı gayrimenkul yatırım ortaklıkları tanımlaması 2009 yılında yapılmış ancak şu an borsada işlem gören altyapı yatırım ortaklığı yoktur (Altaş, Altyapı Yatırımlarının Finansmanı, 2012, s. 19-20).

6.6.3.4 Altyapı yatırım fonları

Altyapı yatırım fonları, Kote fonlar ve kote olmayan fonlar şeklinde değerlendirmek mümkündür: Herhangi bir borsada işlem gören altyapı şirket/tahvil ya da fonlarına yatırım yapan fonlara Kote fonlar denir. Bu fonların kendisi herhangi bir borsaya kote değildir. Halka açık olmayan altyapı şirketi veya fonlara ortak olarak doğrudan finansman sağlanması kote olmayan fonlar olarak tanımlanmaktadır. Bu fonlar, yapım aşamasındaki altyapı projelerine yatırım yapmaktadır. Bu fırsatçı yaklaşım yatırımcıları genellikle başlangıçta büyük miktarlarda sermaye aktarımı yapmak durumundadırlar. Bu fonlar uzun vadeli yatırımcılar için cazip edici ve daha uygundur (Altaş, Altyapı Yatırımlarının Finansmanı, 2012, s. 20-21).

6.6.4 Gayrimenkul Yatırım Ortaklıkları (GYO)

Gayrimenkulün ekonomik değerinin tedavülü yoluyla finansman sağlama düşüncesi ise ilk defa Prusya’da Büyük Frederich tarafından yayımlanan 29.8.1769 tarihli Emirname ile başlamaktadır. Bu emirname ile arazi sahiplerinin bir araya gelerek gayrimenkul ortaklıkları kurmaları sağlanıyor ve bu ortaklıkların, ortaklarına verdikleri gayrimenkullerin değerini temsil eden senetlerin sermayedarlara verilmesi yoluyla kredi elde edilmesi sağlanıyordu. Ortaklık, vade sonunda anapara ve faizleri senet alacaklarına ödeme yükümlülüğü altında bulunmaktaydı (Gökçe, 1997, s. 1).

Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı kavramı; 1992 yılında Sermaye Piyasası Kanunu ve Vergi Kanununda yapılan düzenlemelerle hukuk sistemimize girmiştir. 1995 yılında “Gayrimenkul Yatırım Ortaklıklarının kuruluş, faaliyet ilke ve kuralları, hisse senedi

çıkarmak ve bunların halka arzına ilişkin esasları” düzenleyen 7 no’lu Sermaye Piyasası Kurulu Tebliği yürürlüğe girmiştir (Akçay, 2006).

Gayrimenkul Yatırım Ortaklıkları birçok yatırımcının oluşturduğu ve geniş bir yelpazede gayrimenkul yatırımlarının finansmanının sağlandığı işletme ve ortaklıktır. Gayrimenkul Yatırım Ortaklığının faaliyet alanı gayrimenkuller olan ve ağırlıklı olarak gayrimenkul yatırımlarına yönelmiş özel portföy yönetim şirkettir (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010).

Gayrimenkul yatırım ortaklığının amacını temelde, ortaklık portföyünü oluşturarak getiri potansiyeli yüksek gayrimenkullere yatırım yapmak, gayrimenkulleri yönetmek ve istendiğinde portföyü değiştirmek, portföyü çeşitlendirerek yatırımın riskini minimuma indirecek bir şekilde dağıtmak, gayrimenkule dayalı projelere yatırım yapmak, gayrimenkule dayalı araçlara ilişkin gelişmeleri sürekli izlemek ve portföy yönetimiyle ilgili gerekli önlemleri almak, portföyün değerini korumaya ve artırmaya yönelik araştırmalar yapmak, portföyündeki gayrimenkullerden kira geliri elde etmek, gayrimenkul alım satım kazançları elde etmek olarak sıralayabiliriz (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010), (Akçay, 2006).

GYO’nun muhasebe kayıtları ve finansal tabloların oluşturulmasında, Sermaye Piyasası Kurulu Mevzuatına uyulmaktadır. GYO’lar genel kurul toplantılarından sonraki 30 gün içerisinde yıllık mali tablolarını Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi’nde yayımlamak zorundadırlar. Ancak bu ilan en geç mali yılı takip eden yılda ilk altı ayın en son gününe kadar yapılmalıdır (Sermaye Piyasası Kurulu, 2010).

GYO; portföyündeki gayrimenkullerin alım satımından elde ettikleri kârı yılsonunda ortaklarına temettü olarak dağıtmaktadır. Gayrimenkul yatırım ortaklığının paylarından alarak portföy ortak olan bir yatırımcı, gayrimenkul gelirden payı oranında kar elde etmiş olacaktır (Sermaye Piyasası Kurulu, 2010).

Bir gayrimenkul veya bir projenin kaynak temini için kullanılacak finansman modeli kararı, yatırımın büyüklüğüne, yatırımın getirdiği haklar ve inşaat haklarına, şirketin kar elde edebilme potansiyeline ve finansman maliyetine bağlıdır (Sermaye Piyasası Kurulu, 2010).

Gayrimenkul yatırım ortaklığının işleyiş yapısı Lider Sermayedar, Yüklenici, İşletmeci Şirket, Danışman Şirket, Gayrimenkul Değerleme Şirketi’nden oluşur.

Lider sermayedar; GYO'da sermayenin asgari yüzde 20'si oranında pay sahibi olan tek başına veya bir araya gelmiş ortak ya da ortaklardır.

Yüklenici; GYO'nun portföyünde yer alan gayrimenkul yatırım projesinin yapım işlerini gerçekleştirmeyi taahhüt eden gerçek ya da tüzel kişilerdir.

İşletmeci şirket; GYO'nun mülkiyetinde ki ya da kiraladığı gayrimenkulleri ticari amaçla işleten şirketlerdir. Otel, hastane, alışveriş merkezi, iş merkezi vb. nitelikteki gayrimenkuller.

Danışman şirket; GYO'nun portföyünün geliştirilmesine ve alternatif yatırım imkânlarının araştırılmasına yönelik, uzman kadrosuyla danışmanlık hizmeti sunan şirketler.

Gayrimenkul değerlendirme şirketi; Sermaye Piyasası Mevzuatı doğrultusunda Gayrimenkul Değerleme Hizmeti verecek şirketler ile bu şirketlerin kurulca listeye alınmalarına ilişkin esaslar hakkında tebliğ'i (Seri:VIII, No:35) doğrultusunda faaliyet gösteren GYO ile yaptığı sözleşmeye göre, GYO'nun portföyünde bulunan gayrimenkullerin, gayrimenkul projelerini, gayrimenkule dayalı hakların rayiç bedellerini ve gayrimenkul kira rayiçlerini tespit ve belirleme konusunda hizmet veren gayrimenkul değerlendirme şirketleridir (Sermaye Piyasası Kurulu, 2010).

GYO'ların, çıkarılmış sermayesinin en az yüzde 50'isi oranında hisse senedini, belirli süre ve esaslar dâhilinde halka arz etmeleri gerekmektedir. Gayrimenkule yatırım yapacak olan kişi ve kuruluşların çoğu zaman ellerinde, gayrimenkulün bedelinin tamamını nakit ödeyecek kaynak bulunmamaktadır. Pek çok gelir getirici gayrimenkul borç alınan fonlar yoluyla satın alınabilmektedir. Ayrıca, gayrimenkul sahipleri de gayrimenkulleri likit hale getirmek istemekte, yatırımcılar ise en az riskle maksimum getiriye sağlayarak yeni yatırım alternatifleri aramaktadır. Bu durum gayrimenkul finansmanı için yeni yatırım amaçları yaratılması sonucunu getirmiştir (Gökçe, 1997, s. 2).

Sermaye piyasası mevzuatı kapsamında yeni kurulmuş veya GYO'ya dönüşmüş anonim şirketi GYO hisse senetlerinin halka arzını; mevcut sermayeyi temsil eden hisse senetlerinin halka arzı, sermaye artırımını yoluyla ihraç edilecek yeni hisse senetlerinin halka arzı, her iki yöntemin birlikte uygulanması metotlarından birini kullanır (Gökçe, 1997, s. 20).

Kamu özel sektör işbirliği finansman modeliyle gerçekleştirilen bir altyapı yatırım projesine kaynak sağlamak amacıyla kurulan GYO süreli veya süresiz ortaklık olarak kurulabilir. Süreli ortaklık, yeni ihtiyaç duyulan altyapı yatırımının yürütülmesi ve işletilmesinde yeni bir KİT'lerin oluşmasını engeller. Proje tamamlandıktan sonra işletme faaliyet alanında deneyimli firmayı kiralanabilir veya işletme hakkı devredilebilir. Süresiz ortaklıkta, kurulan GYO ancak yatırım tamamlandıktan sonra kamu kurum ve kuruluşu hisselerini uygun bir bedel karşılığında ortağına devrederek, tesisin bakım-onarım ve işletmesinden çekilebilir (Akçay, 2006).

6.6.4.1 GYO yatırımcısının sahip olduğu haklar

Bir GYO'nun paylarından alan yatırımcı, Türk Ticaret Kanununun kendisine verdiği tüm haklara sahip olmaktadır.

GYO'nun elde ettiği kârdan payı oranında kâr alma hakkı,

GYO'nun tasfiyesi edilmesi durumunda tasfiye payı hakkı,

GYO'nun kendi kaynaklarını kullanarak sermaye artırımına gitmesi nedeniyle çıkardığı paylardan, payı oranında bedelsiz pay alma hakkı,

GYO'nun bedelli sermaye artırımına gitmesi durumunda yeni paylardan öncelikli(rüçhan) olarak elde etme hakkı,

GYO'nun yaptığı genel kurul toplantılarına katılma, konuşma, öneride bulunma ve oy kullanma hakkı,

GYO'nun faaliyet ve hesaplarıyla ilgili bilgi alma, inceleme ve denetleme hakkı (Sermaye Piyasası Kurulu, 2010).

6.6.4.2 GYO'ların yatırımlarına ilişkin kısıtlamalar

GYO'lar paylarını satın aldıkları ortaklıkların yönetimlerine ve sermayesine hükmetme ve hâkim olma amacıyla olamazlar. Hiç bir şirkette sermaye veya oy haklarının yüzde 5 inden daha fazlasına sahip olamazlar.

Yer altı kaynaklarından altın, gümüş v.b. kıymetli madenlere yatırım yapamazlar.

Yatırım fonları payları hariç, sermaye piyasası araçlarının alım satımlarının Borsa kanalıyla yapmaları mecburidir. Borsa veya Borsa dışı teşkilatlanmış piyasalarda işlem

görmeyen sermaye piyasası araçlarına yatırım yapamazlar (Sermaye Piyasası Kurulu, 2010).

Mala veya mala dayalı vadeli işlem sözleşmelerine yatırım yapamazlar.

Sermaye piyasası araçlarını açığa satamaz ve ödünç alamazlar ve kredili menkul kıymet işlemi yapamazlar.

Korunma amacı dışında türev araçları kullanarak işlem yapamazlar.

Varlıkların portföye alım satımı işlemlerinde varlık değerinin yüzde 3'ünden fazla komisyon ücreti v.b. giderler yapamazlar. Kanunun gerektirdiği ödemekle yükümlü oldukları vergi, harç v.b. giderler hariç tutulmuştur (Sermaye Piyasası Kurulu, 2010).

Devredilebilmesi konusunda herhangi bir şekilde sınırlamaya tabi olan varlıklara ve haklara yatırım yapamazlar.

Kısa vadeli gayrimenkul alım satımı işlemlerini sürekli olarak yapamazlar.

6.6.4.3 GYO'da portföy sınırlamaları

GYO hesap dönemi bitiminde kamuya açıklanmış son üç aylık portföy tablosunda görülen portföyünün en az yüzde 50 sini gayrimenkul, gayrimenkule dayalı hak ve gayrimenkul projelerine yatırım yapmak zorundadır. Yüzde 50 oranını sağlamadığı durumlarda SPK'ya başvurarak bir yıllık süre talep edebilirler. SPK tarafından verilen bir yıllık süre sonunda hala yüzde 50 oranı sağlanamamışsa en geç bir ay içerisinde esas sözleşme hükümlerini gayrimenkul yatırım ortaklığı faaliyetini kapsamayacak şekilde değiştirmek üzere SPK'ya başvurmakla yükümlüdürler (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010).

Yabancı gayrimenkullere ve gayrimenkule dayalı sermaye piyasası araçlarına kamuya açıklanmış son üç aylık portföy değerlerinin en çok yüzde 49'u oranında yatırım yapabilirler.

GYO'nun kamuya açıklanmış son üç aylık portföyünde bulunan ve alımından bu yana beş yıl geçmiş olmasına rağmen üzerinde proje geliştirilmesine yönelik herhangi bir tasarrufta bulunulmayan arsa ve arazilerin oranı portföy değerlerinin yüzde 10'unu aşamaz (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010).

6.6.4.4 GYO'nun yatırım alanları

Sermaye piyasası araçlarından alım-satım yapılabilir. Borsa para piyasasında işlem görebilir ve ters repo işlemi yapılabilir. Türk Lirası veya döviz cinsinden vadeli, vadesiz mevduat hesabı açtırabilirler (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010).

SPK'nın ödünç verme işlemleriyle ilgili esasları doğrultusunda sermaye piyasası araçlarını ödünç verebilirler. GYO ödünç verme sözleşmelerine, kendi lehine sözleşmenin tek tarafı olarak fesh edilebileceğine dair bir hükmün koydurması zorunludur (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010).

Alışveriş merkezi, iş merkezi, hastane, Ofis, konut, otel, ticari depolar, ticari parklar v.b. gayrimenkullerin alım satımını yaparak kâr veya kiralayarak kira geliri elde edebilir.

Faaliyete başlamadan önce belli bir düzeyde donanım ihtiyacı duyan Otel, hastane v.b. gayrimenkullerin satışa sunulmadan veya kiraya verilmeden önce tefrişini temin edebilirler.

Mülkiyetini satın aldıkları veya tapu kütüğüne şerh edilmiş gayrimenkul satış vaadi sözleşmesi(ön sözleşme) oluşturmak suretiyle alım satım kârı elde edebilirler.

Proje geliştirmek amacıyla Kat Mülkiyeti Kanunu'na göre tesis ettirilen bir yapının bağımsız bölümlerinin kat irtifakı tesisi suretiyle arsa ve arazileri alabilirler.

Gerçek kişi veya tüzel kişiliklerce GYO adına, üzerlerinde proje geliştirmek amacıyla üst hakkı tesis edilen müstakil ve daimi bir hak niteliğindeki gayrimenkullerin mülkiyeti alındıktan veya tapu kütüğüne şerh edilmiş gayrimenkul satış vaadi sözleşmesi(ön sözleşme) oluşturulduktan sonra gayrimenkulleri kazanç sağlamak amacıyla satabilirler (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010).

Başkasına ait bir Gayrimenkulden tamamıyla yararlanabilirler ve kullanabilirler, devre mülk irtifakı kurabilirler, kendilerine ait arsalar üzerinde ticari kâr elde etmek amacıyla üst hakkı yükümlüsü olabilirler (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010).

Yap-İşlet-Devret modeliyle geliştirilecek projeleri, özel düzenlemeler saklı kalmak ve ilgili mevzuatta uyması koşuluyla, kendisi veya başkaları lehine üst hakkı tesis ettirmek suretiyle gerçekleştirebilirler (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010).

Yurt dışında mülkiyetlerini edinmek kaydıyla gayrimenkulleri alıp satabilirler.

Faaliyet konusu gayrimenkule dayalı olmak kaydıyla yurt dışında kurulu şirketlere ve yabancı sermaye piyasası araçlarına yatırım yapabilirler (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010).

GYO'nun özel sözleşme hükümlerinin müsaade ettiği ölçüde, üçüncü şahıslardan kira geliri elde edebilmek amacıyla gayrimenkul kiralayabilir ve kiraladıklarını tekrar kiraya verebilirler (Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010).

6.6.4.5 Kamu-özel sektör işbirliğinin GYO şeklinde olmasının avantajları;

Belediyelerin GYO'da ortak olması durumunda, altyapı yatırımlarının inşası ve işletmesinde bürokrasi azaltılmış ve karar verme süreci hızlandırılmış olur. Bürokrasinin talep ettiği evrakların basılmaması, kırtasiye maliyetlerini de düşürücü etki yapacaktır. Bazı yatırımlarda belediyeler arası işbirliği, yatırımın daha ekonomik olmasını sağlar (Genç & Ertuğrul, 2007, s. 13).

Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı'nda birinin banka olması durumunda, finansman konusunda deneyimli ortak sayesinde yatırımın finansman ihtiyacının teminini (özellikle dış kaynak) kolaylaştıracaktır. Ayrıca hisse senedi arz edilmesine ilişkin işlemler etkin ve hızlı bir şekilde yapılmasını sağlayacak, aynı zamanda aracılık maliyetini düşürecektir (Akçay, 2006).

Gayrimenkul Yatırım Ortaklığında, yatırım ortağının bir kalkınma bankası olması durumunda, büyük altyapı yatırımlarının finansmanında uzmanlaşmış kadroya sahip olmaları, özel bankalardan daha etkin olabileceği düşünülebilir (Genç & Ertuğrul, 2007). Kalkınma Bankası'nın dâhil edilmesi, kamu kurumlarının yetkisinde yürütülen altyapı yatırımlarında, özel sektör-kamu işbirliğinin sağlanabilmesinde GYO'nun araç olarak kullanılabilmesini olanak verecektir (Akçay, 2006).

Gayrimenkul yatırım ortaklığında yatırımcı, GYO'nun ortağı olarak faaliyet riski, pazar riski, projenin yapım ve tamamlanma riski, finansal risk gibi pek çok riski paylaştığından değişen ekonomik koşullara göre, oluşacak zarardan tek başına etkilenmemektedir (Akçay, 2006).

Gayrimenkul yatırım ortaklığında, yatırımcı paylarını borsada satabilmektedir. Ayrıca paylara ilişkin borsada oluşan fiyat dalgalanmalarından da yararlanırlar. Şirket elindeki portföyü gayrimenkul uzmanları tarafından yönetildiğinde daha etkin sonuçlar elde

edilebilmektedir (Sermaye Piyasası Kurulu, 2010). Hisse senedinin getirisi oranında kâr (ve şirketin kârlılığına göre temettü ödemesi) sağlayabilmekte ve faiz oranlarının çok çok üstünde gelir elde edilebilmektedir (Genç & Ertuğrul, 2007, s. 13).

Altyapı yatırımını yapacak şirket ortaklarının hem kamu hem özel sektör olması, kamuya büyük maliyet getiren dışsallıklar nedeniyle ortaya çıkan fiyat farkı uygulaması v.b. yükleri ortadan kaldıracaktır.

Yatırımcılar açısından, yatırımın borçlanma ile finanse edilebilmesi, çeşitlendirme yoluyla riskin azaltılabilmesi, amortisman ayrılabilmesi gibi hususlar gayrimenkul yatırımını cazip hale getirmektedir (Sermaye Piyasası Kurulu, 2010).

Projenin özel ortağının amacı yatırım sürecini bitirip, bir an önce işletmenin çalışır hale getirmek olduğu için öngörülen sürede bitimini kolaylaştıracaktır.

GYO'nun özel sektör ortağı, aktif olarak şirket ortağı, proje sponsoru, pasif olarak menkul kıymet yatırımcısı rolünü alacaktır (Akçay, 2006).

Kamunun, yatırım için kaynak arayışına girme ve borçlanma zorunluluğu ortadan kaldırarak kredi masraflarından tasarruf sağlamış olacaktır.

Hisse senedi ihracı ile maliyeti düşük, vadesi uzun kaynak(finansman) sağlanmış olacaktır.

Projenin uzun vadeli kaynak temininin GYO'nun hisse senedinin ihracı ile yapılması, tahvil veya GOS gibi kaynakların temininde olabilecek kamunun mali piyasalarda dışlama (crowding-out) etkisi oluşturulmasını önleyecektir (Akçay, 2006).

GYO, yatırımcılarına az sermayeleriyle çok büyük gayrimenkul projelerine yatırım yapma ve yatırımın sağladığı faydalardan yararlanabilmelerini sağlamaktadır.

GYO'nun halka açık şirket olması, SPK'nın devamlı denetiminde olmak anlamına gelmektedir. Ayrıca yöneticiler, bağımsız denetçiler, analistler, finans medyası ve işletmeler tarafından sürekli izlendiğinden yatırımcı açısından bir koruma anlamı taşımaktadır.

Gayrimenkul yatırımlarında genel olarak, şirketler aktiflerindeki gayrimenkulün mülkiyetini GYO yoluyla satarak devretmekte ancak kiralama yoluyla kullanım hakkını

korumaktadırlar. Bu yöntemle finansal kiralama benzeri bir işlemle aktifinde bulunan gayrimenkulünü rayiç değeri ile nakde çevirmesi mümkün olmaktadır.

6.6.4.6 GYO'nun dezavantajları

GYO'lar çeşitli konjonktürel olaylardan etkilenir. GYO'nun toplam kazancı ekonomik verilere, faiz oranındaki dalgalanmalara ve gayrimenkul piyasasının performansına v.b. durumlara bağlı olarak değişiklik göstermektedir.

Gayrimenkule yatırım yapanların piyasa, sektör ve proje riski gibi riskleri vardır. **Piyasa riski**; Çeşitlendirme ile giderilemeyen, enflasyon oranı, piyasa faiz oranları gibi yatırımların tamamını etkileyebilecek genel bir risktir. Bu riskler, yurtiçi ekonomik şartlara, finansal düzenlemelere, para politikalarına, vergi düzenlemelerine ve uluslararası piyasalara bağlı olarak şekillenmektedir. **Sektör riski**; GYO'ları vergi düzenlemeleri haricinde, şirket yönetiminin stratejik hedefleri ve hedeflere ulaşmak için gösterdiği çaba, iletişim teknolojilerinin kullanımı, ofis ortamının nasıl yönetildikleri gibi tercihler nedeniyle yatırımın verimliliği ve kararları noktasında gayrimenkul sektörünün taşıdığı riskleri içermektedir. **Proje riski**; tercih edilen gayrimenkul projelerine yatırım yapmaktan kaynaklanan riskleri ihtiva eder.

6.7 HİBELER YOLUYLA FİNANSMAN MODELİ

Hibe, bir ülkenin başka bir ülkeye daha çok mal şeklinde yaptığı karşılıksız bağışlardır. Bağış, hibe ve yardımlara ilişkin işlemler önceleri Bütçe Kanunu hükümlerine göre daha sonra 4749 sayılı Kanununun hükümlerle uygulanmıştır. Hibe almak, kamu kurum ve kuruluşlarının bütçelerine gelir kalemine kaydedilir. Hibe vermek veya bağış yapmak gider sayılıp harcama kalemine eklenir (Demir, 2004, s. 93-94).

Dünya Bankasının yatırımlara hibe kapsamında kaynak sağlamamakla birlikte bankanın yönetimine bırakılmış Japon Hükümet Fonu gibi fonlardan projelerin hazırlanması aşamasında hibe tahsis edilebilmektedir. Japon Hükümet Fonu'ndan Antalya Su ve Atık Projesinin, projelendirme işleri için 3,3 milyon ABD Doları düzeyinde bir kaynak hibe edilmiştir.

Alman Kalkınma Bankası (KfW) Türkiye'de belediye çevre projelerine büyük ölçüde hibe veren bir uluslararası finans kuruluşuydu. Fakat Türkiye'nin AB üyeliğine adaylığı

ile birlikte bu tür hibeler son bulmuştur. Alman Kalkınma Bankası (KfW) hibe programları hükümetten hükümete verilen kaynaklardır. Örneğin KfW Diyarbakır atıksu arıtma tesisi projesine 53 milyon mark hibe vermiş ve projenin tamamı hibe ile yapılmıştır.

Avrupa Yatırım Bankası (EIB) projelere hibe vermemekle birlikte projenin muhteviyatına göre verdiği kredilerin faiz oranında sübvansiyon imkânı sunmaktadır. Örneğin Antalya Su ve Atık Projesinde Akdeniz'in Kirliliğinin Önlenmesi Fonu'ndan faiz oranında yüzde 50 sübvansiyon sağlanmıştır. Bu uygulamada projenin atıksu bileşeninin fizibilitesi kolaylaştırmış ve projeye Dünya Bankasından kredisinin alınması mümkün kılmıştır. Avrupa Yatırım Bankası (EIB) bu projede atıksu arıtma tesisi ve derin deniz deşarjı ve ana kolektörlerin bir kısmına finansman sağlamıştır.

GTZ ve JICA gibi Alman ve Japon teknik yardım kuruluşları hibe şeklinde finansman sağlamaktadırlar. Örneğin Alman Teknik İşbirliği (GTZ) Diyarbakır DİSKİ Kapasite Güçlendirme Projesi ve Erzurum Katı Atık Birliği Projesi'nin tamamını finanse etmiştir (Erdoğan, 2006, s. 121).

Ekolojik dengeye faydası olacak çevre ve altyapı projelerine hibe şeklinde en büyük kaynağı AB fonları vermektedir. Türkiye'nin hibe programlarından ne kadar yararlandığına bakıldığında şu ana kadar finanse edilen projelerde gerekenin çok altında bir finansman söz konusu olmuştur (Erdoğan, 2006, s. 121).

6.8 ALTERNATİF FİNANSMAN MODELLERİ

Yukarıda belirtilen modellerin dışında farklı finansman alternatifleri de bulunmaktadır. Bu başlık altında bu modeller hakkında bilgi verilecektir.

6.8.1 İslami Finans Sistemi

İslami finans sistemi; özellikle son yıllarda petrol fiyatlarının aşırı artması petrol sahibi islam ülkelerinin zenginleşmesine neden olmuştur. Artan sermaye İslami kurallara uygun yatırım enstrümanlarına dönüştürülmüştür. Kuralları kabul eden kişi kurum veya devletlere talepleri doğrultusunda sunmaktadır. İslam ülkelerinin yanı sıra gelişmiş piyasalarda da alternatif bir model olarak boy göstermeye başlamıştır. Küresel finans endüstrisinde küçük ama büyüyen bir paya sahip olan İslami finans sistemi her geçen

gün yaygınlaşmaktadır. Sermayesi büyüyen sistem, ürün yelpazesini genişleterek yeni yatırım araçları oluşturmakla, Müslüman olmayan yatırımcıların da ilgisini çekmektedir.

İslami finans sisteminin tarihi ortaçağda ticaretin gelişmesi için Müslüman tüccarların verdikleri faizsiz krediler gösterilebilir. Bugünkü haliyle sistemin temelleri 1960'lı yıllarda atılmış İslami bankalar kurulmuş böylelikle ilk modern İslami finans kurumları oluşmuştur. 1963 yılında kurulan Mit Gharm Bankası kâr paylaşımı esasına dayalı ilk İslami banka olma özelliğini taşımakta ve merkezi Mısır'dadır. İslami faizsiz yatırım bankacılığının ilk örneği Mısır'da. 1971 yılında Kahire merkezli kurulan Nasır Sosyal Bankasıdır. 1975'te Suudi Arabistan'da kurulan İslami Kalkınma Bankası'nın (Islamic Development Bank-IDB) İslami finans sektöründeki ilk uluslararası girişimdir. Ardından İslami bankacılık Dubai, Mısır, Kuveyt, Ürdün, Bahreyn, Sudan ve diğer ülkelere de yayılmıştır. İlk İslami sigorta şirketi 1979 yılında Sudan'da kurulmuştur. Daha sonra İslami sermaye piyasası oluşmaya başlamış, islami kurallar doğrultusunda kısa ve uzun vadeli borçlanma araçları ihraç edilmeye başlanmıştır. 1983 yılında Malezya hükümetinin çıkardığı İslami bonolar ilk sermaye piyasası araçlarıdır. Son aşamada da İslami hisse senetleri ve İslami fonlar siyasa sürülmüştür (Altaş, İslami Finans Sistemi, 2008, s. 18-19).

İslami Finans Sistemi önceleri Orta Doğu ve Güneydoğu Asya ülkelerinin kullandığı bir sistem iken daha sonraları İngiltere, Almanya, ABD gibi batı ülkelerinde de faizsiz finans sistemine ait ürünlerden yararlanmaya başlamışlardır. Faizsiz finans kurumları, fon temini, varlık dağılımı, ödeme ve döviz işlemleri, risk yönetimi ve riskten korunma gibi geniş yelpazede hizmetler/ürünler sunmaktadır. Geleneksel finans ürünleri risk paylaşımı, kâr/zarar ortaklığı gibi ürünlerin haricinde, Sukuk (İslamî tahvil/Kira sertifikası), DJIM (Dow Jones Islamic Market) ve GIIS (Global Islamic Index Series) gibi yeni finansal ürünlerde piyasaya sunmaktadır (SERPAM, 2013, s. 3).

İslami Finans sisteminin ürün ve hizmetleri, tüm dünyada kullanılan finansal araçların İslami esaslara uygun hale getirilmesi veya İslami prensiplere uygun yeni araçların geliştirilmesi ile oluşturulmuştur. İslami prensiplere göre faiz (riba), belirsizlik (gharar), kumar (maisir) ve İslamın haram kavramı içerisindeki davranışlar, kısıtlanan veya yasaklanan ana unsurlardır.

Ticarette Riba (faiz), kredi anlaşmalarında belirlenmiş ve sabit bir komisyon getirisi yasaklanmıştır. İslam prensiplerde borçlanma, anaparaya belirli bir oranında ek ödeme konmadığı müddetçe yapılabilir. Borç veren kişi veya kurum geri ödemeleri garanti altına almak için teminat alabilir veya borca bir miktar (nominal) kâr payı ekleyebilir. Gharar, kelime anlamı ticarete fiyatların belirsiz olması demektir.

Sigortacılık, genel anlamı itibariyle, proje, yatırım, tesis, kredi, ürün veya mal gibi maddi bir karşılığı olan değerlerin hayat çizgisi boyunca meydana gelmesi muhtemel tehlikelerden doğacak, belirli olmayan zararın/zararların giderilmesinin, peşin alınan prim ödemeleri karşılığında taahhüt edilmesidir. Tanımlama doğrultusunda sigortacılığın temelini belirsizlik oluşturduğundan İslama uygun bir enstrüman değildir. Fakat belirsizliğin ortadan kaldırıldığı durumlarda İslami sigortacılık gelişmiştir.

İslam bir tarafın kaybetmesi ile diğer tarafın kazanç elde etmesini kabul etmez. Bir tarafın kaybetmesi durumuna kumar, bahis veya spekülasyon örnek gösterilebilir.

Ayrıca, İslamiyet'in haram kıldığı faaliyetlerde iştigal eden endüstrilere yatırım yapılması da haramdır yani yasaklanmıştır.

Yukarıdaki prensipler dikkate alınarak şekillenen İslami finans sistemi, hisse senedi, borçlanma ve menkul kıymetleştirilmiş ürünler ile yapılandırılmış ürünler oluşturulmuştur (Altaş, İslami Finans Sistemi, 2008, s. 18-19).

Uluslararası İslami Finans Piyasası(IIFM) raporuna göre, özel ve kamu kesimi tarafından ihraç edilen sukukların boyutunu 2000'li yılların başında 1 milyar \$ civarında, 2007 yılında 49 milyar \$ ile en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Sukuk ihracı 2008 yılında krizin etkisiyle gerilemeye başlamış, 2010 yılında kriz öncesi seviyeye yaklaşmıştır. 2000-2010 yılları arasında ihraç edilen sukuk sayısı 2.114, parasal değeri toplam 198 milyar \$'dır. İhraç edilen toplam tutarın yüzde 63'ü özel şirketler tarafından, yüzde 37'si kamu kurumları tarafından ihraç edilmiştir. Kamu kurumları tarafından ihraç edilen 405 adet sukukun toplam tutarı 67 milyar \$'dır (Çikot, 2012, s. 16).

İslami Finans Sisteminde uygulanan temel yöntemler aşağıda belirtilmiştir.

6.8.1.1 Mudaraba (kâr paylaşımı)

Emek-sermaye ortaklığı olan bu uygulamada sermayedar proje için gerekli sermayeyi sağlar(rabb al-mal), proje sahibi girişimci (mudarib) projenin yönetilmesinden sorumlu olur. Mudaraba'da sermayedar proje yönetiminde sınırlı yetkiye sahip ve kesin bir kâr talep edememektedir. Bu sistemde yapılan işlemlerden oluşan kâr, önceden belirlenen oranlarda paylaşılırken, mudaribin ihmali dışındaki tüm zararlar sermayedara aittir. Bu sistem genellikle ticaret finansmanında kullanılır (SERPAM, 2013, s. 4). Mudarib(emek sahibi), sermayedarın proje için verdiği sermayeden daha fazla sermaye kullanamaz. Mudaraba her iki taraftan birinin geçerli bir neden göstermesiyle sonlanabilir.

Mudaraba (Kâr Paylaşımı) yöntemi bankacılıkta uygulanmaktadır. Uygulama bankanın sermayedar(rabb al-mal) ve mudisinin de emek sahibi (mudarib) olduğu durumlarda gerçekleşir. Banka, proje tamamlandığında komisyon ücretini aldıktan sonra geri kalan tüm kârı mudisine vermektedir (Altaş, İslami Finans Sistemi, 2008, s. 18-19).

6.8.1.2 Muşaraka (kâr-zarar paylaşımı)

Muşaraka (ortak girişim), proje adına çıkartılan hisse senedi ihraç edilerek projenin finansmanı sağlanmış olur. Muşaraka'da, hem girişimci hem de yatırımcı projeye sermaye koyar. Her iki taraf da kâra ve zarar ortak oldukları için riske de ortaktır.

Ortaklar arasında kâr paylaşımı daha önceden belirlenen oranlarda yapılır ancak herhangi bir tarafa sabit bir getiri belirlenemez. Muşarakadan elde edilen kârın paylaşımı anlaşma şartlarına bağlı olsa da, oluşabilecek zararın paylaşımı ortakların sermaye oranıyla doğru orantılı olarak paylaşılır.

Bu sistemde girişimcinin elindeki sermayenin projenin tamamlanması için yeterli olmadığı durumlarda, projenin ihtiyacı olan para bir bankadan sağlanabilir. Bankanın sağladığı finansman kendisinin veya mudisinin olabilir. Banka projeden elde edilen kârı belirli bir komisyon keserek dağıtır.

Muşarakanın hisse senedi ihracıyla yapılmış olması durumu, girişimcinin sermayesinin yanı sıra, projenin finansmanını sağlamak için hisse senedi ihraç eder. Projenin sonunda ortaklara temettü dağıtımı yapılır

Son zamanlarda Muşakara sisteminin içinde “azalan muşaraka” uygulama sıkça kılınılmaya başlamıştır. Azalan muşarakada taraflardan biri (genellikle sermayedar) zaman içerisinde proje dâhilindeki getirisini ve/veya sözleşmedeki payını da satarak ödeme almaktadır. Sözleşme, sermayedarın payı bitene kadar devam etmektedir (Altaş, İslami Finans Sistemi, 2008, s. 20).

6.8.1.3 Quard hasan (faizsiz borç)

Bugünkü anlamıyla oluşturulan İslami finans sisteminden önce yaygın olarak kullanılan Quard Hasan(Faizsiz Borç) uygulaması, finansal ihtiyacı bulunan birine herhangi bir getiri talebi olmaksızın yani faizsiz borç verilmesidir. Taraflar arasında imzalanan borçlanma sözleşmesinde geri ödeme tutarı verilen borç miktarı kadar olacağı belirtilmelidir. Ancak, borç alan isterse aldığı borçtan fazla ödeme yapabilir tek şartla bu ödemenin sözleşmede yer almaması gerekmektedir. Quart Hasan finans uygulamasında, kârdan ziyade ihtiyacı olan birine yardım etmek, hayırseverlik esastır.

İslami finans sisteminde bankanın Quard hasan uygulamasında borçlu alacaklı biraz farklılık arz etmektedir. Bankanın quard hasan sözleşmesine dayanarak bireysel veya kurumsal müşterisine ancak belirli bir teminat aldıktan sonra kredi vermekte ve verdiği kredi miktarından bağımsız olarak (ek ödemenin kredinin faizi niteliği taşımasından kaçınmak için) bir miktar ücret alır (Altaş, İslami Finans Sistemi, 2008, s. 20).

6.8.1.4 Murâbaha (maliyet ve kâr paylı satış)

İslamî finans sistemi yöntemleri arasında en sık kullanılan fiyatı “maliyet+kâr marjı” formülüyle belirlenen bir çeşit spot satış sözleşmesidir. Bankalar bu yöntemle müşterisinin talep ettiği malı kendisi satın alır ve belirlenen oranlarda vade farkı veya kar marjını ekleyerek müşterisine satar. Müşteri malın parasını bankaya peşin veya taksitli olarak geri ödeyebilir. Müşterinin malın parasını taksitli ödemesi durumunda, taksitler tamamlanana kadar malın mülkiyeti bankaya aittir. Ödeme bittikten sonra malın sahipliği el değiştirir. Banka müşterisine malın peşin fiyatı hakkında ve bankaya ödeyeceği kâr payı hakkında bilgi verir. Türkiye’de katılım bankalarının en sık kullandığı bu finansman yöntemi, pratik ve getiri oranı yüksek bir yöntemdir (SERPAM, 2013, s. 5).

6.8.1.5 İcara (finansal kiralama)

İcara, bir malın kullanım hakkının bir süreliğine satılması durumudur. Bu yönüyle finansal kiralamaya sistemine benzemektedir. İcara ilk önceleri ticarete kullanılırken, daha sonraları İslami finansta da uygulanmaya başlanmıştır. İcara sözleşmesi bir tür kira kontratı olup, kiracıya (mustacir) makine, uçak, gemi veya tren gibi varlıkların belirlenmiş fiyatlarla intifa (kullanma) hakkı verilmesidir. Bu sözleşmelerde mal sahibi (mucir) kullanımdaki varlıkların mülkiyetini elinde tutar ve varlığın bütün bakım, sorumluluk ve riskini üstlenir.

Müşterinin İslami banka aracılığıyla icara uygulamasında, banka müşterisi için varlığı satın alır, varlığın üzerine kârını koyarak müşterisine kiralar (Altaş, İslami Finans Sistemi, 2008, s. 21).

6.8.1.6 Salam (ön ödemeli satış)

Salam, teslimatı daha sonra yapılacak ön ödemeli satış sözleşmesidir. Bu yöntem genellikle tarımsal ürünlerin finansmanında kullanılır. Bu İslami finansman yöntemi diğer İslami finansman yöntemlerine göre daha kısa vadeli finansman sağlar. Kontrat imzalandığında ön ödeme yapılır. Salam sözleşmesinde malın teslim tarihi belirtilir. Ancak, kalitesi veya miktarı belirlenemeyen mallarda bu yöntem uygulanamaz. Ayrıca, banka malı salam sözleşmesi ile alıp, başka bir yöntemle satabilir (Altaş, İslami Finans Sistemi, 2008, s. 21).

6.8.1.7 İstisna (alış emri)

İstisna, iki taraf arasında yapılan bir imalat sözleşmesi olup bu sözleşmeyle satıcı, alıcının istediği özelliklere sahip, fiyatı belirlenmiş bir ürünü istenen süre içerisinde üretmeyi taahhüt etmekte ve alıcıda ürünü alacağını garantisini vermektedir. Alıcı ürünün bedelini üretim sürecinin sonunda tek seferde ödeyebileceği gibi üretim esnasında taksitler halinde ödeme esnekliğine sahiptir. Taraflar arasında İstisna sözleşmesi imzalanıp ve üretici çalışmaya başladıktan sonra alıcı sözleşmeyi tek taraflı feshetme hakkını sahip değildir. Alıcının fesih hakkı sadece üreticinin hatalı ürün imal etmesiyle ortaya çıkabilmektedir (Yakar & diğ., 2013, s. 83).

İstisna, genellikle inşaat sektöründe gerçekleştirilecek projelerde kullanılmaktadır. İslami bankalar özellikle büyük altyapı projelerini finanse etmek için bu yönetime başvurumaktadırlar. İstisnada malın finansmanını sağlayan tarafın söz konusu mala sahip olması gerekir. Alımı yapılan mal ve ürünler gerçekleştirilen projede kullanılır. İstisna sözleşmelerinde ön ödeme şartı yoktur, ödeme ertelenebilir. Aynı şekilde malın teslim tarihinde kesinlik olmayabilir (Altaş, İslami Finans Sistemi, 2008, s. 22).

6.8.1.8 Sukuk (varlığa dayalı islami menkul kıymetler)

Sukuk, Arapça kökenli bir kelime olup İslami tahvillere verilen isimdir. Sukuk, faizsiz finansman sistemi olması özelliği ile İslami kurallara uygun bir menkul kıymettir. İslami tahviller, yapılandırılmış finansal araçlar olup bir ticari işleme dayanmaktadır. Bu ticari işlemler sukukun türüne göre, vadeli varlık alım ve satımı, bir varlığın kiralanması, ortak girişim kurulması şeklinde olabilir.

Bir İslami tahvil, yerel piyasalarda işlem görebileceği gibi uluslar arası piyasalara ihraç edilebilmektedir. İslami tahviller, genellikle orta vadeli. İslami tahviller, risk ve getiri özellikleri geleneksel tahvillerle benzerlik göstermekle birlikte en önemli ayırt edici özelliklerinden biri, bir İslami danışma kurulu tarafından İslami prensiplere uygunluğunun onaylanması zorunluluğudur (Yakar & diğ., 2013, s. 74).

Sukuk yönteminde, menkul kıymetleştirilmiş finansal araçların belirli bir havuzda toplanarak ikincil piyasada işlem görmesidir. Burada ikincil piyasa, bankalar arası olabileceği gibi para veya sermaye piyasası da olabilmektedir. Burada İslami bankalar, menkul kıymetleştirmeyi gerçekleştiren özel amaçlı kurumlar rolündedir.

Örneğin, Bahreyn hükümeti 2000 yılında salam sözleşmesi şeklinde sukuk ihracı çıkarmıştır. Sözleşmede dayanak varlığı olarak alüminyum belirlenmiştir. Satıcı malın tutarının peşin ödenmesi karşılığında, ileride belirlenmiş bir tarihte alüminyum satılacağını taahhüt etmiştir. Bahreyn İslam Bankası sözleşmeye katılmak isteyen diğer bankaları temsil için görevlendirilmiştir. Bahreyn Hükümeti malın dağıtım kanalları ile pazarlaması için acente olarak görevlendirilmiştir (Altaş, İslami Finans Sistemi, 2008, s. 18-23).

7 ULAŖTIRMA YATIRIMLARININ FİNANSMANINDA HUKUKİ SÜREC VE SONUÇLARI

Bir yatırım planının hayata geçirilmesi kararı alındıktan sonra projenin nasıl finanse edileceğinin kararının verilmesi gerekiyor. Projenin finansmanı özkaynak, borçlanma, KÖSİ modelleri, özelleştirme, hibe kaynaklarıyla finanse edilebilir. Proje sahibi kurum adına karar vericilerin projenin finansmanı konusunda sadece bir yöntemi kullanabilecekleri gibi iki veya daha fazla finansman yöntemini de kullanabilirler. Örneğın projenin maliyetinin yüzde 25'i özkaynak, yüzde 5'i hibe, yüzde 70'ı kredi şeklinde olabilir. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin başlattığı Kadıköy-Kartal projesinin tamamı (KDV hariç) krediden karşılanmış, proje yüzde 20 iş artırımına gitmiş proje Kaynarca'ya kadar uzatılmıştır. Uzatma kısmının bir kısmı krediden diğerk kısmı özkaynaktan karşılanmıştır. Burada şunu belirlemek gerekiyor ki, yurtdışı finans kurumları projelerin finansmanını karşılarken oluşabilecek KDV'yi karşılamazlar. Genelde KDV özkaynaktan karşılanır.

Projelerin finansmanın kullanılan finansman yöntemlerinin her birinin ayrı ayrı mevzuatı olduğundan aşağıda farklı başlıklar altında mevzuatların hukuki boyutu incelenmiştir.

7.1 BÜTÇE MEVZUATINDAKİ GELİŖMELER

Kamu bütçesinin oluşturulması süreci incelendiğinde ilk olarak İngiltere'de geliştiğı görülmektedir. 18. yüzyılda İngiltere'de Maliye Bakanı, kamu gelir ve giderleri ile ilgili belgeleri deri bir çanta "*Leather bag*" içinde Parlamenteoya getirmekte ve bütçe görüşmeleri bu çantanın açılması "*opening the Budget*" ile başlamaktaydı. Bugün de İngiltere'de Maliye Bakanı parlamenteoya sunulan bütçe için yaptığı takdim konuşmasına "*Opening the Budget*" denilmektedir. Fransa daha önceleri bütçe için "*Etta, prospectus, ivere, aperçu*" gibi çeşitli kelimeleri kullanıyordu. Fransa'da 19'uncu yüzyıl başlarında "*budget*" kelimesini resmi yazışmalarda ve kanun metinlerinde kullanmaya başlamışlardır (Bağlı, 2012, s. 42).

Tanzimat dönemine kadar bütçeler, önceleri şariat hükümlerine göre ve sonraları padişah kararnamelerine dayanarak yapılmıştır. 19. Yüzyılda bütçeleme anlayışının

benimsenmesiyle birlikte muvazene defteri nizamnamesi ve bütçe nizamnamesi gibi kanunlar çıkarılmıştır.

1876 Anayasasıyla klasik bütçe anlayışı benimsenmiş, bütçeler idari sınıflandırma esasına göre yapılmış ve bütçe hakkı ilk defa kabul edilmiştir. Bu anayasayla devletin bütçesi tanımlanmış, gelir ve giderlerin bölümler itibariyle onanması ve bütçelemeye mali yıl kavramına göre yapılması ile Sayıştay denetimi ve Kesin Hesap Kanunu esasları kabul edilmiştir.

Türkiye Cumhuriyetinin ilk bütçesi 1924 yılında yapılmış meclisten geçerek bütçeleşmiştir.

Türkiye 1927 yılında 1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanununun kabul edilmesiyle çağdaş bütçe hakkı dönemine geçilmiştir. Bu kanunla bu günkü mali sistemimizin temelini teşkil etmiş, yakın zamana kadar geçerliliğini korumuştur.

1950 yılına kadar bütçe harcamaları yalnız organik temele dayalı basit bir sıralamaya tabi tutulurdu. 1950 yılından sonra bütçe harcamaları, cari harcamalar ve yatırım harcamaları olarak ikili bir tasnif uygulanmaya başlanmıştır. Böylece bütçede ilk kez ekonomik sınıflandırma yapılmıştır.

1961 Anayasasıyla, Anayasa Mahkemesi tarafından yasaların Anayasa'ya uygunluklarının yargısal denetime tabi tutulmasıyla gider ve bütçe kanunlarına da yargı denetimi yolu açılmıştır.

1964 yılında bütçe harcamalarının tasnifi sınıflandırması, cari,yatırım ve transfer harcamaları şeklinde üçlü bir sınıflandırmaya tabi tutulmuştur.

1973 yılında “Program Bütçe Sistemi”ne geçilmiştir. Bu sistem ile sınıflandırma; program, alt program, ödenek türü, faaliyet-proje ve harcama kalemi şeklinde yapılmıştır.

1980 sonrasında liberalleşme akımının etkisi bütçe sisteminde de kendisini göstermiştir.

1995 yılında uluslararası ekonomik ve mali ilişkilerin artması, kamu gelirlerinin kamu giderlerini karşılayamaması gibi nedenlerden dolayı “Kamu Mali Yönetimi Projesi” kapsamında çalışmalara başlanmıştır. Bu kapsamda 10.12.2003 tarihinde 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından kabul edilmiştir.

Bu kanun doğrultusunda 2004 yılında analitik bütçe sınıflandırması ilk defa konsolide bütçe kapsamındaki idarelerin bütçelerinde uygulanmaya başlanmıştır. Tüm kamu kurumlarının geçişi öngörülen bütçe sınıflandırma sistemine 2006 yılında da Mahalli idareler, sosyal güvenlik kurumları, düzenleyici ve denetleyici kurumlar ile özel bütçeli idareler bütçelerini hazırlamaya başlamışlardır. 5018 sayılı kanun ile kamu kaynaklarının daha etkin ve ekonomik kullanımı, plan-program ve bütçe ilişkisinin kurulması, mali saydamlık ve hesap verebilirliğin sağlanması gibi ilkeler ile dönemsellik ilkesinin var olduğu çok yıllık bütçeleme anlayışı benimsenmiştir (BUMKO Genel Müdürlüğü, 2013).

7.2 İÇ BORÇ DIŞ BORÇ KREDİLERİNİN MEVZUATINDAKİ GELİŞMELER

7.2.1 İç Borç Proje Mevzuatı

Türkiye’de iç borçlanma, ilk olarak 1933 yılında finansman aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu kaynak türü 1980’lerin sonuna kadar nadiren kullanılmıştır. Bu yüzden iç borç mevzuatının geliştirilmesi kısa bir geçmişe sahiptir.

Türkiye’de kamu borç yönetimine ilişkin işlemler, değişik kanunlarda bulunan hükümlerle yürütülmeye çalışılmıştır. Hazine Müsteşarlığı borç yönetimi ve borçlanma işlemlerinden sorumlu kurumdur. Ancak borçlanma yetkisi, Büyükşehir Belediyesi, Belediyeler gibi farklı otoritelere bırakılmıştır. Bu durum borçlanmaya ilişkin bir karmaşa oluşturmuş, borçlanmanın tek elden yürütülmesini imkânsız kılmıştır.

4749 Sayılı Kanununun ardından hazırlanan “Borç ve Risk Yönetiminin Koordinasyonu ve Yürütülmesine İlişkin Esas ve Usulleri Hakkında Yönetmelik” yürürlüğe girmiş, böylece borç yönetiminin temel ilkeleri somutlaştırılmıştır (Bal & Özdemir, 2011, s. 46-48).

7.2.2 Dış Proje Kredileri Mevzuatı

Dış proje kredileri, bir projenin finansmanının kısmen veya tamamen dış finansman kaynağı ile karşılanması için yabancı ülkeler, uluslararası kuruluşlar, yabancı bankalar ve yabancı ülkelerde yerleşik diğer mali kurumlardan sağlanan kredilerdir (Demir, 2004, s. 76).

Dış proje kredileri ilişkin düzenlemeler 1998 yılına kadar her yıl çıkarılan bütçe kanunları ile yapılmaya çalışılmıştır.

Devlete ait borç kayıtlarını, Hazine Müsteşarlığı içinde Devlet Borçları Saymanlığı aynı zamanda Kamu Finansmanı Genel Müdürlüğü de dış finansman bilgi sistemi vasıtasıyla takip etmektedir. Proje için yurtdışı Kredisi kullanan kurumların bilgi vermemesi veya geç vermesi sebebiyle toplam kullanılan dış kredili borç hesabı çıkartılamamıştır.

1998 yılında bu sorunlara çözüm getirebilmek için Hazine Müsteşarlığı'nın koordinasyonu ve Sayıştay'ın gözetiminde Maliye Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı ve Merkez Bankasının katıldığı “Dış Borç Kullanımlarını İzleme Komitesi” kurulmuştur.

28 Nisan 1999 tarihinde “Dış Proje Kredilerinde Dış Borç Kaydı, Bütçeleştirme ve Muhasebeleştirme İşlemlerinde uygulanacak Esas ve Usuller hakkında Tebliğ” yürürlüğe girmiştir.

28.03.2002 tarihinde 4749 sayılı “Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun” yürürlüğe girmiştir. 4749 sayılı Kanun ile dış krediyle finanse edilen projelerin bütçeleştirilmesi ve muhasebeleştirilmesinde bir dizi değişiklikler yapılmıştır.

4749 sayılı Kanununun 3 üncü maddesiyle projenin tanımı yapılmıştır. Bu kanunla daha geniş bir tanımlama yapılmış, yatırım harcamalarının tümünün bütçeleştirilmesi amaçlanmıştır.

4749 sayılı Kanununun 14 üncü maddesine istinaden 1.1.2003 tarihinden itibaren yürürlüğe giren “Bütçeleştirilmesi ve Muhasebeleştirilmesine İlişkin Esas ve Usuller Hakkında Yönetmelik” ile daha önce belirlenmiş kapsam genişletilmiştir (Demir, 2004, s. 77-92).

09.02.2009 tarih ve 27136 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Kamu Kurum Ve Kuruluşlarının Hazine Garantisi Olmaksızın Hibe Hariç Dış İmkân Sağlamasına İzin Verilmesine Ve Sağlanan Dış İmkânın İzlenmesine İlişkin Yönetmelik”in dış imkânın izlenmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir (27136 Sayılı Yönetmelik, 09.02.2009).

17.12.2009 tarih ve 27435 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “4749 Sayılı Kanun Kapsamında Dış Finansman Sağlanmasına İlişkin Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik”in amacı; 28/3/2002 tarihli ve 4749 sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun çerçevesinde dış finansman sağlanmasına, sağlanan dış finansmanın dış borcun tahsisi, dış borcun ikrazı yöntemleriyle veya Hazine geri ödeme garantisi altında kuruluşlara kullandırılmasına ve Dış Borç Ödeme Hesabının oluşturulmasına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir (27435 Sayılı Yönetmelik, 17.12.2009).

Yerel yönetimlerde de dış borçlanma 4749 sayılı Kanununun gerektirdiği hükümler ve sınırlamalar çerçevesinde yapılmıştır. 5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 68. Maddenin a bendi ile 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu’nun 51. Maddesinin a bendinde, belediye ve il özel idarelerinin dış borç alabilmelerinin 4749 sayılı kanun çerçevesinde sadece yatırım programında yer alan projelerin finansmanında kullanılabileceği belirtilmiştir. 5393 sayılı kanunu 68/d bendinde “Belediye ve bağlı kuruluşları ile bunların sermayesinin yüzde ellisinden fazlasına sahip oldukları şirketlerin, faiz dâhil iç ve dış borç stok tutarı, en son kesinleşmiş bütçe gelirleri toplamının 213 sayılı Vergi Usul Kanununa göre belirlenecek yeniden değerlendirme oranıyla artırılan miktarını aşamaz. Bu miktar büyükşehir belediyeleri için bir buçuk kat olarak uygulanır.” denilmektedir. Bu madde ile belediyelerin borç limitinde sınırlama getirilmiştir.

7.3 KAMU ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ MEVZUATINDAKİ GELİŞMELER

KÖSİ projelerinin hayata geçirilmesi sürecinde ihtiyaç duyulan kaynağın büyüklüğü, projenin tasarlanması, projenin inşası ve işletilmesi konularında karşılaşılan zorlukların yanı sıra, bu tür projelerin geniş bir yelpazeye ve karmaşık bir yapıya sahip olmaları dolayısıyla kamu yönetiminin karar ve uygulama aşamalarında önemli bir çalışma altyapısının kurulmasında bir mecburiyet bulunmaktadır. Bu amaçla KÖSİ modeli projelerin uygulandığı ülkeler mevzuatlarını KÖSİ modelini kapsayacak şekilde güncellemiş, hatta KÖSİ’lere özgü kanun çıkartmışlardır. Modelin uygulandığı birçok ülkede sadece KÖSİ projelerine yönelik faaliyet gösteren özel birimler kurmuşlardır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012, s. 8).

KÖSİ Modeli’nin Türkiye’de uygulanabilirliği hukuki altyapının oluşturulmasına bağlıdır. Türkiye hukukunda kamu hizmetlerinin özel sektör tarafından veya özel sektör

işbirliği ile yapılması ve yürütülmesine ilişkin altyapı yetersiz, karışık ve dağınıktır. Özelleştirme ve KÖSİ Modeli gibi usullere İdeolojik yaklaşımlar bu karmaşıklığın en büyük sebeplerinden biridir. Yasama ile yürütme organının çıkardığı hukuki metinlerin yargı organları tarafından iptal edilmesi durumu daha karmaşık hale getirmektedir (Acartürk & Keskin, 2012, s. 37).

Siyasi tercih ve uygulamalar ne olursa olsun, KÖSİ Modeli finansman sistemine hukuki çerçeveden baktığımızda çok önemli bir sorun ile karşı karşıya olduğumuzu unutmamız gerekmektedir. Hukuksal altyapının eksikliği hukukun her alanında kötü sonuçlar doğursa da büyük yatırım kararlarının alındığı KÖSİ modellerinde belki de en kitlesel ve bazen telafisi mümkün olmayacak düzeyde sonuçlar doğuracaktır. Mevcut ekonomik sisteme intibak ettirilmeye çalışılan başka sistemlerden kopyalanmak suretiyle “indirme” modeller, ekonomistlerin yüzeysel iktisadi açıklamaları ile gündeme getirilen ve politikacılar tarafından derinliği olmayan günü kurtarmak amaçlı uygulamalar başarısızlığı, uzun yıllara sirayet edecek ekonomik çöküntüleri de beraberinde getirmektedir. Bu durumda politikacılara düşen görev konusunda uzman hukukçulara, gereksinimlerin karşılayacak klasik sistemlerin tecrübelerinden yararlanarak mevcut alt yapının öğeleri ile uyumlu ve sisteme entegre olmuş bütüncül bir KÖSİ Modeli finansman kanununun yasallaştırılmasıdır. Geçmiş tecrübeler ve ülke şartları dikkate alınarak tüm toplum kesimlerince de idrak edilebilecek ve hukuk sisteminde belli bir yere yerleştirebilecek şekilde KÖSİ model kanunu oluşturul ise uzun vadede bu durum kalkınma olarak geri dönecektir (Yılmaz, Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, 2004, s. 1).

Türkiye’de yerli ve yabancı yatırımcıların korunmasına ilişkin çok taraflı ve karşılıklı yatırım anlaşmaları bulunmaktadır. Bunların ilki 1962 tarihinde Almanya ile imzalanan çift taraflı yatırım anlaşmasıdır. Türkiye 1965 yılında yabancı yatırımcıların uyuşmazlıklarının çözülmesi için Uluslararası Merkez (ICSID) Konvansiyonuna da katılmıştır. Sürekli büyüyen ve gelişen Türkiye birçok çok taraflı ve iki taraflı yatırım anlaşmasına imza atmış taraf olmuştur. Türkiye taraf olduğu bu anlaşmaların hemen hemen tamamında yatırım projeleri için tahkim anlaşmalarının uygulamasını kabul etmiş bulunmaktadır (Aşık & Yılmaz, 2007, s. 5).

Ülkemizde altyapı yatırımları, 1980’li yılların ortalarına kadar hemen tamamı kamu sektörü (mahalli idareler ve merkezi hükümet) tarafından gerçekleştirilmiştir. Finansman kaynağı ise, çok büyük ölçüde bütçe olmuştur.

10 Haziran 1326 (1910) tarihinde imtiyaz oluşturan hizmetleri özel sektöre devrini içeren “576 Sayılı Menafii Umumiye ye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun” çıkarılmıştır. 1910 yılında çıkarılmış olan kanun ilaveler ve değişikliklerle birlikte halen yürürlüktedir.

Osmanlı İmparatorluğunda yaygın olarak kullanılan, özellikle demiryollarının yapımında kullanılan bu imtiyaz yöntemine, Cumhuriyet döneminin ilk yıllarından itibaren başlayan millileştirme politikası dolayısıyla bir kaç örnek dışında başvurulmamış ve kamu hizmetleri genellikle bütçeden karşılanmak suretiyle devlet eliyle gerçekleştirilmiştir.

29.02.1984 tarihinde “2983 sayılı Tasarrufların Teşviki ve Kamu Yatırımlarının Hızlandırılması Hakkındaki Kanun” ile kamu iktisadi teşebbüsleri ile bunlara ait tesislere, hisse senedi ihracı yoluyla gerçek ve tüzel kişilerin ortak edilebilmesine veya bu tesislerin işletme hakkının belli sürelerle devrine olanak tanımıştır (Sarısu, Dünyada ve Türkiye’de Özelleştirme, 2003, s. 13).

2983 Sayı ve 1984 tarihli kanun ile Özelleştirme İdaresinin temeli atılmıştır. 02.03.1984 tarih ve 2985 Sayılı Toplu Konut Fonu ve TOKİ kuruluş kanunu çıkarılmıştır.

04.12.1984 tarih 3096 Sayılı “Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Teşebbüslerin Elektrik Üretme, İletme, Dağıtma ve Ticaretini Yapmaya Yetkilendirilmesine Dair Kanun” (Yılmaz, Fazlıoğlu hukuk Bürosu Makaleler- Türkiye’de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri, 2005, s. 1).

1988 yılında “3465 Sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkındaki Kanun“ ile Karayolları Genel Müdürlüğünün uhdesinde bulunan otoyol yapım, bakım ve işletilmesi hizmetlerinin özel sektörce yapılabilmesine imkân verilmiştir.

1994 Yılında “3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap - İşlet –Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanun“ ile özel sektörün deneyim ve dinamikliği

ile yüksek teknolojiye ihtiyaç duyulan ve inşaat maliyeti yüksek projelerin finansmanında kullanılan özel bir model oluşturulmuştur. Kamu Özel Sektör İşbirliği çerçevesinde mevzuatın düzenlenmesiyle Yap İşlet Devret (YİD) modeli öncelikle elektrik üretimi ve otoyol yapımında yol gösterici olduğu bilinmektedir (Acartürk & Keskin, 2012, s. 31). Bu kanun ile kamu – özel sektör işbirliği sözleşmelerine 49 yıllık süre ile sınırlama getirilmiştir.

24.11.1994 tarih ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun (Yılmaz, Fazliogluhukuk Bürosu Makaleler- Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri, 2005, s. 1).

1997 Yılında “4283 Sayılı Yap – İşlet Modeli ile Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesi ile Enerji Satışının Düzenlenmesi hakkında Kanun” ile Yap – İşlet Devret modeli kamu – özel sektör İşbirliği uygulamaları arasına alınmıştır (İrmak, 2010, s. 49).

1999 yılında. 4446 Sayılı Kanun ile Anayasa'da aşağıdaki değişikliklere gidilerek;

Anayasa 47/4 maddesindeki değişiklik;

“Devlet, kamu iktisadi teşebbüsleri ve diğer kamu tüzelkişileri tarafından yürütülen yatırım ve hizmetlerden hangilerinin özel hukuk sözleşmeleri ile gerçek ve tüzelkişilere yaptırılabilir veya devredilebilir kanunla belirlenir.” hükmü uyarınca hangi kamu hizmetlerinin özel sektör kuruluşları aracılığı ile yürütülebileceğinin kanunla belirleniyor olması yasama ve yürütme organının elini güçlendirmiştir. Bu anayasal değişiklikle birlikte 1999 yılından bu yana Türk hukuk sisteminde KÖSİ'lere uygulanacak hukuk kuralları ve uyumsuzluk hali çözüm yöntemlerine ilişkin belirgin değişiklikler getirecek düzenlemeler yapılmıştır. KÖSİ finansman yöntemleri içerisinde en çok rastlanan yöntem YİD modelidir. Bu model özel hukuk kuralları çerçevesinde değerlendirilmeye başlanmıştır. Devamında yasama organı, kamu hukuku kapsamında olan ve İdari Mahkemelerin yetkisi dâhilinde bulunan (İmtiyaz Sözleşmeleri hariç), KÖSİ'lerin özel hukuk konusu kapsamında ele alınmasına ilişkin düzenlemeler yapılmıştır (Yılmaz, Fazliogluhukuk Bürosu Makaleler- Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri, 2005, s. 6). Daha önceleri özel sektöre devri veya özel sektör işbirliği mümkün olmayan kamu alanı özel sektöre açılmış olmuştur. Ayrıca bu kanun kapsamında adalet, güvenlik, sağlık ve eğitim hizmetlerinin sadece altyapı yatırımları

bu kanun kapsamında KÖSİ Modelleri'nden yararlanılabilecektir (Acartürk & Keskin, 2012, s. 37).

Kamu hizmetlerinin imtiyaz hukuku alanından çıkartılması amacıyla 1999 yılında Anayasanın 47/4. maddesinde değişikliğe gidilerek, Anayasa Mahkemesi'nin yasayla değiştirilemeyeceğini öngördüğü hukuki niteliğin, Anayasa Mahkemesi'nin denetim alanı dışında bulunan Anayasa metni değiştirilerek sağlanması yoluna gidilmiştir. Bu düzenlemeyle kamu hizmetlerinin imtiyaz sözleşmesiyle özel kişilere devredilmesi esas korunarak özel hukuk sözleşmesi yapılabilmesinin ön koşulu ile yasal düzenlemeler yapabilmeyi önü açılmış olmaktadır (Acartürk & Keskin, 2012, s. 37).

Anayasanın 125/1 maddesinde yapılan değişiklik;

“Kamu hizmetleriyle ilgili imtiyaz şartlaşma ve sözleşmelerinde bunlardan doğan uyuşmazlıkların milli ve milletlerarası tahkim yoluyla çözülmesi öngörülebilir. Milletlerarası tahkime ancak yabancılik unsuru taşıyan uyuşmazlıklar için gidilebilir.”

Kamu tarafından yerine getirilmesi gereken hizmetleri ve yatırımları kapsayacak sözleşmelerin özel hukuka tabi olacağı kabul edilmiştir.

Kamu hizmetine ilişkin yabancılik unsuru taşıyan sözleşme ve lisanslardan kaynaklanan uyuşmazlıkların ulusal veya uluslararası tahkime götürülebilmesi kabul edilmiştir.

Danıştay'ın inceleme kurulu niteliği, görüş veren kurul niteliğine dönüştürülmesi sonucunda, 3996 sayılı kanuna tabi sözleşmeler özel hukuk kapsamına alınmıştır.

21.01.2000 tarih ve 4501 sayılı kanun ile uluslararası tahkimin imtiyaz sözleşmelerine uygulanmasına ilişkin düzenlemeler yapılmış yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla sözleşmenin taraflarından biri yabancı ise, taraflar arası uyuşmazlıkların çözümü uluslararası tahkim tarafından belirlenebilmesine karar verebilirler (Yılmaz, Fazlıoğlu hukuk Bürosu Makaleler- Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri, 2005, s. 4).

2004 Yılında “Danıştay Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” Yap-İşlet-Devret ve Yap-İşlet konularında ihtisas dairesi oluşturularak yargısal alanda etkinlik artırılmıştır.

2005 yılında çıkarılan “5302 Sayılı İl Özel İdaresi Kanunu, 5355 Sayılı Mahalli İdare Birlikleri Kanunu ve 5393 Sayılı Belediye Kanunu” ile yerel yönetimlerce yapılacak yatırımlara; YİD ve Yİ modelleri ile çalışılmasına imkân sağlanmıştır.

2005 tarih ve 5396 sayılı kanunla 3359 sayılı Sağlık Hizmetleri Temel Kanunu’na eklenen ek 7. maddede; “Yapılmasının gerekli olduğuna Yüksek Planlama Kurulu tarafından karar verilen sağlık tesisleri, Sağlık Bakanlığınca verilecek ön proje ve belirlenecek temel standartlar çerçevesinde, kendisine veya Hazineye ait taşınmazlar üzerinde ihale ile belirlenecek gerçek veya özel hukuk tüzel kişilerine **kırk dokuz yılı geçmemek şartıyla** belirli süre ve bedel üzerinden kiralama karşılığı yaptırılabilir.” Bu kanunla Yüksek Planlama Kurulu (YPK) tarafından yapılması gerekliliğine karar verilen sağlık hizmetlerinde KÖSİ Modeli uygulamalarına gerekli izin çıkmıştır (Acartürk & Keskin, 2012, s. 38).

Ek 7.maddeyle, KÖSİ Modellerinin Sağlık Bakanlığının projelerinde kullanılmasında gerçek veya özel hukuk tüzel kişileri arasında yapılacak her türlü iş ve işlemler ile düzenlenecek kâğıtlardan alınacak Damga Vergisi ile alınan harçlardan müstesna tutulacağı belirtilerek vergisel kolaylıklar getirilmiştir.

Ayrıca ek 7.maddenin yedinci bendinde sağlık tesis ve projelerinin özel sektör eliyle yapılmasında 8.9.1983 tarihli ve 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu ile 4.1.2002 tarihli ve 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu’na tâbi olmayacağı belirtilmiştir.

2006 Yılında çıkarılan “5539 Sayılı Yİ Modeli ile elektrik enerjisi üretim tesislerinin kurulması ve işletilmesi ile enerji satışının düzenlenmesi hakkında Kanunda değişiklik yapılmasına ilişkin Kanun TEAŞ ile yapılacak anlaşmaların da özel hukuk sözleşmeleri olması hüküm altına alınmıştır.

2006 Yılıının ortalarında; YİD modeli olarak adlandırılabilen kamu – özel sektör işbirliği modeli ile ilgili uygulama yönetmeliği de yürürlüğe girmiştir (Irmak, 2010, s. 50).

7.4 ÖZELLEŞTİRME MEVZUATINDAKİ GELİŞMELER

Türkiye’de özelleştirmeye ilgili ilk yasal düzenleme, 29.2.1984 tarih ve 2983 sayılı kanundur. Bu kanun ile gelir ortaklığı senedi, hisse senedi ve işletme hakkı devrinden oluşan özelleştirme yöntemleri tanımlanmış, Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu,

Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi kurulmuş, Kamu Ortaklığı Fonu oluşturulmuştur. Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu'na özelleştirme ile ilgili karar alma yetkisi verilmiştir.

2985 sayılı Kanun ile Toplu Konut Fonu oluşturulmuş ve fonun, Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu ve Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi tarafından yürütülmesi görevi verilmiştir. 8/6/1984 tarih ve 233 sayılı KHK'nin 38'inci maddesinde özelleştirme ile ilgili karar alma yetkisi, yürütme görevi Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi'nde bırakılarak Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu'na verilmiştir (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

28.5.1986 tarih ve 3291 sayılı Kanun ile kamu kuruluşlarının özelleştirme kapsamına alınması ve uygulamaların yürütülmesine ilişkin esaslar belirlenmiştir. Bu kanun ile 233 sayılı KHK'nin 38'inci maddesinin uygulanmayacağı hükmü getirilerek, KHK'da adı geçen, tamamı devlete ait ve KİT statüsünde faaliyet gösteren kamu kuruluşların özelleştirme kapsamına alınmasına Bakanlar Kurulu, KİT'lerin müessese, bağlı ortaklık, işletme ve işletme birimleri ile iştiraklerindeki payların özelleştirme kapsamına alınmasına da Yüksek Planlama Kurulu yetkili kılınmıştır. Ayrıca bu kanunla, “Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu” özelleştirme uygulamaları konusundaki karar mercii olmuştur (Sarısü, Dünyada ve Türkiye'de Özelleştirme, 2003, s. 13).

Özelleştirme konusunda 28.12.1987 tarih ve 304 sayılı KHK ile Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu ile Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu kaldırılarak bu kurulların görev ve yetkiler Yüksek Planlama Kurulu'na devredilmiştir.

Nisan 1990'da yürürlüğe giren 414 sayılı KHK ile Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi, “**Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı**” ve “**Toplu Konut İdaresi Başkanlığı**” adı altında tüzel kişiliğe sahip iki ayrı idare şeklinde yeniden örgütlendirilmiştir. Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığına özelleştirme işlemlerine ilişkin görev ve yetkileri, Kamu Ortaklığı Fonu ile ilgili görev ve yetkiler ile Yüksek Planlama Kurulunun özelleştirmeye ilişkin görev ve yetkileri verilmiştir. Toplu Konut İdaresi Başkanlığına toplu konutla ilgili görev ve yetkileri devredilmiştir (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

6.3.1991 tarih ve 3701 sayılı Kanun ile Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı'nda bulunan özelleştirme ile ilgili karar alma yetkisi tekrardan Yüksek Planlama Kurulu'na

devredilmiştir. Daha sonra 20.12.1991 tarihli ve 473 sayılı KHK ile **Kamu Ortaklığı Yüksek Kurulu** oluşturulmuştur. Bu kurula özelleştirmeye ilişkin görev ve yetkiler ile Kamu Ortaklığı Fonu hakkında karar alma yetkisi verilmiştir (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

4046 sayılı Kanunu ile Özelleştirme Yüksek Kurulu, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve Özelleştirme Fonu kurulmuştur. Bu Kanun çerçevesinde özelleştirmenin kapsamı genişletilmiştir. Özelleştirilecek “kuruluş”lar ile özelleştirme uygulamalarına ilişkin usul ve esaslar ayrıntılı olarak belirlenmiştir (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

İktisadi devlet teşekküller ve bunlara ait kurum ve payların yanı sıra, diğer kamu kurum ve kuruluşlarının da özelleştirilebilmesine imkân tanıyan düzenlemeler yapılmış, ancak stratejik öneme sahip kuruluşlarda özelleştirme yapılması durumunda imtiyazlı hisse bulundurulması öngörülmüştür. Özelleştirme neticesinde elde edilecek gelirlerin, genel bütçe harcama ve yatırımlarında kullanılmaması hükme bağlanmıştır (Sarısu, Dünyada ve Türkiye’de Özelleştirme, 2003, s. 14).

27.04.1995 tarih ve 4105 sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanunun 37’nci maddesinde; Limanların, mülkiyetinin devri dışındaki yöntemlerle yapılacak özelleştirmelerinden sadece Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilerin yararlanabilecektir. Bu haktan yararlanabilecek şirketin Türk Ticaret Siciline tescil edilmiş olması, yabancı sermaye payının yüzde 49’u geçmemesi, idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması, şirket ana sözleşmesinde oy kullanan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşlarında bulunması gerekmektedir gibi düzenlemelere yer almaktadır (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

4046 sayılı kanunun uygulanmasında bugüne kadar 4105, 4108 ve 4971 sayılı Kanun ile bir takım değişiklikler yapılmış ve düzenlemeler oluşturulmuştur.

13.8.1999 tarih ve 4446 sayılı Kanun’un 1. maddesi ile Anayasanın 47. maddesinde değişiklik yapılarak “*Devletin, kamu iktisadi teşebbüslerinin ve diğer kamu tüzel kişilerinin mülkiyetinde bulunan işletme ve varlıklarının özelleştirilmesine ilişkin esas ve usuller Kanunla gösterilir.*” denilmiştir. Bu değişiklikte birlikte özelleştirme uygulaması Anayasaya girmiştir.

01.08.2003 tarih ve 4971 sayılı Kanun ile; Özelleştirme Yüksek Kurulunun oluşumuna yönelik düzenlemelerle birlikte ÖYK üyesi bakanlıkların belirlenmesi hakkında değişiklik yapılmıştır. Değişiklikle birlikte daha önceden ÖYK üyesi bakanlıklar kanunla belirlenirken, belirleme yetkisi Başbakan'a verilmiştir (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

4046 sayılı Kanunun 7 inci maddesinde değişiklik yapılarak daha önce katılım yasağı bulunan çalışanların halka arz yoluyla yapılan özelleştirme uygulamalarına yönetici konumunda olanlar hariç katılmaları sağlanmıştır.

4971 sayılı Kanunla, 4046 sayılı Kanun'daki özelleştirme uygulamalarının idari ve hukuki yönden hızlanması için bürokratik işlemleri sadeleştirici ve kolaylaştırıcı düzenlemeler yapılmıştır.

27.4.2004 tarih ve 5148 sayılı Kanun ile; 4046 sayılı Kanunun 37/b maddesinde yapılan değişiklikle, danışmanlık ihalelerine ilişkin esaslar; Kamu İhale Kurumunun uygun görüşü üzerine İdare tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirlenebileceği hükmü getirilmiştir.

16.6.2004 tarih ve 5189 sayılı Kanun ile; 4046 sayılı Kanunun 37 nci maddesinin (a) bendinde yer alan "Limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmesinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir." ibaresi ile aynı bendin son cümlesi yürürlükten kaldırılarak, limanların özelleştirilmesinden yabancı uyruklu gerçek ve tüzel kişilerin yararlanabilmesi sağlanmıştır (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

17.9.2004 tarih ve 5234 sayılı Kanunun 14.maddesinde; 4046 sayılı Kanuna 18. Geçici maddesine işçi statüsünde çalışan ve özelleştirme nedeniyle işsiz kalan kapsam içi personelin 657 sayılı Yasanın 4/C maddesi uyarınca yeniden işe yerleştirilmesine ücret ve özlük haklarının iadesi hükmü eklenerek işçi mağduriyeti giderilmiştir.

Özelleştirmeye ilgili son olarak, 03.07.2005 tarih ve 5398 sayılı Kanun yürürlüğe girmiştir. Bu Kanunla;

4046 sayılı Kanun'un adı "Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun" olarak değiştirilmiştir.

Özelleştirme uygulamalarında iştirak hisselerinin özelleştirilmesinde birçok kolaylık sağlanmıştır.

Özelleştirme uygulamaları programında bulunan kuruluşların birleşme, bölünme ve yeniden yapılandırılmaları konusunda karşılaşılan zorluklar giderilmiştir.

634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu, 3194 sayılı İmar Kanunu ve 3621 sayılı Kıyı Kanununda bazı değişiklikler yapılarak uygulamada karşılaşılan sorunların giderilmesine çalışılmıştır. Kıyı Kanununa kruvaziyer liman tanımı getirilmiş ve bu limanların kıyılarda yapılandırılmasına olanak sağlanmıştır (T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013).

7.5 HİBELER MEVZUATINDAKİ GELİŞMELER

Kamu kurum ve kuruluşların aldığı hibelerin işleyişi konusunda 4749 sayılı Kanunun 9 uncu maddesinde ki Avrupa Birliğinden sağlanan hibeler hariç tutularak, hibe alımına ilişkin her türlü işlemi yapmak ve hibeleri kullanırmak Hazineden sorumlu Devlet Bakanının yetkisine verilmiştir.

Kamu kurum ve kuruluşlarının Avrupa Birliğinden sağlanan proje hibelerinin 4749 sayılı kanunun hükümlerinin dışında tutulmasının en önemli sebebi, Avrupa Birliği kullandığı hibe ya da yardımları merkezi olmayan bir yapıda izlemek istemesidir. 18 Temmuz 2001 tarih ve 2001/41 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile merkezi olmayan yapılanma içerisinde, “Ulusal Mali Yardım Koordinatörü”, ”Mali İşbirliği Komitesi”, “Ulusal Fon ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi”, “Ortak İzleme Komitesi” ve “Merkezi Finans ve İhale Birimi” gibi birimler oluşturulmuştur (Demir, 2004, s. 94-97).

8 TÜRKİYEDE ULAŞTIRMA YATIRIMINDA FİNANSMAN MODELİNİN BELİRLENMESİ SÜRECİ

Herhangi bir ulaştırma yatırımında finansman modelinin belirlenebilmesi için öncelikle gerekli etüt ve projelerin yapılması zorunludur. Daha sonraki aşamada projenin nasıl finanse edileceği konusunun araştırılması gerekmektedir.

Kamu kurum ve kuruluşları özellikle yoğun kentleşmenin olduğu alanlarda ulaştırmayla rahatlama sağlamaya yönelik ve çevreye duyarlı projeler üretmeleri kaçınılmaz olmaktadır. Yatırım kararı alınan ulaştırma projesi için öncelikle fizibilite etüdü yapılır. Bu etütte öncelikle projenin analizinin yapılması gerekir. Proje analiziyle birlikte projenin toplam maliyetinin, kullanılan kaynakların ve üretilen değerlerin (mal, hizmet,) belirlenmesi ve karşılaştırılması yapılarak yatırımın maliyet ve faydaları ölçümlenir. Nakit akışları oluşturulur. Kurum tarafından projenin uygulanabilirliğine karar verildikten sonra projenin maliyetinin hangi finansman yöntemiyle veya yöntemleriyle karşılanacağı kararı alınır ve karar doğrultusunda hareket edilir.

Projelendirilen ve fizibilitesi yapılmış yatırım, altyapı yatırımını ilgilendiren bir konu ise T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne projenin uygunluğu konusunda görüş alınır ve Genel Müdürlüğün onay vermesi sonrasında kurum yatırım programına alınır.

Proje özkaynaktan karşılanacak ise bir sonraki senenin bütçesine eklenerek onaylatılır.

Projenin krediden karşılanması durumunda ise proje dokümanları, fizibilite raporu, kurum onay yazısı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü onay yazısıyla birlikte Devlet Planlama Teşkilatına ve aynı zamanda Hazine müsteşarlığına gönderilir. Onaylar alındıktan sonra ihaleye çıkılır.

Yatırım Kamu-özel sektör işbirliğini modeliyle yapılmak istendiğinde, proje dokümanları, fizibilite raporu, kurum onay yazısı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü onay yazısıyla birlikte Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığına başvurulur.

Devlet Planlama Teşkilatı kamu-özel sektör işbirliği modeli ile gerçekleştirilmesi düşünülen projenin teknik, finansal, ekonomik, çevresel, sosyal, kurumsal ve hukuki

yapılabilirliklerini analiz eden ve risk değerlendirmelerini de yazıldığı kapsamlı bir rapor hazırlar.

KÖSİ modeliyle yaptırılmak istenen yatırım veya projenin neden kamu kurum ve kuruluşu tarafından bizzat yapılmadığı gerekçelerini ortaya koyan Pazar analizi, fayda-maliyet analizi gibi karşılaştırmalı ve objektif analizlere yer verilir. Bu model kapsamında yapılması planlanan proje talebinin değerlendirilmesi, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Maliye Bakanlığı, proje tarafı olan diğer Bakanlıklar ve Hazine Müsteşarlığının katılımı ile oluşan komisyon tarafından yapılır. Komisyona Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığının temsilcisi başkanlık eder. Komisyon gelen proje talebinin 3 ay içerisinde değerlendirmek ve görüş bildirmesi gerekmektedir. Projenin teknik incelemesi tamamlanamaması veya zorunlu hallerde 1 aylık ek süre geciktirilebilir.

Komisyonun görüşünün olumlu olması halinde, Kamu kurum ve kuruluşu projenin kamu-özel sektör işbirliği modeli ile yaptırılmasına ilişkin Yüksek Planlama Kurulu'ndan yetki başvurusunda bulunulur. Yüksek Planlama Kurulu 1 aylık süre içerisinde kararını verir. Kuruldan onay alan kamu kurumu veya kuruluşu ihaleye çıkar.

İhaleyi kazanan şirket veya konsorsiyum ile kamu idaresi arasında paraflanan Taslak Uygulama Sözleşmesi DPT Müsteşarlığının, Maliye Bakanlığının ve Hazine Müsteşarlığının olumlu görüşlerini aldıktan sonra Yüksek Planlama Kurulunun onayı ve Danıştay'ın görüşü istenir. Danıştay'ın görüşü alındıktan sonra Yüksek Planlama Kurulu incelemesini yapar, onay vermesi halinde idare ve ihaleyi kazanan şirket veya konsorsiyum sözleşme imzalanarak yürürlüğe girer (Demirbağ, 2007, s. 248-250).

Bir ulaştırma yatırımının finansmanında hangi enstrümanın kullanılacağı belirlenmesi yönetimin en önemli işlerinden biridir. Yatırım ihtiyacı veya talebi olduğunda, kurum yönetimi bünyesinde proje hazırlanır ve maliyet ortaya çıkartılır. Bu süreçten sonra finansman konusu gündeme gelir. Yatırım veya projenin finansmanı belirlenirken projenin gelir getirip getirmeyeceği önem kazanır. Çünkü gelir getiren bir projenin finansmanının krediden veya KÖSİ modeliyle karşılanması mümkündür. Aksi takdirde bütçeden karşılamak gerekir.

9 FİNANSMAN MODELLERİNİN SEÇİM VE UYGULANMASINDA DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR

Bir yatırımın hayata geçirilmesinde en önemli adım yatırımın nasıl finanse edileceğidir. Çok iyi bir proje hazırlamış olabilirsiniz ama para yoksa projeyi hayata geçirmeniz mümkün değildir. Tüm dünyada Kamu idareleri vatandaşlara hizmet götürmekle yükümlü olması dolayısıyla ulaştırmaya sürekli yatırım yapmak zorundadır. Geçmişten bugüne kadar geçen süre içerisinde kamu idareleri yüksek maliyetli ulaştırma yatırımlarına kaynak arayışına girerken birçok teknik ve yöntem keşfetmişlerdir. Tezimizin de konusu olan bu yöntemlerin uygulanmasında geçmiş tecrübelerden yararlanılmaktadır. Yatırımın değerlendirilmesinde zaman, maliyet, verimlilik, talebin karşılanması, bütçe denkliği ve yükü gibi birçok yönden inceleme yapılarak finansman yöntemi belirlenir. Sayılan bu sebeplerden dolayı model seçiminde ve uygulanmasında dikkat edilmesi gereken konular önem arz eder.

Bir proje ve yatırımın planlaması, uygulanması ve finansman modeli belirlenmesi aşamalarında öncelikle dikkat edilmesi gereken hususlar:

9.1 GENEL NİTELİKTEKİ HUSUSLAR

9.1.1 Personel

Projede çalışacak personelin pozisyonunun gerektirdiği düzeyde belirli bir eğitim sahip olmaları gerekir. Personelin proje ile ilgili evrak, doküman ve sürecin işleyişini kavrayabilmesi için ihtiyaç duyulan bir durumdur.

Personele branşı ile ilgili konularda görev verilmesi gerekir. Kendi branşı dışında iş verilen bir personelin hazırladığı projeden çok şey beklemek pek doğru olmaz. Örneğin ulaştırma yatırımı konusunda proje hazırlayacak personelin en azından konuyla ilgili lisans programlarından birini bitirmiş olması projenin salahiyeti açısından önemlidir. Projenin teknik kısmını hazırlayan personele, finansman ayağında yaptırılması projenin geleceğini tehlikeye atar.

Ulaştırma yatırımlarında proje hayata geçirildiğinde veya uygulanmaya başlandığında geri dönüşü olmayacağından projede kullanılacak personelin belirli bir deneyime sahip olması gerekir. Çünkü teori ile pratik hiçbir zaman aynı paralelde girmez. Birçok proje

hayata geçiş aşamasında bir sürü zorlukla karşılaşılır. Bu zorlukları açmakta tecrübe gerektirir.

Kamu adına projeye taraf olan birim amirlerinin de birimin yaptığı işlerle ilgili lisans programlarından birinden mezun olması ve belli bir deneyime sahip olması gerekir. Örneğin projenin finansmanı konusunda ilgili uzman personel tarafından birim amirine sunulan alternatifler arasındaki avantaj veya dezavantajları görebilecek yetkinliğe sahip olması gerekir. Çevre Mühendisliği lisans programı mezunu bir kişinin finansman müdürü olması doğru bir karar olmaz.

Kamu kurumları son zamanlarda ihtiyaç duyulan ulaştırma yatırımlarının projelerini ihale usulüyle özel sektöre yaptırmaktadır. Yatırım projesi hazırlayan firma ile yükleniciye aynı kişi olması durumunda, yüklenicinin projeyi kendi menfaatleri doğrultusunda hazırlayacağı muhakkaktır. Projeyi yapan firmanın yükleniciden bağımsız ve konusunda uzman bir firma olması kamu yararına iyi bir projenin yapılabilceğinin göstergesidir. Ancak kurum personelinin bu süreçteki görevi, talebi iyi belirlemek ve istenecek şeylerin projeye yansıtılmasını sağlamaktır. Kurum personelin konuya ne kadar hâkim olduğuyla doğru orantılıdır. Yatırımın detaylarının projeye iyi bir şekilde yansıtılması, projenin finansmanını hesaplayacak ekibin işini kolaylaştıracaktır.

Kamu kurumlarında bir ulaştırma projesinin tüm aşamaları aynı personel, büro, şeflik veya müdürlük tarafından yapılamaz. Proje paydaşlarının kesinlikle birbirleri ile uyumlu, koordine bir şekilde çalışmalıdırlar. Kişiler veya birimlerin birbirlerinden habersiz iş yapmaları projenin başarısızlığa uğramasının en büyük etkeni olur.

Her proje için uzman bir personelin proje koordinatörü olarak atanması, işlerin daha sağlıklı ve zamanında gitmesini sağlar.

Projede kilit noktada bulunan personellerin, projenin tüm sürecini bilmesi proje için daha faydalı olacaktır. Ayrıca hangi personel veya birimin nerde, ne zaman devreye gireceğini bilmesi projenin başarısı için iyi bir adım olacaktır. Örneğin; ulaştırma planlama biriminde çalışan bir personelin, ulaştırma koordinasyon biriminden projeye ilgili personele yazması gereken bir yazıyı personelin kim olduğunu bilmeden ilgili birime yazması durumunda, evrakın ilgili personele ulaşması normal zamandan daha fazla sürecektir.

9.1.2 Projelendirme

Bir projenin finansmanının daha iyi şartlarda imzalanabilmesi için projelendirme aşamasının iyi oluşturulması gerekiyor.

Hazırlanacak projenin uzman bir ekip tarafında kamu yararı düşünülerek, en büyük faydayı sağlayacak şekilde hazırlanması gerekir. Ticari kaygı veya politik kaygılarla hazırlanmış projeler verimli olamayacak ve projeye kaynak bulunması zorlaşacaktır.

Yatırım kararını veren kamu kuruluşu proje hazırlık aşamasında kaynak kullanımını en uygun şekilde sağlamak amacı ile fizibilite etüdüne (yatırım projesi çalışmasına) ihtiyaç duyar.

Fizibilite etüdü yatırımın her yönüyle araştırılmasını sağlayan yol gösterici bir rehberdir. İyi bir fizibilite etüdü projede paydaşlara yol gösterici bir rolü üstlenmektedir. Fizibilite etüdü iyi yapılmış bir projeye kaynak, paydaş veya kredi bulmak daha kolay olacaktır.

9.2 FİNANSMAN YÖNTEMİNE BAĞLI HUSUSLAR

9.2.1 Projenin Finansmanının Bütçeden Karşılanması Durumunda Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar

Kamu kurum ve kuruluşları ulaştırma projelerini kamunun ihtiyacına göre belirlerler. Eğer yatırımın işletme aşamasında gelir getirir bir yönü yok ise bütçe dışı kaynaklarla finanse edilmesi zordur.

Projenin finansmanının bütçeden karşılanması kararı alınabilmesi için proje maliyetinin bütçeden karşılanabilir boyutta olması gerekir. Proje sahibi kamu kurumu, bütçe gelirinin ne kadarını yatırım projesine bağlayabileceğini iyi hesaplanması gerekir. Aksi takdirde kısa ve uzun vadede bütçe açığı verebilir.

Kamunun, özellikle yerel yönetimlerin görevi vatandaşa hizmet götürmek ve hizmeti eşit dağıtmaktır. Bu yönüyle bütçesinin büyük bir kısmını sadece bir projeye ayırması mümkün değildir.

Ulaştırma projelerinin yapım aşaması, yatırım projesinin büyüklüğüne ve yerine bağlı olarak yıllarca sürebilmektedir. Kurum yönetiminin gelir ve gider bütçelerini iyi hesaplamalı ve yatırımın bütçeleme dönemini dikkate almalıdır.

Yatırım maliyetinin bütçeden karşılanması durumunda ödemeler dengesinin iyi ayarlanması gerekir. Yüklenici hakedişlerinin nakit sıkıntısı oluşturmadan ödenmesi gerekir. Özellikle yerel yönetimlerin bütçelerinin büyük bir bölümü merkezi hükümetten gelen paraların oluşturması bu konunun önemini arttırmaktadır.

9.2.2 Projenin Finansmanının Krediden Karşlanması Durumunda Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar

Kalkınma ve yatırım bankalarının vermiş olduğu proje kredileri her zaman ticari banka kredilerinden daha uygun olur. Eğer yatırım kalkınma ve yatırım bankalarının kredi verdiği alanlarda ise öncelikle bu bankalardan kredi sağlanmaya çalışılmalıdır.¹²

Her yatırım projesinde, ihale sözleşmesinde yüklenici hakedişlerinin hangi döviz cinsinden ödeyeceği belirtilir. Yatırım için kredi talebinde bulunurken, kredinin döviz cinsinin ihale sözleşmesinde geçen döviz cinsiyle aynı olması gerekir. Aksi takdirde kredi sözleşmesi yapılırken ihale sözleşmesinde hakediş ödemelerinin para birimi olarak kullanılan döviz cinsinin kredi döviz cinsine çevrilmesi gerekir. Örneğin; 100.000.- EURO ya ihale edilmiş bir proje için USD döviz cinsinden kredi anlaşması yapıldığında ihale rakamı kredi taraflarının anlaşığı bir pariteyle USD ye çevrilerek kredi anlaşması yapılır. EURO/USD = 1,3 ise kredi sözleşmesi 130.000.- USD rakamı üzerinden yapılır.

İhale ve kredi sözleşmeleri birbirlerinden farklı döviz cinslerinden üzerinden anlaşılmış ise ihale ve kredi döviz kurlarındaki değişiklik, proje kredisini doğrudan ilgilendirmektedir. Hakediş ödemelerinde kullanılan dövizin kur değerlerinin düşmesi, kredinin tamamının kullanılmadan yüklenici hakedişlerinin tamamının ödenmesi demektir. Lehte bir durum gibi gözükse de krediden kullanılmayan tutar için ödenen masraflar aleyhte bir durumdur. İhale sözleşmesinde geçen dövizin kurunda yükselme olması durumunda, kredinin tamamının ihale rakamını karşılayamaması anlamına gelir. Fark için yeni bir kaynak bulmak gerekir. Örneğin; İhalesi 1 milyon dolar üzerinden

¹² Her Kalkınma ve yatırım bankalarının kredi tahsisinde kendilerine özgü yöntemi, belirlediği sektör ve alan vardır. Bu sektör ve alanların dışında istisnalar hariç hiçbir şekilde kredi vermemektedirler.

yapılmış yatırımın, 07.02.2014 tarihinde EURO olarak imzalanan proje kredisinin tutarı T.C. Merkez Bankası çapraz kurdan EUR/USD=1,3575 çarpılarak hesaplanır. Kredi değeri 1 milyon USD karşılığında 736.648,30.-EURO üzerinden anlaşılır. Hakediş ödemeleri USD üzerinden yapılacağından paritenin (+) 0.1 puan artarak 1,4575 olması durumunda kredinin USD karşılığı 1,073.664,90.- olur veya paritenin (-) 0.1 puan düşerek 1,2575 olması durumunda kredinin USD karşılığı 926.335,24.-olur. Her iki durumda da kurum zarar eder. İlk durumda kurum krediye fazla kredi masrafı (taahhüt ücreti, sigorta, yönetim, avukatlık gb.) öder. İkinci durumda eksik kısım için bütçe veya yeni bir finansman kaynağı gerekir.

Ayrıca kurum müteahhide hakediş ödemesi yapacağı zaman, hakediş tutarının EURO karşılığı bulunur ve kredi talep edilir. Kredinin talebinden ve gerçekleşmesi esnasında geçen sürede kur değişeceğinden eksi veya fazla ödeme ortaya çıkabileceği gibi alış satıştan da kurum zarar eder. Proje karşılığında yurtdışından alınan kredilerde ödemeler ya direk yükleniciye ödenir veya kurumun açmış olduğu özel proje hesaplarına aktarılır. Yani kurumun krediyi önceden alıp kullanması mümkün değildir.

Yatırım için yurtdışından alınan krediler “Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 sayılı Karar”ın Krediler başlığı altında 17. Maddesinin a) bendinde “Dış Finansman Numarası (DFN) alınmasını teminen Bakanlığa gönderilmesi zorunludur.” denmektedir. Yerine getirilmemesi durumunda kanuni yaptırım uygulanır.

Proje kredisi için hükümetten garanti talep edilmesi durumunda Hükümet (adına ilgili bakanlık) krediye hazine garanti verebilmek için, kurumdan son beş yıla ait bazı verileri talep eder. Gelen veriler doğrultusunda garanti verebilir. Garantinin verilmesi durumunda banka ile tüm görüşmeleri kurum adına hazine yapar. Kredi şartları konusunda kurumunda görüş ve mutabakatı alınarak anlaşmayı ilgili bakanlık sağlar.

Proje kredisine hazine garantisi verildiği takdirde ilgili bakanlık ile yatırımcı kamu kurum veya kuruluşu arasında da ayrıca bir garanti protokolü imzalanır. Bu protokolde hazine garanti ücreti, kurumun bloke konulacak gelir hesapları, gelir hesaplardan aktarılacak paraların oranı, bunların aktarılacağı Dış Borç Ödeme Hesabı(DBÖH) ve kredi geri ödemenin DBÖH hesabından yapılması konuları bulunur. Şartların yerine getirilmemesi durumunda yaptırım uygulanabilir.

Ulaştırma projesi maliyetinin, ticari bankalardan alınacak krediler ile karşılanması durumunda, kredinin faiz oranı kadar kredi masrafları da iyi hesaplanmalı ve kredinin maliyetine ne kadar etki yaptığının iyi bilinmesi gerekir.

9.2.2.1 Proje kredisinin faiz oranları hakkında dikkat edilmesi gereken hususlar

Yatırım için talep edilen kredinin faiz oranı belirlenirken bankalar krediyi talep eden ülkenin reyting kuruluşlarından aldığı puan önem arz eder. Ülke puanının yüksek olması riskin az olması da faiz oranını daha düşük olması demektir. Aksi takdirde faiz oranı yükselir bu da kredi maliyetini arttırır.

Kredi veren bankaların referans olarak baktıkları diğer bir göstergede OECD'nin her ülke için belirlemiş olduğu "*Country Risk Classifications*" Ülke riski sınıflandırmasından alınan veriler gösterilebilir. Risk derecesi düştükçe faiz oranları ve kredi maliyeti düşer.

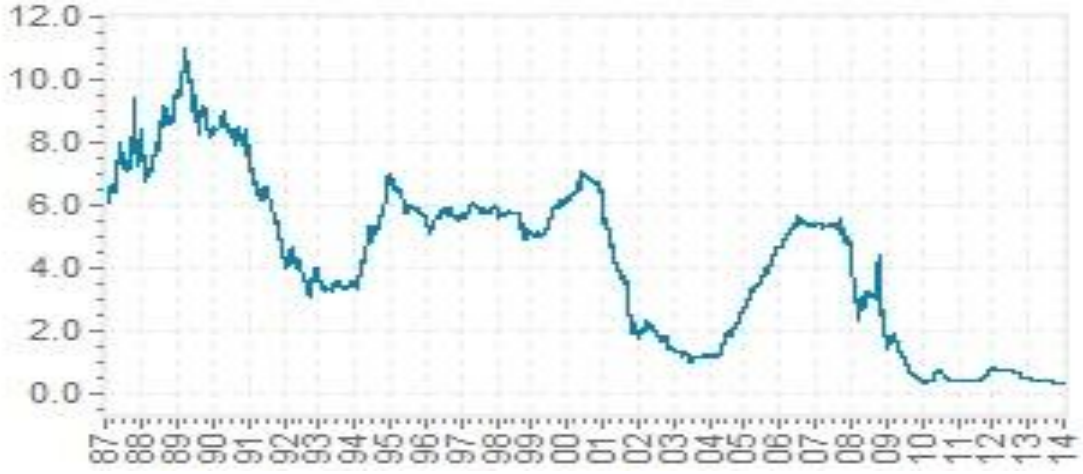
Kamu kurumu yatırım için talep ettiği krediye hazine garantisi alabilmek için hükümete başvurur. Hazine garantisi alması demek faiz oranlarının neredeyse yüzde 50 düşmesi anlamına gelir. Krediyi veren kişi veya kurum kredinin devlet güvencesinde olması dolayısıyla daha iyi şartlarda kredi verir.

Yurtdışından alınan krediler sabit faizli veya değişken faizli olabilir. Burada kurumun dikkat etmesi gereken şey uzun vadede hangisinin daha karlı olacağını belirleyebilmektir.

Kredi kurumları genellikle kredi talebine olumlu cevap vermeleri durumunda dövizin cinsine göre USD için LIBOR veya EURO için EURİBOR üzerinden ya da sabit faiz üzerinden faiz oranı belirleyerek teklifte bulunurlar. Bundan sonrası kurum, hazine garantili ise hükümet adına ilgili bakanlık tarafından belirlenir.

Sabit faizli kredilerde krediyi aldıktan sonra kredinin tüm sürecini görmek veya ödemeleri belirlemek mümkündür. Ancak değişken faizde bunu söylemek mümkün değildir.

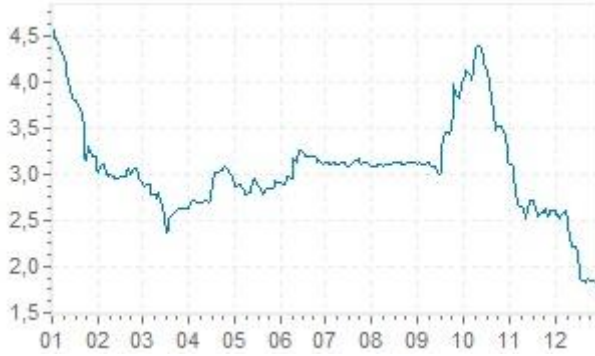
Şekil 9.1: 1987-2014 Arası Libor-un Değer Grafiği



Kaynak: <http://www.global-rates.com/interest-rates/libor/american-dollar/2008.aspx>

Tabloda liborun 1987 yılından 2014 yılı ilk ayına kadar geçen süredeki değişim grafiği verilmektedir. 1987 yılında yüzde 6 olan oran 1989 yılında zirve yapmış 1992 yılının üçüncü çeyreğinde dip yaptıktan sonra 1995-2000 yılları arasında yüzde 5-yüzde 6 arasında gidip gelmiştir. 2000-2005 yılları arasında istikrarlı bir düşüş gösteren libor oranı yüzde 1'e kadar düşmüştür. 2005 ikinci yarısından itibaren tekrar yükselen oran 2010 yılında yeni bir dip yapmış ve son dört yıldır yüzde 1'in altında devam etmektedir. Grafik incelendiğinde 1989 yılında 20 yıl vadeli talep edilen kredinin konulacak sabit marj hariç yüzde 11 den başlayarak 2009 yılında yüzde 4 lerden ödenebilir. Bu haliyle sabit faizden çok çok karlı olur. Çünkü krediyi talep ettiğiniz dönemdeki libor oranıyla sabit faiz oranı genellikle aynı dilimler içerisinde kalır. 1989 yılında alınan liborlu kredinin sabit marj hariç faiz oranı yüzde 11 ise sabit faiz oranı birkaç değer yukarıda yüzde 14, yüzde 15 gibi olur. Yirmi yıllık kredinin ödemesini bu değerlerden yapmak çok zararlı olur. Ancak 1993 yılında 10 yıllık krediyi liborla almak daha fazla faiz ödemek demektir. Burada önemli olan geleceği okuyabilecek deneyime sahip personellerin varlığı ve risk alabilmektir. Bu riski en iyi aşağıda 2008 yılına ait libor oranı grafiğinde verilmiştir.

Şekil 9.2: 2008 Yılı Libor Oranları Grafiği



2008 yılının başında yüzde 4,5 olan oran yılsonunda yüzde 1,7'lere kadar gerilemiştir. Üç katına kadar düşüş yaşanmıştır. Bu oran tam terside olabilir.

Kaynak: <http://www.global-rates.com/interest-rates/libor/american-dollar/2008.aspx>

Kredi sözleşmesi faiz oranı, değişken faiz üzerinden anlaşılmış ise faizlerin çok yükselmesine karşın sabit faize geçilebilmesi veya bir taban faiz oranı belirlenmesi riski azaltan bir önlem olabilir. Kreditede liborun sıfıra yaklaşmasına karşın taban oran belirleyebilir. Ayrıca her bankada uygulanmamakla birlikte kimi bankalar her hakediş için sabit faiz veya değişken faiz oranı belirleyebilme alternatifini sunmaktadırlar. Sözleşmede bununla ilgili hüküm bulunması riski azaltıp dönemin şartlarına göre pozisyon alınmasını kolaylaştırmaktadır.

Yatırım kredisi veren kreditorler OECD kuralları gereği yatırım maliyetinin tamamını karşılamazlar. Projenin mahiyetine göre yüzde 80 veya yüzde 85'ini ihracat kredisi kapsamında karşılarlar. Yatırımcı kuruluştaki geri kalan kısım için aynı banka veya başka bir bankadan ticari kredi talep edebilir. İhracat kredisi kreditorün ülkesinde bulunan Exim sigorta şirketleri tarafından sigortalandığı için risk azaldığından faiz oranı düşüktür. (Her ülkenin ihracatçısını korumak için kurduğu Exim bankaları vardır. Almanya'da Hermes, ABD'de Usexim, İtalya'da Sace, Türkiye'de Türkexim Bank bu amaçlı kuruluştur.) Ticari krediler sigortalatılmadığı için risk fazla, faiz oranı yüksektir. Ayrıca yurtdışından alınan kredilerde kreditorler, yatırımdan dolayı oluşan KDV, Damga Pulu, Karar Pulu vb vergileri karşılamazlar. Bu gider genellikle özkaynaktan karşılanmaktadır.

Yatırım kredilerinde, kredinin faiz oranı kadar alınan kredi masrafları da önemlidir. Kalkınma bankaları, genel itibariyle ticari amaçlı bankalar olmadığı için kredi masrafları ya yoktur veya çok azdır. Kalkınma bankalarından alınan kredilerde hem faiz oranı düşük hem de masraf az olması dolayısıyla ilk önce tercih edilen kredilerdir. En

büyük sorun kalkınma bankalarının sermayeleri sınırlı ve kredi talebinin çok olması dolayısıyla, proje kredisinin onay alması zorlaşmakta ve iyi bir proje hazırlamak gerekmektedir.

9.2.2.2 Kredi sözleşmesi açısından dikkat edilmesi gereken hususlar

Yatırım kredilerinde önemli bu hususta kredi sözleşme metnidir. Finansör banka kendisini güvenceye almak ister ve verdiği krediye karşılık kurumun gelirlerine bloke veya gayrimenkulünü ipotek koydurmak ister. Kredi sözleşmesinin iyi okunması ve hükümlerinin neleri kapsadığının irdelenmesi gerekmektedir.

Yatırımlar yurtdışı bankalarıyla yapılan kredi sözleşmelerle finanse edildiğinden, kredi sözleşme metinleri yabancı dille hazırlanmaktadır. Kurumun burada bu metinleri okuyup, çevirebilecek ve yorumlayabilecek personele ihtiyacı vardır. Bu konuda hukuki danışmanlık alınabilir.

Kredi sözleşmesinde talep edilen kredi masrafları pazarlığa tabi oranlardır. Finansör banka masrafları en üst limitten almak ister ama pazarlıkla bu rakamlar düşürülebilir. Örneğin; Avukatlık, yönetim, taahhüt, yıllık temsilcilik vb. ücretler, faiz oranı gibi

Kredi sözleşmesi ucu açık hükümler içerebilir. Netliği olmayan bu hükümlerin yarın nasıl bir maliyet çıkaracağı belli olmayacağından kabul edilmemelidir. Bu tarz hükümlerde bir üst limit belirlemek gerekir.

Yabancı finansör kuruluşlar, kredi sözleşmesi aşamasında ve sözleşme metninde ülke mevzuatına ters düşen taleplerde bulunabilirler. Örneğin; Kurumun bağımsız bir denetim kuruluşu tarafından hazırlanmış denetim raporu isteyebilirler. Türkiye Cumhuriyeti mevzuatında kamu kurum ve kuruluşları ancak Sayıştay tarafından denetlenir.

Finansör kuruluş sözleşme metninin noter onaylı isteye bilir. Noter onayı sözleşme tutarı üzerinden belli bir oranda komisyon aldığından yüz binleri bulan bir maliyet çıkmaktadır. Kurum bu tarz istekleri kabul etmemelidir.

Kurum sözleşmede, finansör bankanın haklarını başka bir bankaya devretmesi ile ilgili hükümler koydurmalıdır. Hak transferiyle ilgili kurum ek bir masraf ödemez ve zarara uğratılamaz hükümleri bulunmalıdır.

Kredi bankası bütçe gerçekleştirmeleri, yılsonu bilançosu gibi kurumun yayınladığı belgeler dışında belge isteyemez. Örneğin finansör banka kurumdan hangi oranlarda kime ne kadar borcu olduğuna dair belge talep edebilir. Bu belgenin verilmesi diğer finansör kuruluşun ticari sırlarının ifşası anlamına geldiğinden verilmesi mümkün değildir.

9.2.3 Ulaştırma Projesinin KÖSİ Modeli ile Yapılması Durumunda Dikkat Edilmesi gereken Hususlar

Ulaştırma yatırımlarında son zamanlarda kullanılan yöntemlerden biride KÖSİ modeliyle finanse edilmesidir. Bu tür yatırımlarda kamunun hizmet alanında bulunan bir konunun belirli bir oranda özel sektöre bırakılması söz konusu olduğundan birçok konuda dikkat etmek gerekmektedir.

Şu ana kadar Türkiye’de KÖSİ modeli finansman mevzuatında bir bütünlük olmadığı için yapılmak istenen yatırımın hangi mevzuata uygun olduğu iyi araştırılmalıdır. Aksi takdirde hukuki yollardan projenin iptaline kadar gidilebilecek gelişmeler yaşanabilir.

KÖSİ modeli finansman uygulamalarında kurumun, kurumsal altyapının geliştirilmesi kritik önem taşımaktadır. Özel sektör girişimcisiyle kamunun arasındaki iletişimi sağlayacak, KÖSİ modeli finansman konusunda deneyimli personelin bulunması önem arz etmektedir.

KÖSİ modeli ile yapılması düşünülen projelerde en önemli husus fiyatlandırma ve sözleşme süresidir. Projenin kamuya maliyetinin tam anlamıyla belirlenebilmesi için iyi bir fizibilite raporunun hazırlanması gerekiyor. Raporun tecrübeli bir ekip tarafından hazırlanması projenin geleceği için hayati önem taşımaktadır. Yapılacak çalışma ile projenin kamu kaynaklarıyla yapıldığında maliyetinin ne olacağı belirlenmelidir. Ayrıca projenin gelir getirir yönü var ise projenin gelir ayakları belirlenmeli ve gelir tutar tahminleri iyi oluşturulmalıdır. Bu bilgiler ışığında yapılacak KÖSİ sözleşmesinde getiri ve riskler dengesi doğru kurulabilir, sözleşme süresi belirlenebilir. Orantısız bir anlaşma kamu vicdanını rahatsız edebilir. Örneğin 20 yıllık kullanım sözleşmesinin özel sektör girişimcisine makul ölçüde kar sağlayabiliyor ise sözleşmenin 49 yıllık yapılması kamu vicdanında eyyamcılık olgusunun oluşmasına sebep olabilir. Bu tarz durumlardan kaçınmak gerekmektedir.

Avrupa Birliği ülkeleri KÖSİ modeli uygulamalarda bir standart oluşturma çalışmaları bulunmaktadır. Bu çalışma AB fonlarının KÖSİ modeli finansman alanında kullanılmasını kolaylaştıracaktır. Yapılacak KÖSİ modeli finansman çalışmalarında bu taslak dikkate alınmalıdır.

Ulaştırma yatırımları uzun vadeli ve doğrudan kamuya yönelik yatırımlardır. Ulaştırma yatırımında KÖSİ modelinin uygulanmasında yer alacak özel sektör girişimcisinin sektör deneyimi olan, finansal gücü yeterli ve etik değerlere bağlılığını kanıtlamış kişi ve kuruluşlar olmasına özen gösterilmelidir.

Ulaştırma yatırımının getirisi direk yatırımdan faydalanan kişilerden alınan kullanım bedeli ise, KÖSİ sözleşmesinde kullanım bedelinin belirlenmesi konusunda kamunun söz sahibi olması gerekir. Özel girişimcinin her zaman kâr amacı güttüğü unutulmamalıdır. Kullanım bedeli belirlenirken alt gelir gurubu veya yoksul kesimin mağdur edilmeyecek şekilde düzenlemelerin bulunması ve bu gurubun haklarının güvenceye alınması gerekmektedir.

KÖSİ modeli ülkenin veya bir bölgenin ulaşım ihtiyacının karşılanmasında etkin olarak kullanılabilir. Model uzun vadeli, karmaşık ve çok taraflı yapıya sahip olması nedeniyle her ulaşım yatırımına uygun bir iş ortaklığı modeli değildir. Diğer finansman yöntemlerine göre daha etkin ve maliyet avantajı sağlandığı durumlarda tercih edilmelidir.

Bir yatırımın finansman modeli belirlenirken hazırlanan fizibilite raporu doğrultusunda hangi modelin daha uygun olduğu tespit edilmelidir. Bazen kredi ile finanse edilen bir yatırım KÖSİ modeli uygulamadan daha karlı olabiliyor. Bunu iyi hesaplamak ve kar zarar dengesini iyi kurmak gerekir.

Ulaştırma yatırım ve hizmetleri bütçe olanakları ile karşılanmadığı durumlarda borçlanma, KÖSİ, sermaye piyasasının kullanılması durumunda mükellefler üzerinde yeni vergi yükü getirmeyecek şekilde hesaplanması gerekir.

9.2.4 PROJENİN ALTERNATİF FİNANS SİSTEMLERİ İLE KARŞILANMASI DURUMUNDA DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR

2000 yıllarından bu yana dünyada ki krizle birlikte Arap sermayesine olan ihtiyaç artmıştır. Yaşanan gelişmelerle birlikte dünyanın birçok noktasına kaynak sağlayan Arap sermayesi yeni enstürümanlar geliştirmiştir.

Dolayısıyla islami finans sisteminden yararlanılabilecek finansman seçeneklerindedir. Bu sistemin temel koşulu faiz kullanılmayıp, kâr-zarar ortaklığı esasına uygun bir sistemin kurulmasıdır. İslami finans sisteminden temin edilen kaynaklar için hükümetin uygun düzenlemeleri yapması gerekir

10 MODELLERİN ULAŞTIRMA SİSTEMİNİN BÜTÜNÜNE UYGULAMANIN İRDELENMESİ

Projesi yapılan her ulaşım yatırımı diğer bir ulaşım projesine benzer yönü olduğu gibi farklı yönleri de vardır. Bu farklılık birçok etkene göre değişiklik gösterir. Ulaşım yatırım projesinin yapıldığı bölge ve coğrafi konum, projenin büyüklüğü, yapısı, maliyeti, gelir sağlanabilirliği projeden projeye farklılık gösterir. Kamu ulaşım yatırımları gelir getirir durumuna göre projelendirilmez, sosyal ihtiyaca göre projelendirilirler. Örneğin duble yol projeleri kamuya direk gelir getiren projeler değildir. Her projenin bir diğer projeyle benzer ve farklı yönleri olması nedeniyle projenin finansmanında da benzer ve farklı modellerde kullanılabilir.

Yatırım projesinin özellikleri ile finansman modeli arasındaki ilişki:

Bir yatırımın finansmanında belirli bir modelin kullanılabilmesi için yatırımın, finansman modelini istediği belirli özellikleri taşıyor olması gerekmektedir. Örneğin bir yatırımın KÖSİ modelleriyle finansmanı düşünülüyorsa kesinlikle girişimcinin bu projeden gelir elde etmesi veya kamu tarafından kira garantisi verilmesi gerekir. Girişimci yatırımın işletme döneminde karşılamış olduğu maliyeti kariyla beraber geri alması olmazsa olmaz kuraldır. Kamu projeyi girişimciye yaptırmayı düşünüyorsa projeyi girişimciye gelir getirir bir şekilde ayarlaması gerekir.

Uluslararası finans kurumu kaynaklarına başvurulması durumu:

Yatırımın finansmanının uluslararası finans kurumlarından alınan kredilerde karşılanması düşünülüyorsa, kredilerin geri ödemelerinin nasıl yapılacağı belirlenmiş, ödeme planının iyi ayarlanmış ve gerekli geri ödeme garantisinin verilmiş olması gerekir. Yatırım ve kalkınma bankalarının veya özel kredi bankalarının projeye yatırmış oldukları parayı nasıl tahsil edileceğini bilmeleri gerekmektedir. Hiçbir finans kurumu geri ödeme tablosu belirsiz ve riskli olan bir projenin finansmanını sağlamaz. Bu şartları oluşturmuş tüm projelerin bu tarz kredilerle finansmanı mümkündür. Ancak projelendirilmiş yatırımın finansmanının piyasa şartlarına göre daha uygun kredi veren yatırım ve kalkınma bankalarından temin edilebilmesi için öncelikle bankanın politikasına uygun bir projenin varlığı söz konusudur. Aksi takdirde bu bankalardan yararlanmak mümkün değildir.

Sermaye piyasası kaynaklarına başvurarak gerçekleştirilmesi düşünülen projelerin durumu:

Yatırımın finansmanının sermaye piyasası tarafından karşılanmak istenmesi durumunda kamu Gayrimenkul yatırım ortaklıkları kurarak projeyi finanse edebilir. Gayrimenkul yatırım ortaklıkları, Sermaye Piyasası Kurulu tarafından düzenlenen, gayrimenkullere, gayrimenkule dayalı sermaye piyasası araçlarına, gayrimenkule dayalı projelerine, gayrimenkule dayalı haklara ve sermaye piyasası araçlarına yatırım yapabilir özelliğinin bulunması gerekir.

Sonuç olarak bir ulaştırma yatırımında kullanılacak finansman modelinin belirlenmesinde yatırımın detayları nasıl bir modelin uygun olduğu konusunda fikir verici ve yol göstericidir. Bir yatırım için uygun olan finansman modelinin diğer bir yatırım için uygun olması mümkün olmayabilir. Veya bir yatırım için birçok finansman modeli aynı anda kullanılabilir. Örneğin KÖSİ modeli kullanılarak finanse edilen proje için girişimci, proje için bankalardan kredi temin etmenin yanında, özkaynağını da kullanabilir. Ayrıca ileride elde edeceği geliri için borçlanma senedi çıkarabilir veya sermaye piyasasından yararlanabilir. Ankara metro projesi iyi bir örnek olabilir. 1990'lı yılların sonuna doğru Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ankara Metro'su'nu yap-işlet-devret modeli çerçevesinde özel girişimcilerin oluşturduğu uluslararası bir konsorsiyuma vermiştir. Ancak daha sonra bu proje Hazine Dış Ticaret Müsteşarlığının katılımı ile yap-işlet-devret modelinden tamamen vazgeçilerek, anahtar teslimi karşılığında ihale yöntemiyle yaptırılmıştır.

Bir yatırımın finansmanı birçok değişik enstürüman kullanılarak yapılabilir. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli konu hangi yöntemin daha avantajlı olduğunun iyi belirlenmesidir. Kamunun finansman gücünü bilen iyi yetişmiş, tecrübeli personeller tarafından oluşturulacak alternatiflerden hanginin daha avantajlı olduğunun belirlenmesi önemlidir. Tercihde kamu yararı ön planda olmalıdır.

11 SONUÇ VE ÖNERİLER

Ulaştırma yatırım projelerinin ana uygulama alanı kamuoyu duyarlılığının özellikle fazla olduğu kamu hizmeti alanıdır. Dolayısıyla projenin başarılı bir şekilde modellendirilmesinde politik destek ve sahip çıkma ana koşuldur. Ayrıca yüksek maliyetli olan ulaştırma projeleri genelde uzun vadeye yayılan bir finansman modeli ile gerçekleştirilebilmektedir. Projenin gerekli koşullarda gerçekleştirilmesi ve hizmet sunabilmesi için ülkedeki politik, ekonomik vb. koşulların istikrarlı olması büyük önem taşımaktadır.

Personel konusu:

Bir yatırımın projelendirmesinde ve finansman kaynağının belirlenmesinde en önemli etken uzman personeldir. Yatırım ihtiyacının belirlenmesinde, projelendirilmesinde, ihale aşamasında, finansmanında koşulların belirlenmesi kamu kurum ve kuruluşlarında çalışan personel tarafından yapılır. Bu sebepten dolayı yatırımın başarısı kamu personelinin uzmanlığı ve deneyimleriyle doğru orantılıdır. Bu yüzden yatırım projelerinde konusunda uzman personelin çalıştırılması elzemdir. Kamu geniş bir çerçevede yatırım yaptığından her konuda uzman personele sahip olmayabilir. Bu durumda işinde uzman özel sektörden yardım alınabilir veya personelin konuyla ilgili uzman bir gruptan eğitim alması sağlanabilir.

Personel düzeyinin iyileştirilmesiyle birlikte kurumsal altyapının geliştirilmesi kritik önem taşımaktadır. Yatırımın tüm aşamalarında kullanılan birimler ile özel sektördeki ilgili tüm birimleri arasında iletişimi sağlayacak, merkezi ve yerel yönetimlerde proje ve finansmanı konusunda deneyimli personelin yetişmesinde yardımcı olacak, bir uygulama rehberi, standart sözleşme ve prosedürler geliştirerek uygulamalarda eşit muameleyi, saydamlığı sağlayacak ve kamuoyunun yatırım modeli hakkında bilgilendirilmesi için çalışmalar yapacak merkezi bir yatırım ve denetim birimi oluşturulması girişimcilerin teşviki için gereklidir. Kurulacak merkezi denetim sistemiyle projelerin belirlenen standartlara uyulması temin edilmelidir. Özellikle KÖSİ modellerinde başarıyı doğrudan etkileyen belki en önemli husus, modelin temelini oluşturan, özel sektör ve ilgili kamu yönetimi arasında imzalanan sözleşmenin niteliğidir. Bu model çerçevesinde yürütülen projenin yapım ve işletme aşamasında

yatırımın denetimi konusunda açık ve süreklilik arz eden kurallar konularak kamu idaresince yapılacak denetlemelerin somut kriterlere dayandırılması projenin sorunsuz yürütülmesi için bir ön şart teşkil etmektedir.

Yönetimde etkinlik:

Kamu yatırım projesinin KÖSİ modeli uygulanmasına karar verilmesi durumunda projenin hangi kamu idari yapılanması tarafından takip, kontrol ve denetleneceğine tam olarak karar verilmelidir. Şu anki durumda ilgili bakanlıklar, Özelleştirme İdaresi, Hazine Müsteşarlığı ve mahalli idareler yatırım sürecinin belli aşamalarında yer almakta, ancak yatırım sürecinin tüm evrelerinde tarafların muhatap olacağı tek bir birim bulunmamaktadır. Yatırımın belirli aşamalarında farklı konularda görev ve sorumluluk alması gereken Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Maliye Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı gibi kurumların görevleri de açıkça tanımlanmalıdır. Mümkün olduğu kadar tek bir birimin yatırımın tüm evrelerinden sorumlu olması özellikle yabancı yatırımcıların teşviki açısından avantajlar sağlayacaktır.

Yasal altyapı:

Altyapı yatırımlarının finansmanının da yerli ve yabancı girişimcileri teşvik etmek için yasal altyapının iyileştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Yatırımların finansmanının özkaynaktan karşılanması 5018 Sayılı Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu kapsamında yapıldığından mevzuatta bir bütünlük vardır. Yatırımların proje kredisi kullanılarak finanse edilmesi 4749 sayılı “Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun” ve bu kanuna bağlı yönetmeliklerle yapılmaktadır. Buradan da anlaşılacağı gibi mevzuatta çok büyük bir karışıklık bulunmamaktadır. Ancak Kamu özel sektör işbirliği finansman modelinde yasal çerçeve parçalı bir yapıya sahip, mevzuat çok dağınık durumdadır. Neredeyse her sektör için ayrı bir kanun çıkartılmıştır. Dağınık, karmaşık ve ihtiyaçlara cevap veremeyen yasal düzenlemelerin yerine tüm sektörleri ve modelleri kapsayan, uluslararası gelişmeleri ve mevzuatı da dikkate alan güncel ve ihtiyaçlara cevap veren tek bir yasal düzenlemenin oluşturulması önemlidir. Yeni oluşturulacak mevzuat yeni bir finansman modeline ihtiyaç duyulduğunda, yeni model önerilerine izin verir şekilde hazırlanmalıdır. Bu mevzuatta ki dağınıklığın önlenmesi amacıyla şu an tüm sektörleri kapsayacak bir taslak hazırlanmıştır. Hazırlanan bu taslağın yerli ve yabancı yatırımcılar ve ilgili kamu

otoriteleri için kolay anlaşılabilir ve uygulanabilir netlikte olmalıdır. Ayrıca taslağın bir an önce kanunlaştırılması, dağınıklığı önleyecek, yerli ve yabancı yatırımcılarının teşvikini arttıracaktır. Fırsatların yatırıma dönüşmesi için mevzuattaki dağınıklığın giderilmesi önem arz etmektedir. Ancak burada üzerinde durulması gereken en önemli KÖSİ modeli uygulamanın yasal çatısı oluşturulurken, konuyla ilgili olan tüm paydaşların düşüncelerinin katılımcı yöntemlerle alınması ve her bir düşüncenin dikkate alınarak değerlendirilmesi daha sağlıklı bir yasal çatının oluşturulmasını sağlayacaktır.

Fizibilite etüdünün önemi:

Ulaştırma yatırım projesi hazırlanırken ayrıntılı bir fizibilite etüdünün hazırlanması çok önemlidir. Hazırlanan etütte maliyetler ve gelirler çok dikkatli ve ayrıntılı şekilde incelenerek en doğru şekilde belirlenmelidir. Ancak kamu kurum ve kuruluşlarında proje hazırlanırken fizibilite etüdünün önemi tam anlamıyla kavranmadığı görülmektedir.

Bir ulaştırma yatırımının, çevresel etkilerinin kapsam ve şiddetinin incelendiği ÇED raporlarının uzman kişilerce ayrıntılı bir şekilde hazırlanmalıdır. Raporun özel girişimciyi teşvik edici ve finansör kuruluşlarında kaynak sağlamaya ikna edici bir şekilde oluşturulmalıdır.

Kamunun bu projeyi hangi kaynaktan temin edeceği belirlenirken, kullandığı modelin kamuya maliyeti iyi hesaplanmalıdır. Diğer finansman modelleri ile karşılaştırma yapılmalı ve kamunun hangi yöntemi kullanması avantajlı ise o yöntem tercih edilmelidir. Ancak KÖSİ modeli ile finansmanı sağlanması düşünülen bir projenin kamu ve özel sektör arasında getiri ve risklerin dengeli paylaşıldığı, kamu vicdanını yaralamayacak bir sözleşmeyle yapılması önemlidir.

Sözleşme:

Özel girişimci tarafından yapılması düşünülen kamu hizmetlerinin projelendirilmesi ve mal/hizmetin sunumu aşamasında dikkat etmesi gereken önemli hususlardan birisi de taraflar arasında imzalanan sözleşmede alt gelir grubuna veya yoksul kesime uygun hizmet sunumunun güvence altına alınmasıdır.

AB deki gelişmelerin izlenmesi:

Kamu özel sektör işbirliği finansman modelinde AB'deki gelişmelerin iyi takip edilmeci gerekir. Özellikle Avrupa ülkeleri olmak üzere dünyada gelişmiş ülkeler ulaştırma yatırımları konusunda Türkiye'den 15-20 yıl önde hareket etmektedirler. Kamunun dünyadaki örnekleri inceleyerek yatırım haritasını ona göre oluşturması, hatalı yatırım yapılmasının önüne geçebilecektir. Özellikle KÖSİ modeli uygulamalarında dünyada çeşitli uygulamalar bulunmaktadır. Avrupa birliği, üye ülkelerinin altyapı hizmetlerinin KÖSİ Modeli uygulamalarında somut düzenlemeler yapmaya çalışmakta ve şimdiye kadar yapılan uygulamalardan elde ettikleri tecrübelerle standardizasyon oluşturmaktadırlar. Bu çalışmalar AB tarafından çıkarılan *Green Paper* (Taslak) şeklinde yayınlanmaktadır. Yapılacak ulaştırma yatırımlarında bu dokümanlar dikkate alınmalıdır.

Risk paylaşımı konusu:

KÖSİ modeli finansman türünde taraflar risk paylaşımına giderler. Ulaştırma yatırımlarında kamunun üstlendiği birçok risk vardır ve bu riskler doğru belirlenmelidir. Riskler kamunun katlanabileceği boyutta olmalıdır. Yatırımlarda kamu özel sektörle risk paylaşımına gidebilir. Özellikle kamu özel sektör işbirliklerinde etkin risk paylaşımı ve garantilerin doğru tanımlanması, bu risklerin ve garantilerin bilimsel temelli analizlere tabi tutularak kamu bütçesi üzerindeki yükünün ve risklerinin iyi araştırılması gerekmektedir.

Projelendirme:

Politik sebeplerle veya kötü kurgulanmış, vatandaşın ihtiyacını karşılamayan yüksek maliyetli bir ulaştırma yatırımının ülke ekonomisine yükleyeceği maliyeti tahmin etmek hiç de zor değildir. Bu sebepten dolayı ulaştırma yatırımının belirlenmesinde, ülke hızlı nüfus artışı ve kentleşme oranı ve özkaynaktan karşılanması mümkün olmayan büyük altyapı yatırımları ile özellikle ileri teknoloji ve bilgi transferi gerektiren ve yabancı sermaye ile karşılanması zorunlu olan hizmetler ve yatırımların öncelikli olduğu düşünülmelidir.

KÖSİ modellerinin doğru kullanımına dikkat edilmesi:

Yüksek maliyetli altyapı yatırımlarının KÖSİ modeli ile finanse edilmesi durumunda, altyapı yatırımlarının bütçe üzerindeki baskısını azaltacak ve yatırım açığının azaltılmasına yol açacaktır. Böylelikle Kamu bu altyapı yatırımına aktarmadığı kaynağını diğer bir ihtiyacın giderilmesi için kullanabilecektir.

Kamu yatırımlarının finansmanında farklı KÖSİ modellerinin kullanılması (rehabilite et-işlet-devret, tasarla-yap-işlet, kirala-yap-işlet v.b.) sayesinde yeni yatırımlarla birlikte yarım kalan, yeni teknolojiye ihtiyaç duyan veya rehabilite edilmesi gereken yatırımların da ekonomiye kazandırılması sağlanmış olacaktır.

Ulaştırma yatırımlarında KÖSİ modelinin sağlıklı bir şekilde uygulanması durumunda; verimlilik, etkinlik, sorumluluk, zamanlama, toplam kalite, standartlaşma gibi kavramlar önem kazanacak ve uygulama alanı bulacaktır.

Bankalarla ilişkiler:

Proje finansmanı konusunda Dünya Bankası, kalkınma ve yatırım bankaları ve diğer uluslararası finans ve sigorta kurumlarından kaynak temini için çaba sarf edilmelidir. Çünkü kalkınma ve yatırım bankalarından, özel finans kurumlarından daha uygun kredi temin edilebilmektedir.

Sermaye piyasası araçlarından yararlanma olanakları:

Son zamanlarda altyapı yatırımlarının finansmanı için kamu ya da özel şirketleri sermaye piyasası araçlarını kullanmaya başlamıştır. Yatırım projeleri için tahvil ihraç ederek gerekli finansmanı sağlayabilmekte ve tahvilin kupon ödemesi genellikle yatırımın işletme safhasında (ör: köprü geçiş ücreti) elde edilen gelire finanse edilmektedir. Şirketlerin tahvil ihracında vergi teşvikleri ve sübvansiyon uygulaması yapılabilir. Yatırım şirketleri doğrudan halka arz olarak ya da yatırım ortaklığı kurarak da kaynak sağlayabilmektedir. Projelere kredi finansmanı sağlayan kuruluşlar, altyapı projelerinin finansmanında kullandıkları kredileri bir havuzda toplayarak menkul kıymetleştirilmesiyle de tahvil ihraç edebilmektedirler. Borçlanma aracı ihracı, sermaye piyasasından finansman sağlamanın önemli yöntemlerinden biridir. İhraç edilen bu araçlar arasında tahvil, finansman bonusu, varlığa dayalı menkul kıymet, kira sertifikası gibi çok çeşitli enstrümanlar bulunmaktadır.

Infrastructure Investor dergisi göre son 5 yılda (160 milyar \$ civarında) en fazla doğrudan altyapı yatırım projelerine en fazla yatırım yapan 30 kurum genellikle büyük portföy yönetim şirketleri ve emeklilik yatırım fonlarıdır. Bu bilgiden de anlaşılacağı gibi altyapı projelerinin önemli bir kısmının finansmanının dolaylı da olsa sermaye piyasası tarafından ile finanse edilmektedir. Altyapı yatırımlarına kaynak temininde bu piyasadan yararlanabilmek için gerekli yasal çerçevenin ve uzman personelin oluşturulması çok önemlidir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

Tek Yazarlı Kitap

Bamford, C., 1995. *Transport Economics (Studies in the UK Economy)*.

İngiltere: Heinemann Educational Publishers.

Bulutoğlu, K., 2008. *Kamu Ekonomisine Giriş*. 3. Baskı dü. Ankara: Maliye ve Hukuk Yayınları.

Coşkun, G., 2000. *Devlet Bütçesi : Türk Bütçe Sistemi*. Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları.

Elker, C., 2002. *Ulaşımında Politika ve Pratik*. Ankara: Gölge Yayınları.

Kişli, A. T., 2012. *PPP Projelerinin Hukuki Rejimi*. İstanbul: Grup HBB Yatırım ,Danışmanlık Ltd.Şti.

Tutel, E., 1994. *Şirket-i Hayriye*. İletişim Yayınlar dü. İstanbul: s.n.

Uluatam, Ö., 2012. *Kamu Maliyesi*. 12 dü. Ankara: İmaj Yayınları.

İki Yazarlı Kitap

Wood, D. F. & Johnson, J. C., 1996. *Contemporary Transportation*.

Dunfermline, FIF, United Kingdom: Prentice Hall College Div.

Kurum Kitapları

T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012. *Dünya'da ve Türkiye'de Kamu-Özel İşbirliği*

Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler. Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı-

Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011. *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef*

2023. Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı.

Kitaptan Bir Bölüm

İslatince, N. & Diğ., 2013. Uluslararası Ticaret ve Yatırımlara Fon Sağlayan. yüzde 1 içinde *Dış Ticaretle İlgili Kurumlar ve Kuruluşlar Uluslararası Kuruluşlar*. 1. Baskı dü. Eskişehir: Anadolu Üni. Açıköğretim Fakültesi Yayınları, ss. 113-141.

Oktay, N. & Diğ., 2012. Dış Ticaretin Finansmanında Bazı Uluslararası Kuruluşlar. yüzde 1 içinde Ç. Polat, dü. *Dış Ticaretin Finansmanı ve Teşviki*. Eskişehir: T.C. Anadolu Üni. Açıköğretim Fakültesi Yayınları, ss. 94-111.

Sürelî Yayınlar

Sürelî Yayından Tek Yazarlı Makale

- Altaş, G., 2008. İslami Finans Sistemi. *Sermaye Piyasasında Gündem*, 05, Issue 69, ss. 18-30.
- Altaş, G., 2012. Altyapı Yatırımlarının Finansmanı. *Sermaye Piyasasında Gündem*, Issue 117, ss. 15-25.
- Altınok, S., 2001. Türkiye'de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi. *Selçuk Üniversitesi İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, Issue 1-2, ss. 73-87.
- Bağlı, M. S., 2012. Teorik ve Tarihsel Açından Bütçe Hakkı. *Yasama Dergisi*, Issue 20, ss. 39-77.
- Bilen, G., 2008. Kalkınma Bankacılığı ve Türkiye Kalkınma Bankası. *Kalkınma Dergisi*, Ocak-Mart(47), ss. 21-23.
- Candan, E., 2005. Dünya Bankası Kredilerine İkin Genel Esaslar, Proje Kredilerinin Özellikleri, Avantajları ve Dezavantajları. *Sayıştay Dergisi*, Issue 58, ss. 41-65.
- Çikot, Ö., 2012. Türkiye'de ve Dünyada Özel Sektör Borçlanma Araçları. *Sermaye Piyasasında Gündem*, Issue 116, ss. 13-22.
- Çolak, F., 2013. Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış. *Turkish Studies - International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 8(2), ss. 345-364.
- Değertekin, E. A., 2010. Kamu-Özel sektör İşbirliği Yöntemleri. *Sermaye Piyasasında Gündem*, Issue 91, ss. 27-36.
- Demirbilek, A., 1998. Hicaz Demiryolu Ve Sultan II.Abdülhamid Han. *Sızıntı Dergisi*, 19(228).
- Emek, U., 2009. Karşılaştırmalı Perspektiften Kamu Özel İşbirlikleri: Avrupa Topluluğu ve Türkiye. *Rekabet Dergisi*, 10(1), ss. 7-53.

- Gümüş, M., 2011. 1893'ten 1923'e Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri. *Tarih Okulu - Uluslararası Hakemli Disiplinlerarası Tarih Dergisi*, Issue X, 1-37, ss. 152-194.
- Güney, E., 2005. Kamu Hizmetleri ve Altyapıda Kamu-Özel İşbirliği. *E-yaklaşım Dergisi*, Issue 19.
- Gürbüz, A. K., 1999. Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(3), ss. 169-193.
- Karahanogulları, Y., 2012. Kamu Özel Ortaklığı Modelinin Mali Değerlendirmesi. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi*, 67(2), ss. 95-125.
- Mercan, S., 2010. Türkiye Cumhuriyeti'nin 1929 Yılı Münakalat (Ulaşım) Durumu. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 72-87(18).
- Öztürk, A. İ., 2011. Belediyeler ve Deniz Ulaşımı: İstanbul Şehir Hatlarının Belediyeye Devri. *TODAİE-Çağdas Yerel Yönetimler Dergisi*, 20(4), ss. 1-23.
- Sarısu, A., 2003. Dünyada ve Türkiye'de Özelleştirme. *Asomedyas Dergisi*, Issue Kasım, ss. 38-57.
- Teker, D. I., 2008. Sağlık Sektöründe Proje Finansman Modelleri: Türkiye İçin Bir Model Önerisi ve Bir Hastane Projesinin Fizibilite Analizi. *MUFAD-Muhasebe ve Finansman Dergisi*, Ocak.Issue 37.
- Türkiye Mühendislik Haberleri Jürisi, 2006. 1923 - 1940 Dönemi Demiryolları. *TMH-Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*, Issue 442-443, ss. 2-3.
- Yavuz, B. S., 1999. Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Issue 24, ss. 527-561.
- Yıldırım, İ., 2002. Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(1), ss. 311-324.
- Zarakolu, A., 1950. Memleketimizde Demiryolu Politikası. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, ss. 573-589.

Sürelî Yayında İki ve Daha Fazla Yazarlı Makale

- Acartürk, E. & Keskin, S., 2012. Türkiye'de sağlık Sektöründe Kamu Özel Ortaklığı Modeli. *Süleyman Demirel Üni. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 17(3), ss. 25-51.
- Aşık, B. & Yılmaz, I. C., 2007. Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklıklarının Hukuki Statüsü. *Vergide Gündem Dergisi*, Issue Kasım, ss. 5-8.
- Bal, H. & Özdemir, S., 2011. İç Borç Yönetimi ve Türkiye. *Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi*, 15(1), ss. 38-64.
- Çevik, O. & Gülcan, B., 2011. Lojistik Faaliyetlerin Çevresel Sürdürülebilirliği ve Marco Polo Programı. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 13(20), ss. 35-44.
- Girginer, N. & Cankuş, B., 2008. Tramvay Yolcu Memnuniyetinin Lojistik Regresyon Analiziyle Ölçülmesi: Estram Örneği. *Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F. Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 15(1), ss. 181-193.
- Yakar, S. & diğ., 2013. Yeni Bir Finansman Aracı Olarak “Sukuk-Kira Sertifikası” ve Vergisel Boyutunun İncelenmesi. *Bankacılar Dergisi*, Issue 84, ss. 72-94.

Gazete Makalesi

- Öztürk, F., 2013. Türkiye Ekonomisinin Kırılma Noktası: 24 Ocak İstikrar Kararları. *Dünya Bülteni Gazetesi*, 25 01, ss. 3-5.

Diğer Yayınlar

Yayınlanmamış Tez

- Atasoy, H., 2011. *Kamu-özel İşbirliği Modeli ve Türkiye'de Belediyelerin Altyapı Projelerinin Finansmanında Uygulanabilirliği*. Kayseri: T.C Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Muhasebe ve Finansman Bilim Dalı.
- Erkan, V., 1999. *Dış Proje Kredisi Kullanan Kamu Yatırımlarının Gelişimi ve Değerlendirilmesi(1988-1997)*. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı.
- Irmak, E., 2010. *Kamu Yatırımları Finansmanı ve Altyapı Yatırımlarının Finansmanında Altyapı Yatırım Ortaklıklarının Kullanılması ve Değerlendirilmesi*. Ankara: TC Gazi Üniversitesi SBÜ İşletme Ana Bilim Dalı Muhasebe-Finansman Bilim Dalı.
- Korkmaz, T., 2003. *Türkiye'nin Kullandığı Uluslararası Krediler ve Çevre (IMF ve Dünya Bankası) : Türkiye'de Dış Borçlanma Başlangıcı ve Ekonomik Gelişmeler*. Ankara: T.C. Ankara Üni. S.B.E. Sosyal Bilimler Çevre Anabilim Dalı.

Yasalar

- 27136 Sayılı Yönetmelik, 09.02.2009. Kamu Kurum Ve Kuruluşlarının Hazine Garantisi Olmaksızın Hibe Hariç Dış İmkân Sağlamasına İzin Verilmesine Ve Sağlanan Dış İmkânın İzlenmesine İlişkin Yönetmelik. Ankara: Resmi Gazete.
- 27435 Sayılı Yönetmelik, 17.12.2009. 4749 Sayılı Kanun Kapsamında Dış Finansman Sağlanmasına İlişkin Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik. Ankara: Resmi Gazete.
- 2983 Sayılı Kanun, 1984. 2983 Sayılı Tasarrufların Teşviki ve Kamu Yatırımlarının Hızlandırılması Hakkında Kanun. [Çevrimiçi]
Available at: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2983.pdf>
[%1 tarihinde erişilmiştir05 12 2013].

4456 Sayılı Kanun, 1999. Türkiye Kalkınma bankası Anonim Şirketinin Kuruluşu Hakkında Kanun. Ankara: TBMM.

Kongre Bildirileri

19 Haziran 2012 tarihli ve 2012-41 sayılı TCMB Basın Duyurusu, 2012. *Uluslararası Para Fonuna Mali Katkı Sağlanmasına İlişkin Basın Duyurusu*. Ankara: T.C. Merkez Bankası.

Arıoğlu, E. & Arıoğlu, E., 1996. *TMMOB 1. Enerji Sempozyumu - Enerji Sektöründe Yap-İşlet-Devret Modelinin İrdelenmesi*. Ankara, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği.

Erdoğan, Y., 2006. *Türkiye’de Çevresel Belediye Altyapı Projeleri için Finansman Seçenekleri*. Ankara, Bölgesel Çevre Merkezi - REC Türkiye.

Keşli, A. T., 2011. *IWES- Uluslararası Atıktan Enerji Sempozyumu-Bir Projenin Finansmanı (PPP)*. İstanbul, International PPP Platform Türkiye.

Sarısu, A., 2012. *Kamu & Özel Sektör İşbirliği Modeli ile Yatırım - Sunum*. İstanbul: Finans Kulüp - Türkiye Finans Yöneticileri Vakfı.

Yerlikaya, G. K., 2012. *TBB: Seminer-Sempozyum-Kongre: 5. Yerel Yönetimlerin Mali Yönetimi Forumu: Mahalli İdarelerin Yatırımlarında Yap-İşlet-Devret Modelinin Uygulanması*. [Çevrimiçi] Available at: <http://www.tbbtv.gov.tr/kategoriler/seminer-sempozyum-kongre> [%1 tarihinde erişilmiştir06 12 2013].

Rapor

Atıyas, İ. & Oder, B., 2008. *Türkiye’de Özelleştirmenin Hukuk ve Ekonomisi*, Ankara: TEPAV-Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı.

Bahran, G., 2001. *Sayıştay Denetimi Dışındaki Fonlar: Fonlara Toplu Bakış*, Ankara: Sayıştay Araştırma ve Teftiş Grubu.

Demirbağ, C., 2007. *Kamu Özel İşbirliği Modeli Çerçevesinde Türkiye İçin büyük Kamu Yatırımlarının Gerçekleştirilmesine İlişkin Model Önerisi*, Ankara: T.C. Maliye Bakanlığı Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü.

Demir, M. V., 2004. *4749 Sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetmeliğinin Düzenlenmesi Hakkında Kanunun Getirdiği Yenilikler, Önceki Mevzuat ile*

Karşılaştırılması, Ankara: Maliye Bakanlığı Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü.

İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009. *1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu Üçüncü Bölüm*, İstanbul: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü.

Merrill Lynch Yatırım Bank A.Ş., 2013. *30.09.2013 Konsolide Ara Dönem Faaliyet Raporu*, İstanbul: Merrill Lynch Yatırım Bank A.Ş.

Nurolbank, 2012. *Nurol Yatırım Bankası A.Ş. 2012 Faaliyet Raporu*, İstanbul: Nurol Yatırım Bankası A.Ş. genel Müdürlüğü.

SERPAM, 2013. *İslami Finans*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Sermaye Piyasaları Araştırma ve Uygulama Merkezi (SERPAM).

T.C. Ulaştırma Bakanlığı-İTÜ, 2005. *Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu*, Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları.

The World Bank, 2013. *Dünya Bankası Grubu - Türkiye İşbirliği: Ülke Programının Görünümü*, Washington, DC ABD: The World Bank.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, 2012. *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*, Ankara: TMMOB Makina Mühendisleri Odası.

UN Statistical Commission, 2002. *Central Product Classification CPC Version 1.1*, s.l.: The United Nations Statistical Commission.

Sözleşme, Broşür ve Tanıtım Kitapçığı

AYGM, 2013. *Avrasya Tüneli Projesi Tanıtım Broşürü*. Ankara: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı AYGM.

Dilerbank, 1998. *Diler Yatırım Bankası Esas Sözleşmesi*. İstanbul: Dilerbank A.Ş.

GSDBank, 1998. *GSD Yatırım Bankası Anonim Şirketi Ana Sözleşmesi*. İstanbul: GSD Yatırım Bankası A.Ş.

Standard Chartered Yatırım Bankası Türk A.Ş., 2013. *Standard Chartered Yatırım Bankası Türk A.Ş. Ana Sözleşmesi*. İstanbul: Standard Chartered Yatırım Bankası Türk A.Ş.

TAIB, 2013. *TAIB Yatırımbank A.Ş. Esas Sözleşmesi*. İstanbul: TAIB Yatırımbank A.Ş..

Takasbank, 2013. *İMKB Takas ve Saklama Bankası A.Ş. Ana Sözleşmesi*. İstanbul: İMKB Takas ve Saklama Bankası A.Ş.(TAKASBANK).

Yazar/lar/ı belli elektronik kaynak veya WEB adresi

Akçay, B., 2006. *Altyapı Yatırımlarının Finansmanında Kamu Sektörü*.

[Çevrimiçi] Available at:

<http://www.spk.gov.tr/filesys/kaf/sunumlar/BelginAkçay.pdf> [%1 tarihinde erişilmiştir02 12 2013].

Eken, M. F. & Köroğlu, Y., 2008. *TKBB/Önemli Başlıklar/Sukuk (Kira Sertifikaları)*. [Çevrimiçi] Available at:

<http://www.tkbb.org.tr/Documents/OnemliBasliklar/SUKUK-MEHMETF-ABAT.ppt> [%1 tarihinde erişilmiştir04 12 2013].

Emek, U., 1999. *T.C. Kalkınma Bakanlığı Web sayfası*. [Çevrimiçi] Available at:

<http://ekutus.dpt.gov.tr/hukuk/emeku/tahkim.pdf> [%1 tarihinde erişilmiştir24 12 2013].

Genç, Ö. & Ertuğrul, E., 2007. *Altyapı Yatırımlarının Finansmanı*. [Çevrimiçi]

Available at: http://www.kalkinma.com.tr/data/file/raporlar/ESA/ga/2007-GA/GA-07-07-30_Kamu_Altiyapi_Yatirimlari.pdf [%1 tarihinde erişilmiştir04 12 2013].

Gökçe, G., 1997. *Milli emlak: Türkiye’de Gayrimenkul Yatırımları*. [Çevrimiçi] Available at:

http://www.milliemlak.gov.tr/documents/10326/21622/Gamze_GOKCE.pdf [%1 tarihinde erişilmiştir04 12 2013].

Hastürk, M., 2006. *Makaleler: Stratejik Yönetim: Stratejik Planlama ve Performans Esaslı Bütçeleme*. [Çevrimiçi] Available at:

<http://www.erkankaraarslan.org/k/makaleler/stratejik-yonetim/#.UqA8yjd18QY> [%1 tarihinde erişilmiştir05 12 2013].

İller Bankası, 2013. *Kurumsal Bilgiler*. [Çevrimiçi] Available at:

<http://www.ilbank.gov.tr/index.php> [%1 tarihinde erişilmiştir07 01 2014].

International Monetary Fund, 2011. *İMF: External: Country*. [Çevrimiçi]

Available at:

<http://www.imf.org/external/country/tur/rr/2011/overview.pdf> [%1 tarihinde erişilmiştir25 12 2013].

- Karataş, S., 2011. *Yayınlarımız: İmtiyaz Sözleşmeleri (Yap-İşlet-Devret Dahil)*. [Çevrimiçi] Available at: http://www.dayanirsagkan.av.tr/site/?page_id=40 [%1 tarihinde erişilmiştir05 12 2013].
- Keşli, A. T. & Sarısu, A., 2008. *Özelleştirme : Özelleştirme Nedir*. [Çevrimiçi] Available at: http://www.pss.org.tr/index.php?option=com_content&task=view&id=43&Itemid=65 [%1 tarihinde erişilmiştir05 12 2013].
- Price, D., 2009. *AB'nin Geleceği: Kamu-Özel Sektör Ortaklığının Faydası Net Değil*. [Çevrimiçi] Available at: <http://www.euractiv.com.tr/yazici-sayfasi/interview/kamu-zel-sektre-ortakltn-faydas-net-deil-007038> [%1 tarihinde erişilmiştir05 12 2013].
- Yılmaz, I. C., 2004. *Fazlıoğlu Hukuk Bürosu: Proje Finansmanı ve Kamu Özel Sektör Ortaklıkları*. [Çevrimiçi] Available at: <http://fazliogluhukuk.com/Proje%20Finansman%C4%B1%20ve%20K%C3%96SO.pdf> [%1 tarihinde erişilmiştir06 12 2013].
- Yılmaz, I. C., 2005. *Fazlıoğlu Hukuk Bürosu Makaleler- Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri*. [Çevrimiçi] Available at: <http://www.fazliogluhukuk.com> [%1 tarihinde erişilmiştir10 12 2013].
- İnternette Yazarı Kurum Olan Dokümanlar
- BDDK, 2014. *BDDK: Kuruluşlar: Bankalar*. [Çevrimiçi] Available at: <http://www.bddk.org.tr/WebSitesi/default.aspx> [%1 tarihinde erişilmiştir09 01 2014].
- BUMKO Genel Müdürlüğü, 2013. *Performans Esaslı Bütçeleme: Genel Bilgi: Türkiye'de Bütçeleme*. [Çevrimiçi] Available at: <http://peb.bumko.gov.tr/TR,2518/turkiyede-butceleme.html> [%1 tarihinde erişilmiştir30 01 2014].
- DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü, 2013. *Finansman: Fon*. [Çevrimiçi] Available at: <http://www.marmaray.com/html/financial.html> [%1 tarihinde erişilmiştir03 01 2014].
- EIB, 2011. *EPEC: Library: State Guarantees in PPPs*. [Çevrimiçi] Available at: <http://www.eib.org/epec/resources/epec-state-guarantees-in-ppps-public.pdf> [%1 tarihinde erişilmiştir04 12 2013].

- EIB, 2011. *EPEC: Market Analysis*. [Çevrimiçi] Available at:
http://www.eib.org/epec/resources/epec_market_update_2011_en_web.pdf
[%1 tarihinde erişilmiştir04 12 2013].
- Milli Piyango, 2011. *Kurumsal:Hakkımızda:Tarihçe:Osmanlıda Piyango*.
[Çevrimiçi] Available at:
<http://www.millipiyango.gov.tr/node/18?q=node/40> [%1 tarihinde
erişilmiştir02 12 2013].
- National Audit Office (NEO), 2009. *Publications: Private Finance Projects*.
[Çevrimiçi] Available at: [http://www.nao.org.uk/report/private-finance-
projects/](http://www.nao.org.uk/report/private-finance-projects/) [%1 tarihinde erişilmiştir05 12 2013].
- PPP Forum, 2013. *PPP Forum : Current Questions about PFI*. [Çevrimiçi]
Available at: <http://www.pppforum.com/home> [%1 tarihinde erişilmiştir05
12 2013].
- Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), 2010. *Yayınlar: Yatırımcı Bilgilendirme
Kitapçıkları-5: Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı*. [Çevrimiçi] Available at:
[http://www.spk.gov.tr/displayfile.aspx?action=displayfile&pageid=72&fn
=72.pdf&submenuhea](http://www.spk.gov.tr/displayfile.aspx?action=displayfile&pageid=72&fn=72.pdf&submenuhea) [%1 tarihinde erişilmiştir05 12 2013].
- Sermaye Piyasası Kurulu, 2010. *Sermaye Piyasası Kurulu : Halka Arz:
Gayrimenkul Yatırım Ortaklıkları*. [Çevrimiçi] Available at:
<http://www.spk.gov.tr/index.aspx> [%1 tarihinde erişilmiştir05 12 2013].
- T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2013. *Dış Ekonomik İlişkiler: Sıkça
Sorulan Sorular: IMF - Sıkça Sorulan Soruları*. [Çevrimiçi] Available at:
[http://www.hazine.gov.tr/default.aspx?nsw=4Lohv1LHjN3NaG1BR3D5o
A==H7deC+LxB18=&mid=1003&nm=1003](http://www.hazine.gov.tr/default.aspx?nsw=4Lohv1LHjN3NaG1BR3D5oA==H7deC+LxB18=&mid=1003&nm=1003) [%1 tarihinde erişilmiştir25
12 2013].
- T.C. Devlet Demiryolları, 2013. *TCDD Hakkında: Tarihçe*. [Çevrimiçi]
Available at: <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=267> [%1 tarihinde
erişilmiştir06 12 2013].
- T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2011. *Dış Politika/ Uluslararası Kuruluşlar ve
İlişkilerimiz*. [Çevrimiçi] Available at:
[http://www.mfa.gov.tr/sub.tr.mfa?23a3fc26-4f3b-47dd-943e-
d8934cdad97e](http://www.mfa.gov.tr/sub.tr.mfa?23a3fc26-4f3b-47dd-943e-d8934cdad97e) [%1 tarihinde erişilmiştir20 12 2013].

- T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2013. *Yayınlar: Türkiye'de Özelleştirme*. [Çevrimiçi] Available at: <http://www.oib.gov.tr/yayinlar/yayinlar.htm> [%1 tarihinde erişilmiştir06 12 2013].
- TSKB, 2008. *TSKB: Şirket Profili: TSKB Tarihi*. [Çevrimiçi] Available at: <http://www.tskb.com.tr/default.aspx> [%1 tarihinde erişilmiştir09 01 2014].
- Türk Dil Kurumu, 2013. *Sözlükler: Büyük Türkçe sözlük*. [Çevrimiçi] Available at: <http://www.tdk.gov.tr> [%1 tarihinde erişilmiştir2013-2014].
- Türk Eximbank, 2013. *Kurumsal: Hakkımızda*. [Çevrimiçi] Available at: <http://www.eximbank.gov.tr/TR/belge/1-31/hakkimizda.html> [%1 tarihinde erişilmiştir04 01 2014].
- Türk Hava Yolları, 2011. *Kurumsal: Tarihçe*. [Çevrimiçi] Available at: <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce> [%1 tarihinde erişilmiştir06 12 2013].

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Mahmut ALAGEYİK
Doğum Tarihi : 15.12.1976
Medeni Durum : Evli (İki kız çocuk babası)
Yabancı Dil : İngilizce (Orta)

Eğitim Bilgileri

İlkokul : Atatürk İlkokulu-Ağrı/Patnos (1983-1988)
Lise : Van İmam Hatip Lisesi (1988-1995)
Ön Lisans : Kocaeli Üniversitesi-Kocaeli Meslek Yüksek Okulu-İşletmecilik Bölümü (2000-2002)
Lisans : Anadolu Üniversitesi-İşletme Bölümü (2002-2006)
Yüksel Lisans : Bahçeşehir Üniversitesi-Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi (2011-2014)

Çalışma Hayatı

2005-Devam : İBB - Finansman Müdürlüğü - Finans Personeli
İSTANBUL
2004-2005 : İmsa Ticaret - Muhasebe Sorumlusu /KOCAELİ
2002-2004 : İmsa Ticaret - Yapı Market Sorumlusu /KOCAELİ