

TÜRKİYE'DEKİ KAMU ÖZEL BİRLİK MODELİNİN YERLEŞTİRİLMESİNE İLİŞKİN ÖNERİLER

Gökhan Tunç¹ ve Emrah Öz Saraç²

¹ Yrd. Doç. Dr., İnşaat Müh. Bölümü, Atılım Üniversitesi, Ankara

² Projeler Kontrol ve Teklif Grubu, Hidro Dizayn, Ankara

Email: gokhan.tunc@atilim.edu.tr ve eozsarac@hidrodizayn.com

ÖZET:

Bu makale, kamu özel birliği (KÖ) modeli kullanılarak Türkiye'de inşa edilen projeler üzerine yapılan çalışmanın sonuçlarını içermektedir. KÖ modelinin uygulandığı ülkelere özgü olarak özel sorunlar içerdiği bilinen bir gerçek olup, bu sorunların Türkiye'deki gelişimine ve farklılaşmasına yazıda değinilecektir. KÖ modeline ait konular önce mühendislik sonra da hukuki yönlerini içerecek şekilde iki ayrı kategoride ele alınacaktır. Modelin mühendislik yönü, sözleşme ve inşaat yönetimi perspektiflerinden ayrı ayrı inceleneyecektir. Çalışmanın hukuki konuları içeren kısmında ise Türkiye'ye özgü yaşanan sorunlar ele alınacaktır. Bu kapsamda, kamu ve özel sektörü çevreleyen belirsizlikler ve sorunları vurgulamak amacıyla güncel mevzuat ve yasalar ile yönetmelikler incelenip değerlendirilecektir. Böylelikle, KÖ modelinin Türkiye'deki gelişim süreci mercek altına alınmış olacaktır. Finansman durumu ile sözleşme ve ruhsat projeleri de KÖ modelini oluşturan anahtar nitelikteki risk parametreleri olarak bu yazıda ele alınacaktır. Modelin, Türkiye'ye adaptasyon sürecinde yaşanan zorluklar da incelenerek tarihsel gelişimine dair bilgiler aktarılacaktır. Özellikle son yıllarda yaygın olarak kullanılan Kentsel Dönüşüm Projeleri ile KÖ modeli arasındaki ilişki de bahsedilecek ve modelin Türkiye'ye adaptasyon sürecinde yaşananlar tartışılacaktır.

ANAHTAR KELİMELER: Kamu Özel Birliği, Kentsel Dönüşüm

1. GİRİŞ

Ülkemizde Kamu Özel Birliği (KÖ) olarak bilinen; kamu yatırım ve hizmetleriyle özel sektörü büyük ölçekli projelerde bir araya getiren model, Avrupa kıtası incelendiğinde 1992 yılında ilk olarak İngiltere'de Özel Sektör Finansmanı (ÖSF veya Private Finance Initiative, PFI) adıyla uygulanmaya başlanmıştır (Li ve diğ. erleri, 2005). Dünya'ya bakıldığında ise KÖ modelinin köklerinin özellikle kamu ve özel sektör ortaklığı ile mali açıdan desteklenen eğitim programları kapsamında ilk olarak ABD'de atılmış olduğu görülecektir. Modelin, ABD'de geniş kapsamlı olarak kullanılması ise özellikle 1960lı yıllardan sonra yaygınlaşan kentsel dönüşüm projeleri ile ortaya çıkmıştır (Yescombe, 2007).

KÖ modelinin yaygın olarak farklı kıtalarda kullanılmasına ise özellikle 1990lı yılların sonunda başlanmıştır. Aslında özel sektörün kamu projelerinde yaptığı yatırımların tarihçesi 18. yüzyıl Avrupa'sına kadar uzanır. Aynı yüzyıl içerisinde yapılan "Paris Çiğme Suyu Projesi" devlet tarafından özel sektöre tanınan imtiyazlı sözleşmeler altında KÖ modeline örnek gösterilebilecek bir projedir. 19. yüzyıla gelindiğinde ise benzer tür örnekler sadece Avrupa ülkelerinde değil dünyanın diğer ülkelerinde de rastlanmaktadır. Süvey Kanalı, Trans-Sibirya Demiryolu ve Avrupa'daki pek çok demiryolu ile su kanallarına ait projeler, 19. yüzyıl KÖ modeline örnek gösterilecek türden projelerdir (Kumaraswamy ve Morris, 2002). KÖ modeli günümüzde, altyapı, eğitim, savunma sanayi ve sağlık gibi çeşitlilik gösteren pek çok sektörde kullanılmaktadır.

KÖ modelinin Türkiye'deki tarihçesi ise Avrupa'daki diğer ülkelere göre daha farklı şekilde gelişmiştir. 1980'lerden itibaren geçen yaklaşık 30 yılda, özellikle elektrik üretimi ve dağıtımını, havaalanı, liman ve

karayolu alanlarındaki onlarca proje bu model ile hayata geçirilmiştir. Ülkemizde, 1994 yılında çıkarılan 3996 sayılı "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanun" ile yaygınlaştıran ve otoyollardan havaalanlarına, yat limanlarından gümrük kapılarına kadar pek çok farklı sektörde başarıyla uygulanan KÖ projeleri, günümüzde 3359 sayılı "Sivil Hizmetleri Temel Kanunu" kapsamında Yap-Kirala modeli ile gerçekleştirilecek entegre sivil kampüsleriyle yeni bir boyut kazanmıştır. Ayrıca 652 sayılı "Millî Eğitim Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ile eğitim-öğretim tesislerinin, 351 sayılı "Yüksek Öğrenim Kredi ve Yurtlar Kurumu Kanunu" ile de yurt ve benzeri öğrenci konaklama tesislerinin KÖ yöntemiyle gerçekleştirilmesinin yolu açılmıştır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012).

KÖ modeli pek çok farklı parametreyi içerisinde barındıran bir ortaklık türü olarak karşımıza çıkar. Bu parametrelerden en önemlisi ise risk yönetimi ile ilgili olanıdır. Dolayısıyla KÖ modelini; doğası gereği risk yönetimini en önemli parametre olarak ortaya çıkartan model olarak tanımlamak doğru olacaktır (Li, 2003). KÖ modeline uygun yapılan pek çok projede mevcut riskin hem analizi hem de kontrolü oldukça güçlü ve kompleks bir çalışma süreci içerir. Bu yüzden risk yönetiminin doğru yapılması hem kamu hem de özel sektör açısından KÖ modelinin ana hedefi olarak karşımıza çıkmaktadır. Risk dağılımının projenin daha ilk aşamalarında doğru tanımlanması ise projenin başarısını etkileyen en önemli faktördür. Bu makalede risk faktörleri üzerinde durulacak ve projelerin başarıya ulaşmasındaki öneminden bahsedilecektir.

KÖ projelerinde yaşanan en büyük sorun ise genel olarak sözleşme sürecinde yönetsel anlamda harcanan yoğun zaman ile pazarlık aşamasındaki uzun gecikmelerden kaynaklanan süre kayıpları olarak tariflenebilir. Bu yazıda, KÖ modeli önce mühendislik yönleri sonra da hukuki konuları içerecek şekilde ele alınacaktır. Modelin Türkiye'deki gelişimi ve farklılaşmasına dair bilgiler sunulacaktır. Özellikle son yıllarda uygulanan Kentsel Dönüşüm Projeleri ile KÖ modeli arasındaki ilişki kiden bahsedilecek ve modelin Türkiye'ye adaptasyon sürecinde yaşananlar tartışılacaktır.

2. KÖ NEDİR?

KÖ modeli için literatürde kabul gören farklı tanımlar bulunmaktadır. Bu tanımlardan biri Dünya Bankası tarafından yapılan tanımdır (Dünya Bankası, 2012). Dünya Bankasına göre, "KÖ, kamu sektörünün sorumlulukları altında yer alan hizmet veya işlerin bir kısmının özel sektör tarafından sağlanması, genellikle orta ve uzun vadedeki kamu ve özel sektör arasında yapılan düzenlemeler ile altyapı ve/veya kamu hizmetlerinin temini için tarafların ortak hedefler üzerinde uzlaşması" olarak tanımlanır. Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü, OECD'de yer alan tanımda ise "KÖ, kamunun hizmet alım amacının özel sektörün kar amacı ile örtülü kamu ve özel sektör arasındaki uzun süreli anlaşma" olarak tanımlanır (OECD, 2011). Avrupa KÖ Uzmanlık Merkezi'ne (European PPP Expertise Centre) göre KÖ amaçları da ayrıntılı olarak izah edilecek şekilde: "KÖ; kamu ve özel sektörün kamu altyapı projelerini (ulaşım, enerji, su ve diğer) yapmak amacıyla birlikte işbirliği içerisinde girdiği, genellikle uzun süreli sözleşme sürecine dayalı; proje riskinin özellikle tasarım, inşaat, işletme ve/veya finansal desteği içeren belirli bir kısmını özel sektöre bıraktığı; amacın, projenin tüm sürecine ait içeriği göz önüne alındığında, projenin çıktılarının ziyade detaylarına odaklanması; özel sektör tarafından finansal desteğin sağlanması ve hizmet alımına karşılık özel sektör ödemelerini içeren model" olarak tanımlanmıştır (Avrupa KÖ Uzmanlık Merkezi, 2011). Yukarıdaki farklı tarifler özetlenecek olursa, KÖ; kamu ve özel sektör ile bazı durumlarda finans sağlayıcısının da doğrudan taraflardan biri olduğu, sözleşmeye dayalı olarak yatırım ve hizmetlerin, projeye yönelik maliyet, risk ve getirilerin, kamu ve özel sektör arasında paylaşılması yoluyla gerçekleştirildiği işbirliği modelini tarifler.

KÖ projeleri pek çok farklı model altında uygulanmaktadır. Bu farklı modellerin en yaygın kullanılanları; HD (Hizmet Hakkı Devri), YD (Yap-Devret), Y (Yap-İlet), YD (Yap-İlet-Devret), YD (Yap-İlet-Devret), YKD (Yap-Kirala-İlet-Devret), YKD (Yap-Kirala-Devret), YS (Yap-Sahiplen-İlet) ve YSD (Yap-Sahiplen-Devret) olarak adlandırılmaktadır. Bu modeller ile KÖ modeli arasında ise bazı temel farklılıklar mevcuttur. Bu farklılıklar sadece KÖ modelinde yer alan özelliklerle kendini gösterir: (a)

karma risk paylaşımı özellikleri vardır, (b) kendisine özgü sözleşme içerikleri mevcuttur, (c) sözleşme süreleri uzundur, (d) bütçesel anlamda özel sektör tarafından desteklenirler, (e) sonuç odaklı sözleşmelerdir. Dolayısıyla ile KÖ projelerinin yönetimi geleneksel modellere göre farklı ve özel yetkinlikler zinciri içerir.

3. NEDEN KÖ ?

KÖ 'yi Dünya'da cazip model kılan belli başlı nedenler vardır. Bu nedenler, Tablo 1'de 13 madde halinde sıralanmıştır. Tablodan da görüleceği üzere verilen nedenler; kaynaklar, risk, maliyet ve yapılabirlik başlıkları altında özetlenebilir. Tabloda yer alan faktörler projenin karma risk yapısına ve uygulandığı ülkeye başlı olarak bazı olumsuzlukların veya risklerin doğrudan veya dolaylı olarak ortaya çıkmasına neden olabilecektir. Bu olumsuzluklardan bazılarını makalede de inilecek fakat makalenin hedeflediği kapsam dâhilinde 13 maddenin her biri sayfa sınırlaması nedeni ile irdelenmeyecektir.

Tablo 1. KÖ Modelini Cazip Hale Getiren Faktörler (Ismail, 2013)

No	Açıklama	No	Açıklama
1	Kamu sektörünün mali açıdan yarı darboşluğu çözmesi	8	Kamu sektörünün idari maliyetini azaltması
2	Bütüncül bir çözüm sunması	9	Yerel ekonominin gelişmesini sağlaması
3	Sermaye yatırımı için gereken para miktarını azaltması	10	Yapılabirliği geliştirilmesi
4	Yaratıcı ve yenilikçi yaklaşımların teşvikini sağlaması	11	Sürdürülebilirliği geliştirilmesi
5	Toplam proje bedelini azaltması	12	Kamu desteğini sınırlı veya çok az kullanması
6	Projenin yapım süresini azaltması	13	Projenin ilerleyişini hızlandırması
7	Riskin özel sektöre kaydırılması		

4. KÖ PROJELERİNİN FINANSMANI

Proje finansman modelleri söz konusu olduğunda öncelikle devlet tekeli, ardından da özelleştirme süreci akla gelir. Günümüzde ise devlet tekeli ve özelleştirme dışında KÖ modeli geliştirilmiştir. Model, finansman ihtiyacının karşılanması ve özel sektörün de bu ortaklıkla kira geliri elde etme noktasında karlı olabileceği bir model olarak karşımıza çıkmaktadır. Finansman açısından taraflar arasındaki menfaat paylaşımı önemlidir. Kamu sektörü açısından en büyük menfaat, yüksek maliyet ve finansman gerektiren hizmetlerin gerçekleştirilmesiyle hizmet arzının sağlanması yönünde olur. Kar maksimizasyonu odaklı hareket eden özel sektörün menfaati ise sözleşme sürecinde, kira gelirinin etkiler veya üzerinde elde edilmesiyle sağlanabilir.

Özel sektörün KÖ projelerini yerine getirirken sağlamaları gereken finansal destek ve kredi arayışları ise finansal modelin en önemli basamağını oluşturur. Bu kapsamda Devlet Borç Garantisi (Government Debt Guarantee - GDG) olarak sağlanan destek büyük önem arz eder. Özel sektör girişimcileri bir taraftan kredi arayışını sürdürürken, diğer taraftan da büyük ölçüde KÖ projelerinin karlılığını geliştirmeye çalışırlar (Public-Private Infrastructure Advisory Facility, PPIAF, 2009). Fakat GDG uygulayan hükümetin finansal durumunun ifa edilmesi olasılığı nedeniyle GDG'nin uygulanması başlı başına bir sorun olarak ortaya çıkabilir. Tang'a göre (2010), hükümetin garantör olarak çok fazla belirginleşmesi, imtiyaz sahibinin kamu yararı gözetmek yerine sözleşme menfaatını yarar (gabin) sağlayacağı bir duruma dönüşmesine neden olur.

KÖ, yukarıda verilen tanımlara ek olarak; devlet ile özel sektör arasında uzun vadeli esnek bir sözleşme temeline dayanan ve kamu hizmetlerinin görülmesine ve/veya finansmanına devlet ile özel sektörün bir arada katılmasını öngören, finansman, altyapı ve hizmet sağlama için kullanılan bir kavramdır (Tan, 1995).

5. KÖ PROJELERİNİN TA İDİ İ R SKLER

KÖ projelerinin ba arılı olması, ta idıkları risk faktörlerinin açıklıkla tanımlanmasına ve analiz edilmesine doğrudan ba lıdır. KÖ 'nin ta idı ı risk faktörleri kamu ve özel sektöre ait olan riskler olmak üzere iki ayrı kategoride incelenebilir. Risk da ılımının projenin daha ilke amalarında doğrudan tanımlanması projenin ba arısını etkileyen en önemli faktördür. KÖ projelerinde yer alan riskin genellikle büyük bir bölümünü üstlenen taraf özel sektördür (Shen ve di erleri, 2006).

Projenin ba arıya ulaşmasını her iki tarafın ta ımı oldu u riskler olumsuz etkileyebileceğinden bu yazıda ayrı ayrı incelenmeyip bütünlük olarak ele alınacaktır. Riskler; projenin doğası gereğita idı ı karma ık yapısından dolayı (a) projenin doğasından kaynaklanan riskler ve (b) dış kaynaklı riskler olmak üzere iki ayrı grupta incelenecektir (Rebeiz, 2012).

5.1 Projenin Doğasından Kaynaklanan Riskler

Projenin doğasından kaynaklanan riskler: (a) maliyeti artıran riskler, (b) inaat sürecindeki gecikmelerden kaynaklı riskler ve (c) zemin koşullarına ba lı riskler olmak üzere üç ayrı ba lık altında incelenebilir. Bunlardan maliyet artışı ile ilgili olan ilk risk türünde riskler kontrol edilebilir ve edilemez de ikenler olarak ele alınır. Örneğin; düşük verim, mücbir sebepler ve yüksek maliyetli tedarik hizmetleri gibi. İkinci risk türü ise inaat sürecindeki gecikmelerden kaynaklı olan risklerdir. Bu risk türünde; projenin karma ıklı inaat ba lı olarak süreç içerisinde ortaya çıkacak olan ve maliyeti doğrudan etkileyen kalemler riskin oluşmasına neden olur. Örneğin; teknoloji ile ilgili herhangi bir deneyimin bulunmaması, i çigrevleri, tasarıma dönük kararların uygulanmasında ya anılan sorunlar, inaat aamasındaki de i ikliklere ait karma a, malzemenin tedarik sürecinde ya anılacak gecikmeler gibi. Üçüncü ve son risk türü ise zemin koşullarına ba lı olarak ortaya çıkan risk türüdür. Bu risk türünde projenin karma ık yapısından kaynaklanan ve kazı i leri sırasında ortaya çıkan riskler ele alınır.

5.2 Dış Kaynaklı Riskler

Dış kaynaklı risk türleri; (a) döviz kuru riski, (b) siyasi riskler ve (c) i letme riski olmak üzere üç ayrı kategoride incelenebilir:

- Döviz Kuru Riski:** inaat öncesi ve sırasında ya anılacak olan riskler olmak üzere ikiye ayrılır. inaat öncesi riskler'de; döviz kuru de i kenli i ayet dikkate alınmazsa kartopu örneğinde oldu u gibi kolayca potansiyel felaketslere neden olabilecek bir riske dönü ebilir. inaat sırasındaki riskler de ise projenin döviz dalgalanmalarına maruz kalacak ı öngörülür.
- Siyasi Risk:** Projenin, tamamen veya kısmen keyfiyet çerçevesinde, hukuki dayana ı bulunmayan hükümet müdahalelerine maruz kalma riski vardır. Örneğin, hükümet tek taraflı olarak projenin (kısmen veya tamamen) bir kısmı veya tümü üzerinde kamula tırma ya da istimlak kararı verebilir. Siyasi risk ve hükümet müdahalesinin boyutu ise devam eden siyasi rejimler ile projenin yerel ekonomi üzerindeki öneminden doğrudan etkilenir.
- İ letme Riski:** Proje, i letme aamasında performans riski ile de kar ı kar ıya kalacaktır. Yüklenici, i letme riskinin kontrol altında tutulması amacı ile proje firmasına projenin tamamlanmasından sonraki belirli bir süre için de kabul edilebilir bir performans düzeyinde gerekli garantiyi sağlamalıdır.

Yukarıdaki risk tanımlarına ek olarak, Türkiye gibi geli mekte olan ülkelerin kar ı kar ıya kaldıkları ve sadece bu tür ülkelere özgü riskler de vardır (Rebeiz, 2012; Wang ve di erleri, 2004). Bu riskler ise iki ana ba lık altında toplanabilir: (a) KÖ modelinin uygulanmasına dönük deneyimsizlik riski ve (b) yolsuzluk riski. İlk maddede verilen riskte, KÖ modelinin karma ık yapısı ve mevzuatlarına hâkim olmayan insan kayna ı deneyimsizli i ve yetersizli i yer alır. Bu tür bir yetersizlik projenin ba arısını da olumsuz yönde etkileyecek ve taraflar arasında sorunlar ya anmasına neden olacaktır. Yolsuzluk olarak adlandırılan ikinci

maddedeki risk türü ise özellikle hükümetlerin içerisinde bulunduğu durumlarla ilgili olarak ortaya çıkan bir risk olup projenin sürecini ve maliyetini doğrudan etkiler.

Yukarıda KÖ modeline uygun olarak yapılacak projelerde ortaya çıkabilecek riskler izah edilmeye çalışılmıştır. Fakat risklerin kamu ve özel sektör tarafından ortak paylaşımlı olarak değerlendirilmesinde yer alan kamunun, riski mümkün mertebe özel sektöre aktarma veya transferi yönünde çabaları vardır. Özel sektöre transfer edilebilen ve edilemeyen risklere ait açıklamalara Teker (2008) tarafından yapılan çalışmada yer verilmiştir. Her ne kadar KÖ modelinin temeli riskin özel sektöre transfer edilmesi olarak tanımlansa da kamunun bu amaçlarda riskin tamamını özel sektöre transfer edemeyeceği görülmektedir.

6. KÖ MODELİNİN AVANTAJ VE DEZAVANTAJLARI

KÖ modeli, yukarıda da bahsedildiği üzere özellikle karma risk türden projelerin kamu ve özel sektörün birliği ile birlikte yürütüldüğü özel projelerdir. Modelin, kamu ve özel sektör açısından sağladığı avantaj ve dezavantajlara ait bilgiler aşağıda yer almaktadır:

Avantajlar: KÖ yaklaşımının temel avantajlarından biri birçok yönden kaynak tasarrufu sağlayacak bir model olmasıdır. Devlet, sıklıkla karlı olmayan projelerin finansal anlamda desteklenmesinde kendi kaynaklarına bel bağlamak zorunda kalmaz (Cumming, 2007). Özel sektörün katılımından dolayı; kamu varlıkları ve fikri mülkiyet hizmetleri daha verimli bir amaç doğrultusunda kullanılır. Bu kullanım durumu kamu hizmetleri ve tesislerinin kalitesini de olumlu yönde etkiler (Edkins ve Smyth, 2006). Öte yandan, özel sektörün sahip olduğu beceri, deneyim, teknoloji ve yenilikçi hareketlerin doğrudan kullanımı ile kamu hizmetleri daha tatmin edici düzeyde yerine getirilmeye olur. Modelin bir başka avantajı ise kamu ve özel sektörün var olan riskleri farklı amaçlarda paylaşma imkânı bulmasında ortaya çıkar (Shen ve diğerleri, 2006). Özel sektör, sahip olduğu ticari disiplin kurallarını kamu projelerine uygulayarak, maliyet artışı ve proje gecikmelerden dolayı oluşacak riskleri büyük ölçüde azaltma imkânı bulur (Ho, 2006; Li ve Akintoye, 2003). KÖ modeli ile tasarım, inşaat ve işletme amaçlarını tamamlayabilmek için, hizmet dağıtım noktasında daha zayıf ve verimsiz olan kamu hizmet yapısı çok daha verimli çalışan bir sorumluluk hiyerarşisine dönüşümüne dönüştürülebilir (Verimlilik Dairesi, 2005). Kaynak tasarrufu ve bunların daha verimli kullanılmasının sağladığı avantajları arasında, projeye olan ekonomik bakı açıları, KÖ yaklaşımı kullanılarak daha da geliştirilebilir.

Dezavantajlar: KÖ, her ne kadar kamunun çok az veya hiç ücret ödemediği gerçeğiyle birlikte model olarak algılandığında, "bedava öğe yemeği yoktur" söylemini doğurular bir kavram olarak karımıza çıkar (Kumaraswamy ve Zhang, 2001). Kumaraswamy ve Zhang'ın yaptığı araştırmalara göre, KÖ uygulamalarına ait performans barırsızlıklarındaki adres kamu sektörü olarak belirginlik kazanmıştır. KÖ projelerindeki uygulayıcılar, KÖ'lerin uygulanmasının önündeki engellerin siyasi engeller olduğuna inanmaktadır (Algarni ve diğerleri, 2007). KÖ projeleri için her zaman özel bir mevzuata ihtiyaç duyulduğundan, ifade edilen bu bakı açıları artırıcı bir özellik taşımamaktadır. Çoğu durumda, KÖ kullanımını düzenleyen mevzuat yürürlüğe girmeden önce belediye ya da devleti temsilen yetkili çalışanlar konuyu önemine binaen derinlemesine tartışmak zorundadırlar. Ayrıca, bazı devlet kurumlarının, yeni bir işbirliği/finans yaklaşımına direnç göstereceği de akıldan çıkarılmamalıdır.

7. KÖ'NİN TÜRK YE'DEKİ UYGULAMA SÜRECİ

KÖ modeli uygulandıktan sonra ülke başlı olarak yerel koullara göre değerlendirilen bir yapıya sahiptir. Model, Dünya'da olduğu gibi ülkemizde de eğitim, sağlık ve altyapı gibi farklı pek çok hizmet sektöründe kullanılmaktadır.

KÖ uygulamalarının Osmanlı imparatorluğu'na kadar uzanan bir tarihçesi olduğu bilinmektedir. Her ne kadar uygulamaya dönük olarak hazırlanan Kamu Yararına Dönük Hizmet Hakkı Kanunu 1910 yılında yürürlüğe girmiş olsa da, özel sektör katılımı ile kamu hizmetlerinin yapılması için gereken genel kurallar,

mevzuat ve yasal olu um ancak 1980li yılların sonuna do ru yaygınla maya ba lamı tır. Bugün Türkiye’de özel sektör a ırlıklı olarak Y D, Y , YKD ve HD yoluyla kamu hizmetlerinin sunuldu u pek çok tür proje yer almaktadır (Eker, 2007). Bu kapsamda en yaygın KÖ modeli olarak kar ımıza Y D anla maları çıkmaktadır (T.C. Kalkınma Bakanlı ı Yayınlar, 2012). Mevcut yönetmeliklere göre KÖ ’ler her ne kadar yüksek teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiren herhangi bir alanda kullanılabilir olsa da özellikle kentsel altyapı yatırımları ile ilgili olan enerji, ula tırma ve sa lık gibi sektörlerin dı nda maalesef kendine henüz yer bulamamı tır. Türkiye’deki KÖ modeli a ırlıklı olarak ula tırma sektörü (demiryolları, otoyollar, limanlar, havaalanları ve köprüler), enerji sektörü (elektrik üretim ve iletim), su temini ve genel idari konular (sınır kapıları) gibi yatırım alanlarını içermektedir. Son zamanlarda da, KÖ ’nin sa lık sektörü ile ilgili olan uygulamaları; 2005 tarih ve 5396 sayılı kanunun kabulü ile birlikte uygulanmaya ba lanmı tır. Ayrıca yakın gelecekte, hükümetin; KÖ modelini e itim sektöründe de kullanmak istedi ine dönük güçlü bir e ilimin oldu unu görmekteyiz (T.C. Kalkınma Bakanlı ı Yayınlar, 2012).

Türkiye’de KÖ sistemi oldukça karma ık bir a i içinde koordine edilmektedir. Bu durum geli mekte olan ülkelerin ya adı ı olumsuz bir özellik olarak de erlendirilebilir. Türkiye’deki uluslararası KÖ platformu, ngiltere’yi KÖ politikasını en ba arılı uygulayan ülke olarak tanımlamakta ve bu yüzden Türkiye’nin ngiltere’yi örnek alarak gerekli mevzuat ve uygulama düzenlemelerine devam edece ini dile getirmektedir (Uluslararası KÖ Platformu Türkiye, 2012).

Her ne kadar KÖ uygulamalarında, ngiltere Türkiye için örnek alınmı olsa da iki ülke arasındaki uygulamalarda bazı farklılıklar oldu u bilinen bir gerçektir. Örne in, ngiltere’deki sistemin aksine Türkiye’de; Hazine Bakanlı ı’na ek olarak, Maliye Bakanlı ı, Devlet Planlama Te kilatı, Özelle tirme dairesi, Kamu hale Kurumu, Bakanlıklar ve bazı durumlarda belediyeler dahi süreçte yer alan di er kurulu lar olarak kar ımıza çıkmaktadır. KÖ ’nin türüne ve uygulandı ı bölgeye ba lı olarak kurum ve kurulu ların süreçteki katılım oranları da de i kenlik göstermektedir. Geli mekte olan ülkeler kapsamında de erlendirilen Türkiye, KÖ ’yi uygulayan öncü ülkelerden biri olmasına ra men, hedeflenen geli meyi maalesef henüz yakalayamamı tır. KÖ ’ler Türkiye’de hep özelle tirme faaliyetlerinin gölgesinde kalmı tır. Ayrıca, Türkiye’nin 2000’lerden sonra ya adı ı üç a ır kriz; makroekonomik ko ulları, yatırım ortamını olumsuz yönde etkilemi ve KÖ modelinin geli mesinin önündeki engellerden biri haline gelmi tır.

Dolayısı ile KÖ ile ilgili yapılan düzenlemelere baktı ımızda, tam bir sınıflandırma yapmak zordur. Bugün KÖ ’ler; Özelle tirme Kanunu’nun yanı sıra farklı sektörlerle ait di er kanunlar ve mevzuatlar çerçevesinde de düzenlenmektedir (örne in; 3096, 3465, 3996 ve 4283 sayılı kanunlar gibi). Yönetmeliklerdeki çarpıklıklar geli mekte olan pek çok ülkede de mevcut olup KÖ politikasının ba arısını engelleyen önemli bir sorun olarak de erlendirilmektedir. Fakat Türkiye’nin KÖ ’leri hukuki anlamda anayasaya dayandırımı olması umut verici bir geli me olarak tanımlanabilir (Uz, 2007). Örne in, kamu sektörünün özel sektör ile i birli ini geli tirmesi gerekti ini dolaylı ifade eden ilave bir madde, 1999 yılında anayasada yapılan de i iklikle 3996 sayılı kanuna eklenmi tir. Bu geli me, KÖ ’nin Türkiye’deki evrimle me sürecinde olumlu bir a ama olarak de erlendirilebilir. Ayrıca, Sekizinci Be Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005) ve Dokuzuncu Kalkınma Planı’nda da (2007-2013) KÖ uygulamalarını geli tirmek için açık hükümler yer almaktadır.

Türkiye’de KÖ modeline uygun projelerin yapılması sırasında pek çok mevzuat de i ikli i ya anmı tır. Bu de i ikliklerle birlikte KÖ ’nin evrimle me süreci de ba lamı ; ilgili yasa ve kanunlar ise öncelikli olarak ngiltere’deki benzer uygulamalarda ya anılanlara örnek olarak yasal hale getirilmi tir (Uluslararası KÖ Platformu Türkiye, 2012). Tablo 2’de, KÖ modelinin Türkiye’deki geli imine ait tarihçesi liste halinde verilmi tir. Liste, 1910 yılı Osmanlı mparatorlu u döneminde hazırlanan özel sektöre imtiyaz hakkı tanıyan mevzuattan ba layarak günümüze kadar olan süreçteki hukuki de i imi göstermektedir.

KÖ ’de evrimle me sürecine u rayacak bir di er kol ise kentsel dönü üm projelerini içeren alanla ilgili olanıdır. Kentsel dönü üm ile ilgili olarak yapılan çalı malar kapsamında devlet tarafından belediyelere mali ve teknik destek verilmektedir (Tunç, 2015). ABD’de 1960lı yıllarda kentsel dönü üm projelerinde yaygın olarak kullanılan KÖ modelinin Türkiye’de de kullanılması projelerin hızla hayata geçirilmesine ve ihtiyaç

duyulan finans desteğinin sağlanmasına imkân sağlayacaktır (Kort ve Klijn, 2013). Toplamda 400 milyar dolar bütçeye sahip kentsel dönüşüm projelerinin 2053 yılına kadar tamamlanması gerektiği göz önüne alınırsa, KÖ modelinin bu alanda acilen uygulanması gerektiği görülecektir.

Tablo 2. Türk Kanunlarında KÖ Modeline ait Yasal Mevzuatlar (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012)

Sayı No	Tarih	Adı	Açıklama
576	10 Haziran 1910	Menafi-i Umumiyyeye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun	Türkiye’de özel sektöre imtiyaz hakkı tanınmasını sağlayan mevzuatın temelini oluşturmaktadır
3096	4 Aralık 1984	Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtımı ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun (Y D)	Elektrik sektöründeki özel sektörün dahil olduğu ilk kanundur
3465	28 Mayıs 1988	Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişime Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun (Y D)	Karayolları Genel Müdürlüğü’nün inşaat, bakım ve işletmeler üzerindeki tekelciliğini ortadan kaldırmıştır
3996	8 Haziran 1994	Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yapı-İlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanun	
4046	24 Kasım 1994	Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun	
4283	19 Temmuz 1997	Yapı-İlet Modeli ile Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İletilmesi ile Enerji Satışının Düzenlenmesi Hakkında Kanun	
4749	28 Mart 2002	Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun	
5216	10 Temmuz 2004	Büyükşehir Belediyesi Kanunu (S, Y, Y D)	
5302	22 Ocak 2005	1. Özel İdaresi Kanunu (Y, Y D)	
5393	3 Temmuz 2005	Belediye Kanunu (S, Y, Y D)	
5396	3 Temmuz 2005	Sağlık Sektöründe YKD Kanunu	YKD modelinin sağlık sektöründeki uygulaması başlatmıştır

8. TÜRKİYE’DEKİ KÖ PROJELERİNE AİT SAYISAL BİLGİLER

Türkiye’deki KÖ projelerinin mevcut durumunu anlamak için önce Avrupa ülkelerindeki daha sonra da diğer gelimekte olan ülkelerdeki KÖ yatırımlarının miktarları incelenecektir. Tablo 3a’da 1990 ile 2006 yılları arasında Avrupa ülkelerinin bazılarındaki toplam KÖ yatırım bedelleri milyar dolar cinsinden verilmiştir. Tablodan da görüleceği üzere yatırımın en az olduğu ülke 2.4 milyar dolarla Belçika olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu diğer yatırımın en çok yapıldığı ülke olan İngiltere’deki 127 milyar dolarlık değerin yaklaşık olarak %2’sini oluşturmaktadır. Avrupa’da İngiltere’den sonra yatırımı en çok yapan ülke ise 28.1 milyar avro ile İspanya’dır. İspanya’daki bu diğer ise İngiltere’deki tutarın yüzde cinsinde yaklaşık %22’si olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 3. KÖ Yatırımları (Milyar Dolar)

(a) Avrupa Ülkeleri (Engel ve diğerleri, 2013)

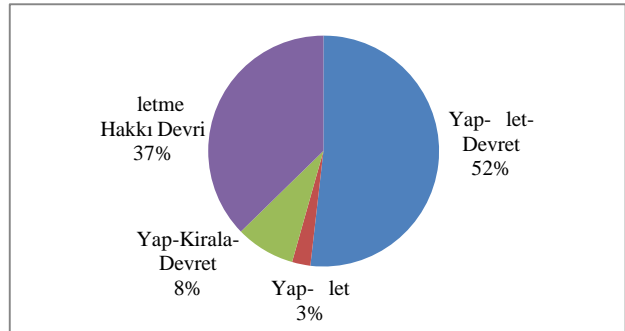
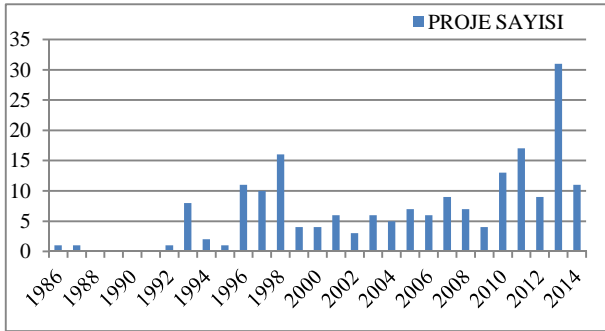
Ülke	Toplam (1990-2006)
Belçika	2.4
Almanya	6.4
İspanya	28.1
İngiltere	127.0

(b) Gelimekte Olan Ülkeler (Dünya Bankası, 2015)

Ülke	Toplam (1995-2014)
Türkiye	117.5
Çin	119.9
Rusya	154.4
Hindistan	333.4

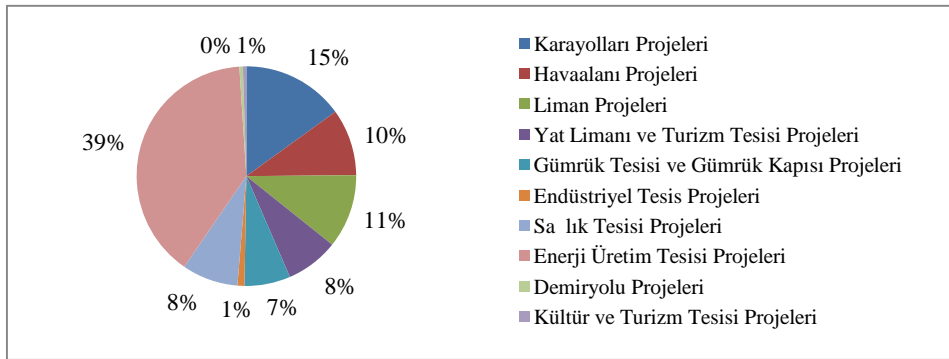
Tablo 3.b’de ise gelimekte olan bazı ülkelerin 1995 ile 2014 yıllarını kapsayan dönemlerine ait KÖ yatırım bedelleri verilmiştir. Türkiye bu kategoride yer almakta olup, yatırım bedelinin toplam tutarı 117.5 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu tutar, Avrupa ülkeleri arasında en fazla yatırım bedeline sahip İngiltere’yle neredeyse eşit sayılabilecek seviyededir. Gelimekte olan ülkeler arasında en fazla yatırım bedeline sahip ülke ise 333.4 milyar dolarla Hindistan’dır. Hindistan’daki toplam yatırım tutarı Türkiye’dekinin neredeyse 3 katı büyüklüktedir.

KÖ projeleri, Türkiye’de özellikle son yıllarda artı sergilemeye başlamıştır. 2015 yılı başı itibarı ile Türkiye’de KÖ ile yürütülen projelere ait istatistikler aşağıdaki şekilde verilmiştir (bakınız ekil 3 ve 4). Bu ekillerden ilkinde 1986 yılı ile 2014 yılları arasında KÖ modeli ile yapılan sözleşmelerin sayılarına ve modellerine ait dağılımlar yüzde cinsinden yer almaktadır (bakınız ekil 3). Ekilden de görüleceği üzere 1996, 1997 ve 1998 yıllarında yapılan sözleşmeler kapsam dışı tutulursa, 2010lu yıllardan sonra proje sayılarında ciddi bir artış olduğu gözlemlenmektedir. Yüzde cinsinden pasta dağılımında verilen grafikte ise KÖ; Y D, Y, YKD ve HD olmak üzere dört ayrı kategoride incelenmiştir. Yüzde cinsinden verilen pasta dağılımı derleri incelendiğinde, Türkiye’de en çok uygulanan KÖ modeli türünün %52 ile Y D olduğu görülecektir. En az uygulanan model türü ise % 3 ile Y olarak gerçekleşmiştir. KÖ modeline uygun olarak yapılan sözleşmelerinin 1995 ile 2014 yılları arasındaki toplam değeri yaklaşık olarak 117.5 milyar dolar civarında gerçekleşmiştir (Dünya Bankası, 2015).



ekil 3. KÖ Sözleşmelerinin Yıllara Göre Dağılımı (1986-2014) (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2015)

1986 ile 2014 yılları arasında yapılan KÖ sözleşmelerinin sektörler göre dağılımı ise yüzde oranlar cinsinden ekil 4’te verilmiştir. KÖ sözleşmelerinin en çok kullanıldığı sektör %39 ile Enerji Üretim Tesisi Projeleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sektörü sırası ile %15 ile karayolları projesi ve %11 ile liman projeleri takip etmektedir. En az kullanılan sektörler ise %1’e yakın değerlerle kültür ve turizm tesisi projeleri ile demiryolları projeleri olarak gerçekleşmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2015).



ekil 4. KÖ Sözleşmelerinin Sektörlere Göre Dağılımı (1986-2014) (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2015)

9. KÖ VE TÜRK YE TARTI MASI

Türkiye’deki KÖ uygulamalarına sağlık sektöründe başlamış, havacılık gibi diğer sektörlerde de uygulanmasına son yıllarda geçilmiştir. Özellikle son yıllarda yüksek bütçeli pek çok proje, KÖ modeline uygun olarak özel sektör tarafından hayata geçirilmektedir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2015). Örneğin, sağlık sektöründe KÖ modeli ile yapılacak şehir hastanelerinin toplam yatırım tutarının 20 milyar dolara ulaşacağı öngörülmektedir (T.C. Bakanlık Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, 2015).

KÖ modeline uygun yüksek bütçeli projelerin finansal anlamda desteklenmesinde kredi arayışı çözümü Hazine garantisini de devamlı gündeme getirmektedir. Bu tip projelerin desteklenmesinde hükümet, 2010'da 4749 sayılı kanunla, kamu-özel ortaklığı modeliyle yaptırılacak işlerde, Hazine'nin borç üstlenme taahhüdü vermesine olanak sağlayan bir düzenleme yapmıştır. Sadece yetki niteliğindeki taahhüdü düzenlemenin ardından 2013 yılında ise aynı kanuna ek olarak çıkarılan 6456 sayılı kanunla verilecek garantinin çerçevesi belirlenmiştir. Bu kanuna istinaden Hazine Müsteşarlığı da yayınladığı yönetmelik ile garantilerin verilmesine yönelik usul ve esasları belirlemiştir. Bu düzenlemeyi takiben Hazine garantisinin işlevine yönelik mevzuat altyapısının tamamlandığı 2013 ve 2014 yılları ise rekor proje sözleşmelerinin imzalandığı yıl olarak kayıtlara geçmiştir. Bu iki yılda yaklaşık toplam 62 milyar dolarlık sözleşmeler hayata geçirilmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2015).

Yapılan yeni yasal düzenlemeler kamuoyu tarafından her zaman olumlu karşılanmamıştır. Örneğin, kamu ihalelerinin finansmanı ile ilgili 4349 sayılı kanuna dayalı olarak 19 Nisan 2014'te yayınlanan büyük projelerin finansmanına Hazine garantisi getiren uygulama yönetmeliği (Hazine Müsteşarlığı Tarafından Gerçekleştirilecek Borç Üstlenimi Hakkında Yönetmelik) ülke içerisinde birtakım tartışmaları beraberinde getirmiştir. Yönetmelik kapsamında şu anda öne çıkan ve Hazine garantisi verilen altı proje içerisinde yer alan, üçüncü havalimanının bütçesi 22.1 milyar avro, üçüncü köprü'nün ki 2.5 milyar dolar, sözleşmesi imzalanmış veya imzalanmasında olan şehir hastanelerinin ki 9.5 milyar dolar ve Avrasya Tüneli'nin ki ise 1.3 milyar dolar olarak belirlenmiştir. Bu altı proje için verilecek toplam Hazine garantisi ise 49.8 milyar dolar olarak belirlenmiştir (T.C. Bakanlık Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, 2015).

Bu tür büyük projelere Hazine garantisi verilmesinin ilke olarak doğru olduğu ve daha uygun koşullu finansman sağlanmasına da yol açabileceği yönünde görüşler yetkililer tarafından belirtilmiştir. Bazı yetkililere göre 12 yıla yakın bir süredir devredilmiş kalan Hazine'nin garantisini yeniden getirmek, ayet iyi denetlenmezse, işlerin iyi gitmesi durumunda karışkinin olurken, kötü gitmesi durumunda olumsuz mali yük ise Hazine'nin ve dolayısıyla halkın olacağı anlamına geldiği ifade edilmiştir. Konuya ait bir bakış açisi ise; zamanlaması, amacı, yöntemi ve kapsamı siyasal açısal olarak doğru olduğu için Hazine garantisinin merkez bütçe disiplini bozucu yönde sonuçlar gündeme getirebileceği yönünde olan eleştiridir. Diğer bir eleştirisi ise büyük projelerde işlevsizlik olanların zora düşüklerinde işlevsizlik veya yükümlülüklerini yürütemiyor diyerek yükü Hazine'nin sırtına yükleyebilecekleri yönünde olumsuz eleştiridir.

Hazine garantisinin özel sektörde yarattığı olumlu etkiye, Hazine garantisi sonrası KÖ'nin iki kat arttığı bilgisi örnek olarak verilebilir. 2014 yılında Maliye Bakanı, TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu'nda yaptığı konu maddesi Ekim 2014 tarihi itibarıyla Türkiye'nin KÖ modelleriyle oluşturulan toplam projeleri tutarının yaklaşık olarak 102 milyar dolar, sayısının ise 183 olduğunu belirtmiştir.

Özetle, Hazine garantisi KÖ modelinin Türkiye açısından önemli bir parametresi olarak karşımıza çıkmaktadır. Fakat KÖ modelinin Türkiye'ye adaptasyon sürecinde farklı türden sorunlar yaşandı da bilinen bir gerçektir. Bu sorunlar, genellikle yasal mevzuat eksikliği, deneyimsizlik ve yolsuzluk baskıları altında toparlanabilir. Sorunlara biraz daha detaylı olarak bakarsak farklı türden uygulamaların doğması olarak olumsuz da görülecektir. Örneğin, Türk kanunlarında; KÖ modelinin özellikle eğitim, altyapı ve sağlık üzerinde yaygınlaşmasının sağlanması amacıyla yapılan yasal bir düzenlemenin henüz olmadığı bilinmektedir. Böyle bir düzenlemenin yer alması projede olumsuz talebin yerine getirilmemesi sonucunu da beraberinde getirmektedir. Yasal düzenlemeler hiç üphe yok ki uzun süreli ve yüksek bedelli sözleşmelerin KÖ modeli çerçevesinde yerine getirilmesinde büyük önem arz etmektedir. Dolayısıyla Türkiye'ye özgün KÖ modelinde yaşanan sorunlar ana başlıklar halinde: (a) yasal mevzuat çerçevesinde sınırlı sayıda KÖ modelinin yapılabilir olması, (b) KÖ mevzuatı ile ilgili olarak uyum yetersizliği ve (c) KÖ projeleri ile ilgili olarak Merkez-dare Yapılanmasında yaşanan eksiklikler olarak tarflenebilir.

KÖ modelinin Türkiye'deki uygulaması ile ilgili olarak yaşanan hukuki sorunların olduğu da bilinmektedir. Bu sorunlara Türk Tabipler Birliği (TTB) tarafından şehir hastanesi projelerine dönük olarak açılan davalar örnek gösterilebilir. Bu davalar için Danıştay'da esastan görüşmelere halen devam

edilmektedir. Ayrıca, devletin projelerde belirli bir hasta garantisi verilmesine dönük olarak çıkardığı 6428 sayılı yasanın iptali için Cumhuriyet Halk Partisi'nin Anayasa Mahkemesine açtığı iptal davası da bulunmaktadır.

10. SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye'de KÖ mevzuatının çerçevesinin net olmadığı; gerek kamu, gerekse özel sektör tarafından konunun tam olarak anlaşılması yazının önceki kısımlarında izah edilmiştir. Türkiye'deki KÖ modeli Avrupa'daki diğer ülkelere göre daha farklı bir evrimleşme süreci geçirmiştir. Konu ile ilgili olarak her ne kadar 1980'lerden bugüne çeşitli yasal düzenlemeler yapılmış olsa da, bu düzenlemeler belirli sektörler ve projelere göre hazırlanmış, KÖ mevzuatının çerçevesi ve kanunları ise maalesef net bir şekilde belirlenmemiştir. KÖ uygulamasının Türkiye'de başarılı bir şekilde uygulanması için kapsamlı bir yasal çerçeveye ihtiyaç olup mevzuatın da en kısa sürede yasalaşması gerekmektedir. Buna ek olarak, rekabetçi ve şeffaf ihale prosedürleri ile merkezi bir kamu kurumu, öncelik verilmesi gereken konulardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. KÖ modeli ile yapılan projeler genellikle çok büyük yatırım maliyeti içeren, uzun sürelere yayılı projeler olduklarından, projelerin başarılı bir şekilde planlanan başarıya ulaşabilmeleri için öncelikli olarak hukuksal çerçevesinin net bir şekilde belirlenmesi gerekmektedir. Ayrıca, gerek kamu kesimindeki ilgili yönetici ve personelin, gerekse özel sektör tarafındaki yüklenicilerin; projelerin planlanması, yönetimi ve kontrolü konularında kurumsal kapasitelerini geliştirmenin olmaları da son derece önemlidir (Tunç, 2014 ve 2015). Diğer bir deyişle, KÖ yapısının geliştirilmesi için güçlü bir siyasi kararlılığa ihtiyaç vardır.

KÖ projelerinin ülkemize çektiği yabancı yatırımlar sayesinde uluslararası inşaat ve işletme şirketleriyle ortaklıklar kurup onların bilgi ve becerilerini edinen Türk özel sektörü, bu yenilikçi deneyimi uluslararası alanda öncülük edilerek kullanarak pek çok bölge ülkesinde yüksek tutarlı projeleri hayata geçirmeye başlamıştır. Ancak, aradan geçen 30 yıllık sürede, bu modelin artan sayılarda, daha etkin, kurumsallaşmış ve yabancı yatırımcıların daha yüksek katılımını sağlayacak şekilde yürütülmesi için gereken önemli teknik iyileştirmeler maalesef yapılamamıştır. Dolayısıyla, mevcut KÖ uygulamalarının geçen on yıllarda edinilen deneyimler ışığında ve özellikle de küresel krizin getirdiği yüksek riskleri giderecek biçimde uluslararası en iyi örnekler dikkate alınarak geliştirilmesi gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Algarni, A.M., Arditi, D. ve Polat, G., (2007). Build–Operate–Transfer in Infrastructure Projects in the United States. *Journal of Construction Engineering and Management*, 133 (10), 728–735.
- Avrupa KÖ Uzmanlık Merkezi, (2011). The EPEC PPP Guide, Erişim tarihi: 10 Ağustos 2015. <http://www.eib.org/epec/g2g/index.htm>.
- Cumming, D., (2007). Government Policy Towards Entrepreneurial Finance, Innovation Investment Funds. *Journal of Business Venturing*, 22 (2), 193–235.
- Dünya Bankası, (2012). Public-Private Partnerships, Erişim tarihi: 14 Ağustos 2015. <http://wbi.worldbank.org/wbi/about/topics/public-private-partnerships>.
- Dünya Bankası, (2015). Public-Private Partnerships by Sector, Erişim tarihi: 23 Temmuz 2015. <http://ppi.worldbank.org/#top>.
- Edkins, A.J. ve Smyth, H.J., (2006). Contractual Management in PPP Projects: Evaluation of Legal versus Relational Contracting for Service Delivery. *Journal of Professional Issues in Engineering Education and Practice*, 132 (1), 82 - 93.
- Eker, A., Y., (2007). Kamu Özel Sektör Ortaklıkları, *Bütçe Dünyası*, 2(25), 59-67.
- Engel, E., Fischer, R., ve Galetovic, A., (2013). The Basic Public Finance of Public–Private Partnerships. *Journal of the European Economic Association*, 11(1), 83–111.
- Ho, S.P., (2006). Model for Financial Renegotiation in Public–Private Partnership Projects and its Policy Implications: Game Theoretic View. *Journal of Construction Engineering and Management*, 132 (7), 678– 688.
- Ismail, S., (2013). Factors Attracting the Use of Public Private Partnership in Malaysia. *Journal of Construction in Developing Countries*, 18(1), 95–108.
- Jasiukevicius L. ve Vasiliauskaite, A., (2013). The Relation between Economic Growth and Public-Private Partnership Market Development in the Countries of the European Union. *Economics and Management*, 18 (2), 226-236.

3. Türkiye Deprem Mühendisliği ve Sismoloji Konferansı 14-16 Ekim 2015 – DEÜ – ZMİR



- Kort, M. ve Klijn, E. H., (2013). Public-Private Partnerships in Urban Regeneration: Democratic Legitimacy and its Relation with Performance and Trust, *Local Government Studies*, 39:1, 89-106.
- Kumaraswamy, M. M. ve Morris, D.A., (2002). Build-Operate-Transfer Type Procurement in Asian Megaprojects. *Journal of Construction Engineering and Management*, 128 (2), 93-102.
- Kumaraswamy, M.M. ve Zhang, X.Q., (2001). Governmental Role in BOT-Led Infrastructure Development. *International Journal of Project Management*, 19 (4), 195-205.
- Li, B. (2003). Risk Management of PPP Projects, Doktora Tezi, Glasgow Caledonian University.
- Li, B. ve Akintoye, A., (2003). An Overview of Public-Private Partnership. In: Akintoye, A., Beck, M., Hardcastle, C. (Eds.), *Public-Private Partnerships: Managing Risks and Opportunities*. Blackwell Science Ltd.,UK.
- Li, B., Akintoye, A., Edwards, P. J. ve Hardcastle, C., (2005). The Allocation of Risk in PPP/PFI Construction Projects in the UK. *International Journal of Project Management*, 23, 25-35.
- OECD, (2011). From Lessons to Principles for the Use of Public-Private Partnerships, 32nd Annual Meeting of Working Party of Senior Budget Officials, 6-7 June, Luxembourg, Public Governance and Territorial Development, Public Management Committee.
- Public-Private Infrastructure Advisory Facility, PPIAF, (2009). Toolkit for Public-Private Partnerships in Roads and Highways. Erişim tarihi: 8 A ustos 2015. <http://www.ppiaf.org/node/767>.
- Rebeiz, K. S., (2012). Public-Private Partnership Risk Factors in Emerging Countries: BOOT Illustrative Case Study. *Journal of Management in Engineering*, ASCE, Vol. 28, No. 4, 421-428.
- Shen, L. Y., Platten, A. ve Deng, X. P., (2006). Role of Public Private Partnerships to Manage Risks in Public Sector Projects in Hong Kong, *International Journal of Project Management*, 24, 587-594.
- Tan, T. (1995). dari Sözleşme Kuramına İlişkin Gözlemler, *Ankara Üniversitesi S.B.F. Dergisi*, C.50, S.3.
- Tang, L., Shen, Q. ve Cheng, E. W. L., (2010). A Review of Studies on Public-Private Partnership Projects in the Construction Industry. *International Journal of Project Management*, 28, 683-694.
- T.C. Babakanlık Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, (2015). Sıralıkta Kamu Özel Birli i Yatırımlarında 2023'e Kadar Planlanan Yatırımların Tutarı 200 Milyar ABD Doları, Erişim tarihi: 1 Eylül 2015. <http://www.invest.gov.tr/TR/infocenter/pressrelease/Documents/28-04-2015-TYDTA-KOI-SAGLIK-ZIRVESI.pdf>.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı, (2012). Kalkınma Bakanlığı, Gösterge ve istatistikler, Erişim tarihi: 12 Temmuz, 2015. <http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/KamuOzelIsbirligiProjelerindeGelistmeler.aspx>.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı Yayınlar, (2012). Dünyada ve Türkiye'de Kamu-Özel Birli i Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler, Erişim tarihi: 2 Eylül, 2015. http://www.kalkinma.gov.tr/KamuOzelIsbirligiYayinlar/2_Password_Removed.pdf
- T.C. Kalkınma Bakanlığı, (2015). Kamu Özel Birli i ile Yürütülen Projeler, Erişim tarihi: 23 A ustos, 2015. <https://kamuozel.kalkinma.gov.tr>.
- Teker, D., (2008). Sıralık Sektöründe Proje Finansman Modelleri: Türkiye için bir Model Önerisi ve bir Hastane Projesinin Fizibilite Analizi, Okan Üniversitesi.
- The Canadian Council for Public Private Partnerships, (2004). About PPP, Erişim tarihi: 22 A ustos 2015. http://www.pppcouncil.ca/aboutPPP_definition.asp.
- Tserng, H. P., Ho, S.P., Chou, J. S., ve Lin, C., (2014). Proactive Measures of Governmental Debt Guarantees to Facilitate Public-Private Partnerships Project. *Journal of Civil Engineering and Management*, 20:4, 548-560.
- Tunç, G., (2014). Public Policy and the Turkish Construction Sector, 23rd International Management Development Association, Atılım Üniversitesi, Ankara.
- Tunç, G., (2015). Depreme Dayanıklı Bina, Bilinçli Tüketici ve Güven Kavramları Üzerine İnceleme ve Öneriler, 3. Türkiye Deprem Mühendisliği ve Sismoloji Konferansı, İzmir.
- Uluslararası KÖ Platformu, (2012). Vizyon ve Misyon, Erişim tarihi: 9 A ustos 2015. <http://www.ppp.org.tr>.
- Uz, A., (2007). Kamu-Özel Ortaklı ı. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 6(1-2): 1165-1182.
- Verimlilik Dairesi (Efficiency Unit) (2005). About Private Sector Involvement, Erişim tarihi: 12 A ustos 2015. http://www.eu.gov.hk/en/reference/publications/ppp_guide_2008.pdf.
- Wang, S.Q., Dulaimi, M. F., ve Aguria, M. Y., (2004). Risk Management Framework for Construction Projects in Developing Countries. *Construction Management and Economics*, 22, 237-252.
- Yescombe E.R., (2007). *Public Private Partnerships, Principles of Policy and Finance*, Elsevier, ISBN 978-0-7506-8054-7.