



**T.C.
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT BİLİM DALI**

**2000 SONRASI SERMAYE BİRİKİM SÜRECİNDE İNŞAAT
SEKTÖRÜNÜN SOSYO-EKONOMİK İNCELEMESİ:
OSMANGAZİ KÖPRÜSÜ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Ali Eren ASLAN**

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Ferda UZUNYAYLA**

BOLU 2020

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Ali Eren ASLAN'a ait "2000 SONRASI SERMAYE BİRİKİM SÜRECİNDE İNŞAAT SEKTÖRÜNÜN SOSYO-EKONOMİK İNCELEMESİ: OSMANGAZİ KÖPRÜSÜ ÖRNEĞİ" adlı çalışma, jürimiz tarafından İktisat Anabilim Dalında **Yüksek Lisans Tezi** olarak oybirliğiyle / ~~oy çokluğuyla~~ kabul edilmiştir.

25.08.2020

	Unvan, Adı, Soyadı	İmza
Üye	(Tez Danışmanı): Dr. Öğr. Üyesi Ferda UZUNYAYLA	

Üye : Doç. Dr. Üyesi Elif KARAÇİMEN

Üye : Dr. Öğr. Fevzi ENGİN

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Onayı

Prof. Dr. Osman GÖRÜR
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ETİK UYGUNLUK BEYANI

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum, **“2000 SONRASI SERMAYE BİRİKİM SÜRECİNDE İNŞAAT SEKTÖRÜNÜN SOSYO-EKONOMİK İNCELEMESİ: OSMANGAZİ KÖPRÜSÜ ÖRNEĞİ”** başlıklı çalışmanın yazılmasında, bilimsel ve etik kurallara uyulduğunu, başvuru kaynaklardan yapılan alıntılarının adlarının bilimsel kurallara uygun olarak metin içinde, dipnotlarda ve kaynaklarda gösterildiğini, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin tamamının ya da bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitede bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

Ali Eren ASLAN

25.08.2020

ÖN SÖZ

Lisans dönemimden bu çalışmayı yürüttüğümüz güne kadar birçok alanda gelişmemi sağlayan, sosyal bilimlere olan ilgimi daha da artıran ve tez sürecim boyunca çalışmamın her aşamasında titizlik ve sabırla yol gösteren, bir an olsun emeğini esirgemedi sürecin sağlıklı ilerlemesi için her şeyi yapan tez danışmanım Sayın Dr. Öğr. Üyesi Ferda UZUNYAYLA'ya, süreç boyunca desteğini her daim sürdüren annem ve babam Sultan ve Mahsuni ASLAN'a, kardeşim Ecem Deniz ASLAN'a, her zorlukta yanımda olan ve manevi desteğinden mahrum bırakmayan yakın dostum Oğulcan DAĞISTAN'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Ali Eren ASLAN

25.08.2020

ÖZET

2000 SONRASI SERMAYE BİRİKİM SÜRECİNDE İNŞAAT SEKTÖRÜNÜN SOSYO-EKONOMİK İNCELEMESİ: OSMANGAZİ KÖPRÜSÜ ÖRNEĞİ

Ali Eren ASLAN

Yüksek Lisans Tezi

İktisat Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ferda UZUNYAYLA

Temmuz 2020, 119 + xiii Sayfa

2000’li yıllarla birlikte ülkemizde ekonominin başat sektörlerinden biri haline gelen inşaat sektörü sermaye birikim sürecinde önemli bir rol oynamıştır. Bu dönemde özellikle Toplu Konut İdaresi’nin yeniden yapılandırılmasından, ihale süreçlerine ya da kentsel imara ilişkin birçok yapısal düzenleme yapılmasına, Kamu-Özel Ortaklığı sözleşmeleriyle gerçekleştirilen mega projelere kadar inşaat sektöründe birçok yeni gelişme yaşanmıştır. Bu gelişmeler içinde özellikle Kamu-Özel Ortaklığı projeleri, 2000’li yıllarda devlet-sermaye ilişkilerine yeni bir boyut getirmiştir. Devlet, projelerde oluşacak finansal risklerin üstlenilmesinden, hizmete ilişkin talep garantisi verilmesine kadar doğrudan sermaye kesimlerinin lehine birtakım düzenlemeler yapmıştır. Bu projelerin emek kesimi açısından anlamı ise yüksek fiyatlar nedeniyle kullanılması tercih edilmeyen yollar, köprüler, ancak her geçen gün yükselen dolaylı vergiler üzerinden bu projelerin maliyetini toplumsal olarak üstlenmek olmuştur. Diğer taraftan inşaat sektörüne ilişkin büyüme rakamları her gün istatistiklere yansırken, bu sektörde yaşanan iş kazaları hız kesmemiş, güvencesiz ve taşeron çalışma sistemi çalışma ilişkilerinin temel belirleyeni olarak devam etmiştir. Bu doğrultuda çalışmada Osmangazi Köprüsü olgusal örnek olarak incelenmiş ve bu örnek üzerinden Kamu-Özel Ortaklığı sözleşmelerinin ne anlam ifade ettiği sorgulanmıştır. Dolayısıyla çalışmanın amacı inşaat sektöründe yaşanan gelişmelerin ortaya çıkardığı sonuçları özellikle Kamu-Özel Ortaklığı biçiminde gerçekleştirilen projeler üzerinden sorgulamak ve inşaat sektöründeki gelişmeleri devlet-sermaye, emek-sermaye ilişkileri bağlamında tartışmaya sunmaktır. Çalışma sonucunda; Osmangazi Köprüsü’nün kullanımının hedeflenen düzeyde olmadığı, her yıl yükselen geçiş ücretlerinin toplum tarafından pahalı bulunduğu, köprü kullanımına yönelik talebin yetersiz olması sonucu oluşan

geçen araç sayısı ile geçişi garanti edilen araç sayısı arasındaki farkın hükümet tarafından ödendiği, bunun sonucunda Osmangazi Köprüsü ve diğer Kamu-Özel Ortaklığı projeleri aracılığıyla kamu kaynaklarının özel sektöre aktarıldığı, bu sayede özel sektörün sermaye birikimi elde etmesine zemin hazırlandığı, Osmangazi Köprüsü başta olmak üzere Kamu-Özel Ortaklığı projelerinin maliyetinin topluma yüklendiği bulgularına ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: İnşaat Sektörü, Kamu-Özel Ortaklık Sözleşmeleri, Devlet-Sermaye İlişkisi, Osmangazi Köprüsü, Klientalist İlişkiler



ABSTRACT

THE SOCIO-ECONOMIC EXAMINATION OF CONSTRUCTION SECTOR IN POST-2000 PERIOD: THE CASE OF OSMANGAZI BRIDGE

Ali Eren ASLAN

Master Thesis

Department of Economics

Advisor: Assist. Prof. Dr. Ferda UZUNYAYLA

July, 2020, 119 + xiii Pages

The construction sector, which became one of the dominant sectors of the economy in our country in the 2000s, played an important role in the capital accumulation process. In this period, there have been many new developments in the construction sector, especially from the restructuring of the Mass Housing Administration, to the bidding processes or to the structural arrangements related to urban development, to the mega projects realized by the Public-Private Partnership agreements. Public-Private Partnership projects brought a new dimension to state-capital relations in 2000s. The government has made some arrangements in favor of the capital segments, from the undertaking of financial risks to the projects to the guarantee of demand for the service. The results of these projects in terms of the labor segment are the roads and bridges that are not preferred to be used due to high prices and undertaking their costs socially over the indirect taxes rising day by day. On the other hand, while the growth figures related to the construction sector are reflected to the statistics every day, the work accidents in this sector did not slow down, and the precarious and subcontractor working system continued as the main determinant of the working relations.

In this regard, Osmangazi Bridge was examined as a factual example and the Public-Private Partnership agreement was questioned through this example. Therefore, the aim of the study is to question the results of the developments in the construction sector, especially through projects carried out in the form of Public-Private Partnership, and to present the developments in the construction sector in the context of state-capital, labor-capital relations. As a result, it is observed that the use of Osmangazi Bridge is

lower than the target; the toll of the bridge has been considered expensive by the society; the lack of demand for the use of the bridge is obligated to be paid by the Turkish government, that enables the transfer of public resources to the private sector and paves the way for accumulation through Public Private Partnership projects; and accordingly society bears the costs of the bridge

Keywords: Construction Sector, Public-Private Partnership Contracts, State-Capital Relationship, Osmangazi Bridge, Clientalist Relations



İÇİNDEKİLER

ONAY SAYFASI.....	ii
ETİK UYGUNLUK BEYANI.....	iii
ÖN SÖZ	iv
ÖZET	v
ABSTRACT.....	vii
TABLolar LİSTESİ	xi
GRAFİKLER LİSTESİ.....	xii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xiii
 GİRİŞ	 1
 I. BÖLÜM	
1. 2000’Lİ YILLARDA KALKINMA SÜRECİNDE İNŞAAT SEKTÖRÜNÜN ROLÜ	4
1.1. İnşaat Sektörünün Seçilmesinin Temel Sebepleri	4
1.2. Sermaye Birikim Sürecinde İnşaat Sektörünün Gelişiminde Dönemler Arası Süreklilik.....	12
1.3. İnşaat Sektörünün Sermaye Birikim Sürecine Katkıları.....	17
1.3.1. Sermaye Birikim Sürecinin Gelişiminde İnşaat Sektöründeki Rolüyle TOKİ.....	21
1.3.2. Mega Projeler.....	26
1.4. İnşaat Sektörü ve Klientalist İlişkiler.....	28
1.5. Türkiye’de İnşaat Sektörünün Uluslararasılaşması	31
 II. BÖLÜM	
2. SERMAYE BİRİKİM SÜRECİNDE İNŞAATSEKTÖRÜ BAĞLAMINDA DEVLET - SERMAYE İLİŞKİLERİNİN İNCELENMESİ.....	34
2.1. İnşaat Sektöründe Devletin Rolü	35
2.1.1. Kentsel Dönüşüm ve Devletin Rolü	38
2.1.2. Kamu İhale Yasası ve Devlet Müdahaleleri	40
2.2. Devlet ve Sermaye İlişkisinin Kesişiminde Kamu-Özel Ortaklığı Projeleri	42

III. BÖLÜM

3. 2000 SONRASI İNŞAAT SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELERİN SINIFSA AÇIDAN İNCELENMESİ	54
3.1. İnşaat Sektöründe İstihdamın Genel Durumu.....	55
3.2. İstihdam Edilen İşçilerin Profili.....	56
3.3. İnşaat Sektöründe İstihdam Koşulları.....	57
3.4. İnşaat Sektöründe Kayıtdışı İstihdam ve Taşeron Çalışma Sistemi	60
3.5. İnşaat Sektöründe İş Kazaları ve İşçi Ölümleri	64

IV. BÖLÜM

4. OSMANGAZİ KÖPRÜSÜ'NÜN SOSYO-EKONOMİK AÇIDAN İNCELENMESİ	72
4.1. Osmangazi Köprüsü'nün Özellikleri	73
4.2. Osmangazi Köprüsü'nün İnşasında Devletin Rolü.....	76
4.3. Osmangazi Köprüsü'nün Sermaye İlişkileri Bağlamında İncelenmesi	79
4.4. Osmangazi Köprüsü'nün Emekçi Kesim Açısından Anlamı	86

V. BÖLÜM

5. SONUÇ	94
-----------------------	-----------

KAYNAKLAR	101
------------------------	------------

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1.1: İnşaat ve Kullanım İzinlerine Göre Konut Üretimi	16
Tablo 1.2: Doğrudan Yabancı Yatırımların Sektörel Dağılımı (Milyon Dolar).....	19
Tablo 2.1: İnşaat Sektörüne Destek Amacıyla Çıkarılan Çeşitli Kanunlar	36
Tablo 3.1: İşçi Ölümünün Yıllara Göre Dağılımı	68
Tablo 4.1: Osmangazi Köprüsü Geçen Araç ve Garanti Ödemeleri.....	82
Tablo 4.2: Osmangazi Köprüsü Ücretleri ve İşletme Geliri	83
Tablo 4.3: Osmangazi Köprüsü'nün Kullanım Verileri	92
Tablo 4.4: Köprüyü Kullananların Memnuniyetsizlik Oranları	92

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1.1: GSYH ve İnşaat Sektörü Gelişim Hızları %	7
Grafik 1.2: İnşaat sektörü büyüme hızı	13
Grafik 1.3: Türk Müteahhit Firmaları Yurtdışı Hizmetlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (1972-2018).....	32
Grafik 2.1: Yıllara Göre Gerçekleştirilen KÖO Proje Sayıları	46
Grafik 2.2: Kamu Özel Ortaklıklarının Modellere Göre Dağılımı.....	48
Grafik 2.3: KÖO Projelerinin Sözleşme Değeri Tutarları.....	51
Grafik 3.1: İnşaat Sektörünün İstihdam İçerisindeki % Payı	56

KISALTMALAR LİSTESİ

AKP	: Adalet ve Kalkınma Partisi
ANAP	: Anavatan Partisi
AŞ	: Anonim Şirket
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
CİMER	: Cumhurbaşkanlığı İletişim Merkezi
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirmesi
DP	: Demokrat Parti
DYP	: Doğru Yol Partisi
DYY	: Doğrudan Yabancı Yatırımlar
ENR	: Engineering News-Record
GSMH	: Gayri Safi Milli Hâsıla
GYO	: Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı
IMF	: International Money Fund
İSİG	: İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi
KDV	: Katma Değer Vergisi
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
KÖO	: Kamu-Özel Ortaklığı
NATO	: North Atlantic Treaty Organization
OSGB	: Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimi
ÖFG	: Özel Finansman Girişimi
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
PPP	: Public-Private Partnership
SGK	: Sosyal Güvenlik Kurumu
SHP	: Sosyaldemokrat Halkçı Parti
SP	: Saadet Partisi
ŞPO	: Şehir Plancıları Odası
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TOKİ	: Toplu Konut İdaresi
YİD	: Yap-İşlet-Devret

GİRİŞ

1970’li yıllarda yaşanan ve “Petrol Krizi” olarak da bilinen krizle birlikte sermaye birikimin tıkanması sermaye kesimini yeni bir arayışa itmiştir. Sermaye birikimindeki tıkanıklıkları aşma ve sermaye için yeni değerlendirme alanları oluşturma ihtiyacı duyan sermaye kesimi için çözüm, neoliberalizm adıyla bilinen politikalar olmuştur. Özellikle erken kapitalistleşmiş ülkelerden başlamak üzere yeni değerlendirme alanı olarak kent öne çıkmış ve sermaye birikimin devamının sağlanması için ideal alanlardan biri olduğu anlaşılmıştır. Yeni birikim döneminde kente atfedilen bu misyon inşaat sektörünün gelişimini tetiklemiştir. Diğer taraftan İngiltere’de başlayan Özel Finansman Girişimi uygulamalarıyla birlikte sermaye kesimi sağlık, eğitim gibi birçok alanda faaliyet göstermeye başlamış ve bu alanlarda verilecek hizmetler için bina, altyapı, ulaşım gibi hizmetleri de kendisi üstlenmiştir. Ardından 1990’lı yıllarla birlikte Kamu-Özel Ortaklığı adı altında gerçekleştirilen projelerde gözle görülür bir artış yaşanmış ve bu artış 2000’li yıllarla birlikte çok daha büyük boyutlara ulaşmıştır. 2000’li yıllara gelindikçe daha çok geç kapitalistleşmiş ülkelerde görülmeye başlanan Kamu-Özel Ortaklıkları aracılığıyla gerçekleştirilen projelerin hem yapımı hem de işletmesi özel sektöre verilmiştir. Tüm bu gelişmeler inşaat sektörünün bazı ülkelerde “ekonominin lokomotifi” haline getirilmesine yol açan etkenleri oluşturmuştur. İnşaat sektörünün gelişimini sağlayan diğer etkenler ise; sektörün ileri-geri bağlantılarının fazlalığı sayesinde ülke ekonomisinin neredeyse bütününe harekete geçirerek bir büyüme yaratma potansiyeline sahip olması, geniş kitleleri geçici de olsa istihdam ederek işsizliğin bir müddet önüne geçmeye imkân tanmasıdır.

Geniş bir yelpazeye sahip olan inşaat sektörü gerek kamuoyunda gerekse akademik alanda birçok çalışmanın konusu olmuştur. Özellikle Türkiye gibi geç kapitalistleşmiş ülkelerde inşaat sektörü sermaye birikim sürecinde önemli bir yer edinmiştir. Ancak 2000’li yıllardan sonra adeta ekonominin başat sektörü haline gelmiş, bu dönemde iktidarda olan Adalet ve Kalkınma Partisi inşaat sektörü ile özdeşleştirilerek incelemelere konu olmuştur. 2000’li yıllarda konuta olan talebin dünya genelinde artışı, yurtdışından gelen para akımlarının inşaat sektörüne ayrılması, finans sermayesinin de buradaki birikimden pay elde etme isteğiyle kredi musluklarını hem şirketlere hem de hanehalklarına açarak konutun hızla metalaşmasına katkı sağlaması

inşaat sektöründeki yüksek büyüme oranlarını sağlayan çeşitli faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır. Tüm bunlara ek olarak otoyol, köprü, altyapı gibi kimi hizmetlerin de Kamu-Özel Sektör Ortaklığı biçimindeki sözleşmelerle yapılmaya başlaması inşaat sektöründeki büyümenin hızlanmasına zemin hazırlamıştır.

Bu bağlamda 2000’li yıllar sonrasında inşaat sektörünün neden bu kadar önemli haline geldiğini, sermaye birikiminde nasıl etkiler yarattığını tartışmak, sektörün ülke ekonomisindeki rolünü anlamak için gerekli hale gelmektedir. Çalışmada inceleyeceğimiz 2000 sonrası dönemde özellikle inşaat sektörü açısından devlet-sermaye ilişkileri, emek-sermaye ilişkileri temelinde birtakım sosyo-ekonomik değişimler gözlemlenmiş ve bu değişimlerin tartışılması ihtiyacını doğurmuştur. Çalışmanın amacı da bu doğrultuda ortaya çıkmıştır. Çalışmanın amacı, inşaat sektörünü devlet-sermaye ve emek-sermaye ilişkileri açısından incelemek, buna ek olarak Kamu-Özel Ortaklığı biçiminde gerçekleştirilen projelerin sosyo-ekonomik sonuçlarını mercek altına almaktır. Bu amaç doğrultusunda şu sorulara yanıt aranmaktadır:

- 1) 2000 yılı sonrası inşaat sektörünün ekonominin başat sektörü haline gelmesinin sebepleri nelerdir?
- 2) 2000’li yıllarda inşaat sektöründe devlet-sermaye ilişkileri nasıl gelişmiştir?
- 3) Kamu-Özel Ortaklıklarının sermaye birikimine katkıları nelerdir?
- 4) Kamu-Özel Ortaklığı sözleşmeleriyle gerçekleşen projelerin toplumsal sınıflar açısından sonuçları neler olmuştur?

Çalışmanın önemi sağlayan unsur, inşaat sektöründe yaşanan gelişmeleri toplumsal sınıflar üzerindeki sonuçları üzerinden incelemek ve devlet ve sermaye arasında gelişen ilişkileri inşaat sektörü üzerinden anlamaktır. Bu bağlamda olgusal örnek olarak incelenen Osmangazi Köprüsü’nün Türkiye’de ilk kez Yap-İşlet-Devret yöntemiyle gerçekleştirilen bir köprü olması ve bağlantılı otoyollarının özel sektör tarafından işletilecek ilk otoyol projesi olması ise çalışmanın olgusal örneğini önemli hale getiren etmendir.

Çalışmada yöntemsel olarak ilk bölümlerde teorik bir düzlemde inşaat sektörünün gelişimiyle ilgili tartışmalara yer verilmiş, devlet-sermaye ve emek-sermaye ilişkileri güncel örnekler ve yakın dönemde yapılan projelerle birlikte incelenmiştir. Bu bağlamda devletin sektöre yaptığı müdahaleler, çıkardığı yasalar ele alınmış, devletin çeşitli kurumlarının inşaat sektöründeki rolü sorgulanmıştır. Çalışmanın son bölümünde ise teorik düzlemdeki tartışmalara olgusal bir örnek üzerinden bakılmıştır. Olgusal

örneğin incelenmesinde mevcut literatür sadece teknik ve mühendisliğe dair bilgiler içerdiğinden, devlet kurumları ve Sivil Toplum Kuruluşları tarafından hazırlanan raporlar, demeçler ve gazete haberlerinden yararlanılmıştır. Bunun dışında Osmangazi Köprüsü'yle ilgili daha doğru bilgi edinmek amacıyla Yol-İş Sendikası, Karayolları Genel Müdürlüğü, Cumhurbaşkanlığı İletişim Merkezi gibi kurumlarla ve köprünün üstlenicisi olan Nurol, Astaldi gibi firmalarla mail üzerinden iletişim kurulmuş, çeşitli bilgiler talep edilmiştir.

Çalışmanın kapsamı bu doğrultuda şöyledir: Birinci bölümde Türkiye'de sermaye birikim sürecinde inşaat sektörünün nasıl bir gelişim seyri izlediği ve bu seyrinde dönemler arası benzerlik ve farklılıkların neler olduğu incelenecektir. Bu incelemede özellikle 2000'li yıllara odaklanılacaktır. İkinci bölümde 2000'li yıllar sonrasında devletin inşaat sektörüne ekonomik ve hukuki müdahaleleri incelenecek ve devlet-sermaye ilişkilerinin nasıl bir gelişim gösterdiği ele alınacaktır. Üçüncü bölümde inşaat sektörü üzerinden sağlanan ekonomik büyümenin toplumsal sınıflar açısından sonuçlarına emek ve sermaye kesimi üzerinden bakılacaktır. Çalışmanın son kısmını oluşturan dördüncü bölümde ise, inşaat sektörünün 2000'li yıllardaki gelişimi üzerinden incelenen konular daha somut düzeyde olgusal bir örnekle Osmangazi Köprüsü üzerinden incelenecektir. Bu bağlamda Osmangazi Köprüsü'nün sermaye birikim sürecindeki rolü, köprüde devlet-sermaye ilişkilerinin nasıl kurulduğu, köprünün toplumsal açıdan maliyeti ve ortaya çıkardığı sonuçlar ele alınacaktır.

I.BÖLÜM

1. 2000'Lİ YILLARDA KALKINMA SÜRECİNDE İNŞAAT SEKTÖRÜNÜN ROLÜ

İnşaat sektörü uzun zamandır gerek dünyada gerek ülkemizde oldukça önem verilen, hükümetler tarafından ekonominin bütününe harekete geçirmek amacıyla seçilen bir sektör olmuştur. İnşaatın ekonominin lokomotifi olarak kurgulanmasının birçok sebebi bulunmaktadır. Bu sebepler kısaca sektörün ileri-geri bağlantıları ve bu bağlantılar sayesinde ekonomide birçok sektörü harekete geçirebilmesi, inşaatın bitimiyle ortaya çıkan tüketim ihtiyaçlarının yarattığı arz, inşaat sektörünün sermaye birikimi açısından sağladığı olanaklar ve Türkiye'nin kendine özgü koşulları olarak sıralanabilir (Yeşilbağ, 2016: 614-615). Bu sebepler çalışmanın seyri içinde detaylı biçimde ele alınacaktır. Çalışmanın bu bölümü beş ayrı kısımdan oluşacaktır. İlk kısımda öncelikle inşaatın lokomotif sektör olarak seçilmesindeki sebepler incelenecektir. İkinci kısımda inşaat sektörünün sermaye birikim sürecindeki yerinin 2000'li yıllar öncesi ve sonrasında nasıl bir süreklilik ve farklılaşma seyri izlediği incelenecek dolayısıyla 2000'li yıllarda inşaat sektörünün sermaye birikim sürecine nasıl katkı sağladığına odaklanılacaktır. Dördüncü kısımda 2002 yılında Adalet ve Kalkınma Partisi'nin (AKP) iktidara gelmesinden sonra Türkiye gündeminde sıkça tartışılan klientalist ilişkilere inşaat sektörü özelinde bakılacaktır. Bölümün son kısmında ise inşaat sektörünün uluslararasılaşma seyri incelenecektir.

1.1. İnşaat Sektörünün Seçilmesinin Temel Sebepleri

İnşaat sektörünün rağbet görmesinin ardında ekonomik sebeplerden siyasi sebeplere, küresel tercihlerden sektörün kriz sonrası sığınılabilir bir liman olarak görülmesine kadar birçok sebep bulunmaktadır. İnşaat sektörünün ekonominin tamamını harekete geçirebilen bir sektör olduğu uzun yıllardır kabul gören ve konuyla ilgili yapılan her çalışmada vurgulanan bir gerçektir (Kaya v.dğr., 2013: 150-151). 200'den fazla alt sektörü harekete geçirebilen inşaat sektörü konuttan ulaşım, altyapı hizmetlerinden ev içi tasarıma kadar birçok üretim-tüketim alanını kapsayabilmektedir. Örneğin bir konut inşaatının başında inşaat malzemeleri, müteahhitlik hizmetleri gibi

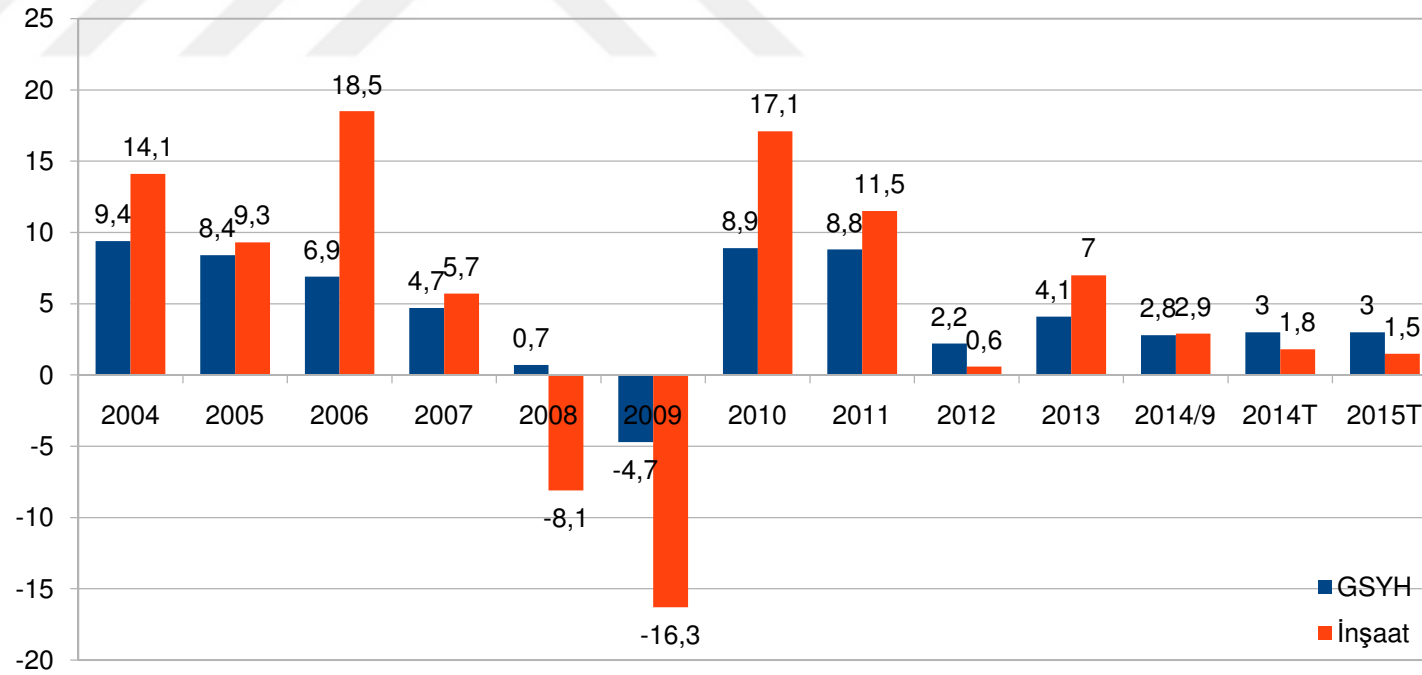
ihtiyaçlar ortaya çıkarken, konutun tamamlanmasının ardından ev içi dizayn için mobilya ihtiyacı veya çevre düzenlemesi için peyzaj çalışmalarına dair ihtiyaçlar ortaya çıkabilmektedir. Tüm bu ihtiyaçların ortaya çıkışı ilgili sektörler için üretim imkânı oluşturmakta ve bu sektörleri de harekete geçirmektedir. İşte inşaat sektörünün bu bağlantıları sektörü fazla tercih edilen bir konuma getirmektedir. Sektörün seçilmesinin ekonomik sebeplerinden bir diğeri Gayri Safi Yurtiçi Hâsılaya (GSYH) ve istihdama yapabildiği katkıdır. Yukarıda da bahsedildiği gibi inşaat sektörünün diğer sektörlerle bağlantıları sayesinde sektörde yaşanan bir büyüme ekonominin geri kalan kısımlarını da uyarabilmekte ve genel ekonomik büyümeye katkı yapabilmektedir (Kaya v.dğr., 2013:16). Ayrıca yapım süreci boyunca yoğun işgücüne ihtiyaç duyulan inşaat sektörü inşaatın devam ettiği süre boyunca istihdam yaratabilmekte ve işsizlikte geçici ve kısa dönemli de olsa bir düşüş yaratabilmektedir. Melih Yeşilbağ'ın da bahsettiği gibi (2016:614) sektörde taşeronlaşmanın neredeyse kural olması, işçilerin iş güvencesi ve sendikal haklardan mahrum olması, inşaatın işsizlik soğurma açısından işlevsel bir nitelik kazanmasına yol açmaktadır.

Kalkınmanın odağına inşaatın alınmasının bir başka ekonomik sebebi ise ülkenin içinden geçtiği krizler olmuştur. Bu olgu kendini özellikle 2001 krizi sonrasında uygulanan politikalarla göstermiştir. Bu krizin ardından Kemal Derviş tarafından hazırlanan ve “15 günde 15 yasa” adıyla bilinen politikaların uygulanmaya başlamasıyla birlikte Türkiye’de yüksek faiz-düşük kur uygulaması başlatılmış ve ülke ekonomisi daha çok iç talebe ve tüketime dönük ilerleyecek şekilde yeniden yapılandırılmıştır. 2001 sonrası uygulanan politikaların tarımın aleyhinde oluşu kente göçü hızlandırmış ve kentlere yığılan nüfus özellikle metropollerde konut talebini gözle görülür biçimde artırmıştır (Sönmez, 2015: 28). Konuta talepteki bu artış sadece konut üretimini tetiklemekle kalmamış, Alışveriş Merkezleri (AVM), oteller ve plaza gibi yapıların inşaatlarının artışı da beraberinde getirmiştir. Bu süreç sonunda konut hızla metalaşmış ve bu metalaşma İstanbul özelinde çok daha somut hale gelmiştir. Yukarıda bahsedilen yüksek faiz-düşük kur politikasının inşaat sektörüne gerçek etkisi tam da burada gözlenebilmektedir. Türkiye’nin verdiği yüksek faizin etkisiyle yabancı sermaye yatırımları Türkiye’ye akmaya başlamış ve finansman açısından bir bolluğa sebep olmuştur (Sönmez, 2015: 28-30). Bu bolluk ortamında sermaye sahipleri yatırımlarını inşaat sektörüne yöneltmeyi tercih etmiştir. Bu tercihin yapılmasında, bahsedilen dönem içerisinde inşaattan diğer yatırım alanlarına göre çok daha fazla getiri elde edilebilmesi ve yukarıda söz edilen konut talep artışı birinci derecede etkili olmuştur. Böylece tüketimde ve dolayısıyla talepte ortaya çıkan artış, inşaatın 2000’li yıllarda tercih edilmesinin kriz temelli sebeplerinden biri olmuştur (Yeşilbağ, 2016: 614). İnşaat

sektörü tercihinin altında yatan bir diğer kriz temelli sebep ise sektörün ekonomik kriz dönemlerindeki durgunluktan ülkeyi görece daha çabuk çıkartabiliyor olmasıdır. 2001 yılında ağır bir finansal krizin içinden geçen Türkiye, krizin yarattığı durgunluğu ortadan kaldırmak için inşaat sektörüne başvurmuştur. Krizin yarattığı ortam incelendiğinde iç tüketimdeki düşüş, aşırı düzeyde yükselen işsizlik ve küçülen bir ekonomi ilk göze çarpan durumlardır. Yeşilbağ'ın da söylediği gibi böyle bir ortamda inşaat sektörü hızlı bir büyüme dalgası tetikleme, iç tüketimi pompalama, kriz döneminde rekor düzeylere yükselmiş işsizliği soğurma ve makroekonomik göstergeleri rayına oturtmakta etkili bir rol oynamıştır (2016:614).

Burada yazdığımız inşaat tercihi ve ekonomik kriz ilişkisi kendini 2008 yılında yaşanan küresel kriz ile bir kez daha göstermiştir. 2008 yılının Eylül ayında Lehman Brothers isimli şirketin batmasıyla başlayan panik havası önce Amerika Birleşik Devletleri'nin piyasalarını hemen ardından da dünya piyasalarını etkilemişti. Kapitalizmin en büyük krizlerinden biri olarak kabul edilen bu kriz sonrası tüm dünyada bir durgunluk yaşandı ve dünya ticareti de bu olumsuzluklardan payını aldı. Krizin etkisiyle Türkiye'nin ihracat rejimi açık bir biçimde tıkanıklık yaşadı ve bu durum gözlerin tekrar iç pazara çevrilmesine sebep oldu. İhracatın tıkanığı bu durumda iç talebi canlandırmanın en kolay yolu olan inşaat sektörü bu krizin ardından yine öne çıkan sektör olmuştur (Akçay, 2013; Akçay ve Güngen, 2016: 220-229). Aşağıda yer alan tablodan da görüleceği üzere bu yolun izlenmesinin sayesinde 2008 ve 2009 yıllarında sırasıyla %0,7 ve %4,7 küçülme yaşayan Türkiye ekonomisi 2010 yılına gelindiğinde %8,9 oranında büyüme yakalayabilmiştir. Tabloya ilk bakışta göze çarpan detay Türkiye ekonomisinde yaşanan bu büyüme ve küçülmelerde inşaat sektörünün payıdır. Sektör söz konusu yıllarda önce %8,1 ardından %16,3 küçülmüş ve ekonominin küçülmesinde büyük rol oynamıştır. Ancak 2010 yılına gelindiğinde sektörün %17,1'lik bir büyüme yakalaması ülke ekonomisinin büyümesinde de lokomotif rolü üstlendiğine işaret etmektedir. Bu gelişme yukarıda bahsedilen, inşaatın ülkeyi krizden görece daha kolay çıkarabildiği görüşünü doğrular niteliktedir (Dincel, 2015: 6).

Grafik 1.1: GSYH ve İnşaat Sektörü Gelişim Hızları %



Kaynak: Dincel, Gülay (2015). Büyüme bağlamında inşaat sektörü, 6.

2008 krizinin ardından kentsel dönüşüm projeleri ve AKP iktidarı tarafından “Mega Projeler” olarak adlandırılan çalışmalar başlatılmış ve inşaat sektörüne verilen ağırlık bu yıldan itibaren daha da artmıştır. AKP iktidarı başından beri inşaat sektörüne özel bir önem atfetmiş ve inşaat sektörünün sermaye birikim sürecindeki rolünü artırmak için hukuki ve ekonomik altyapıda çeşitli düzenlemelere gitmişse de, sektörün ülke ekonomisinin merkezine yerleşmesinde 2008 krizi bir dönüm noktası olarak görülmelidir (Yeşilbağ, 2014: 2-3). 2008’de hız verilen kentsel dönüşümle birlikte konut talebinin daha da artması, konutun bir zenginlik göstergesi olarak kabul görmeye başlayarak artan talebi daha da tetiklemesi bu dönüm noktasının ekonomiye kalıcı olarak yerleşmesinde büyük rol oynamıştır. İnşaat sektörüne bu denli hız verilmesinin sadece ekonomik değil aynı zamanda siyasi çıktıları olmuştur. Yapılan duble yollar, 3.Köprü, 3.Havalimanı, Marmaray ve daha bahsedebileceğimiz nice proje ile iktidar topluma hizmet yaptığı imajını vermiş ve bu projeler üzerinden siyaset yürütmüş, projeleri siyasi hegemonya kurmak amacıyla da kullanmıştır. İnşaat sektörünün ekonomik kalkınmanın odağına yerleştirilmesindeki en önemli sebep ise sermaye birikim sürecinin günümüze kadar geçirdiği değişimler ve sektörün bu değişimlerle olan bağlarıdır. Bu bağları sermaye birikim sürecinde küresel koşullar ve Türkiye’ye özgü koşullar olmak üzere iki ayrı açıdan incelemek mümkündür.

Sermaye birikim sürecinde inşaat yatırımları zaman içerisinde hem Türkiye’de hem de dünya genelinde oldukça önem kazanmaya başlamış ve özellikle 1980’li yılların ardından inşaat bir sektör olarak öne çıkmaya başlamıştır. Küresel anlamda sermaye birikim sürecinin inşaat sektörüyle nasıl buluştuğunu anlamak için konunun izlerini 1970’lerde yaşanan krize kadar sürmek mümkündür. 1970’li yıllarda yaşanan ve “Petrol Krizi” olarak da bilinen krizin ardından kapitalizmin içine girdiği çıkmazdan kurtulabilmesi için dünya genelinde ekonomik politika değişikliğine gidilmiş ve bugün Neoliberal politikalar olarak andığımız uygulamalar başlatılmıştır. Neoliberal politikalar konusu oldukça geniş bir konu olduğundan, konunun tamamının işlenmesi çalışmamızın sınırlarını aşacaktır. Dolayısıyla bu dönemden kısa özetlerle bahsetmek ve bizim için konunun asıl önemli kısmı olan inşaat sektörünün bu politikalar aracılığıyla sermaye birikim sürecinde nasıl başat bir role kavuştuğunu vurgulamak yeterli olacaktır. 1980’lerde özellikle İngiltere’de Margaret Thatcher, ABD’de Ronald Reagan ve Türkiye’de Turgut Özal’ın yönetimleri altında uygulanmaya başlayan politikalar gerek ekonomik gerekse siyasi olmak üzere birçok alanda köklü değişikliklere yol açmıştır. “Finansal serbestleşme” olarak da bilinen bu dönemde hayata geçen politikalar aracılığıyla ekonomilerde liberalizasyon süreci başlatılmış ve sermayenin finansal

hareketleri önündeki engeller ortadan kaldırılmıştır. Serbestleşen finansal sermayenin hareket alanı oldukça genişlemiş ve ekonomiler içerisinde finansın payı yıllar içinde gittikçe artmıştır. Bu durum finans sermaye çevrelerinin nüfuzlarının da giderek genişlemesine imkan tanımıştır (Boratav, 2016: 173-194; Kepenek, 2016: 213-217; Kazgan, 2017: 101-125). Neoliberal politikaların bir başka sonucu ise emek kesiminin II. Dünya Savaşı'nın ardından elde ettiği bazı kazanımların sermaye sınıfı lehine ellerinden alınması, yaratılan artık değerden emeğin daha az pay almaya başlamasıdır. Savaşın ardından ortaya çıkan “Sosyal Devlet” politikalarıyla emek kesiminin refahı görece artmış ve emek-sermaye ilişkisinde işçi sınıfı ekonomik olarak önceki dönemlere nazaran daha iyi bir konum elde edebilmiştir. Ancak neoliberal politikaların uygulamaya konulmasıyla birlikte emek kesiminin elde ettiği kazanımlar birer birer ortadan kaldırılmış ve emek-sermaye ilişkisi sermayedarların lehine olacak şekilde yeniden yapılandırılmaya başlanmıştır. 1980’i izleyen dönemde işçi sınıfının reel ücretlerinde gözle görülür biçimde düşüş yaşanmış, iş koşulları ve emek piyasası esnekleştirilmiş ve çıkarılan bir dizi kanunla birçok ülkede sendikalaşmanın önüne geçilerek işçi sınıfının örgütlü hareket edebilme yeteneği kırılmıştır (Boratav, 2016: 166-171). Emeğin alım gücünün fazlasıyla düştüğü, finansal sermayenin üretici sermayeyi ekonomideki payı bakımından geride bıraktığı böylesine bir dönemde sermayenin değerlendirilebileceği başka alanlar bulma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. İşte bu dönemde konut, altyapı, AVM gibi çevre yatırımları tüketimi pompalayarak bir büyüme sağlamanın aracı haline gelmiş ve kentleşme yoluyla birikim kapitalizmin krizini çözmek için mekânsal bir araç haline gelmiştir (Harvey, 2001: 23-31). Bu tarz inşaat yatırımlarının uzun sürmesi ve finansman ihtiyacının yüksek olması sermaye birikim sürecinin inşaatla birleşmesinde temel bir rol oynamıştır. Harvey’in bahsettiği bu gelişme özellikle 1990’lı yılların sonu ve 2000’lerin başında daha da görülür hale gelmiş ve konut üretiminde aşırı bir artış yaşanmıştır. Yukarıda konu edilen 2008 küresel krizi de aslında bu gelişmelerle doğrudan ilgilidir. Bu duruma verilebilecek en somut örnek ise ABD’de yaşanan süreçtir. Kentleşme yoluyla birikim anlayışı finansal serbestleşmenin de yarattığı koşullardan yararlanarak konut aracılığıyla kazanç elde etmeyi kolaylaştırmıştır. Bu gelişmeler sayesinde hızla metalaşan konut, barınma anlamındaki kullanım değerinden çıkmış ve ticari bir yatırım aracına dönüşmüştür. Bununla birlikte artan talep finans kesiminin yatırımlarını da bu alana çekmiş ve konut sektöründe bir balon oluşmasına sebep olmuştur (Akçay ve Güngen, 2016: 68). Herkesin ev sahibi olmaya çalıştığı, ödenemeyecek düzeyde borçlanıldığı ve bankaların sub-prime mortgage olarak bilinen eşik altı kredileri 2008 yılına doğru çok daha fazla kullandığı Amerikan ekonomisinde balon artık kontrol edilemeyecek bir düzeye gelerek

patlamış ve inşaat sektörüne dayalı bir ekonomik modelin taşıyabileceği riskleri birinci elden görmemizi sağlamıştır.

Türkiye'nin sermaye birikim sürecinde inşaat sektörünün rolü yukarıda anlatılan küresel süreçten kopuk değildir. Aksine küresel süreçle Türkiye'de yaşanan gelişmeler arasında dolaysız bir ilişkiden söz etmek mümkündür. Neoliberal politikalarla birlikte yaşanan gelişmeler diğer ülkeleri etkilediği kadar Türkiye'yi de etkilemiştir. Uygulamaya konulduğu dönemin ardından Türkiye ekonomisine damga vuran 24 Ocak Kararları neoliberal politikaların Türkiye'de hayata geçirilmiş halidir. Dönemin Başbakanlık Müsteşarı olan Turgut Özal'ın öncülüğünde hazırlanan kararlar kendisine ancak 12 Eylül 1980 darbesi sonrasında uygulama alanı bulabilmiş ve bu tarihin ardından Türkiye ekonomisinin liberalizasyon sürecini başlatmıştır (Boratav, 2016: 149-160). Bu politikaların uygulanmasıyla birlikte finans hareketleri açısından Türkiye'de de dünyanın diğer ülkelerine benzer bir süreç başlamış ve finans sermayenin hareketinin önündeki engeller ortadan kaldırılmıştır. 24 Ocak kararları ile başlayan liberalizasyon süreci inşaat sektörünü de doğrudan etkilemiştir. Kararların ardından aynı yılın Temmuz ayında faizlerin önce serbest bırakılması, daha sonra yükseltilmesi, konut talep ve arzını kısa süre içinde etkilemiştir (Türel, 1989: 2). 1983 yılında konut talebindeki artış eğilimi yoğunlaşmış ve 1984 yılında Toplu Konut Fonu'nun kurulmasıyla bu eğilim zirve yapmıştır. Daha sonra bu fon bugün Toplu Konut İdaresi (TOKİ) adıyla bildiğimiz kuruma dönüştürülmüş ve Türkiye'de konut arzının baş aktörlerinden biri haline gelmiştir. Özellikle 2000'li yıllarla birlikte TOKİ'nin sektördeki payı gittikçe artmış, başlatılan kentsel dönüşüm projeleriyle birlikte TOKİ konut talebinin sürekli kılınmasında oldukça etkili olmuştur. Türel'in söz konusu çalışmasında da gösterdiği gibi özellikle fonun kuruluşunun ardından konut yatırımlarının Gayri Safi Milli Hasılaya oranı 1985-1986 yılları arasında erken kapitalistleşmiş ülkeler ile benzerlik göstermektedir (Türel, 1989: 4). Yine 1986 yılında yaşanan bir başka gelişme konutun ekonomide öne çıkmasına sebep olmuştur. Söz konusu yılda Türkiye HABİTAT'ın 9. Komisyon toplantısına ev yapmıştır. Türkiye toplantıda yeni arayışlarını sunmuş, bu sunuşun içinde kooperatif birlikleri aracılığıyla yeni yerleşim bölgelerinin inşa edilmesi, yerel yönetimlerin yetkilerinin artırılması, yeni konut alanları için kamulaştırılmanın yapılması gibi gelişmeler olmuştur (Özden, 2016: 264-265). Bu gelişmelerden hareketle kentsel mekânı dönüştürmek için toplu konutun kullanımına ağırlık verileceği anlaşılabilmektedir. Konut yatırımlarının artmasındaki faktörlerden biri de bankaların sürece dâhil olmasıdır. Finansal serbestleşme dönemi öncesinde bankalar devlet iç borçlanma senetleri üzerinden daha çok işlem yapmakta ve bu senetleri kendilerine devlet garantili bir kar alanı olarak görmekteydiler. Elif

Karaçimen çalışmasında bu durumu Merkez Bankasından aldığı verilerle somutlaştırmaktadır (Karaçimen, 2015: 148). Bu verilere göre 1988 yılına gelindiğinde iç borcun bankalar tarafından finanse edilen kısmı %90'lara kadar ulaşmıştır. Ancak Türkiye ekonomisinin giderek serbestleşmesi ve finansın önündeki engellerin kaldırılmasıyla başka yatırım imkânları ortaya çıkmış ve bu durum bankaları da cezbetmiştir. Gerek yukarıda bahsettiğimiz gibi konut talebinin artışı ve konutundolayısıyla inşaatın- bir sektör olarak ortaya çıkması, gerekse ülke ekonomisinin artık daha çok iç tüketime yüzünü dönecek biçimde yapılandırılması, inşaatı bankalar için de kârlı bir sektör haline getirmiştir.

Türkiye'nin inşaata yönelmesindeki bir başka sebep ise ülkenin içinden geçtiği sermaye birikim sürecinde yukarıda bahsedilen küresel sürecin de etkisiyle yaşanan özel koşullardır. Türkiye'de sermaye birikim sürecinde dönem dönem tıkanmalar yaşanmış ve bu tıkanıklıkları çözmek adına ekonomiye yön ve ağırlık veren sektörlerde zaman zaman değişikliklere gidilmiştir. Bunun ilk örneklerini "Planlı Dönem" olarak da bilinen 1960-1980 yılları arasında gözlemlemek mümkündür. Bu yıllarda birikim sürecinde ülke ekonomisi beşer yıllık kalkınma planlarıyla yönetilmiştir. Ancak bu dönem 1970'lerde ülkenin borçlarının sürdürülemez düzeye gelmesiyle birlikte tıkanmıştır. Melda Öztürk ve Fuat Ercan'a göre (2009: 55) 1970'lerde yaşanan bu tıkanma ülkenin içinden geçtiği iki ağır krizden biridir. 1970'lerin sonunda planlı dönemde denenen iç talebe dönük ve tüketim mallarına üretimi ile sağlanan birikim sürecinin tıkanmış olduğu kesinleşmiştir. Modelin tıkanmasıyla yeni kar arayışına giren Türkiye burjuvazisi çareyi tüketim mallarından vazgeçip üretim malları üretimine geçmekte ve ekonomiyi dışa açmakta bulmuştur. İşte küresel alanda uygulanmaya başlanan neoliberal politikalarla Türkiye'nin sermaye birikim sürecinin kesiştiği yer tam da burasıdır. Ancak ülke ekonomisine dair bazı sıkıntılar yeni birikim modeline hemen geçilmesinin önünde engel teşkil etmiştir. Ülkenin sermaye donanımının yetersiz olması ve gerekli finansal altyapıya sahip olmaması, emeğin üretkenliğinin hala istenen düzeyde olmaması ve Türkiye'deki firmaların henüz uluslararası alanda rekabet edebilecek güçte olmamasını bu sorunların arasında saymak mümkündür (Ercan ve Öztürk, 2009: 65). 1980'lerde gerçekleştirilen köklü değişikliklerle bu engeller aşılmaya çalışılmıştır. Bu açıdan 24 Ocak Kararları ve bu kararları takip eden yıllarda gerekli altyapı oluşturulmaya çalışılmış ve Türkiye'deki sermaye birikim sürecinin küresel süreçle birleştirilmeye çalışıldığı dönem olmuştur. 1980'li yılları takip eden dönemde sadece ekonomiyi dışa açmakla yetinilmemiş, yeni birikim sürecinin işletilmesini kolaylaştırmak için de devletin kurumları da yeni birikim sürecine uyum sağlayacak şekilde yapılandırılmıştır. Gerekli altyapının oluşturulması ve finansal serbestinin de

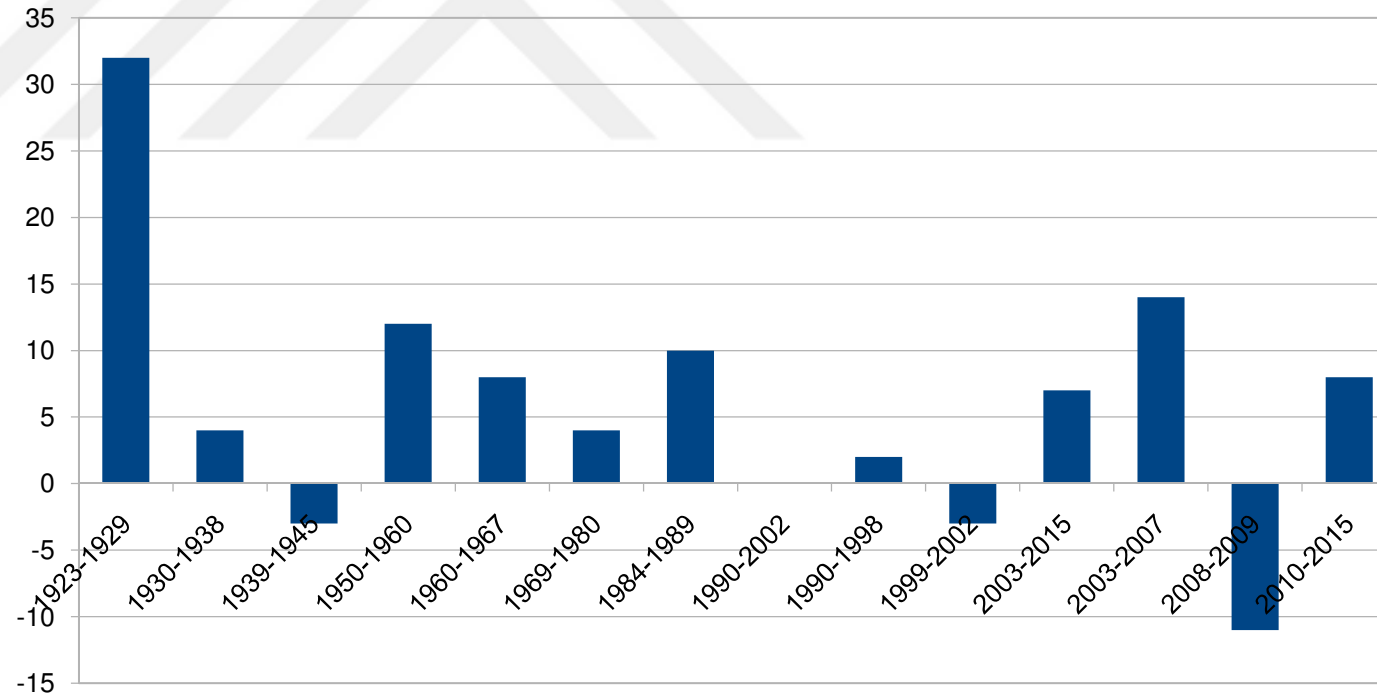
sağlanmasıyla birlikte sermaye birikim sürecindeki tıkanıklıklar aşılmıştır. Bu değişimler 1990'lı yıllarda sonuçlarını vermeye başlamıştır. Bu yıllarda sermayenin finans kesimi daha da öne çıkmaya başlamış ve Türkiye burjuvazisi 1980'lerde altyapısını oluşturduğu kazanımları elde etmeye başlamıştır.

Böylece inşaatın ekonominin öncü sektörü olarak seçilmesinin sebeplerini incelemiş olduk. Bölümün ikinci kısmında ise yukarıda kısa özetlerle bahsedilen dönemlere ve 2000'li yıllardaki gelişmelere tekrar değinilecek, kabaca bahsedilen dönemler detaylandırılacak ve bu dönemler arasında bir kopukluk mu yoksa bir süreklilik mi olduğu tartışılacaktır.

1.2. Sermaye Birikim Sürecinde İnşaat Sektörünün Gelişiminde Dönemler Arası Süreklilik

Türkiye'de inşaat konusunun her işlenişinde dönemler arası süreklilik olup olmadığı mutlaka tartışmaya dahil olan bir konudur. Sermaye birikim sürecinin içinden geçtiği çeşitli dönemler arasında inşaat sektörünün gelişiminde bir sürekliliğin olup olmadığı, sürecin nasıl işlediğini ve söz konusu dönemler arasındaki geçişlerin nasıl ve hangi özneler aracılığıyla sağlandığını anlamak açısından büyük bir önem arz etmektedir. Bu nedenle bu kısımda Türkiye'nin birikim sürecinde inşaat sektörünün nasıl bir gelişim seyri izlediğine odaklanılacaktır.

Grafik 1.2: İnşaat sektörü büyüme hızı



Kaynak: Yılmaz, Koray ve Yılmaz, Demet (2019). AKP ve İnşaat Dayalı İstihdam

Yukarıdaki grafikte Türkiye Cumhuriyeti'nin (T.C.) kuruluş yıllarından 2015 yılına kadar geçen sürede inşaatın büyüme hızları gösterilmektedir. Grafikten de görüleceği üzere kuruluş yıllarını göz ardı edersek sektörün en fazla büyüdüğü dönemler Demokrat Parti (DP), Anavatan Partisi (ANAP) ve AKP iktidarı dönemidir. Menderes, Özal ve Erdoğan'ın döneminde inşaata gerçekten diğer dönemlere göre daha fazla önem verilmiştir. Ancak yine de burada AKP'ye farklı bir parantez açmak gerekiyor. Her ne kadar AKP öncesi dönemde inşaata belli bir önem vermiş olsa da inşaata ekonomide öncü rol verilmesi, bütün bir ekonomik modelin bu sektör üzerine kurgulanması ancak AKP döneminde gerçekleşmiştir.

AKP iktidarının hemen başları sayılabilecek 2003-2007 yılları arasındaki inşaat büyüme hızı tabloda hemen göze çarpmaktadır. Her ne kadar 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik krizin etkisiyle sektörün büyüme hızında yüksek bir düşüş yaşansa da inşaatın AKP iktidarında altın yıllarını yaşadığını söylemek yerinde olacaktır. 2002 sonrasında sadece konut inşa etmekle kalmamış, duble yollar, köprüler, yeni havaalanları gibi yapıların yanında son yıllara doğru sayısı gittikçe artan "Mega Projeler" de yapılmıştır. Bu çalışmanın son bölümünde de inceleyeceğimiz Osmangazi Köprüsü, 3. Boğaz Köprüsü, Kanal İstanbul, Marmaray, yeni havalimanı ve daha sayabileceğimiz birçok proje ile inşaat sektörüne yapılan yatırımların boyutu AKP döneminde kontrol edilebilecek düzeyi geçmiş, şehrin yapısını ve doğasını tamamen değiştirdiği için de birçok çevreden çeşitli eleştirilere maruz kalmıştır.

İnşaat sektörünün sermaye birikim sürecindeki rolünün 2000'li yıllar öncesi ile bütünlüklü bir süreç izlediğini en somut biçimde gözler önüne seren olgulardan biri de cumhuriyetin kuruluşundan bugüne inşaat sektörünün ülke ekonomisinde önemli bir rol oynamasıdır. Her ne kadar inşaat sektörünün ekonomideki rolü yaşanan krizlerin de etkisiyle zaman zaman inişli çıkışlı bir seyir izlemiş ve inşaat, bütünlüklü bir sektör olarak karşımıza 1980'li yıllardan itibaren çıkmış olsa da bu dönemden önce de inşaatın yoğun kullanımından bahsetmek mümkündür. Cumhuriyetin henüz kurulduğu yıllarda yapılan fabrikalar, inşa edilen barajlar, ülkenin hem ulaşımı hem de ticareti için büyük önem teşkil eden demiryolu inşaatları bunun en iyi örneğidir (Yılmaz ve Yılmaz, 2019: 1296-1298). Bu yatırımların yapılması için kanun dahi çıkarılmış ve Avrupa'dan, Sovyet Rusya'dan birçok mühendisin, mimarın kamu kurumlarında çalışmasına izin verilmiştir (Kepenek, 2016: 36). Daha çok altyapı-ulaşım odaklı gerçekleşen bu hizmetleri Adnan Menderes liderliğindeki DP döneminde bayındırlık hizmetleri takip etmiştir. DP iktidarında, köyden kente başlayan göç ve Türkiye'nin NATO (North

Atlantic Treaty Organization)’ya girişi gibi gelişmeler karayollarının önemini artırmış ve hükümetin karayolları yapım çalışmalarını teşvik etmesine sebep olmuştur (Kepenek, 2016: 84-85). Ancak inşaatın bazı dönemlerde gerilediğini, büyümeye negatif katkılar verdiğini görmek de mümkündür. Buna örnek olarak 1929 krizi sonrası yaşanılan dönem gösterilebilir. Krizin ardından her ne kadar inşaat yatırımları çeşitli sebeplerle devam etmiş olsa da 1930-1938 yılları arasında ülke ekonomisinin büyümesine çok fazla katkıda bulunamadığı dönemin verilerinden gözlemlenebilmektedir (Yılmaz ve Yılmaz, 2019: 1298-1299). Bu durumun bir başka örneği ise hem II. Dünya Savaşı zamanı hem de 1970’li yıllardır. Savaşın yarattığı ortamla birlikte yaşam koşulları zorlaşmış, Türkiye ekonomisinde karne uygulaması ilk kez bu dönemde hayata geçmiştir. Savaş yılları boyunca savunma ve gıdaya yönelik tüketim mallarının ön planda olduğunu, inşaata çok da önem verilemediğini ve sektörün bu yıllarda ülke ekonomisine olumlu bir katkısının olmadığını söylemek mümkündür (Yılmaz ve Yılmaz, 2019: 1300-1301). Yukarıda da belirtildiği gibi 1970’li yıllarda yaşanan kriz inşaat sektörünü de etkilemiş ve birçoğ inşaatı durma noktasına getirmiştir. İçeride borç kriziyle karşılan 1970’li yıllar aynı zamanda inşaat sektörünün yurtdışına açıldığı yıllara tekabül etmektedir. Bu yıllarla birlikte, çalışmanın ileriki bölümlerinde bahsedeeğimiz yurtdışı müteahhitlik işlemleri yoğunluk kazanmış ve Türk müteahhitler artık sadece kendi ülkeleri için değil diğerk ülkeler için de inşaat yatırımları yapmaya başlamışlardır. 1960’lı yıllara kadar inişli çıkışlı da olsa ekonomide önemli bir yere sahip olan ve büyümeye katkı yapabilen inşaat sektörü, planlı dönemin başlamasından 1980’li yıllara kadar Petrol Krizinde yaşanan ufak düşüşü göz ardı edersek önceki dönemlere nazaran görel bir istikrara kavuşmuştur. Köyden kente yaşanan göçlerin artmasıyla birlikte şehirlerde yoğunlaşan nüfus bazı gereklilikleri de getirmiştir. Bu gereklilikler kimi zaman konut kimi zaman ise altyapı çalışmaları olarak karşımıza çıkmaktadır. Ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar doğal olarak inşaatı tetiklemiş ve bahsettiğimiz istikrarı sağlayan temel unsurlardan biri olmuştur. Bu çalışmada incelediğimiz yıllar ile öncesindeki dönemler arasında süreklilik bulunduğunu iddia edebilmemizin temel dayanağı ise 1980’li yıllardan itibaren yaşanan gelişmeler ve değişimlerdir. İnşaatın ülke ekonomisinde büyük pay sahibi olduğu ve yatırımların gözle görölür biçimde arttığı iki dönemden bahsetmek mümkündür. Bu dönemlerden birisi Turgut Özal liderliğindeki ANAP hükümetinin iktidarda olduğu 1983-1989 arası yıllar iken, ikinci dönem Recep Tayyip Erdoğan liderliğindeki AKP iktidarındır. Her iki dönemde de devlet desteklerinin sektördeki büyümenin temel faktörü olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle 24 Ocak kararlarının ardından yaşanan gelişmeler ve yapılan değişikliklerle birlikte inşaatın artık bir sektör olduğundan bahsetmek mümkün hale gelmiştir. İnşaat sektörü 1980-1987 yılları arasında hızlı bir gelişme göstermiş ve

önceki yıllara göre çok yüksek bir büyüme oranına ulaşmıştır (Özorhon, 2012: 29). ANAP'ın iktidara gelmesiyle daha da ivme kazanan bu süreçte devlet çevre üretimini destekleyen bir dizi müdahale gerçekleştirmiştir (Penbecioğlu, 2011: 62-73). 3194 sayılı İmar Mevzuatı, 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu söz konusu müdahalelerden sadece birkaçıdır.¹ Çıkarılan kanunlarla birlikte Toplu Konut Fonunun oluşturulması, ardından bu fonun TOKİ'ye dönüştürülmesi ve yine iktidara gelen hükümetlerce TOKİ'nin yetkilerinin ve etkisinin kasıtlı biçimde artırılması inşaatı sektör haline getiren ve bu yıllardan 2000'lere süreklilik ilişkisini kuran köprüyü oluşturmaktadır. 1980'li yıllar için kabaca devletin sermaye birikim sürecinde itici güç olduğunu ve inşaat sektörünün gelişimine olanak sağlamak için yerel yönetimlerin yetkilerini artırdığını söylemek mümkündür. 1980'li yıllar boyunca inşaatın büyüme hızı ortalama %10 düzeyinde olmuştur ve sektör büyümeye %12.2 düzeyinde katkı sağlamıştır ki bu oran sektörün bu döneme kadar sağladığı en yüksek katkıdır (Yılmaz, Koray ve Demet, 2019: 20).

Tablo 1.1: İnşaat ve Kullanım İzinlerine Göre Konut Üretimi

Yıllar	İnşaat İzni	Kullanım İzni
1984	189.486	122.580
1985	259.187	118.205
1986	392.825	168.597
1987	497.674	191.106
1988	473.582	205.485
1989	413.004	250.480
1990	381.408	232.018
1991	392.943	227.471
1992	467.024	268.804
1993	548.129	269.695
1994	523.791	245.610
1995	518.236	248.946

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Grafik 1.2 ve Tablo 1.1 birlikte incelediğinde 1980'li yıllarda inşaat sektörünün içinden geçtiği büyümenin hızı çok daha rahat görülebilmektedir. Sadece 10 yıllık bir süre içerisinde inşaat izinlerinde neredeyse 5 katı artış yaşanması inşaatın bu dönemlerde sektör haline geldiği görüşünü ve inşaatı verilen önemin giderek arttığını kanıtlar niteliktedir. İnşaat izinlerindeki en büyük artışın yaşandığı 1987 yılı aynı zamanda sektörün Gayri Safi Milli Hâsıla (GSMH) içindeki payının da %7,3 ile zirve yaptığı yıldır. Yerel yönetimlerin yetkilerinin artırılmasıyla kamusal arsaların

¹ Devletin sermaye birikim sürecine nasıl ve hangi düzenlemeler aracılığıyla müdahil olduğu bu çalışmanın ikinci bölümünde detaylıca işlenecektir. Tekrara düşmemek ve konunun dönemler arası süreklilikle ilgili kısmının dağıtılmaması için burada sadece birkaç kanundan ve uygulanan yöntemlerin sadece bazılarından bahsetmekle yetinilecektir.

kullanımının önündeki engellerin ortadan kaldırılması, Toplu Konut Fonu aracılığıyla dağıtılan kredilerin kooperatiflerin yaygınlaşmasına sebep olmasıyla apartmanlaşma sürecinin hızlanması ve neoliberal politikaların uygulanmaya başlanmasıyla yabancı sermayenin Türkiye'ye olan ilgisinin artması 1980'lerde sektörleşmeye ve hızla büyümeye başlayan inşaat sektörünü 2000'lere kadar taşımıştır. 1980'li yıllarda altyapısı hazırlanan değişikliklerle inşaat sektörü 2000'lerin sonrasında hem finansal hem de diğer koşulların uygun hale gelmesiyle ekonominin lokomotifine haline gelmiştir. İnşaatın yukarıda bahsettiğimiz iki gelişme döneminde de devletin sektördeki rolü sektörü daha da büyütecek teşvikleri sürekli gündeminde tutmasıdır. Bu durumun ortaya çıkması sadece ekonomik değil siyasi sebeplerle de yakından ilişkilidir. Türkiye'de inşaat sektörü 1980'den sonraki süreçte kısa dönemli finansman ihtiyacının karşılanması, gittikçe eriyen reel ücretlerin yerine rantı koyma isteği ve ülkede kapitalizmin yeniden yapılandırılması sürecinde karşılaşılan kimi sorunların çözülmesi amacıyla kullanılmıştır (Balaban, 2011: 19-26). Tüm bu bilgilere ve gelişmelere dayanarak söyleyebiliriz ki Türkiye'de sermaye birikim sürecinin farklı dönemleri inşaat sektörünün gelişimi açısından kopukluklar içermemekte, bir süreklilik taşımaktadır.

1.3. İnşaat Sektörünün Sermaye Birikim Sürecine Katkıları

Önceki bölümde sermaye birikim sürecinde içinden geçilen dönemlerin birbirleriyle bağlantılı olup olmadığını inceledik ve dönemler arasında bir sürekliliğin bulunduğunu gösterdik. Sermaye birikim sürecine inşaat sektörünün nasıl ve hangi şekilde katkıda bulunduğu ise oldukça geniş ve birden fazla odağı olan bir konudur. Bu yüzden konunun karmaşıklığını ortadan kaldırmak adına önceki bölümlerde yapıldığı gibi, 2000'li yıllarda yaşanan gelişmeler, bu gelişmelerin temellerinin atıldığı yıllarla bağlantılı şekilde anlatılacaktır.

İnşaat sektörü, ekonominin odağına yerleştirildiği dönemden günümüze kadar sadece inşaat ile uğraşanlara kazandırmakla kalmamış aynı zamanda finans gibi sermayenin farklı fraksiyonlarına da birikim imkânı sağlamıştır. Önceki bölümlerde de bahsedildiği gibi 1980'li yıllarla birlikte Türkiye'de neoliberal politikaların uygulanmasıyla birlikte bir dizi değişikliğe gidilmiş ve bu değişimlerin en büyük etkisi kademe kademe serbestleştirilen finans alanında yaşanmıştır. Mevduat sahiplerinin döviz ile birikim yapmasına izin verilmesi, faiz oranlarının serbest bırakılması, 32 Sayılı Karar gibi değişikliklerle finans alanına oldukça büyük bir hareket alanı ve sermaye birikim imkânı sağlanmıştır. 1970'lerde yaşanan sermaye birikim sürecindeki krizleri

bu değişimlerle aşan ve ekonomisini serbest piyasa kurallarına daha uyumlu hale getirerek küresel piyasalara açılan Türkiye, uluslararası yatırımcıların ilgisini de bu sayede çekmeyi başarmıştır. Bu ilgi kendini 2001 yılı ile birlikte daha net bir biçimde kendini göstermeye başlamıştır. 2001 yılında tarihinin en büyük ekonomik krizlerinden birini yaşayan Türkiye, Uluslararası Para Fonu (IMF) ile bir stand-by anlaşması imzalamış ve ekonomisini bu anlaşmaya göre düzenleyeceğini taahhüt etmiştir. Türkiye ekonomisinin bu taahhüdü vermesi ve 2002 yılında koalisyonlar dönemini kapatarak tek başına iktidara gelen AKP'nin programa sadık kalacağını ilan etmesi yabancı yatırımcılar için güven kaynağı olmuş ve yabancı sermayenin ülkeye girişı bu dönemde hız kazanmıştır (Boratav, 2016: 195-198). Bu yıllarda ülkeye gelen doğrudan yabancı yatırımların (DYY) istatistikleri incelendiğinde 2001 yılından itibaren ülkeye giriş yapan yabancı yatırımın önceki yıllara göre çok büyük oranda arttığı gözlemlenebilmektedir. 1980-2000 yılları arasında 10,4 milyar dolar seviyesinde olan yabancı yatırımlar 2008 yılına kadar geçen sürede 64,2 milyar dolar seviyesine çıkmıştır.

Tablo 1.2: Doğrudan Yabancı Yatırımların Sektörel Dağılımı (Milyon Dolar)

Sektörler	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tarım, Avcılık ve Ormancılık	1	4	5	5	5	26	16
Balıkçılık		2	2	1	3	19	1
Madencilik ve Taşocakçılığı	14	73	40	122	336	173	14
İmalat Sanayii	448	190	785	1866	4210	3828	196
Gıda Ürünleri ve İçecek imalatı	249	78	68	608	766	1279	54
Tekstil Ürünleri İmalatı	8	9	180	26	232	190	25
Kimyasal madde ve Ürünlerin İmalatı	9	38	174	601	1109	202	25
B.Y.S makine ve Teçhizat İmalatı	17	6	13	54	48	223	22
Elektirikli Optik Aletler İmalatı	4	2	13	53	117	243	27
Motorlu Kara Taşıtı, Römork ve Yarı-Römork İmalatı	145	27	106	63	70	67	6
Diğer İmalat	14	30	231	461	1868	1624	37
Elektrik, Gaz ve Su	86	66	4	112	567	1053	972
İnşaat	8	3	80	222	285	720	114
Toptan ve Perakende Ticaret	92	72	68	1166	169	2073	139
Oteller ve Lokantalar	4	1	42	23	33	27	1
Ulaştırma, Haberleşme ve Depolama Hizmetleri	2	639	3285	6696	1116	169	56
Mali Aracı Kuruluşların Faaliyetleri,	51	69	4018	6957	11662	5925	116
Gayrimenkul kiralama ve İş Faaliyetleri	6	3	29	99	560	673	178
Sağlık İşleri ve Sosyal Hizmetler	23	35	74	265	177	150	3
Diğer Toplumsal, Sosyal ve Kişisel, Hizmet Faaliyetleri	10	33	103	105	13	59	19
TOPLAM	745	1190	8535	17639	19136	14895	1825

Kaynak: Lebe Fuat, ve Ersungur Ş. Mustafa (2011). Türkiye’de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımını Etkileyen Ekonomik Faktörlerin Ampirik Analizi. *Atatürk Ü. İ.İ.B.F Dergisi*, 10. Ekonometri ve İstatistik Sempozyumu Özel Sayısı, 321-339.

Söz konusu doğrudan yabancı yatırımlarının hangi sektörde kullanıldığı da oldukça önem arz etmektedir. AKP iktidarının kurulmasından hemen sonrasına denk gelen 2003 yılından 2009'a kadar geçen sürede ülkeye giriş yapan yabancı yatırımlarının hangi sektörde kullanıldığına dair veriler yukarıda Tablo 1.2'de yer almaktadır. Tablodan da görülebileceği üzere gelen yabancı yatırımlar daha çok imalat sanayii ve inşaat sektörü için kullanılmıştır. Burada inşaata yapılan yatırımların yıllar içinde yaşadığı artış dikkat çekicidir. İmalat sanayide kullanılan yatırımlar daha dalgalı bir görünüm verirken inşaat sektörü için kullanılan yatırımlar 2003 yılına oranla tam 90 kat artarak 2009 yılına kadar sürekli bir artış göstermiştir. Tüm dünyayı sarsan ve etkileri küresel boyutlara ulaşan 2008 krizi sonrası ise görüldüğü gibi yatırımlar oldukça gerilemiştir ancak kriz sonrası dönemde bile ülkeye giriş yapan yabancı sermayenin inşaata kullanılan kısmı 2003 yılının çok çok üstündedir. Bu durum inşaat odaklı kalkınma modelinin dışarıdan gelen sıcak para üzerine kurulduğunu, sektörün dışa bağımlı biçimde geliştiğini ve yeni bir sermaye birikim alanı olarak bu modelin temellerinin de 2000'li yıllarda atıldığını söyleyebilmemizi mümkün kılmaktadır. Bu dönemde Türkiye'de uygulanan yüksek faizler yabancıların ilgisini çekmiş ve yatırımlarını düşük faiz uygulayan ülkeler yerine Türkiye'ye getirmeyi tercih etmişlerdir. Burada ortaya çıkan durum ise ironiktir. Klasik iktisat teorisinin bize faizin yüksek olduğu durumlarda ülkede yapılacak yatırımların artış göstermeyeceğini söylemesine rağmen (Ünsal, 2009: 445-447) Türkiye'de yabancı sermayenin yarattığı finansman bolluğu ve ülkenin öznel koşulları sebebiyle teorisinin tam tersi bir durum meydana gelmiştir. Ülkeye giren sermayenin her geçen gün daha da artması bankaların ilgisini çekmiş ve bankaların inşaat alanında faaliyet gösterenlere verdiği kredilerde de artış yaşanmıştır. Ancak bankalar finansal alandaki sermaye birikimlerini sadece üreticilere kredi vererek değil hanehalklarına da kredi sağlayarak elde etmiştir. Çalışmanın bu noktasına kadar zaman zaman konuta 2000'li yıllardan sonra talebin büyük oranda arttığını söyledik. Toplumun her katmanından konuta olan bu talep bankaları tüketiciye yönelik verilen kredileri artırmaya teşvik etmiştir (Yılmaz ve Yılmaz, 2019: 1293).

Bankalar tarafından muslukları açılan krediler yıllar içerisinde tüketicilerin konut almak için başvurdukları birincil yöntem haline gelmiştir. Tüketici kredilerindeki artış bu durumu doğrulamaktadır. 2003 yılından 2014 yılına kadar geçen sürede bankaların tüketici kredilerinin payı %10'dan %26'ya, konut kredilerinin payı ise %8,3'den %11,5'e kadar artış göstermiştir. Bankalar ekonomik konjonktürün de elverişli olmasından yararlanarak tüketicileri hem konut alımında hem de diğer tüketim alanlarında kredilerle cezbetmiş ve emekçileri bir borç sarmalı içine sokmayı

başarmıştır. Bu durum kentsel dönüşümün yoğun olduğu illerde özellikle gözlemlenebilmektedir. Bu tür illerde kentsel dönüşüm projeleri sonrası inşaat firmalarının sayısı artmakta ve firmalar inşaat sektörünün esnek çalışma biçimlerinden sonuna kadar yararlanmaktadır (Kart, 2015: 160-161). İnşaat sektörünün tipik bir özelliği olan kayıt dışı ve enformel çalışma biçimlerinden yararlanan firmalar, o bölgede yaşayan insanların yoksullaşma sürecinin yeniden üretilmesine ve borçlanmaya mecbur kalmalarına sebep olmaktadır. Bu durumun iki anlamı mevcuttur. Bunlardan birincisi; bankalar, açtıkları krediler aracılığıyla toplumun alıştırıldığı ve ekonominin yönünü belirleyen tüketim kültürü üzerinden sermaye birikimi sağlamıştır ve bu birikimin sağlanmasında inşaat sektörü birincil düzeyde paya sahiptir. İkincisi ise neredeyse tüm ülkelerin piyasaların küresel boyutta birbirine bağlı olduğu bir sistemde emekçi kesim bankalar aracılığıyla finansal sisteme entegre edilmiştir (Karaçimen, 2015: 161-173). Sürecin bu ikinci sonucu özellikle neoliberal politikaların küresel sistemde varmak istediği yer açısından önem arz etmektedir. Tüm ülkelerin ve tüm bireylerin piyasaya ve onun sistemine, kurallarına dahil edilmesi amacını taşıyan neoliberal politikalar bu anlamda başarı elde etmiştir denilebilir.

İnşaat sektörünün sermaye birikimine en çok imkân sağladığı alan ise yapılı çevre üretimi ve altyapı inşaatları olmuştur. Özellikle 2000’li yıllarla birlikte önce altyapı çalışmaları, köprü, havalimanı gibi inşaatlar, daha sonra ise konut inşaatı sektörde öne çıkmaktadır. Dönem boyu altyapı ve ulaşımı içeren inşaatlar AKP’nin isimlendirdiği biçimiyle “mega-projeler” aracılığıyla, konut inşaatı ise daha çok TOKİ ve Gayri Menkul Yatırım Ortaklığı (GYO) üzerinden kentsel dönüşüm projeleri aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Sermaye birikim sürecinin bu iki odak üzerinden nasıl işlediğini daha iyi anlayabilmek için TOKİ ve mega-projeler iki ayrı alt başlık altında incelenecektir.

1.3.1. Sermaye Birikim Sürecinin Gelişiminde İnşaat Sektöründeki Rolüyle TOKİ

Bugün TOKİ olarak bilinen kurumun temelleri 1984 yılında 2985 sayılı kanun ile kurulan Toplu Konut Fonuna dayanmaktadır. Bu fonun kuruluş amacı düşük ve orta gelir gruplarına yönelik konut üretimi olarak belirtilmiş ve fon halinden Toplu Konut İdaresi haline gelene kadar birçok konut projesine imza atmıştır. Kurulan fon 1984-1993 yılları arasında 877.984 adet konuta, 1993-1999 yılları arasında ise 255.117 konuta finansman sağlamıştır (www.toki.gov.tr). Yukarıda da zaman zaman belirttiğimiz gibi 1980’li yıllarda bir sektör haline gelen ve devlet desteğiyle büyüyen

konut piyasası için bu rakamlar büyük önem arz etmekte ve devletin, sektörün oluşmasında ne derece payının olduğunu gözler önüne sermektedir.

1990 yılında çıkarılan 412 ve 414 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameler ile Toplu Konut İdaresi ve Kamu Ortaklığı İdaresi şeklinde yapılandırılan TOKİ'nin Türkiye'de sermaye birikim sürecinin sağlanması ve devam ettirilmesinde oldukça önemli bir yeri bulunmaktadır. Bu yerin öneminin daha iyi kavranması için David Harvey'in kentsel iktisat alanında verdiği katkılara kısaca değinmek yararlı olacaktır.

Harvey neoliberalizmin hayata geçirilmesiyle birlikte bir süre artık sermayenin değerlendirileceği alanın belirlenmesinde zorluklar yaşandığını, bu zorluğu aşmanın yönteminin ise yapılı çevre üretiminde bulunduğunu söylemiştir (Harvey, 2001: 23-31). Harvey'e göre yapılı çevre yatırımları tüketimi pompalayacak ve bir büyüme çevrimi sağlayabilecek kapasiteye sahip olduğu için artık sermayenin değerlendirilebileceği bir alan olarak 1980'li yıllardan sonra giderek daha fazla önem kazanmıştır. Bu durum dünya genelinde özellikle konut başta olmak üzere inşaat yatırımlarının 1980'lerden sonra artış göstermesine sebep olmuştur. Kentleşme yoluyla birikim bu anlamda Harvey tarafından kapitalizmin 2. Çevrimi olarak adlandırılmaktadır. Ancak Harvey'in bu teorisi genellikle erken kapitalistleşmiş ve bu sürecin tamamlanmasının ardından bir sanayisizleşme hamlesi yaparak finans gibi alanlarda faaliyet göstermeye başlayabilmiş ülkeler için geçerlidir. Türkiye gibi geç kapitalistleşen ülkelerde ise söz konusu 2. Çevrim mutlaka devletin etkin rolü sayesinde hayata geçirilebilmiştir (Doğru, 2018: 183-185). Bu tarz ülkelerde asla tam bir sanayisizleşme hareketi yaşanmamış, yeni ortaya çıkan sektör diğerleriyle bileşik bir gelişim içerisinde olmuştur. İşte TOKİ tam da bu noktada devreye girmiştir. Tıpkı dünya genelinde olduğu gibi Türkiye'de de 1980'lerle birlikte konut sadece barınma işlevinden çıkarılıp birikim alanı haline getirilmek istenmiştir. Bu istek doğrultusunda konut sektörünün piyasaya tam anlamıyla entegre edilebilmesi için TOKİ'ye devlet mekanizmasının içinde önemli bir yer verilmiştir. Devlet, sermayenin değerlendirilebileceği yeni alanın oluşturulması için özel sektöre yol açmış ve TOKİ'yi bu yönde kullanmıştır. AKP dönemi boyunca birden çok kanun değişikliği veya Kanun Hükmünde Kararnameler ile TOKİ'nin yetkileri ve etki alanı her geçen gün daha da artırılmıştır. TOKİ aracılığıyla konutu bir metaya dönüştürmek ve bir sektör oluşturmak isteyen hükümet, söz konusu yasal değişiklikler ile kuruma bazı muafiyetler ve ayrıcalıklar sağlamıştır. AKP hükümeti 2003 yılında konut seferberliği ilan etmiş ve alt gelir gruplarını ev sahibi yapacaklarını taahhüt ederek TOKİ'nin yetkilerinin artırılmasının temeli buraya dayandırılmıştır. Dönem

boyunca yapılan bazı değişiklikleri burada örneklemek konunun boyutunu gözler önüne sermek için faydalı olacaktır (Eşkinat, 2012: 164):

- 2002 yılında Toplu Konut İdaresi Kaynaklarının Kullanım Şekline İlişkin yönetmelikte değişikliğe gidilerek TOKİ'nin faaliyet alanı turizmden, eğitime ve sağlığa kadar genişletilmiştir.
- 2003 yılında 4966 sayılı kanunla TOKİ'ye konut sektörüyle ilgili şirketler kurmak veya şirketlere ortak yurt içinde ya da yurt dışında doğrudan ya da iştirakleri aracılığı ile konut uygulamaları yapmak ve kaynak sağlayarak kâr amaçlı projeler geliştirmek hakkı verilmiştir.
- 2004 yılında çıkan 5273 sayılı Kanunla Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü'nün görev ve yükümlülükleri TOKİ'ye devredilmiştir. Böylece kurum her alanda yatırım yapabilen büyük bir şirket haline getirilmiştir. Bu gelişmeyi izleyen süreçte Toplu Konut Müsteşarlığı ve Arsa Ofisi Genel müdürlüğünün kapanmasıyla birlikte TOKİ sadece Kamu İhale Kanunu, Sayıştay ve Devlet Denetleme Kurumunun denetimi altında kalmıştır. Daha sonra 2005 yılında TOKİ Sayıştay denetiminden çıkarılmış, 2010 yılında tekrar denetime tabi hale gelmiş ancak hükümetin Sayıştay'ın denetleme yetkisini etkisiz bırakmasıyla birlikte TOKİ tekrar devlet denetiminden muaf hale getirilmiştir.
- 5 Mayıs 2004 tarihli 5162 sayılı Kanun ile TOKİ'ye gecekonduların dönüşümü konusunda kamulaştırma ve imar planı yapma yetkisi verilmiştir.
- 16 Haziran 2005 tarihli, 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanunda değişikliğe gidilerek TOKİ'nin yetkileri daha da genişletilmiştir. 2007 yılında çıkarılan, 5069 sayılı kanun ile 775 sayılı Gecekondu Kanununda değişiklik yapılmış ve Bayındırlık ve İskân Bakanlığının tüm yetkileri de TOKİ'ye dâhil edilmiştir.

Yapılan onlarca değişikliklerden sadece yukarıdaki örneklerin verilmesi bile TOKİ'nin yetkilerinin ne boyutta artırıldığını ve kurumun ne kadar büyük bir alanda faaliyet gösterebildiğini anlamak için yeterli olmaktadır. Yapısal değişikliğe uğradığı 2000'li yıllardan itibaren TOKİ birçok yüklenici firma ile projeler gerçekleştirmiş ve bu firmalara yüklü miktarda ihaleler verilmiştir. Kurum 2003-2010 yılları arasında toplam 1466 proje için 37.658.956.330 TL tutarında ihale gerçekleştirmiştir (CHP, 2010: 13). Gerçekleştirilen bu ihalelerin hangi firmalara verildiğinin örneğine ise Mustafa Sönmez'in (2015: 82) yaptığı çalışmada bulmak mümkündür. Sönmez'in sunduğu veriler, 2003-2013 arasında tamamlanan projelerden en çok Ali Ağaoğlu, Varyap, Aşçıoğlu, Kuzu, Soyak, Albayrak gibi büyük müteahhitlik firmalarıyla

gerçekleştirildiğini göstermektedir. 2000’li yıllar boyunca TOKİ AVM’ler, kentsel dönüşüm projeleri ve bazı mega projeleri bu yöntemle yapmış ve bu mekanizma sayesinde kamu kaynakları devlet eliyle özel sektöre aktarılmıştır. TOKİ’nin projeleri sayesinde milyar liralık ihaleler alan firmalar ise AKP iktidarı boyunca sermaye birikimi elde etme imkânı sağlamışlardır. Sermaye aktarımının boyutlarını görebilmek için bazı örnekleri burada sunmak yerinde olacaktır. Bu konuda Cumhuriyet Halk Partisi’nin (CHP) 2010 yılında hazırladığı kitapçık oldukça faydalı bilgiler sunmaktadır. Örneğin TOKİ’nin yaptırdığı İzmir Karşıyaka Mavişehir Toplu Konut İnşaatı AKP döneminde çeşitli projelerle sıkça gündeme gelen Cengiz İnşaat tarafından üstlenilmiş, projenin ekspertiz bedeli 12.880.000 TL olarak belirlenmesine rağmen ihale bedeli 15.540.000 TL olarak belirlenmiştir. Bir başka örnek ise İstanbul Beşiktaş Ortaköy projesinde yaşanmıştır. Bu proje yukarıda da ismi geçen Aşçıoğlu inşaatı verilmiş ve ekspertiz bedeli 12.000.000 TL olmasına rağmen ihale bedeli 42.700.000 TL olarak belirlenmiştir. Benzer bir durum İstanbul Büyükçekmece Bahçeşehir X. Bölge projesinde gözlemlenebilmektedir. Kuzu İnşaatın üstlendiği projenin ekspertiz bedeli 19.300.000 TL iken projenin ihale bedeli 39.500.000 TL olarak belirlenmiştir. TOKİ geçirdiği onca yapısal değişiklik ve yasal değişikliklerle elde ettiği birçok yetki ile buna benzer onlarca, yüzlerce projeye imza atmış ve özel sektörün konut inşaatı üzerinden sermaye birikimi sağlamasını bizzat garanti altına almıştır. Müteahhit firmaların TOKİ üzerinden elde ettikleri ihaleler elbette bu kadarıyla sınırlı değildir. Ancak çalışmanın bir sonraki başlığında sektörde gelişen klientalist ilişkiler ele alınacağından bu konunun detaylandırılması ilgili başlıkta yapılacaktır.

İnşaat sektöründe faaliyet gösteren en büyük şirket haline gelen TOKİ hem yaptığı konutların hedef aldığı gelir grubu sebebiyle çeşitli akademi çevrelerinden, siyasi ve sivil kuruluşlardan hem de sektörde bir tekel haline geldiği için burjuva sınıfının farklı fraksiyonlarından çokça eleştiriye de maruz kalmaktadır. Yapılan eleştirilere gelir grupları ile başlayalım. Çalışma içinde de zaman zaman vurguladığımız gibi TOKİ’nin kuruluş amacı alt ve orta gelir gruplarına yönelik konut yapma ve bu grupları düşük maliyetle konut sahibi yapmak olarak ilan edilmiştir. Ancak yapılan çalışmalar durumun böyle olmadığını ve kurumun da bu durumu kabul ettiğini göstermektedir. Oya Akın ve Dilek Özdemir (2010: 299) yaptıkları çalışmada durumu şu şekilde ifade etmektedir: “TOKİ, Kasım 2009 itibarıyla ülke bütününde toplam - bitmiş ve inşaatı devam eden- olarak 288.518 adet birim konut yatırımı yapmış ve bu yatırımın 27.299 adet birim konutunu (%9,45) alt gelir grubu konut alanları olarak gerçekleştirmiştir”. Aynı çalışmada İstanbul’da 2009 yılına kadar yapılan konutların %96,12’sinin üst gelir gruplarına yönelik yapıldığı ve alt gelir gruplarına yönelik inşa

edilen konutların %3,88 olduğu belirtilmektedir. Görüldüğü üzere TOKİ kuruluş amacı olarak ifade edilenin tam aksinde hareket etmiş ve alt gelir grupları yerine üst gelir gruplarına yönelik projelere imza atmıştır. Bu durum kurumun sıkça eleştiri almasına sebep olmuştur. Bunun üzerine dönemin TOKİ Başkanı Ergün Turan açıklamalara cevap vermiş ve 2014 yılından itibaren bu durumun değişeceğini ve projelerin alt gelir gruplarına odaklanacağını belirtmiştir (www.toki.gov.tr). Bu durumun bir başka örneğine de Emin Yılmaz'ın çalışmasında rastlamak mümkündür. Yılmaz (2016: 11) çalışmayı yaptığı yılda devam eden 282 bin projenin sadece 20 bininin alt gelir grubuna yönelik olduğunu, bu durumunsa özellikle İstanbul'da yoğunlaştığını ileri sürmektedir. Yılmaz'ın çalışmasına göre söz konusu yılda İstanbul'da devam eden 64 bin adet konut yapımının sadece 850 adeti alt gelir grubuna yöneliktir ve bu sayı toplam konutun sadece %1,3'üne tekabül etmektedir. TOKİ'ye duyulan bir diğer rahatsızlık ise kurumla projeler gerçekleştiren inşaat şirketlerinden, müteahhit firmalarından ve belediyelerden gelmektedir. TOKİ'nin istediği araziye alıp dilediği projeyi başlatabilmesinden belediyeler rahatsızlık duymaktadır. Kurumun bazı projelerinden kaynaklı belediyenin ulaşım, kent planlaması gibi konularda maliyetleri artabilmekte, bu da rahatsızlığın kaynağını oluşturmaktadır (Yılmaz, 2016:9). Öte yandan sektördeki şirketler ise TOKİ'nin sektörde tekelleştiğini, piyasa koşullarının işleminin önünde zaman zaman engel haline geldiğini ve serbest rekabeti sektöre uğrattığını ileri sürerek TOKİ'den duyulan rahatsızlıklarını dile getirmektedirler.

Tüm bu gelişmeler TOKİ'nin kuruluş amacından saptığını, konut piyasasında faaliyet gösteren büyük bir tekel haline geldiğini ve büyük bir sermaye aktarım mekanizmasına dönüştüğünü gözler önüne sermektedir. Bu durum 1980'den itibaren uygulamaya koyulan neoliberal politikalarla birlikte değerlendirilirse, devletin inşaat sektöründeki yerinin artık sadece yasal düzenlemeleri gerçekleştirme ve teşvik verme biçimine dönüştüğü ve konut inşa etme işinin ise TOKİ aracılığıyla piyasaya devredildiği daha gözle görülür hale gelmektedir. Özetle TOKİ sermaye kesiminin farklı fraksiyonlarının çelişkili ancak yeri geldiğinde ortaklaşabilen çıkarlarının savaşımının yaşandığı, özel sektörün devletin yerini aldığı, emekçilerin ise konut aracılığıyla piyasa sisteminin içerisine hapsedilmesini sağlayan bir sermaye aktarım mekanizmasına dönüşmüştür. Bu sebeple inşaat sektörüyle ilgili bir inceleme yaparken TOKİ'yi bu perspektifle ele almamak konunun önemli bir kısmının eksik kalmasına yol açacaktır.

1.3.2. Mega Projeler

AKP tarafından 2011 yılında seçim vaatleri olarak duyurulan ve “mega” sıfatıyla nitelenen projeler bugüne kadar hem siyasi hem de ekonomik amaçlar doğrultusunda kullanılmıştır. Günümüzde tamamlanmış birçok mega projenin olduğu gibi hala tamamlanmayan veya ihaleyi bekleyen projeler de bulunmaktadır. İstanbul Boğazına yapılan 3. Köprü projesi, 3. Havaalanı, Akkuyu Nükleer Santrali projesi, Marmaray ile daha planlama aşamasında olan Kanal İstanbul projesi toplamda 21 mega projenin başını çekmektedir. Bu projelerin her biri kamuoyuna sunuldukları ilk andan itibaren çevresel faktörlerden ihalelerin boyutuna, ihalenin verildiği firmalardan siyasi ranta kadar birçok konuda tartışmaya sebep olmuş ve eleştirilerin odağı olmuştur. Günümüze yakın bir dönemde tamamlanan 3. Havaalanını ele alalım. Mega projeler listesinde önemli bir yere sahip olan Üçüncü Havalimanı AKP’nin 2023 vizyonu dâhilinde değerlendirdiği bir projedir. Şehrin Avrupa Yakasının Kuzey sınırında yapılacak olan havalimanı dünyanın en büyüğü olacak şekilde planlanmış ve tanıtımı da bu yönde yapılmıştır. İstanbul’daki mevcut iki havalimanının kapasite sorunu yaşadığı, kargo taşımacılığında Türkiye’nin küresel anlamda oynaması gereken rol açısından yeterli olmadığı ve yeni yapılacak havalimanının tüm bu sorunları aşmakla kalmayıp ülke ekonomisine de çok büyük katkılar yapacağı projenin yapımı için gerekçe olarak sunulmuştur (Düzgün ve Tanyaş, 2015: 112-113). İlk kısmı 2018 yılında tamamlanan ve 29 Ekim tarihinde büyük bir gösteriyle açılan havalimanının tamamının 2025-2030 arası tamamlanması bekleniyor (Düzgün ve Tanyaş, 2015: 109). Tamamlanması ve tam kapasiteyle çalışmasıyla birlikte ülke ekonomisine gerek istihdam gerekse finansal anlamda büyük katkıları olacağı söylenen havaalanı aynı zamanda birçok eleştirinin de odağına yerleşti. Projenin yapılacağı alanda 657 bin 950 ağacın kesilecek olması, proje alanı içindeki göl, gölcük ve göletlerin yok edilecek olması ve bunun da bölgedeki doğal yaşamı geri döndürülemez biçimde etkileyecek oluşu yöneltelen eleştirilerin en dikkat çekicilerinden birkaçıdır (Aydınolat, 2013: 4-5). Havaalanının yapılacağı yerin kuşların göç yolu üzerinde olması, bölgedeki rüzgâr kuvvetinin uçuşa izin vermeyeceği, projenin ihale fiyatının bugüne kadar verilen en yüksek fiyat olduğu ve projeyi alan şirketlerin iktidar ile yakınlığı ise yapılan eleştirilerin önemli bir diğer yönünü oluşturmaktadır. Hem 3. Havaalanı özelinde hem de diğer projelerde bu eleştirilerin genellikle haklı bir yanı olduğunu söylemek mümkündür. Havaalanı projesine bakıldığı zaman gerçekten de projenin yerinin uygun olmadığı uzmanlar tarafından söylenmiş ve burada yapılacak bir havaalanının çevresel felaketin de haricinde kaynak israfı olacağı

yönünde uyarılar yapılmıştır (Abbasoğlu, 2018: 45-44).² Projenin ihale bedelinin yüksekliği bu konudaki eleştirileri haklı kılacak boyuttadır. T24 isimli haber sitesinde yer alan habere göre 3. Havaalanının ihale bedeli 22 milyar 152 milyon Euro ile Türkiye’de bir rekor haline gelmiştir (<https://t24.com.tr/haber/3-havalimanina-22-milyar-152-milyon-euro-rekor-fiyat-verildi,229147>). Havaalanının yapımını üstlenen şirketler ise sermaye iktidar ilişkilerine dair tartışmaları yeniden gündeme getirmiştir. Cengiz-MAPA-Limak-Kolin-Kalyon Ortak girişim grubu bir konsorsiyum oluşturarak havaalanının hem yapımını hem de işletmesini üstlenmiştir. AKP iktidarı boyunca birçok kamu ihalesini alan ve iktidara yakınlıklarıyla gündeme gelen bu şirketlerin havaalanı gibi büyük bir projeyi rekor ihaleye almaları kamuoyunda tepkilere sebep olmuştur. Sağladığı propagandanın dışında aynı zamanda özel sektöre kaynak aktarım mekanizmasına dönüşen ve 130 ülkenin milli gelirini geride bırakan bu 21 mega projenin büyüklüğü 138 milyar doları aşıyor (Halkbank, 2015).

Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle yapılan bu projelerin bir diğer sorunlu bulunan yanı ise projeler için devletin özel sektöre verdiği garantilerdir. Bu projelerin yapımı için devlet gerekli araziye sağlamakta, özel sektör müteahhitliğini üstlenmekte ve her bir proje için devlet hazinesinden projeyi yapan firmaya yolcu, araç geçişi üzerinden çeşitli garantiler verilmektedir. Gerçekleşen rakamlar ile verilen garanti arasındaki fark devlet hazinesinden firmalara ödenmektedir. Halktan toplanan vergilerin devlet hazinesinde önemli bir payı olduğundan hazineden garanti verilmesi halktan projelere gelen eleştirilerin kaynağını oluşturmaktadır. 3. Boğaz Köprüsünü örnek olarak inceleyelim. Gazete Duvar’da yer alan habere göre yine Yap-İşlet-Devret modeliyle yapılan bu köprü için verilen yolcu garantisi 2017 yılında tutturulamamıştır. Yüklenici firmalar yıl içinde köprüden 733 milyon lira tahsil etmiş, ayrıca verilen garanti ile köprüyü kullanan yolcu sayısı arasındaki 1,7 milyar lira da firmaya hazineden ödenmiştir (<https://www.gazeteduvar.com.tr/ekonomi/2018/11/07/565781/>). Köprü örneğinde yaşanan durum diğer projelerde de benzer biçimde yaşanmıştır. Projelere yöneltilen hiçbir eleştiri yapılmalarına engel olamamıştır ve bugün de planlanan projelerden bazıları hayata geçirilmeye devam etmektedir. İçinde bulunduğumuz dönemin koşulları tıpkı TOKİ gibi mega projelerin de uzun bir süre daha sermaye aktarım mekanizmasının odağında olmaya devam edeceğini göstermektedir.

² Havalimanına dair daha detaylı görüşler için <https://odatv.com/3.-havalimanini-bekleyen-buyuk-tehlike-05041930.html> adresindeki haber incelenebilir. Son erişim tarihi: 02.02.2020

1.4. İnşaat Sektörü ve Klientalist İlişkiler

Çalışmamızın bu bölümünde inşaat sektörü içerisinde klientalist ilişkilerin varlığı tartışılacaktır. Dolayısıyla bu noktada önce klientalizmin tanımlamasını yapmak tartışmanın anlaşılmasında yardımcı olacaktır. Türkçede tam bir çevirisi olmayan klientalizm, genellikle kayırmacılık, himayecilik anlamında kullanılmaktadır (Stokes'tan aktaran: Metin, 2011: 182). Klientalizm, iktidarda olan hükümetin, kendisi için siyaseten ya da başka alanlarda faydası olacağını düşündüğü belli bazı firmaları, belli bir grubu veya bir toplamı diğerlerinin karşısında kayırması, himayesi altına alması ve bu kesimlerin, iktidarın sağladığı avantajlardan yararlanmalarına fırsat vermeleri olarak tanımlanabilmektedir (Çuhadar, 2017: 684-685). Klientalizm, ihalelerde avantaja sahip olma, kamudan diğer firmalara göre daha fazla iş alabilme veya aldığı işi ucuza alabilme şeklinde ortaya çıkabilmektedir. İnşaat sektöründe gelişen klientalist ilişkilere bakıldığında bunlara bir de arazi meselesi dâhil olmaktadır. Kayırılan firmalara kamudan daha ucuza ve daha kolay biçimde arazi tahsis edilebilmekte ve firmaların planladığı projelerin yapılmasının önü açılmaktadır. Klientalist ilişkilerin himaye eden ve himaye edilen açısından karşılıklı iki ayrı anlamı bulunmaktadır. Himaye edilen firmalar veya gruplar için bu tarz ilişkiler faaliyet gösterdikleri alanda piyasada daha fazla paya sahip olmak, himaye edilmeyen firmalara göre daha yüksek bir sermaye birikimi elde etmek ve bu birikimi elde ederken diğer firmaların karşılaştıkları hukuki ve bürokratik engellere takılmamak anlamına gelmektedir. Himaye eden iktidar partisi için ise klientalist ilişkiler her daim her konuda iktidarın yanında yer almak zorunda olan bir toplam yaratmakta ve iktidarda olan hükümet bu avantajdan siyaseten sonuna kadar yararlanmaktadır (Yeşilbağ, 2016: 60-68). İçinde bulunduğumuz üretim ilişkileri bütünü değerlendirildiğinde sermayedar sınıfın bir fraksiyonunun dahi desteğinin çok önemli olduğu gerçeği göz önünde bulundurulursa klientalist ilişkilerin önemi daha kolay kavranabilecektir. Dolayısıyla klientalizm iki tarafa da çeşitli faydalar sağlayan, karşılıklı ilişkiler bütünüdür.

Çalışmamızda incelediğimiz inşaat sektörü klientalist ilişkilerin ortaya çıkması için uygun yapıya sahip sektörlerden biri olarak öne çıkmaktadır. Yukarıda da zaman zaman belirtildiği gibi özellikle Türkiye gibi geç kapitalistleşen ve devletin desteğiyle inşaat sektörünün geliştiği ülkelerde klientalist ilişkilerin çıkması çok daha olası hale gelmektedir. Bu gibi ülkelerde neredeyse her dönemde, devletle iyi ilişkiler geliştirmenin büyük ölçekli sermaye birikiminin önkoşulu olduğu söylenebilir (Yeşilbağ, 2014: 3). Bu ilişkilerin en yoğun ve açık biçimde gözlemlenebildiği dönem ise 2000'ler sonrasıdır. Yeni yüz yılın başlangıcından bugüne kadar geçen sürede daha

önceden inşaat sektöründe faaliyet göstermemesine veya çok büyük projelere imza atmamasına rağmen birçok firmanın ortaya çıktığı, bununla da kalmayıp sektörde büyük projeleri üstlendiği gözlemlenebilmektedir. Bu firmalar iktidar ile olan yakın ilişkileri sayesinde sermaye birikimi elde edebilmiş, piyasada yer edinmiş ve ülkenin inşaat sektöründe söz sahibi olmaya başlamışlardır. Geçtiğimiz yıllar incelendiğinde Sinpaş, Kiler, Torunlar gibi veya TOKİ ile yapılan kamu destekli projelerde daha sık gördüğümüz Cengiz, Kolin, Limak gibi şirketler bahsettiğimiz bu durumun akla gelen ilk örnekleridir. Bu gruplar 2000'li yıllarla birlikte büyük bir sermaye birikim imkânı elde etmiş ve kamunun onlara sunduğu fırsatlardan sonuna kadar yararlanmışlardır. İktidar ile yakın ilişkisi olmayan gruplar ise söz konusu dönemde ihale veya arazi alımlarında çeşitli engellerle veya zorluklarla karşılaşmışlardır. Bu durum da doğal olarak iktidara yakın olan firmaların inşaat sektöründe daha da fazla paya sahip olmalarıyla ve sektörü kontrolleri altına almalarıyla sonuçlanmıştır.

İktidara yakın firmaların sağladıkları avantajları ve bu avantajlar sayesinde gerçekleştirdikleri projeleri fazlasıyla örneklendirmek mümkündür. Bunlardan birisi Çiğdem Şahin'in (2015: 69) çalışmasında bizlere sunulmaktadır. Şahin'in belirttiğine göre Fener-Balat-Ayvansaray projesinde insanların evlerine ait hisseler usulsüz biçimde Fatih Belediyesince GAP İnşaatına teslim edilmiş, eğer belediye ile anlaşılmazsa evlerin acele kamulaştırılacağı bölgedeki ev sahiplerine tebliğ edilmiştir. Burada dikkat çeken durum hem yapılan usulsüzlük hem de Çalık Holdinge ait olan GAP İnşaatın iktidar ile bilinen yakınlığıdır. Söz konusu bu yakınlık sayesinde holding devlet desteğini de arkasına alarak projesi için belirlediği bölgeyi her türlü yöntem ile elde edebilmiştir. Yine dikkat çeken bir örnek ise Ankara ve İstanbul'da büyük AVM'lere sahip olan Torunlar GYO'dur. Dönemin Başbakanıyla ortak geçmişi ve bizzat yakınlığı bilinen şirket kurucusu Aziz Torun bu ilişkisi sayesinde Ankamall ve Mall of İstanbul gibi iki büyük projeyi hayata geçirebilmiştir. TOKİ'den aldığı arsa ile Mall of İstanbul'u sadece AVM biçiminde değil ofis, rezidans gibi hizmetlerle de donatan Torunlar GYO birçok başka ilde de AVM'ler açmıştır. 2017 itibarıyla grup İstanbul, Ankara, Antalya, Bursa, Kütahya, Marmaris, Samsun olmak üzere AVM sayısını da 11'e yükseltmiştir. İktidara yakın firmalara sunulan ihaleler sadece büyük projelerle sınırlı kalmamakta, kreş, spor salonu, camii veya okul gibi görece küçük projeleri de kapsayabilmektedir. Örneğin 2013 yılında bu biçimde birkaç şirkete bazı projelere ihale edilmiştir. Sol Haber Portalında yer alan bir habere göre 2013 yılının Temmuz-Ağustos ayları arasında gerçekleşen ve iktidara yakın kişilere ihale edilen 319.350.000 TL tutarında proje gerçekleştirilmiştir (<https://haber.sol.org.tr/devlet-ve-siyaset/yandasa-hos-ihale-haberi-78016>). Bu projelerden bedeli 73.950.000 TL olan Kayabaşı Emlak Konutları 1. Etap 2.

Kısım konut ile Adaiçi Altyapı ve Çevre Düzenleme İşleri, Genel Altyapı İmar Yolları İnşaatları İş ÖZ-Kar İnşaat'a verilmiştir. Firma sahibinin 22. Dönem AKP milletvekili Niyazi Özcan olması buradaki iktidar sermaye yakınlığını gözler önüne sermektedir. Özcan'ın şirketinin aldığı projeler tabii ki bununla sınırlı değildir. Şirket diğer firmalarla da zaman zaman ortak iş yaparak Ankara-Sincan Hızlı Tren Bakım Gar Kompleksi inşaatı, 3. Boğaz Köprüsü Viyadük yapım işi, Ankara-Sivas Demiryolu hattı gibi birçok projeyi de gerçekleştirmiştir (<http://www.ozkarins.com.tr/Projeler.html>). Bu örnekten de görüldüğü üzere Özcan iktidar ile yakınlığından ve dahi iktidar partisinin içinde bulunmuş olmasından elde ettiği avantajı şirketine ihale almak ve kendisine sermaye birikimi sağlamak için kullanmıştır. Yine bu aylarda dikkat çeken bir başka proje ise Hoşdere Emlak Konutları 1. Etap 2. Kısım Konut ile Adaiçi Altyapı ve Çevre Düzenleme İnşaatları işidir. İhale bedeli 94.450.000 TL olan proje 2011 seçimlerinde AKP'den milletvekili adayı olan Halil Yanmaz'ın sahibi olduğu Ilgın İnşaat'a verilmiştir. Genellikle özel koşullarla veya davetiye usulü yapılan ve iktidarla yakın ilişkilerde bulunan gruplara verilen böylesi ihalelerin örneklerini çoğaltmak mümkündür. Ancak 2000'li yıllarla birlikte asıl dikkat çeken ihaleler kentsel dönüşüm üzerinden yapılanlar, Mega proje olarak duyurulanlar gibi daha büyük denilebilecek çaptaki projeler olmuştur. Ali Ağaoğlu'nun TOKİ ve Emlak Konut GYO işbirliğiyle yaptığı birden çok konut projesi bu konuda ilk akla gelenlerdendir. My Office Ataşehir, My World Ataşehir, My World Europe, My Towerland ve daha nice projelerle Ağaoğlu hükümete olan yakınlığı sayesinde milyarlarca liralık ihaleler almış ve kendisine büyük bir sermaye birikimi sağlamıştır. Büyük projelerden söz edilirken atlanmaması gereken bir başka kesim de Cengiz-Kolin-Limak-Kalyon gruplarıdır. Kamu Özel Ortaklığı (KÖO) yöntemi ile gerçekleştirilen büyük çaplı projelerin neredeyse hepsinde yer alan bu gruplar bugüne kadar kamudan aldıkları ihalelerle milyarlarca liralık gelir elde etmişlerdir. Sol Haber Portalında yer alan bir başka habere göre bu grupların bugüne kadar aldıkları ihaleler 2018 yılı itibarıyla 150 milyar dolara yaklaşmaktadır (<https://haber.sol.org.tr/emek-sermaye/akpnin-gozdesi-cengiz-kolin-kalyon-limak-aldiklari-ihaleler-150-milyar-dolara-yaklasti>).

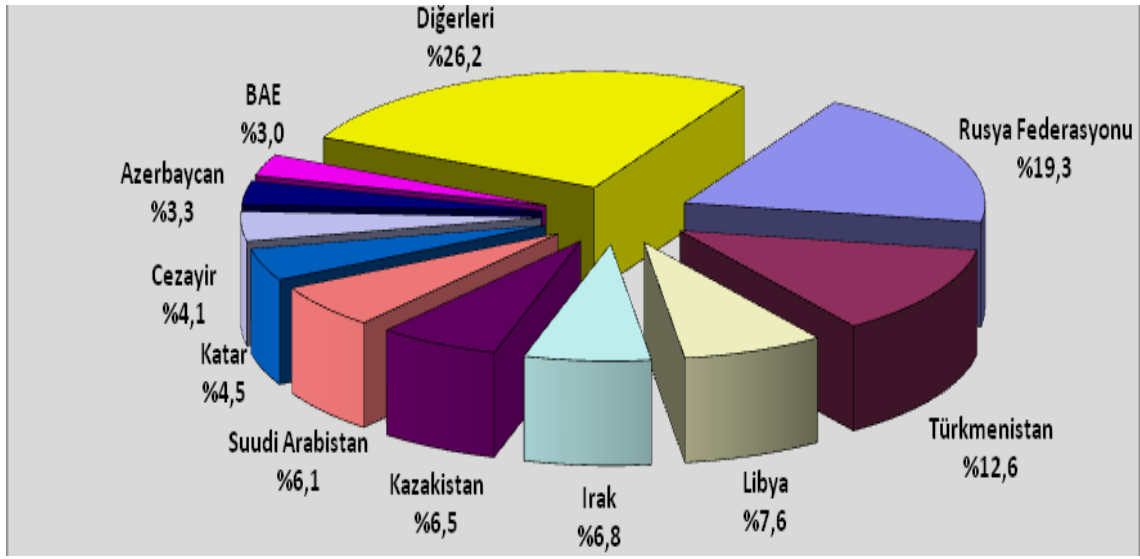
Verilen örneklerden anlaşılabileceği üzere Türkiye'de inşaat sektöründe klientalist ilişkilerin hâkim olduğu görülmektedir. Bu ilişkiler özellikle 2000'li yıllarda daha belirgin biçimde gözlemlenmektedir.

1.5. Türkiye’de İnşaat Sektörünün Uluslararasılaşması

Türk firmalarının yurtdışında inşaatla dayalı hizmet vermesi uzun yıllardır süregelen bir durumdur. Bunun ilk örneklerine inşaatın henüz Türkiye’de tam anlamıyla bir sektör haline gelemediği 1970’li yılların başında rastlamak mümkündür. Türk müteahhitlik firmaları ilk hizmetini 1972 yılında Libya’ya vererek günümüze kadar örneklerini devam ettirecek yurtdışı faaliyetleri sürecini başlatmıştır. Ancak bu yıllarda henüz neoliberal politikalar uygulanmadığından küreselleşmeden veya sektöre küresel etkilerden söz etmek mümkün değildir. Bu dönemler Türk müteahhitlerin ilk yurtdışı deneyimlerini elde ettikleri yıllar olmuştur. 1980’li yıllarda neoliberal politikaların uygulanmasıyla birlikte inşaat sektörü de bu durumdan etkilenmiş ve sektörün hizmetleri giderek daha uluslararası bir hal almıştır. Yurtdışında ilk hizmet vermeye başlanılan süreçten itibaren firmalar çeşitli maliyetlerle farklı projelerde yer almış ve bu süreçte elde ettikleri tecrübe daha sonraki yıllarda kendilerine piyasanın güveni ve daha çok proje olarak geri dönmüştür. Türk müteahhitlik firmaları 1972 yılından 2018 yılına kadar 123 farklı ülkede yaklaşık 9600 projeye imza atmış ve bu projelerden yaklaşık 380 milyar dolar gelir elde edilmiştir (TMB, 2019). Gerçekleştirilen proje sayısının çokluğuna ve toplam tutara bakıldığında Türk firmalarının genellikle düşük veya orta düzey bedelli projeleri üstlendiğini söylemek mümkündür (Masca, 2019: 911). Yıllar boyunca birçok projeye elde edilen tecrübe hem Türk firmalarının uluslararası sermayeyle işbirliğini geliştirmiş, küresel anlamda çalışabilmesini sağlamış hem de Türk firmalarının uluslararası alanda firmalar bazında oldukça önemli bir yer edinmesine imkân tanımıştır. Engineering News Record (ENR) dergisinin her yıl hazırladığı ve dünyanın en büyük 250 müteahhitlik firmasını gösteren listesine göre 2019 yılı itibarıyla Türkiye 44 firma ile Çin’in ardından uluslararası alanda hizmet veren en çok müteahhitlik firmasına sahip ikinci ülke olmuştur (<https://www.sozcu.com.tr/2019/emlak/en-buyuk-muteahhitler-listesinde-44-turk-5294926/>). Ancak yüksek firma sayısına rağmen Türkiye uluslararası projelerden elde edilen tüm gelirin sadece %4,6’sını elde edebilmiştir (Masca, 2019: 911). Bu veri de yine Türkiye’nin düşük bedelli projelerde yer aldığı bir başka kanıttır. Türkiye’nin bugüne kadar faaliyet gösterdiği ülkeler arasında dönem dönem farklı ülkeler öne çıkmıştır. Libya sadece hizmet verilen ilk ülke olmakla kalmamış 1990 yılına kadar da en çok yurtdışı hizmeti verilen ülke konumunda olmuştur. Yurtdışı faaliyeti gösterilen yıllar 1972-1979, 1980-1989 şeklinde sıralandığında yapılan projelerin sırasıyla %65,7’si ve %56,6’sı Libya’da gerçekleştirilmiştir. Bu durum 1990’lı yıllara gelindiğindeyse büyük bir değişime uğramıştır. 1991 yılında Sovyetler Birliğinin tarih sahnesinden çekilmesiyle birlikte birçok küçük ulus devleti ortaya çıkmıştır. Yeni kurulan Rusya

Federasyonu başta olmak üzere bu yeni cumhuriyetlerde Türk müteahhitlik firmaları imar, inşaat projelerinde daha fazla proje üstlenmiştir (TMB, 2019: 4-5). Bu durum Türk firmalarının yurtdışı hizmetlerindeki ülkeler arası dağılımı tamamıyla değiştirmiş ve 1990-1999 yılları arasında Rusya Federasyonunun %35,1 ile Libya'nın önüne geçmesini sağlamıştır. Bu yılları takip eden dönemde Libya önemini hiçbir zaman kaybetmemiş ancak en çok hizmet verilen ülke konumunda olmamıştır.

Grafik 1.3: Türk Müteahhit Firmaları Yurtdışı Hizmetlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (1972-2018)



Kaynak: Türkiye Müteahhitler Birliği (2019). Türk Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetleri.

Grafikten de görüldüğü üzere 46 yıllık süreçte Rusya Federasyonu en çok hizmet verilen ülke olmuştur. Bunun haricinde Türk firmalarının hizmet verdiği ülkelerin genel olarak Orta Asya ve Orta Doğu bölgelerinde yoğunlaştığı gözlemlenebilmektedir. Bu ülkelerde verilen hizmetlerin türüne bakıldığında ise %13 ile konutun ilk sırada yer aldığı söylenebilir. Konut yapımını %12,9 ile yol, köprü, tünel inşaatları, %8 ile iş merkezleri ve %7,2 ile enerji santralleri takip etmektedir (TMB, 2019: 9). Verilerden de anlaşılacağı gibi bu 46 yıllık süreçte Türk müteahhitlik firmaları birçok farklı türde projeye imza atmayı başarmıştır. Uzun yıllar yurtdışında hizmet veren ve artık sektörün güvenilir ve tecrübeli unsurlarından biri haline gelen Türk müteahhit firmaları bu sayede yabancı yatırımcıları da ülkeye çekebilmektedir. Günümüzde artık birçok yabancı firma yatırım amacıyla Türkiye'ye uzun süreli gelmekte ve ülkemizdeki inşaat şirketlerine ortak olmaktadır. Bu durum günümüzde inşaat firmalarının daha uluslararası bir kimliğe sahip olmasının önünü açmıştır. Bu yönüyle bakıldığında artık Türkiye'de de inşaat sektörü küreselleşmiş, ulusal ve uluslararası sermayenin serbestçe

dolaşımda bulunabildiği bir sektör haline gelmiştir. Bu gelişmedeki en büyük pay ise yukarıda özetlediğimiz yurtdışı müteahhitlik hizmetlerininidir.



II. BÖLÜM

2. SERMAYE BİRİKİM SÜRECİNDE İNŞAATSEKTÖRÜ BAĞLAMINDA DEVLET-SERMAYE İLİŞKİLERİNİN İNCELENMESİ

İnşaat sektörünün sermaye birikim süreci içindeki rolünü tam olarak kavramak için sektördeki devlet-sermaye ilişkilerinin ve devletin özel sektöre olan katkı veya desteğinin incelenmesi gereklidir. Aksi halde Türkiye gibi geç kapitalistleşmiş ülkelerde inşaat sektörünün gelişiminde en önemli faktörlerden biri olan devletin konunun dışında kalması sektörle ilgili eksik bir analiz yapılmasına sebep olacaktır. Çalışmanın önceki bölümlerinde de değinildiği gibi inşaat sektöründe büyümenin yaşandığı dönemlerde yoğun bir devlet desteği görmek mümkündür. Bu durum sadece ufak teşviklerle kalmamış, kanun değişiklikleri, ihale kanununda çeşitli değişiklikler, kentsel dönüşüm projeleri, acele kamulaştırma uygulamaları gibi kapsamlı adımları da beraberinde getirmiştir. Bu adımların 2000’li yıllar sonrasında daha sık kullanıldığı ve teşvik için kullanılan yöntemlerin daha çok yasal düzenlemelere dayandırıldığını söylemek mümkündür (Balaban, 2008). 2000’li yıllarla birlikte devletin inşaat sektörüne sunduğu destekte TOKİ yine büyük bir rol oynamaktadır. Kurumun yetkileri dönemin ihtiyaçlarına göre genişletilmiş ve çalışmada daha önce bahsedildiği gibi TOKİ konut piyasasında adeta bir tekel haline getirilmiştir (Eşkinat, 2012: 162-164). Özellikle kentsel dönüşüm sürecinde TOKİ’nin oynadığı rol oldukça önemlidir. Son dönemde çeşitli projelerin sonucu olarak gördüğümüz gibi TOKİ tarafından gerçekleştirilen bazı kentsel dönüşüm projeleri kurumun iddia ettiği gibi alt gelir grubunu yararına olmamış aksine bu grup kentsel dönüşüm alanlarından uzaklaştırılarak kentin çeperlerine doğru uzaklaştırılmıştır (Bora, 2013). Dolayısıyla gerek yasal değişiklikler, gerek kentsel dönüşüm veya acele kamulaştırma uygulamaları inşaat sektöründeki mevcut devlet-sermaye ilişkilerini ortaya koyabilmek açısından incelenmesi kritik konulardır. Bu sebeple bu bölüm altında 2000’li yıllarla birlikte gerçekleşen uygulamalar tüm detaylarıyla tartışmaya sunulacaktır.

Çalışmanın bu bölümünde devlet-sermaye ilişkileri iki ayrı başlık altında incelenecektir. Başlıklardan ilkinde devletin inşaat sektörünü teşvik etmek, büyümesini sağlamak için gerçekleştirdiği yasa değişiklikleri, kamu ihale yasasında yapılan

değişiklikler ve genel anlamda sektör için devlet tarafından atılan adımlar incelenecektir. İkinci başlıkta ise kamu-özel sektör ortaklıkları sözleşmeleriyle devlet-sermaye ilişkilerinin nasıl kurulduğu incelenecektir.

2.1. İnşaat Sektöründe Devletin Rolü

Devlet-sermaye ilişkileri sosyal bilimler alanında oldukça ilgi gören tartışılan bir alan olmuştur. Devletin sınıflarla ilişkisi ve yapısı incelendiğinde liberal ve Marksist olmak üzere iki ayrı perspektif dikkat çekmektedir. Liberal görüşe göre devlet sınıflar üstü, tüm toplum adına hareket eden bir güç merkezidir (Gülalp, 1993: 47). Marksist görüşe göre ise devlet sınıflardan bağımsız veya toplumun üstünde duran bir yapı değildir, aksine sınıfların iktidarı için kullandıkları bir aygıttır. Marx'ı takip eden Marksist görüşteki sosyal bilimciler devlet konusunu 1970'li yıllarda tekrar gündeme getirmiş ve bu dönemden itibaren devlet teorisine ilişkin çeşitli tartışmalar yapmışlardır. Bu tartışmalarda Nicos Poulantzas, Ralph Miliband, Bob Jessop ve Simon Clarke gibi isimler öne çıkmıştır. Althusser'in takipçisi olan ve ilk eserlerini onun gibi yapısalcılık geleneğinden yola çıkarak veren Poulantzas ortaya attığı “görece özerklik” kavramı ile tartışmaya girmiştir. Ona göre devlet, tüm sınıfsal çelişkilerin yoğunlaştığı, sınıf mücadelesinin yaşandığı ve bir sınıf ya da sınıfın belli fraksiyonlarının çıkarları doğrultusunda hareket eden yönetim aygıtıdır (Bank, 2012: 26). Ancak burada Poulantzas devlete bir sınıf aygıtı derken onu basitleştirmez, devleti iktidarda bulunan sınıfın elinde emir alan bir aygıt olarak tanımlamaz. Aksine görece özerklik kuramı ile ne sınıflara boyun eğen ne de tam anlamıyla boyun eğdiren bir özne olduğunu savunur (Poulantzas, 1976: 74). Poulantzas'a göre görece özerklik devletin edilgen bir araçmış gibi algılanmasını engellediği gibi devletin sınıflardan tümüyle bağımsız olmadığını da vurgulamaya olanak sağlar (Demir ve Göymen, 2017: 47). Poulantzas bu özerkliği devletin göreviyle bağdaştırmaktadır. Ona göre kapitalist devletin işlevi bir yandan egemen sınıfın birliğini sağlarken diğer yandan hakimiyet altındaki sınıfların örgütlülüğünü dağıtmaktır ve bu işlevi yerine getirmek için devlet tüm sınıflardan görece özerk olmalıdır (Bank, 2012: 11-12). Böylece devlet bu işlevi yerine getirerek bir yandan egemen sınıfın çıkarlarını korurken diğer yandan bu çıkarları yukarıda da bahsedildiği üzere tüm ulusun çıkarlarıymış gibi gösterir. Poulantzas'ın devlet kuramı Türkiye'de devlet-sermaye ilişkilerini, devletin sermayenin farklı fraksiyonları lehine müdahalelerini anlamak açısından önemlidir.

Çalışmanın önceki bölümlerinde inşaat sektörünün 1980'ler ve 2000'ler olmak üzere iki ayrı büyüme dönemi yaşadığını belirtmiştik. Devletin sektöre desteği de doğal

olarak bu iki dönemde daha yoğun biçimde görülmektedir (Balaban, 2011: 22-25). İnşaatın gelişip bir sektör haline gelebilmesi ve bu noktadan sonra sektörde büyüme sağlanması için devlet zaman zaman çeşitli uygulamalarla sektörü teşvik etmiştir. Söz konusu destekler kimi zaman yasal düzenlemeler, kimi zaman kentsel dönüşüm gibi farklı biçimlerde karşımıza çıkmaktadır. Bu desteğin ilk örnekleri sektörün ilk büyüme dönemi olan 1980'lerde görülmüştür. En dikkat çekici olanlarından biri 1984 yılında yürürlüğe giren imar affıdır. Bu affın yürürlüğe konmasıyla birlikte gecekonduların apartmana dönüşümü artmış, aynı zamanda verilen inşaat ruhsatının sayısı da üç yıl içerisinde 40.000'den 110.000'e yükselmiştir (Balaban, 2011: 24). 1985 yılında 3194 sayılı İmar Kanunun yürürlüğe konmasıyla birlikte imar ve planlama yetkileri yerel yönetimlere verilmiş ve bu da kentlerde imar ve yapım faaliyetlerinin artması ile sonuçlanmıştır. Yine bu dönemde çıkarılan ve 2004 yılına kadar yürürlükte kalan 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu devletin inşaat sektörünü desteklemek için attığı adımlardan birkaçıdır (Penbecioğlu, 2011: 66).

Tablo 2.1: İnşaat Sektörüne Destek Amacıyla Çıkarılan Çeşitli Kanunlar

Yetkilendirilen merkezi yönetim kurumları	Yasalar	Yıllar	Getirdiği planlama - Yapılı çevre üretme yetkileri
Toplu Konut İdaresi (TOKİ)	2985 sayılı Toplu Konut Kanunu ve 11 Adet Kanun*	2000'li yıllar boyunca	Toplu konut kredisi verilmesi, afet bölgelerinde toplu konut yapımı, gecekonduların dönüşüm bölgelerinde toplu konut projeleri yapmak, lüks konut projeleri gerçekleştirmek, konut sektöründe faaliyet gösteren şirketleri kurmak veya finans kurumlarına ortak olmak...vb
Kültür ve Turizm Bakanlığı	4957 (Turizmi Teşvik Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun)	2003	Turizm Merkezlerinde her tür ve ölçekteki imar planlarını yapma/yaptırma yetkisi
Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı	4737 (Endüstri Bölgeleri Kanunu)	2002	Endüstri bölgelerinde imar planlarını yapma/ yaptırma yetkisi
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	664 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname	2011	Mekansal Strateji Planlarını ve Çevre Düzeni Planlarını yapma/yaptırma ve onama yetkisi, Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Planlarını yapma/yaptırma ve onama yetkisi

(*) TOKİ'nin planlama yetkileri ve konut üretimini düzenleyici rollerinin 11 adet kanunla kuruma sağlanmıştır. TOKİ'yi yetkilendiren kanunlar: Kanun No. 4767; 4864; 4964; 4966; 5104; 5162; 5229; 5234, 5327; 5273; 5609.

Kaynak: Penbecioğlu, (2011). Kapitalist kentleşme dinamiklerinin Türkiye'deki son 10 yılı: Yapılı çevre üretimi, devlet ve büyük ölçekli kentsel projeler. Birikim, (270), 62-73.

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere çıkarılan 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu ile TOKİ'ye konut yapımı, gecekonduların dönüşümü gibi alanlarda geniş yetkiler tanınmıştır (Penbecioğlu, 2011: 67). 2002 yılında hükümetin değişmesiyle birlikte inşaat sektörüne verilen teşviklerde yöntemin değiştirildiğini gözlemlemek mümkündür. Yeni iktidarla birlikte teşvikler daha çok yasal düzenlemelerle verilmeye başlanmış ve bu teşvikler AKP ve Gayri Menkul Yatırım Ortaklığı şeklinde örgütlenen

büyük sermaye grupları aracılığıyla gerçekleştirilmiştir (Penbecioğlu, 2011: 66). 2002 yılını takip eden dönemde devlet 198 yasal düzenleme ile inşaat sektörünü destekleme anlamında büyük bir adım atmıştır (Balaban, 2008).

AKP iktidarı tarafından gerçekleştirilen yasal değişikliklerden en büyük payı yine TOKİ almıştır. Balaban'ın (2011: 24) çalışmasında belirttiği üzere yapılan değişikliklerle TOKİ, 1980'li yıllarda üstlendiği finansman desteği sağlayan kurum rolünden inşaat sektörünün en önemli aktörlerinden biri haline gelmiştir. 2002-2008 yılları arasında gerçekleştirilen 14 yasal değişiklik ile kurum konut ve arsa üretimi, tarihi dokuların korunması, kar amaçlı projeler üretilmesi, belirli bölgeleri kentsel dönüşüm alanı ilan etmek ve dönüşümü kontrol etmek gibi birçok alanda yetkili hale getirilmiş ve sektörün büyümesinde önemli bir paya sahip olmuştur (Balaban, 2011: 24). Kurum bu değişiklikler sonrası elde ettiği yetkilerle kentsel rantın dağıtımında ve yeni kaynaklar yaratmada da büyük bir rol oynamıştır. AKP iktidarında belediyelerin ve bakanlıkların kente müdahale imkânlarının genişletilmesi de dönemin önemli gelişmeleri arasında yer almaktadır. 2003 yılında yapılan değişiklik ile kıyı bölgelerinde turizm yatırımlarına onay veren Kültür ve Turizm Bakanlığına ve devlete ait arsa ve arazilerde özelleştirme yetkisi bulunan Özelleştirme İdaresi Başkanlığına imar planı yapma ve onama yetkisi verilmesi, kentsel dönüşümün önünü açması inşaat sektörünün devlet tarafından desteklenmesi açısından oldukça kritiktir (Balaban, 2011: 25).

Bakanlıklar düzeyinde bir başka yasal düzenleme ise 2004 yılında Endüstri Bölge Kanunu'nda yapılan değişiklikle gerçekleşmiştir. Bu değişiklik ile sanayi bölgelerinde yapılı çevreyi geliştirme ve plan yapma yetkisi günümüzde Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı olarak bilinen Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na verilmiştir (Penbecioğlu, 2011: 67). Belediyeler düzeyinde yapılan en önemli düzenlemelerden biri ise 5393 sayılı Kanun'un 73. Maddesinde yapılan değişikliktir. Bu değişiklik ile Büyükşehir Belediyelerine Belediye sınırı içerisinde herhangi bir alanı "kentsel dönüşüm alanı" ilan etme yetkisi verilmiştir (Penbecioğlu, 2011: 68). Bu değişikliklerden yola çıkılarak AKP iktidarının kentsel rantı kontrolü altına almaya çalıştığı ve bu kontrolün de özellikle kentsel dönüşüm yöntemi ile sağlanmaya çalışıldığını söylemek mümkündür (Turan, 2009; Penbecioğlu, 2011: 67). Dolayısıyla Türkiye özelinde kentsel dönüşümün inşaat sektöründe oynadığı rol, kentsel dönüşüm yoluyla devletin sektörü nasıl desteklediği gibi olgular inşaat sektöründe devlet-sermaye ilişkileri incelenirken mutlaka analize dâhil edilmelidir. Kentsel dönüşüm dışında 2000'li yıllarla birlikte kamu ihale yasasına müdahale ederek inşaat sektörünün desteklenmesi devlet tarafından en sık başvurulmuş bir başka yöntemdir. Söz konusu

yöntemin hangi sebeplerle ve nasıl kullanıldığının incelenmesi inşaat sektöründe devlet-sermaye ilişkilerinin tüm boyutlarıyla anlaşılması açısından büyük önem teşkil etmektedir. Bu sebeple, çalışmanın bu kısmında kentsel dönüşüm ve kamu ihale yasası için ayrı birer başlık açılacak ve bu iki olgu detaylıca incelenecektir.

2.1.1. Kentsel Dönüşüm ve Devletin Rolü

Kentsel dönüşüm kavramı ilk kez sosyal bilimler literatüründe karşımıza kentsel yenileme olarak çıkmıştır. Pelin Pınar Özden (2000: 257) çalışmasında kentsel yenilemeyi “en genel tanımıyla kent yenileme, farklı nedenlerden dolayı zaman içinde eskimiş, terkedilmiş, değer kaybına uğramış ve köhneleşme eğilimine girmiş olan kent alanlarının günün sosyo-ekonomik ve fiziksel koşullarına uygun olarak yeniden canlandırılması ve kente kazandırılmasını ifade eder” şeklinde açıklamıştır. Müfit Bayram da çalışmasında (2006) “Kentsel Yenileme” kavramının neoliberal politikalarla birlikte kendi anlamından saptırılarak “Kentsel Dönüşüm” kavramına çevrildiğini, bunun küresel kent perspektifini gerçekleştirme amacıyla yapıldığını ve bu doğrultuda, ilk kez yapılaşmaya açılan yerlerin dahi kentsel dönüşüm kapsamına alındığını ifade etmiştir. Bayram bu ifadelerin devamında kentsel dönüşüm projelerinin hepsinin ortak yönünün kar amaçlı olduğunu ve yapılan dönüşüm ister konut ister ticari alan amaçlı olsa da gerçekleştirilen projelerin orta ve üst gelir gruplarına yönelik olduğunu belirtmiştir. Kent üzerinden rant sağlandığı ve neoliberal politikalarla birlikte kentin yeni sermaye birikim alanına dönüştürülmek istendiği yönündeki görüşe kentle ilgili yapılan diğer çalışmalarda da rastlamak mümkündür (İçli, 2013: 249; Genç, 2008: 124). Türkiye’de de çeşitli sebeplerle kentsel dönüşüm projeleri hayata geçirilmiştir. Kentsel dönüşümün ilk örneklerini 1980’li yıllarda gecekondu bölgelerinde, bu alanların yaşam koşulları açısından sağlıklı olmadığı gerekçesiyle yapıldığını görmek mümkündür. 1980’li yıllardaki uygulamalardan en dikkat çekeni Dikmen Vadisi Dönüşüm Projesidir. Bir gecekondu bölgesi olan bu alan kentsel dönüşüm sürecine sokulmuş ve projenin amacının gecekondu alanlarını yüksek kaliteli konutlarla çevirerek iyileştirmek olduğu ifade edilmiştir (Özden, 2016: 313-314). Projenin ilk etabı 2000 yılında tamamlanmış ve konut, dükkân, spor merkezi gibi yapılarla bölge planlı bir yerleşim alanına dönüştürülmüştür (Özden, 2016: 313). Bu dönemi takip eden yıllarda ise kentsel dönüşümün asıl etkeni deprem olmuştur (Genç, 2008: 117; Özden, 2016: 314). Fatma Genç’in de çalışmasında belirttiği gibi özellikle 1999 yılında meydana gelen deprem adeta bir dönüm noktası olmuş ve kentsel dönüşüm bu noktadan itibaren insanların daha sık karşılaştığı bir uygulama haline gelmiştir. 1990’lı yıllarda kentsel dönüşüm projelerine çok fazla rastlanmazken Marmara Depreminin etkisiyle

2000'li yıllarda kentsel dönüşümün gerekliliği hakkında birden çok sempozyumda görüş bildirilmiştir. Bunlardan en bilineni 2003 yılında Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Şehir Plancıları Odası (ŞPO) tarafından düzenlenen Kentsel Dönüşüm Sempozyumu ve 2004 yılında Küçükçekmece Belediyesi tarafından düzenlenen Uluslararası Kentsel Dönüşüm Sempozyumudur (Özden, 2016: 269). Bu iki sempozyumda da kentsel dönüşümün deprem alanlarında acil bir zorunluluk haline geldiği ancak bu dönüşüm için gerekli mevzuatın henüz var olmadığı dile getirilmiştir. Devletin kentsel dönüşüm sürecine dahil oluşu da söz konusu bu gelişmelerin sonrasında denk düşmektedir. Özellikle 2004 yılıyla birlikte devletin kentsel dönüşüm konusundaki mevzuat ihtiyacını gidermek için bizzat sürece müdahil olduğunu ve çeşitli yasal düzenlemelerle kentsel dönüşüm sürecinin önünü açtığını söylemek mümkündür (Özden, 2016: 280-293). Söz konusu yılı takip eden dönemde kentsel dönüşüm projelerinin daha da kolay gerçekleştirilebilmesi için birden fazla yasal değişikliğe gidilmiş, bazı kurumlar ise daha önce sahip olmadığı yetkilerle donatılmıştır. Özden kitabında (2016) bu yasal düzenlemeleri bir araya getirmekte ve ne anlama geldiklerini oldukça sade biçimde okuyucuya aktarmaktadır. Devletin kentsel dönüşüm sürecine yaptığı müdahaleyi daha iyi anlamak adına bu kanunlardan bazılarını detaylı şekilde aktarmak bu çalışma için de faydalı olacaktır:

-5162 sayılı kanun: Kısaca Toplu Konut Kanunu diyebileceğimiz bu kanun kentsel dönüşüm sürecinin temel taşlarından birini oluşturmuştur. Bu kanun ile yukarıda da belirtildiği üzere TOKİ kentsel dönüşümün merkezi uygulayıcısı haline getirilmiştir. Kanun aynı zamanda idareye planlama, dönüşüm uygulaması yapma proje üretme gibi alanlarda oldukça geniş yetkiler vermiştir. TOKİ bu kanundan aldığı yetki ile Ankara ve İstanbul başta olmak üzere birden çok kentsel dönüşüm projesini belediyelerin ortaklığı ile hayat geçirmiştir.

- 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun: Bu kanun da yine devletin kentsel dönüşümüne müdahalesinde önemli bir role sahiptir. Yapılan düzenleme ile İl Özel İdareleri, Belediyeler ve Toplu Konut İdaresine kentsel dönüşümüne dair yetkiler bu yasa ile tanımlanmıştır. Kentsel dönüşüm alanı ilanının bilimsel kriterlere dayanmaması ve istismara açık olması sebebiyle yasa eleştirilere uğramıştır (Özden, 2008).
- 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu: Bu kanunla birlikte 3030 sayılı kanun yürürlükten kalkmış ve belediyeler Belediye Kanunun 69. ve 73. maddelerini kullanmakla görevli kılınmıştır. Kanunu önemli hale getiren ise Büyükşehir Belediyelerini imarlı ve altyapılı arsa üretmek, toplu konut

yapmak-satmak, kiralamak ve bu amaçla arazi satın alma, kamulaştırmak, kamu kurum ve kuruluşları ve bankalarla işbirliği yapmak gibi yetkilerle donatmasıdır. Bu kanunla birlikte yerelliklerde kentsel dönüşümün uygulayıcısı da yasal anlamda belediyeler olarak ilan edilmiştir.

- 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüşümü Hakkındaki Kanun: Bu kanunla birlikte idareye³ riskli alanlarda veya risk taşıyan yapılarda dönüşüm yapma imkânı tanınmaktadır. Riskli veya risk taşıyan alanların dışında kalan alanlarda da risk taşıyan yapıların bulunduğu arsa ve araziler de kanun kapsamına alınmıştır. Ancak bir yerin riskli ilan edilmesiyle ilgili kriterler kesin sınırlarla belirlenmediğinden kanun eleştirilerin hedefi olmuştur (Özden, 2016: 291).

Yukarıda verilen örneklerden ve kanunlardan da görüldüğü üzere kentsel dönüşüm ihtiyacının ortaya çıkmasının ardından devlet gerekli mevzuatı hazırlayarak kentsel dönüşüm sürecine öncülük etmiştir. Bugün Ayazma-Tepeüstü, Fikirtepe, Sulukule, Gaziosmanpaşa, Mamak gibi kentin yoksul alanlarında gerçekleştirilen dönüşüm projelerinden Ataşehir Finans Merkezi, Dünya Finans Merkezi gibi orta ve üst sınıflara hitap eden prestij projelerine kadar kentsel dönüşüm sürecinin her aşamasında devletin müdahilliğini görmek mümkündür. Kentsel dönüşüm bilindiği üzere ekonomik etkilerin dışında sosyolojik bazı sonuçlar da ortaya çıkarmaktadır. Kentsel dönüşüm sürecinin rant mekanizmasında oynadığı rol bu bölümün ikinci ana başlığında incelenecektir.

2.1.2. Kamu İhale Yasası ve Devlet Müdahaleleri

2000’li yıllarla birlikte inşaat sektörünün devlet tarafından desteklenmesinde kamu ihaleleri de önemli bir paya sahiptir. Kamu ihalesi kavramı, devletin mal, hizmet ve yapım işlerini özel sektörden satın alması olarak tanımlanabilir (Ercan ve Oğuz, 2006: 166). 1980’li yıllarda yerli sermayenin katıldığı bir pazar olarak kurgulanan kamu ihaleleri neoliberal politikaların uygulanmasıyla birlikte form değiştirmiş ve uluslararası sermayenin de eşit koşullarla katılabildiği bir pazara dönüştürülmek istenmiştir (Şahin ve Bıyıkçı’dan aktaran: Ercan ve Oğuz, 2006: 167). 2000’li yıllarla birlikte kamu ihalelerinin önemi daha da artmış ve ihalelere dair yasa, ihale katılım ölçeği üzerinden farklı ölçekteki sermaye gruplarının çıkar savaşımına sahne olmuştur. Uluslararasılaşmış büyük ölçekli sermaye grupları hem yeni bir yasa istemekte hem de

³ Kanun yönetmeliğine göre idare ibaresi Belediyeler, İl Özel İdareleri veya Büyükşehir Belediyelerini ifade etmek için kullanılmıştır.

mevcut yasada yer alan yerli sermayeyi koruyan uygulamalardan da yararlanmak istemekteydi. Orta ve küçük ölçekli sermaye grupları ise uluslararasılaşma gibi bir olasılıkları henüz olmadığı için yerli sermayenin korunmasından yanaydılar (Ercan ve Oğuz,2006: 168-169). Bu durum konuya devletin müdahil olmasını ve söz konusu çıkar çatışmalarında arabulucu rol oynamasını gerektirdi. 1999-2002 arasında iktidarda olan koalisyon kamu ihale yasasının kapsamının genişletilmesinden yana tavır koymuş ancak AKP, Doğru Yol Partisi (DYP) ve Saadet Partisi (SP) küçük ve orta ölçekli sermayeden yana tavır alarak yerli sermayeyi koruyan önlemleri desteklemiştir. Sürecin sonunda, 2001 yılındaki krizin ardından IMF'ye başvurulması ile büyük ölçekli sermayenin istediği olmuş, yasa IMF'nin anlaşma koşullarından biri haline gelmiş ve kamu ihale yasasının uluslararası sermayeyi de kapsayacak şekilde güncellenmesi kararlaştırılmıştır (Ercan ve Oğuz, 2006: 168-169). Kamu ihale yasasının inşaat sektörüyle ilgisi ise AKP iktidarında daha net gözlemlenebilmektedir. Küçük ve orta ölçekli sermaye gruplarından yana tavır alan Erdoğan liderliğindeki AKP, yasayı söz konusu sermaye gruplarından gelen tepkiler doğrultusunda değiştirmek istemiştir (Ercan ve Oğuz,2006: 174). İktidar partisi, yasaya olan tepkisini Erdoğan'ın "Kısıtlamalar yüzünden yasadan 50-60 firma yararlanıyor. 15 bin kilometrelik yolu 60 müteahhide teslim etmeyeceğiz." demeciyle açıkça göstermiştir (<http://arsiv.sabah.com.tr/2002/12/28/s0102.html>). İktidarlarının ilerleyen dönemlerinde de yasada çeşitli değişiklikler yapmak isteyen AKP, kamu ihale yasasının özüne zarar verilmesinin Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne giriş sürecini gerileteceği yönünde uyarı almış ve başka yasal düzenlemeler yaparak kamu ihale yasasını aşma çabasına girmiştir (Ercan ve Oğuz, 2006: 176). Bu denemelerden özellikle bir tanesi inşaat sektörünü yakından ilgilendirmektedir. 2004 yılında çıkarılan 5215 sayılı Belediye Kanunu ile konut ve arsa üretim işleri ihale yasası kapsamından çıkartılmıştır. Yasa, dönemin Cumhurbaşkanı tarafından geri gönderilmesine rağmen 2005 yılında yeniden hazırlanan 5393 sayılı Belediye Kanununda aynen yer aldı ve Cumhurbaşkanlığınca da onaylandı (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/07/20050713-6.htm>). İhale yasasını aşmak için yapılan bir başka deneme ise 2003 yılında gerçekleşen Bingöl Depreminin ardından yapıldı. Deprem sonrası konutların yetişmeyeceği ileri sürülerek toplu konut projeleri ihale yasası kapsamından çıkarıldı (Ercan ve Oğuz, 2006: 177). Tüm bu örneklerden de görülebileceği üzere kamu ihale yasası küçük ve orta ölçekli müteahhitleri korumak, desteklemek ve bu firmalar üzerinden de inşaat sektörünü canlandırmak amacıyla kullanılmıştır.

2000'li yıllarda AKP iktidarıyla birlikte sektörün desteklenmesi için atılan adımlar bazen yukarıdaki gibi karmaşık veya bütünlüklü bir değişiklikler zinciriyle

yapılmamış, ufak destekler şeklinde de kendini göstermiştir. Söz konusu değişikliklerden biri finans alanında yapılan yasal düzenlemelerle gerçekleştirilmiştir. Örneğin 2007 yılında 5582 sayılı Konut Finansmanı Sisteminde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'u çıkarılmış ve bu kanunla insanların daha uzun vade ve daha uygun koşullarla konut alması, böylece de sektörün desteklenmesi sağlanmaya çalışılmıştır (Yılmaz ve Yılmaz, 2019: 1293). Gerçekleştirilen bu ufak değişikliklere bir başka örnek ise 2000'li yılların hemen başında yaşanmıştır. 19 Temmuz 2003 tarihinde konut satışlarının artırılması hedefiyle Tapu Kanunu'nun 35. maddesi değiştirilerek yabancılara gayrimenkul satışının önü açıldı (Sönmez, 2015: 94). 18.05.2018 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren İmar Barışı Yasası da yine inşaat sektörünün desteklenmesi için atılmış adımlardan biridir (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/05/20180518.htm>). Çevre ve Şehircilik Bakanı'nın son 30 yılın en önemli detay olarak nitelendirdiği imar barışının inşaat sektöründe hareketlenme yaratması da mümkün görünüyor (<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/imar-affi-icin-kritik-aciklama-tarih-belli-oldu-40855662>).

Bu bölümün ilk başlığında devletin inşaat sektörüne müdahalelerini ve desteğinin boyutunu tartıştık. Farklı alanlardan farklı örneklerle gösterildiği gibi inşaat sektörünün Türkiye'de gelişmesinde, büyümesinde devletin rolü son derece önemlidir. AKP hükümeti iktidara geldiği yıldan bugüne kadar yaptığı yasal düzenlemelerle, ihtiyacın üzerinde büyüklükteki alanları imara açan belediyelerle, konut kredileriyle ve özellikle TOKİ ile inşaatın itici gücünü oluşturmuştur (Penbecioğlu, 2011: 68). Bu süreçte farklı ölçekteki sermayeler arasındaki çıkar çatışmasında, AKP kendi iktidarına yakın sermaye gruplarının önünü çeşitli hukuksal müdahalelerle açmıştır. Bunlar, devlet sermaye arasındaki ilişkilerin inşaat sektörü özelinde anlaşılmasını mümkün kılmakta ve nasıl işlediğini göstermektedir.

2.2. Devlet ve Sermaye İlişkisinin Kesişiminde Kamu-Özel Ortaklığı Projeleri

Sermaye sınıfının ihtiyaçları doğrultusunda devletin yetkilerini nasıl kullandığı ve inşaat sektörü özelinde sermayedarları nasıl desteklediği önceki başlıklarda detaylarıyla incelendi. Bazen devlet, sadece destek vermekle kalmamakta ve sermaye sınıfı için yeni değerlendirme alanları da oluşturmaktadır. Bu başlık altında devletin söz konusu yeni değerlendirme alanlarını hangi araçlarla oluşturduğu incelenecek ve kamu kaynaklarının özel sektöre nasıl aktarıldığı tartışılacaktır. Çalışmanın önceki bölümlerinde değinilen neoliberal politikaların etkileri bu alanda da kendini

göstermektedir. 1980’li yıllardan itibaren söz konusu politikaların uygulanmasıyla birlikte kamunun bazı faaliyetlerinin özelleştirmesi süreci başlamış ve bu süreçle birlikte devlet kamu hizmeti verdiği birçok alandan çekilerek yerini özel sektöre bırakmıştır (Güzelsarı, 2009: 43). 1990’lı yıllara gelindiğinde ise özelleştirmelerin yerini gerek toplumun sürece karşı verdiği tepkiler ve özelleştirmelerin meşru zeminini kaybetmesi, gerekse kamunun bütçe açıklarının azaltılmasının ve kamu harcamalarının kontrol edilmesinin istenmesiyle Kamu Özel Ortaklığı biçimi almaya başlamıştır (Güzelsarı, 2009: 43-44; Yusufoglu, 2017: 158). Yabancı literatürde Public-Private Partnerships (PPP) adıyla bilinen uygulama ülkemizde Kamu Özel Ortaklığı, Kamu Özel İşbirliği gibi farklı isimlerle anılmaktadır. Aslında keskin sınırlarla belirlenmiş tek bir tanıma sahip olmasa da Kamu Özel Ortaklığı; kamunun hizmet sunum hedefleri ile özel sektör partnerinin kar maksimizasyonu hedeflerinin birbiri ile uyumlu olduğu uzun süreli bir anlaşma olarak da tanımlanmaktadır (OECD, 2011:3). Güzelsarı ise çalışmasında (2009: 46) KÖO’yu kamu idarelerinin özel sektör ile bir altyapı projesi veya bir hizmetin gerçekleştirilmesi amacıyla, bir projenin tasarımı, finansmanı, yapımı ve işletilmesi ile mevcut bir yatırımın yenilenmesi, kiralanması, bakım-onarımının yapılması ve işletilmesinde özel sektör katılımının sağlandığı yöntemler bütünü olarak tanımlamaktadır. KÖO uygulamalarının ilki Özel Finansman Girişimi (ÖFG) adı altında 1992 yılında İngiltere’de ortaya çıkmıştır (Güzelsarı, 2009: 56). Daha sonra bu uygulamalar çözülen sosyalist blok ülkelerinde de yaygın biçimde kullanılmaya başlanmıştır. Dünya Bankası ve IMF gibi kurumların da bu uygulamaları desteklemesi KÖO’ların dünya çapında daha fazla ülkede uygulanmaya başlamasında etkili olmuştur. Yaygınlaşmasıyla birlikte önceden kamu hizmeti olarak görülen sağlık, eğitim, ulaşım gibi hizmet alanları özel sektöre açılmış ve sermaye sınıfının buralarda yeni değerlendirme alanları oluşturmaya da zemin hazırlanmıştır (Güzelsarı, 2012: 35). Yeni projelerde çeşitli KÖO modelleri geliştirilmiştir. Yeni gelişen uygulama biçimleri arasında Yap-İşlet-Devret, Yap-İşlet, İşletme Hakkı Devri, Tasarla-Yap-İşlet, İşletme Bakım, Yap-Sahiplen-İşlet gibi birçok modeli saymak mümkündür (Yusufoglu, 2017: 161-162). Bu modellerde yapılan projelerin mülkiyet hakkı, işletme hakkı, kiralama hakkı ve bedeli gibi konular kamu ve özel sektör arasında yapılan sözleşmelerle belirlenmektedir.⁴

Ortaya çıktığı ilk yıllarda demiryolları, tüneller, limanlar, su tesisleri ve hastaneler gibi yüksek finansman ihtiyacı olan projeleri finanse etmenin bir yolu olarak görülen KÖO uygulamaları günümüzde neoliberalizmin ekonomik hedeflerine uygun biçimde sosyal devlet uygulamasının tasfiye edildiği ve kamu hizmetlerinin

⁴ Modellerle ilgili daha detaylı bilgi için Güzelsarı, Selime (2009). “Kamu Özel Ortaklıkları Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme” Kamu Yönetimi: Yapı İşleyiş Reform içinde, ed. Övgün Barış, 43-79

piyasalaştırıldığı bir biçim almıştır (Güzelsarı, 2009: 48). Her geçen gün daha fazla hizmet bu yöntemle piyasalaştırılmakta ve özel sektöre kayda değer bir sermaye birikim imkanı sunmaktadır. Tabii bu durumun devam ettirilmesi ve KÖO'ların toplumsal muhalefetle karşılaşmaması için projelerin niteliklerine dair çeşitli savlar ortaya atılmıştır. Güzelsarı bu savları çalışmasında (2009: 60-64) bir araya getirmiş ve aslında hiçbirinin nesnel ve kanıtlanabilir temellere dayanmadığını göstermiştir. Buna göre bu savlar şu şekildedir:

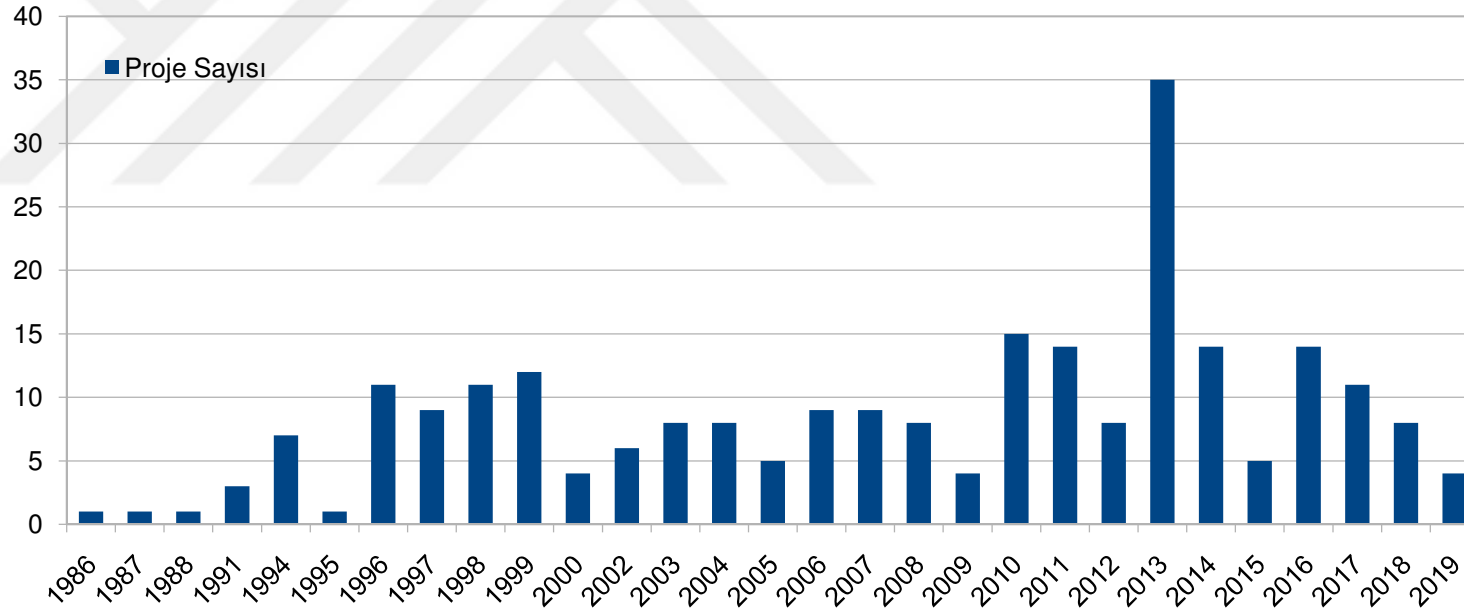
- Alternatifsizlik: Bu sav kamunun bütçe açıklarının fazlalığından ve vergi artışına verilen çeşitli tepkilerden ötürü hayata geçirilecek projelerin KÖO yöntemi dışında gerçekleştiremeyeceğine dayanmaktadır. Ancak kamu kaynakları etkin kullanıldığında kamunun çok daha verimli ve daha düşük maliyetle projeleri gerçekleştirebildiğine dair örnekler olması bu savın temelsiz olduğunu göstermektedir. Örneğin; Sağlık Bakanlığı tarafından Erzurum'da klasik ihale yöntemi ile yaptırılan 1200 yataklı hastanenin inşaatı ihalesi 193 milyon TL ile sonuçlanmışken bir KÖO projesi olan Kayseri Entegre Sağlık Kampüsünün sadece bir yıllık kira bedelinin 137,73 milyon TL olması kamu ve özel sektör arasındaki maliyet farkını göstermesi açısından önem teşkil etmektedir. Sağlık Bakanlığı tarafından gerçekleştirilen hastane kampüsü ihaleleri incelendiğinde, bu durum daha somut biçimde gözlenebilmektedir (Öztürk, 2017: 88). Örneğin; Ankara-Etlik'te yapılan Sağlık Kampüsü'nün 25 yıllık kira bedeli 6.900.000.000 TL, sabit yatırım tutarı 1.097.491.420 TL, sabit yatırım tutarı ile ödenecek kira arasındaki fark (fazladan ödenecek miktar) 25 yılda 5.802.508.580 TL tutarındadır. İstanbul-İkitelli Entegre Sağlık Kampüsü'nde de benzer bir durum söz konusudur. Bu kampüsün sözleşmede öngörülen sabit yatırım tutarı 548.049.141 TL, 25 yıllık kira bedeli 6.472.500.000 TL ve 25 yılda fazladan ödenecek miktar ise 5.924.450.859 TL tutarındadır. Bu örnekler çoğaltılabilmekle birlikte tüm ihalelerde miktarlar değişse de mevcut durum aynıdır (Öztürk, 2017: 87-88). Bu durum özel sektörün daha düşük maliyetlerle yatırım yapamadığını açıkça göstermektedir.
- Maliyetsiz hizmet: Bu sav yapılan projelerin kamuya ya da halka hiçbir maliyetinin olmadığı temeline dayanmaktadır. Ancak yapılan projelerde verilen hazine garantileri, hedeflenen müşteri sayısına ulaşamadığında aradaki farkı kamunun kapatıyor oluşu projelerin kamuya maliyetinin hiç olmadığı yönündeki bu savı geçersiz kılmaktadır. Özellikle şirketlere verilen hazine garantileri maliyetin temel unsurunu oluşturmaktadır. Bu konuda 3. Köprüden, 3. Havaalanına kadar birçok KÖO projesi örnek olarak gösterilebilir. Örneğin Yavuz Sultan Selim Köprüsü için 2020 yılının Ocak ayında garanti edilen araç

geçiş sayısına ulaşamadığı için işletmeci şirkete 1,6 milyar TL para ödenmiştir (<https://www.haberturk.com/ucuncu-koprue-garanti-icin-16-milyar-lira-odenecek-2560230-ekonomi>). İstanbul Havaalanı'nda da durum farklı değildir. Havaalanı için de yıllık yolcu garantisi verilmiş, belirtilen sayı kadaryolcu geçmemesi halinde aradaki farkın devlet tarafından ödeneceği garanti edilmiştir (<https://www.birgun.net/haber/istanbul-havalimani-bekleneni-vermiyor-256751>). Bu projeler için ödenen kiralar da büyük bir maliyet kalemi oluşturmaktadır. KÖO projeleri olarak yapılan şehir hastanelerine ödenen kira miktarları bu konuda somut örnek oluşturmaktadır. 2017 yılında, çoğunluğunu şehir hastanelerinin oluşturduğu 18 sağlık tesisi için devletin kasasından 30 milyar dolar kira bedeli ödenmiştir (<https://haber.sol.org.tr/emek-sermaye/sehir-hastanelerindeki-buyuk-rant-ozel-sektore-30-milyar-dolar-kira-odenecek-192523>). Tüm bu örneklerden de anlaşılacağı üzere KÖO projelerinin halka maliyeti olmadığı söylemi gerçeği yansıtmamaktadır. Hazinesin en büyük gelir kaynaklarından birinin toplanan vergiler olduğu göz önünde bulundurulduğunda bu projelerin maliyetinin doğrudan kamusallaştırıldığı açık biçimde ortaya çıkmaktadır.

- Özel sektör verimliliği: Bu sav özel sektörün her alanda kamudan daha verimli olacağı ve daha iyi performans göstereceği varsayımına dayanmaktadır. Ancak kamunun borçlanma imkânlarının çok daha fazla oluşu, borçlanma konusunda kamuya duyulan güvenin özel sektörden çok daha fazla olması bu varsayımın temelsiz olduğunu kanıtlamaktadır.
- Yüksek tasarruf: Bu sav ise özel sektörün verdiği hizmetlerde daha yüksek tasarruf oranlarına erişeceği varsayımına dayanmaktadır. Devletin borçlanma imkânlarının fazlalığı burada da etkili olmaktadır. Ayrıca özel sektörün, yer aldığı projelerde mühendislik, danışmanlık, avukatlık gibi farklı hizmetler kullanması ve KÖO'ların çoğunda büyük konsorsiyumların oluşması maliyetleri artırmakta ve projenin daha fazla tasarruf sağlamasına engel olmaktadır.

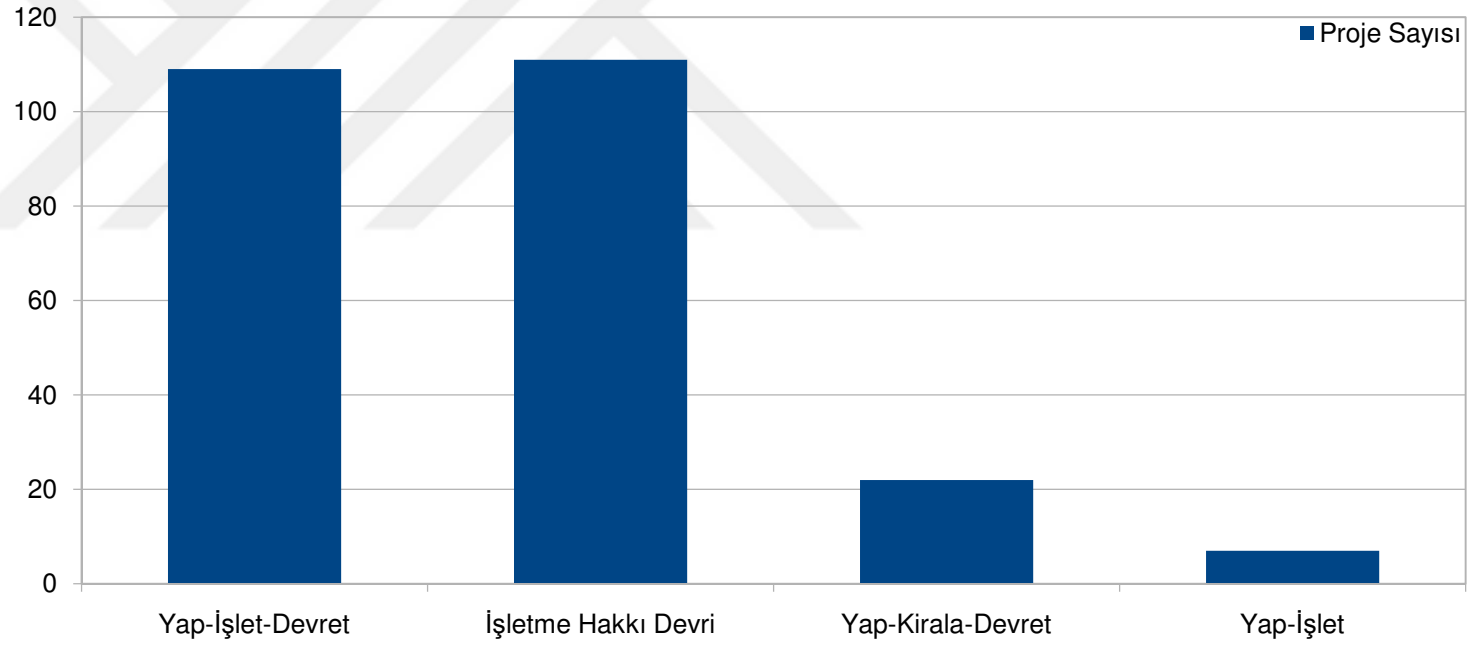
KÖO uygulamaları ortaya çıktığı dönemden sonra Türkiye'de de kendine yer bulmuştur. Türkiye'de uygulamanın ilk örneklerin 1986 yılından itibaren görmek mümkündür (<https://koi.sbb.gov.tr/>). Söz konusu dönemden günümüze kadar KÖO uygulamalarına sıklıkla başvurulmuştur. Öyle ki Türkiye, Dünya Bankası verilerine göre 1990-2018 yılları arasında 236 proje gerçekleştirerek en çok KÖO projesi gerçekleştiren ilk 10 ülke arasında yer almıştır (<https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/rankings>).

Grafik 2.1: Yıllara Göre Gerçekleştirilen KÖO Proje Sayıları



Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı (<https://koi.sbb.gov.tr/> Son Erişim 11.06.2020)

Yukarıdaki grafikte KÖO uygulamalarının ilk başladığı günden günümüze kadar geçen dönemde yapılan projelerin sayısal istatistiği yer almaktadır. Grafikten de anlaşılacağı üzere KÖO uygulamaları 2001 yılından itibaren daha sık kullanılmaya başlanmıştır. Bunda 2001 krizi sonrası uygulanmaya başlanan ekonomi politikalarının etkisi büyüktür (Yusufoğlu, 2017: 164). Uygulamaya konulan ekonomi planıyla birlikte sistematik biçimde kamu yatırımları azaltılmış ve devletin çekildiği alanlar özel sektör tarafından doldurulmuştur. Gerçekleştirilen projelerin büyük bir kısmı enerji sektöründe hayata geçmiştir. Enerji sektörünü ise otoyollar, limanlar, sağlık tesisleri ve havaalanları takip etmektedir (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2019: 29). Dünyada olduğu gibi ülkemizde de KÖO projeleri öncelikle yukarıda sayılan sektörlerde olduğu gibi büyük finansman gerektiren projelerle başlamış ancak zaman geçtikçe daha küçük ölçekli projelerde de kullanılmaya başlanmıştır (Güzelsarı, 2009: 43). Projelerde bazı KÖO modelleri ise öne çıkmakta ve daha çok tercih edilmektedir. Grafik 2.2’den de görülebileceği üzere Türkiye’de uygulanan projelerde en çok tercih edilen model Yap-İşlet-Devret olmuştur. Yap-İşlet-Devret modelini İşletme Hakkı Devri modeli takip etmektedir.

Grafik 2.2: Kamu Özel Ortaklıklarının Modellere Göre Dağılımı

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı (<https://koi.sbb.gov.tr/>, Son Erişim Tarihi: 11.06.2020)

YİD modelinde gerçekleştirilecek olan proje özel sektör tarafından tasarlanmakta, finanse edilmekte ve kamu ile imzalanan sözleşmede belirtilen süre kadar özel sektör tarafından işletilmektedir. İşletme Hakkı Devri modelinde ise belli bir tesisin işletmesi yine kamu ve özel sektör arasında imzalanan bir anlaşma çerçevesinde özel sektöre bırakılmaktadır (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2019: 25; Güzelsarı, 2009: 52-53).

Ülkemizde KÖO yöntemiyle yapımı biten, yapımına hala devam edilen ve de yapılması planlanan birçok proje bulunmaktadır. Yakın tarihte biten projelerden en bilineni Yavuz Sultan Selim Köprüsü adı verilen 3. Boğaz köprüsüdür. Köprü yaklaşık 3 milyar dolara mal edilmiş ve 10 yıl 2 aylık bir süre ile işletmesi ihaleyi kazanan konsorsiyuma verilmiştir. Projeler yukarıda da vurgulandığı üzere sadece hizmet açısından değil ortaya çıkardığı sermaye birikimi ve kaynak aktarımı açısından da büyük önem teşkil etmektedir. T.C. Cumhurbaşkanlığı'na bağlı Strateji ve Bütçe Başkanlığınca hazırlanan 2019 tarihli raporda devam eden ve planlanan bazı projelere dair detaylı bilgi verilmiştir (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2019: 39-50). Gerçekleşen kaynak aktarımını daha da somutlaştırmak adına söz konusu projelerden birkaçını örnek olarak incelemek durumun boyutlarını anlamak açısından önem arz etmektedir.

Bu örneklerden ilki Kuzey Marmara Otoyolu projesidir. Rapora göre projenin yapımına Kınalı-Odayeri ve Kurtköy-Akyazı olmak üzere iki ayrı kesimde devam edilmektedir. Bu projelerin yatırım bedelleri sırasıyla 1,2 milyar dolar ve 2 milyar dolardır. Projenin iki kesiminin işletmesi ise sırasıyla 6 yıl 9 ay ve 5 yıl 9 ay boyunca özel sektöre ait olacaktır.

Bir başka örnek ise Ankara-Niğde otoyolu projesidir. Birçok ilden geçmesi planlanan ve toplamda 330 km olacak olan yolun yatırım bedeli 1,4 milyar dolar, işletme süresi ise 10 yıl 8 aydır.

Büyük finansman ayrılan bir başka örnek ise Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu projesidir. Toplamda 101 km olması planlanan otoyol projesinin ihalesi 2017 yılında tamamlanmıştır. Projenin yatırım maliyeti yaklaşık 3 milyar dolar olarak belirtilmiş ve işletme süresi 10 yıl 8 ay olarak belirlenmiştir.

KÖO modeli ile birden çok sağlık tesisi de yapılmıştır. Kocaeli, Bursa, Gaziantep illerinde yapılan entegre sağlık tesisleri bunlara örnektir. Bu projelerin yatırım bedeli sırasıyla 396, 399, 932 milyon dolardır. Söz konusu bu tesislerin işletmesi 25 yıllığına yapan şirketlere devredilmiştir.

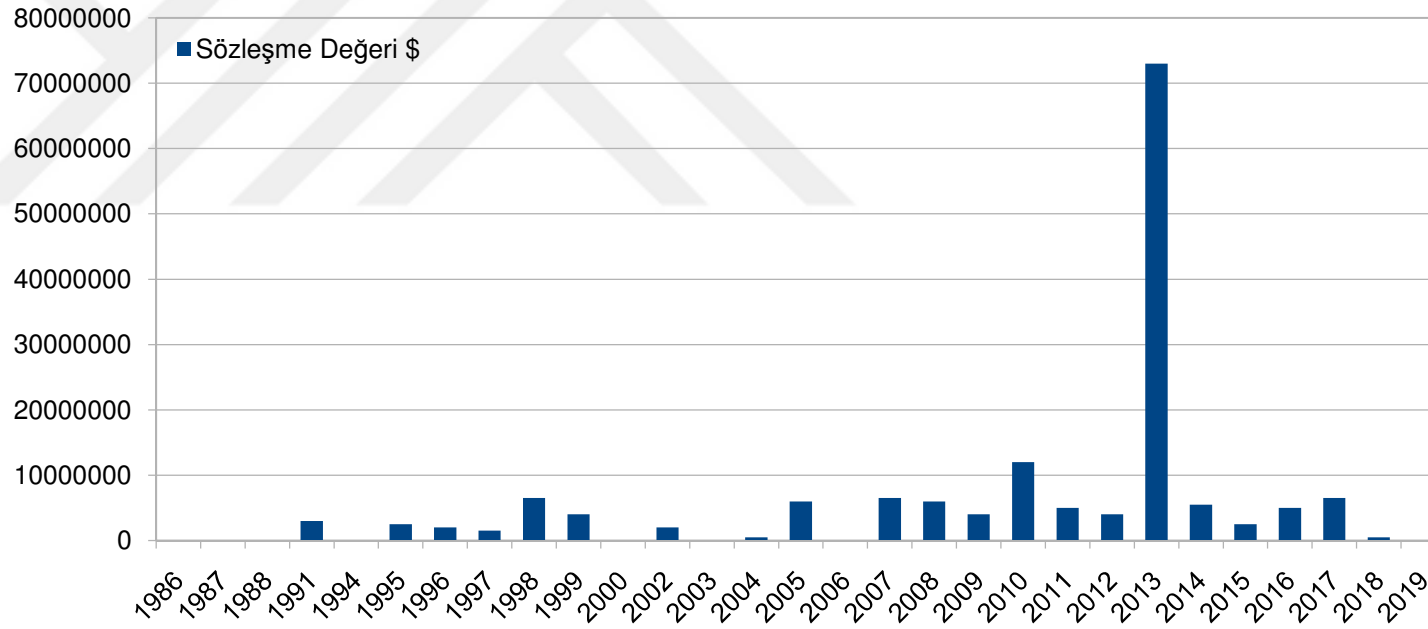
Önceki bölümlerde de ufak detaylarla ele aldığımız İstanbul Havaalanı gibi büyük finansmanlı projelerde çok daha büyük ölçekte sermaye aktarımı devam etmektedir. Toplamda dört etaptan oluşması planlanan ve ilk etabı 2018 yılında hizmete açılan İstanbul Havaalanı'nın toplam maliyeti yaklaşık 15 milyar dolardır. İktidara olan yakınlıklarıyla bilinen Cengiz-Limak-Kolin-Kalyon gruplarından oluşan konsorsiyum tarafından yapılan havaalanının işletme süresi ise 25 yıl olarak belirlenmiştir.

Çalışmamızın son bölümünde daha detaylı şekilde incelenecek olan Osmangazi Köprüsü de bu projelere örnek verilebilir. Gebze-Orhangazi-İzmit Otoyolu projesinin bir kısmını oluşturan köprü yaklaşık 1,3 milyar dolara yapılmıştır. Otoyolu projesinin tamamının yaklaşık 8 milyar dolara mal olacağı tahmin edilmektedir ve projenin işletme hakkı 15 yıl 4 aylığına ihaleyi alan şirketlere verilmiştir.

Yukarıdaki örneklerden de anlaşılacağı üzere Kamu-Özel Ortaklıkları dahilinde gerçekleştirilen projelerin ortaya çıkardığı sermaye birikimi göz ardı edilemeyecek büyüklüktedir. Resmi verilere göre Türkiye'de uygulamanın ilk örneklerinin görüldüğü 1986 yılından 2019 yılına kadar KÖÖ kapsamında yapılan yatırımların tutarı 63,8 milyar doları, projelerin toplam sözleşme tutarı ise 140 milyar doları bulmaktadır (T.C.Cumhurbaşkanlığı, 2019: 22). Toplam yatırım tutarı güncel kura çevrildiğinde⁵ bu miktar yaklaşık 450 milyar TL'yi bulmaktadır. 2019 yılında Türkiye'nin her çeyrekte yaklaşık 1 trilyon TL Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla'ya ulaştığı (<http://www.tuik.gov.tr/>) göz önünde bulundurulursa kaynak aktarımının boyutunun ne kadar büyük olduğu daha da net anlaşılmaktadır.

⁵ 12.03.2020 itibarıyla 1 dolar 6.23 TL'ye denk gelmektedir.

Grafik 2.3: KÖO Projelerinin Sözleşme Değeri Tutarları



Kaynak: <https://koi.sbb.gov.tr/> (<https://koi.sbb.gov.tr/>, Son Erişim Tarihi: 11.06.2020)

Yukarıdaki grafikten de açıkça görüleceği üzere 2013 yılı itibariyle sözleşme değeri artışında büyük bir artış yaşanmıştır. Bu durum sadece sözleşme bedeli için değil yatırım tutarları için de geçerlidir. Grafik 2.1’de de gösterildiği gibi 2013 yılının en çok KÖO projesinin uygulandığı yıl olması bu artışın temel etkenidir.

Kamu Özel Ortaklığı ile gerçekleştirilen projelerde özellikle finansal risk transferi önem taşımaktadır. Verilen hazine garantileri aracılığıyla, kur dalgalanmaları ya da ekonomik kriz gibi durumlarda oluşabilecek finansal riskleri özel sektör kamuya devretmektedir. Garantiler aracılığıyla özel sektörün elde ettiği kârda herhangi bir azalma olmazken finansal riskler kamu bütçesine ekstra yük bindirmektedir (Yusufoğlu, 2017: 165-168). Finansal riskler bağlamında, yapılan projelerin bazılarında devlet garantilerinin dolar ya da Euro ile verilmesi mali riski artırmaktadır. Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve çalışmada olgusal olarak incelenecek Osmangazi Köprüsü bu projelere örnektir. Bu projelerde verilen yolcu geçiş garantileri son yıllarda TL’nin dolar karşısındaki olumsuz gelişmeleri göz önünde bulundurulduğunda bütçe üzerinde büyük bir yük oluşturduğu açıktır. KÖO ile inşa edilen Yavuz Sultan Selim Köprüsü’ne baktığımızda köprü için verilen günlük araç garanti sayısı 135.000’dir ve bu garanti yıllık 49 milyon 275 bin araca tekabül etmektedir. Hazine garantisi verilen diğer birçok projede olduğu gibi Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nde de kullanım, verilen garantiyi karşılamamaktadır. Örneğin; 2019 yılında köprü için verilen yıllık garanti tutmadığı için sözleşme uyarınca iki ayrı dönemde ödeme yapılmıştır. İlk dönem ödemesi 1 Ocak-30 Haziran için geçerli olup işletmeci firmaya 1.450.000.000 TL ödeme yapılmıştır. Yılın geri kalan 6 aylık dönemi için yapılan garanti ödemesinin tutarı ise yaklaşık 1.600.000.000 TL’dir (<https://www.haberturk.com/ucuncu-koprue-garanti-icin-16-milyar-lira-odenecek-2560230-ekonomi>). Yukarıda da belirtildiği gibi verilen garantilere ulaşamadığında aradaki fark hazine tarafından ödenmekte ve böylece finansal risk bütçe aracılığıyla halka transfer edilmektedir.

Bu incelemelerden anlaşılacağı üzere söz konusu projeler aracılığıyla devlet, ekonominin giderek daha fazla alanından çekilerek, temel hak olması gereken eğitim, sağlık, ulaşım gibi hizmetleri özel sektöre teslim etmekte ve piyasa kurallarının inisiyatifine bırakmakta olduğunu söylemek mümkündür. Bu projelerin, iddia edilen aksine geçiş garantisi, finansal riskin paylaşımı gibi nedenlerle kamu bütçesine dolayısıyla da topluma bir maliyetinin olduğu ortadadır. Verilen hizmetin her geçen gün enflasyonla birlikte fiyatının artması, özellikle köprü tünel gibi yerlerde geçiş ücretinin dolara endeksli olması ve kurdaki hareketlenmelerle geçiş ücretlerinin sürekli artıyor

olması hem vatandaşın cebinden ödediği miktarı artırmakta hem de verilen garantiler üzerinden hazineye bir yük oluşturmaktadır. Özel sektörde faaliyet gösteren firmalar ise devletten aldıkları hazine garantileri ile KÖO projeleri üzerinden elde ettikleri karlarla yeni bir sermaye değerlendirme alanı kazanmış olmaktadır. Bu projeler aracılığıyla kamunun imkânları özel sektöre ayrılmakta, vergiler aracılığıyla elde edilen paralar hazine garantileri ile özel sektöre verilerek toplumun aldığı hizmetin faturası yine topluma mal edilmektedir. Bu durum KÖO aracılığıyla kamudan özel sektöre kaynak aktarımının varlığını kanıtlamakta ve kaynak aktarımının boyutunu gözler önüne sermektedir.



III. BÖLÜM

3. 2000 SONRASI İNŞAAT SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELERİN SINIFSAK AÇIDAN İNCELENMESİ

Çalışmanın önceki bölümlerinde inşaat sektörü önce genel düzeyde sonra ise 2000 sonrası gelişim seyri kapsamında incelendi, sektörün Türkiye’deki durumu, sermaye birikiminde dönemler arası süreklilik olup olmadığı ve sektörün klientalist ilişkilere yol açıp açmadığı tartışmaya sunuldu. Daha sonra sektördeki devlet-sermaye ilişkileri, devletin sektörün lehine yaptığı yasal düzenlemeler ve sermaye aktarım mekanizmasının nasıl ve hangi araçlarla gerçekleştiği üzerinde duruldu. Devlet-sermaye ilişkisi anlatılırken ya da inşaat sektörünün gelişimi anlatılırken, sınıfsal açıdan sermaye kesiminin bu süreçten kazanımlarına işaret edilmiş oldu. Dolayısıyla bu bölümde sınıfsal bir analiz yapılırken tekrara düşmemek adına sermaye kesimi yeniden ele alınmayacak, kapitalist sistemin temelindeki emek-sermaye çelişkisinin diğer tarafı olan emekçi sınıf açısından sürecin ne anlama geldiği incelenecektir.

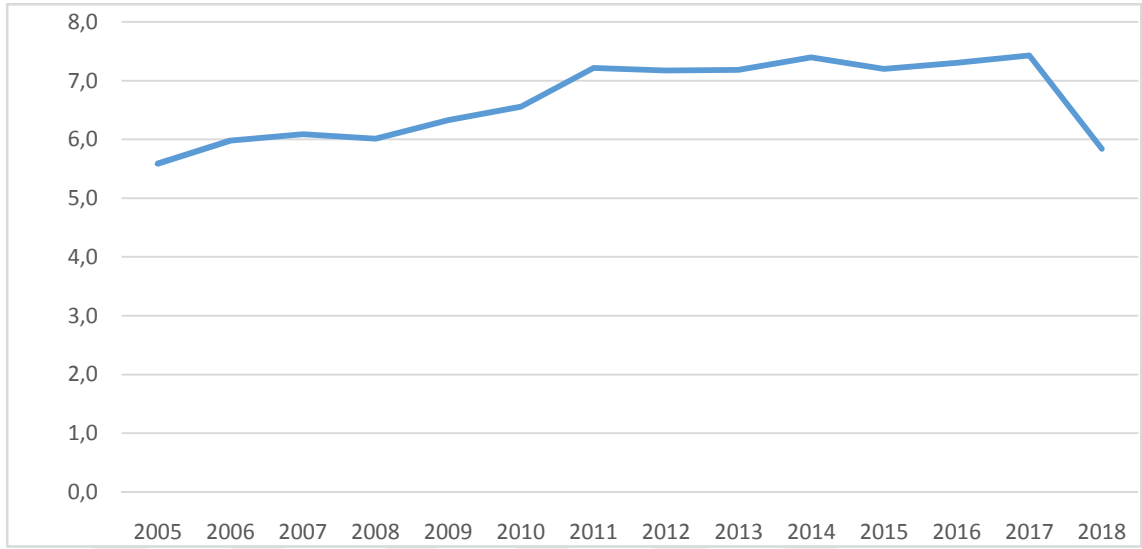
İçinde bulunduğumuz kapitalist sistemde sınıf, toplumsal sistemi biçimlendiren emek-sermaye çelişkisinin temel unsurudur (Narin, 2006: 3). Üretim araçlarının mülkiyetine sahip olma-olmama durumu üzerinden yapılan sınıf ayrımı, kapitalist sistemdeki sosyal ilişkileri anlamak açısından büyük önem taşımaktadır (Ercan, 2003: 616-617). Sınıf kavramı hem kapitalist sistemin temelinde yer alan üretim alanı içindeki çelişkileri açıklamaya hem de emek-sermaye biçiminde karşımıza çıkan uzlaşmazlıktaki eşitsiz güç ilişkilerinin anlaşılmasına olanak sağlamaktadır. Bu sebeple sisteme dair bir inceleme yapılırken ya da kapitalist üretim ilişkileri dâhilinde faaliyet gösteren bir sektör incelenirken toplumsal sınıfların her yönüyle ele alınarak bu incelenmeye dâhil edilmesi, yapılan incelemenin daha derinlikli hale gelmesini sağlayacak ve incelenen sektördeki ilişkilerin ve gelişmelerin daha doğru biçimde algılanmasına fayda sağlayacaktır. Sektörün ekonomiye katkıları, ülke kalkınmasında oynadığı rol incelenirken sınıfsal bir analiz yapılmadan makro veriler üzerinden yapılan bir analiz gerçekliği kısmi gösterecek, kimin kalkınıp kalkınmadığını göstermeyecek, sisteme içkin sınıfsal çelişkileri vermeyecektir. Bu nedenle sektörün öznesi olan iki sınıfın mercek altına alınması ve tüm yönleriyle tartışılması önemlidir. Bu tartışmanın

yürütülmesi hem yaşamın her alanında devam eden emek-sermaye çelişkisinin inşaat sektöründeki yansımalarını görmemizi sağlayacak hem de sınıflar üstü olduğu ileri sürülen devletin aslında bu çelişki bağlamındaki rolünü daha iyi kavramamıza imkan sağlayacaktır.

Yoğun emek gücüne dayanan inşaat sektöründe yaşanan herhangi bir gelişme işçi sınıfını doğrudan etkilemektedir. Sektörle ilgili gelişmeler işçi sınıfı açısından birçok açıdan incelenebilir. Bu doğrultuda öncelikle inşaat sektöründe istihdam düzeyi, istihdam biçimleri incelenecek sonrasında istihdam edilen işçilerin sosyo-ekonomik durumları ve kültürel durumlarıyla ilgili bilgiler sunulacaktır. Bu iki alt başlığın ardından sektördeki istihdam koşulları incelenecek ve çalışma güvenliği, barınma imkânları, çalışma saatleri gibi konular bu başlık içerisinde tartışılacaktır. Bu başlığın ardından ise sektördeki kayıtdışı çalışma oranları, kayıtdışılığın sebepleri ve her geçen gün daha da yaygınlaşan taşeron kullanımı mercek altına alınacaktır. Bu başlığın son kısmında ise 2000'lerden günümüze gerçekleşen iş kazaları, işçi ölümleri, istatistikleriyle birlikte ele alınacak ve genel incelememizin işçi sınıfına dair olan kısmı sonlandırılacaktır.

3.1. İnşaat Sektöründe İstihdamın Genel Durumu

İnşaat sektörüyle ilgili yapılacak herhangi bir çalışmanın en önemli kısımlarından birisi de sektöründeki istihdam oranı ve bu istihdamın yapısıdır. Bu konunun mercek altına alınması, inşaat sektörüyle ve sektörde çalışan işçilerle ilgili yapılacak herhangi bir analizin de daha bütüncül ve somut olmasını sağlayacaktır. İnşaat sektörü ülke ekonomisinde önemli yer tutan ve çoğu dönemde önemli düzeyde istihdam sağlayan bir sektör olmuştur. Daha çok kol gücüne dayanan sektör kimi zaman ülkenin istihdamına ve büyümesine olumlu katkılarda bulunmuşken kimi zaman da olumsuz sonuçlara yol açmıştır (Yılmaz ve Yılmaz, 2019: 1306-1312). Çalışmanın önceki bölümlerinde inşaat sektörünün 1980'ler ve 2000 sonrası olmak üzere iki ayrı büyüme dönemi olduğundan bahsedilmişti. Söz konusu bu iki dönemin ilki olan 1980'li yıllarda inşaatın istihdama büyük katkılarının olduğunu söylemek mümkün değildir. Ancak özellikle 2002 sonrası inşaatın yeniden büyüme trendine girmesiyle birlikte sektörün istihdama da yüksek katkılarda bulunduğunu görmek mümkündür. 2003-2015 yılları arasında inşaat sektörünün istihdama katkısı %7,68 olarak gerçekleşmiştir (Yılmaz ve Yılmaz, 2019: 1311).

Grafik 3.1: İnşaat Sektörünün İstihdam İçerisindeki % Payı

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (www.tuik.gov.tr, Son Erişim Tarihi: 23.06.2020)

Grafik 3.1’den de görüleceği gibi 2000 sonrası dönemde inşaatın istihdama katkısı genellikle artış trendinde olmuş ve her zaman %5’in üzerinde seyretmiştir. 2008 krizinin etkilerine rağmen düşüş trendine girmeyen istihdama katkının 2017 sonrası Türkiye’de kendini göstermeye başlayan ekonomik sıkıntılarla birlikte düşüşe geçmesi ise endişe vericidir. İnşaatın vasıfsız emek gücüne dayanıyor olması, niteliğe çok ihtiyaç duyulmaması ve sonraki başlıklarda da inceleneceği gibi kayıtdışı ve kural dışı işçilerin yaygın hale gelmesi ekonomideki mevcut işsizliğin inşaat sektörü aracılığıyla soğurulmasına olanak sağlamıştır (Yeşilbağ, 2016: 614). Sektördeki istihdamın genel durumuna bakıldığında ise geçici ya da mevsimlik işçiliğin yaygın olduğunu söylemek mümkündür (Duman ve Etiler, 2013: 31). Göze çarpan bir başka olgu ise göçmen işçilerin yoğunlukla inşaat sektöründe istihdam edildiğidir. İnşaat sektörünün dünya genelinde göçmen emeğinden fazlasıyla yararlanma eğilimi ülkemiz için de geçerlidir. Ülkemizde özellikle Doğu ve Güneydoğu coğrafyasından Batı’ya göç etmiş Kürt kökenli işçilere inşaat sektöründe sıkça rastlamak mümkündür (Koçak, 2013a: 21). Sektördeki taşeron kullanımının fazla oluşu, kayıtdışı işçiliğin yüksek olması, bazı şantiyelerde çocuk işçiliğin olması gibi unsurlar inşaat sektöründeki istihdam yapısının genel durumunu bizlere özetlemektedir ve çalışmanın devamında daha detaylı incelenecektir.

3.2. İstihdam Edilen İşçilerin Profili

Bu başlık altında sektörde çalışan işçilerin gösterdiği özellikler medeni hal, eğitim düzeyi, yaş grubu, cinsiyet dağılımı gibi açılardan incelenecektir. İnşaat sektörü

genellikle kas gücüne dayanan, düşük ücretlerle çalışılan bir sektördür. TÜİK'in 2016 yılında hazırladığı Hanehalkı İşgücü Anketine bakıldığında inşaat sektöründe istihdam edilen işçilerle ilgili oldukça önemli bilgiler elde etmek mümkündür.

Sektördeki cinsiyet dağılımına bakıldığında daha çok erkeklerin istihdam edildiğini söylemek mümkündür (Şenel, 2019: 69). Buna göre inşaat sektöründe istihdam edilen işçilerin %95,8'i erkeklerden %4,2'si ise kadınlardan oluşmaktadır. Erkeklerin daha çok istihdam edildiği bir sektör olmasının işin gerektirdiği bedensel yükten kaynaklandığına ilişkin düşünce yaygındır. Sektörde çalışan kadınların ise daha çok mimari, tasarım gibi masa başı işlerde çalıştığı gözlemlenmiştir (Başlevent, 2016: 42-46). Sektörde istihdam edilen işçilerin demografik özelliklerinden birisi de işçilerin medeni durumlarıyla ilgilidir. İnşaat sektöründe çalışan işçilerin %70,9'u evliken %26,7'si ise hiç evlenmemiştir.

Sektörde çalışanların yaş dağılımı da önemli göstergeler arasındadır. Yapılan işin ağır oluşu sektördeki yaş dağılımı üzerinde de etkisini göstermektedir. Buna göre sektörde çalışanların büyük bir kısmı 40 yaşın altındadır (Duman ve Etiler, 2013: 31). Sektörde en çok istihdam grubu %15,4 ile 35-39 yaş arası ve %13,5 ile 30-34 yaş arasıdır. 15-19 yaş arası grubun istihdam oranıysa %6,3'tür ve bu oran sektörde çocuk işçiliğinin var olduğunu göstermektedir. Sektörde istihdam edilenlerin eğitim düzeyi ise bir başka önemli istihdam girdisidir. Genele bakıldığında eğitim düzeyinin inşaat sektöründe düşük olduğunu söylemek mümkündür. Sektörde çalışanların %66 ile büyük bir kısmı ilköğretim düzeyinde eğitime sahipken %17,2'si lise düzeyinde eğitime sahiptir. Sektör aynı zamanda göçmen emeğinden de fazlasıyla yararlanmaktadır (Duman ve Etiler, 2013: 31). Bu göç hem ülke içi hem de ülke dışı hareketler için geçerlidir. Sektörün geneline bakıldığında çalışanların yaşadıkları yerden çalışma imkânının görece daha fazla olduğu şehirlere göçerek yeni gittikleri yerlerdeki inşaatlarda çalıştıkları gözlemlenmiştir (Duman ve Etiler, 2013: 31). Yukarıda yer alan tüm verilere bakarak inşaat sektöründe istihdam edilenlerin nasıl bir demografik yapıya sahip olduğu hakkında net bir görüş elde etmek mümkündür.

3.3. İnşaat Sektöründe İstihdam Koşulları

İnşaat sektörüyle ilgili en önemli alanlardan biri de istihdam edilen işçilerin çalışma koşullarıdır. İnşaat sektöründeki çalışma koşullarının diğer ekonomik faaliyetlere göre daha zor olduğu genel kabul gören bir gerçektir. Bu başlık altında çalışma saatleri, sektördeki sendikalaşma oranı, sosyal güvence ve barınma gibi açılardan inşaatteki istihdam koşulları incelenecektir.

Bir önceki başlıkta gösterildiği gibi eğitim düzeyi düşük, çoğu genç yaşta insan sektörde istihdam edilmekte ve bu özellikleri onları, işverenin gözünde ucuz emek kategorisine yerleştirmektedir. Sektör genelinde istihdam edilen işçiler kısa ve geçici süreliğine istihdam edilmekte ve çok düşük ücretlere çalıştırılmaktadır (Duman ve Etiler, 2013: 31; Koçak, 2013a: 14). Sektörün vasıf gerektirmeyişi hem köylerini terk eden yurtiçindeki göçmenlerin hem de çeşitli sebeplerle ülkelerini terk etmek zorunda kalan, yurtdışından gelen göçmenlerin inşaatla çalışmayı tercih etmesine sebep olmaktadır. Eğitim düzeyinin düşüklüğü ve genç yaşta emek piyasasına girmiş olmak ise işçilere bazı dezavantajlar getirmektedir. Bunlardan en önemlisi işçilerin sahip oldukları haklar konusunda son derece bilinçsiz olmalarıdır. Haklarının farkında olmayan işçilerin bu durumu patronlar tarafından bilinmekte ve işten çıkarma halinde gerekli durumlarda sıkça kullanılmaktadır (Özügürlü, 2013: 24-30).

Çalışma koşulları altındaki diğer unsur ise barınma koşullarıdır. Bilindiği üzere insanların temel ihtiyaçlarından biri olan barınma, emeğin yeniden üretim sürecindeki rolünden kaynaklı olarak büyük önem arz etmektedir. İnşaat sektöründe çalışan işçiler genellikle ya şantiyede ya da şantiyeye yakın yerlerde kurulmuş barınma alanlarında kalmaktadırlar (Duman ve Etiler, 2013: 31). Gerek yapılan çalışmalar gerekse işçilerle gerçekleştirilen söyleşiler bu alanlardaki barınma koşullarının olması gereken standartlarda olmadığını ortaya koymaktadır (Gürcanlı, 2013: 23; Özügürlü, 2013: 24-30; Duman ve Etiler, 2013: 30-38). Söz konusu barınma alanlarında ısınma imkânının kısıtlı olduğu, işçilerin banyo gibi ihtiyaçlarını karşılayacak imkânlarının olmadığı veya kimi zaman sağlıklı bir yatak imkânına dahi ulaşamadıkları yapılan çalışmalarla sergilenmiştir. İşçiler kimi zaman inşaatın bodrumunda rutubet içinde, kimi zamansa daha henüz tamamlanmış olan bir katın hemen altındaki katta uyumak zorunda kalmaktadır (Koçak, 2013a: 20). Bu sağlıksız koşullara bir de yemekhane problemi dâhil olunca işçilerin barınma koşulları çok daha kötü hale gelebilmektedir. Günümüze oldukça yakın bir tarihte barınma konusundaki problemler yüzünden 3. Havaalanının şantiyesinde çeşitli işçi eylemleri meydana gelmiştir (<https://haber.sol.org.tr/emek-sermaye/ucuncu-havalimani-iscileri-taleplerini-duyurdu-247603>). Şantiyede çalışan işçiler yattıkları yataklarda tahtakuruları olduğunu, yemeklerin yetersiz olduğunu, tuvalet ve banyoların yeterli temizlenmediğini ve sağlık koşullarından uzak olduğunu belirtmiş ve sorunlarının çözülmesi için eylem başlatmıştır. Kötü barınma koşulları sadece zaten ağır olan işi daha da ağırlaştırmakla kalmamakta ve çeşitli meslek hastalıklarına da zemin hazırlamaktadır (Gürcanlı, 2013: 23). Ayrıca barınma koşullarının kötü oluşu olası bir hastalık durumunda hastalığın diğer işçilere bulaşmasını da kolaylaştırmaktadır (Duman ve Etiler, 2013: 36). Dolayısıyla barınma

koşullarının yeterli düzeyde olup olmaması işçilerin sadece performansını değil aynı zamanda sağlık durumlarını da etkileyebilmektedir ve konunun önemi de işçi sağlığını doğrudan etkilemesinden kaynaklanmaktadır.

İstihdam koşullarının bir başka önemli konusu ise çalışma saatleri ve iş güvencesidir. İnşaat sektöründe çalışılan saatin diğer sektörlerden daha fazla olduğu bilinmektedir (Koçak, 2013a: 20; Ercan, 2010: 51). TÜİK tarafından 2016'dayapılan Hanehalkı İşgücü Anketine göre inşaat sektöründe haftalık çalışma saati 50,5 iken bu rakam diğer sektörlerde 46,5 düzeyindedir (www.tuik.gov.tr). Diğer sektörlerle göre gerçekten fazla olan bu çalışma saatlerinin, yorgunluk nedeniyle oluşan çeşitli iş kazalarına sebep olduğu da bilinmektedir (Ercan, 2010: 51; Duman ve Etiler, 2013: 34; Koçak, 2013a: 21; Bayrak, 2018: 1549). İnşaat sektörünün uzun çalışma saatlerinin dışında güvencesiz bir sektör olduğu yaygın bir kanıdır (Koçak, 2013a: 19; Duman ve Etiler, 2013: 31). Bu başlığın ilerleyen kısımlarında inceleyeceğimiz sektördeki taşeronlaşma güvencesizliğin en büyük etkenlerinden biridir. Güvencesizliğin bir başka sebebi ise sektörde mevsimlik istihdamın yoğun olmasıdır. Buna göre işkolundakilerin %78,6'sı mevsimlik sigortalıdır (Bayrak, 2018: 1535). Kayıtdışı çalıştırılan işçilerin ise sigortalı olması söz konusu olmadığından bu işçilerin hiçbir güvencesinin bulunmadığını söylemek mümkündür. 4857 sayılı iş kanununa göre 30 ve üzeri işçi çalıştırılan yerler iş güvencesi kapsamına girmektedir. Ancak çoğu şantiyenin bu sayının altında işçi ile çalıştığı göz önünde bulundurulursa istihdam edilenlerin çoğunun güvence kapsamı dışında kaldığı ortaya çıkmaktadır (Koçak, 2013a: 19). Sigortasız çalışmanın yaygınlaşmasındaki bir başka etken ise ülkede faaliyet gösteren inşaat firmalarının ölçeğidir. Firma büyüdükçe daha fazla kurumsallaştığı için büyük ölçekli firmalarda kayıtsız ve sigortasız işçiye pek rastlanmazken küçük ve orta ölçekli işletmelerde sigortasız çalıştırılan işçi sayısı azımsanamayacak düzeydedir (Ceylan, 2014: 2-3). İnşaat işçileri çalıştıkları dönemde sigortalı olmadıkları gibi işsizlik sigortasına erişimde de çeşitli sıkıntılar yaşamaktadır. İşsizlik sigortası ödeneğini almak için son 120 günü kesintisiz olmak üzere son üç yıl içinde en az 600 gün prim ödemiş olmak koşulu vardır. Yukarıda da bahsedildiği gibi çoğu mevsimlik çalışan, geçici biçimde istihdam edilen inşaat işçilerinin bu koşulları yerine getirmesi çok da mümkün olmadığından işçiler işsizlik sigortası ödemesini de alamamaktadır (Koçak, 2013a: 19).

İşçilerin güvencesiz istihdam biçiminin bir diğer nedeni de inşaat sektöründe çalışan işçilerin haklarına dair bilgisizliği ve genel anlamdaki örgütsüzlüğüdür. İnşaat sektörü işçilerin en örgütsüz olduğu sektörlerden biri konumundadır (Koçak, 2013b: 14). İşçilerin örgütsüzlüğün ve sınıf bilincinden yoksun oluşu onları birlikte hareket

etme yeteneğinden mahrum bırakmakta ve haklarını aramaları için gereken itici gücü oluşturmamaktadır (Çınar, 2014: 52). İşçilerin haklarını aramasındaki bir başka engel ise önceki başlıkta değinilen eğitim durumuyla ilgilidir. Eğitim düzeyi düşük olan işçiler kendi haklarıyla ilgili yeterli bilinç düzeyine ulaşamamakta ve böylece işyerindeki haksızlıklara veya kötü koşullara karşı çıkamamaktadır (Başlevant, 2016: 50). Sektördeki sendikalaşma düzeyi de oldukça düşüktür. Dünya genelinde inşaat sektöründeki sendikalaşma oranının az oluşu bizim ülkemizde de geçerlidir (Koçak, 2013b: 4). Türkiye Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu'nun (DİSK) 2019 yılında yaptığı sendika araştırmasına göre diğer sektörlerde sendikalaşma oranı ortalama %9-10 civarındayken inşaat sektöründe işçilerin sadece %4,4'ü sendikaya üyedir. (DİSK, 2019: 16). Özel sektörde ise durum daha kötüdür. Özel sektörde taşeron kullanımının daha fazla olması ve daha çok küçük ve orta ölçekli işletmelerin faaliyet gösteriyor oluşu zaten çoğu zaman dalgalı olan inşaat sektöründe sendikal örgütlenmenin önünde engel teşkil etmektedir (Koçak, 2013b: 4-5). İnşaat sektöründeki sendikal örgütlenmenin ve işçi hareketinin düşük düzeyde olmasının ardında 1980 yılında gerçekleşen askeri darbenin izlerini görmek mümkündür. Çalışmanın kimi yerlerinde değindiğimiz gibi darbenin ardından birçok işçi derneği ve sendika kapatılmış ve inşaat sektörü de bundan payını almıştır. Özellikle 15-16 Haziran olayları gibi büyük işçi direnişlerinin yaşandığı bir dönemde en çok sendika kurulan iş kollarından biri olan inşaat 1980 sonrası neoliberal politikaların emek kesimine yönelttiği saldırının etkisi karşısında dayanamamış ve gittikçe hızlanan bir sendikasızlaşma sürecine girmiştir (Koçak, 2013b: 6).

Bu başlık altında inşaat sektöründeki istihdam koşulları çeşitli açılardan mercek altına alındı. Yukarıda incelenen unsurların tamamı göz önünde bulundurulduğunda, inşaat sektöründe yıllar içerisinde güvencesiz, işçilerin örgütsüzlüğü sonucu ucuz işgücü biçiminde yararlanılan ve insani düzeyde temiz ve sağlıklı barınma koşullarının yok sayıldığı bir istihdam yapısı yaratıldığını ve bu durumun hem işçi sağlığı ve güvenliği açısından hem de insan onuruna yaraşır bir gelir düzeyi elde etmek açısından olumsuz koşullar yarattığını söylemek mümkündür.

3.4. İnşaat Sektöründe Kayıtdışı İstihdam ve Taşeron Çalışma Sistemi

İstihdam söz konusu olduğunda en çok tartışılan konulardan birisi de kayıtdışı istihdam ve sektördeki taşeronlaşma oranlarıdır. Çalışmamızın bu başlığında kayıtdışı istihdamın ne durumda olduğu, hangi etkenlerden kaynaklandığı, inşaat sektöründe taşeronlaşmanın düzeyi ve taşeronlaşmanın sonuçları incelenecektir.

Kayıtdışı istihdam sadece inşaat sektöründe değil Türkiye ekonomisinin her faaliyet alanında yaşadığı en büyük problemlerden biridir (Başlevent, 2016: 37-38; Şenel, 2016: 67). Ancak kayıtdışı istihdam inşaat sektörü için kronik hale gelmiş ve sektörün genel özelliklerinden birisi olmuştur (Koçak, 2013a: 19; Bayrak, 2018: 1535). Önceki kısımlarda da değinildiği gibi işçilerin mevsimlik ya da kısa süreli çalıştırılıyor olması, eğitim düzeyinin düşük olması ve inşaatın, diğer sektörlerle göre daha az vasıf gerektiriyor oluşu kayıtdışı istihdamı artırıcı etkiler olarak karşımıza çıkmaktadır (Başlevent, 2016: 39-40; Koçak, 2013a: 19). İşçilerin sosyal güvenlik sistemine güveninin az olması ve “ne de olsa emekli olamayacakları” düşüncesi, işçilerin örgütsüz oluşu ve işveren karşısında pazarlık güçlerinin olmayışı kayıtdışı istihdamı artıran diğer faktörlerdir. Ayrıca sektörde küçük ve orta ölçekli işletmelerin daha çok olması ve söz konusu şirketlerin denetiminin zor olması da kayıtdışı istihdamı artırıcı yönde etkili olmaktadır (Bayrak, 2018: 1544). Resmi verilere bakıldığında gerçekten de inşaatla kayıtdışı istihdamın ne kadar yüksek oranda olduğu görülebilmektedir. TÜİK 2016 Hanehalkı İşgücü Araştırmasının verilerine göre inşaat dışı sektörlerde kayıtdışı istihdam oranı %33,4 iken bu oran inşaat sektöründe %34,3 düzeyindedir (www.tuik.gov.tr). 2014 yılından bugüne bakıldığında sektördeki kayıtdışılık oranında yaklaşık %2’lik bir düşüş yaşanmış olsa da kayıtdışılık düzeyinin hala çok yüksek olduğu bir gerçektir.

İnşaat sektöründeki kayıtdışı istihdam oranı sektörün alt kategorileri ve bölgesel açıdan farklılık gösterebilmektedir. Örneğin bina inşaatında kayıtdışı istihdam oranı yaklaşık %40 iken bina dışı faaliyetlerde bu oran %9, özel inşaat faaliyetlerinde ise kayıtdışılık oranı %37,3’tür. Bu durumun bina inşaatında vasıf gerektirmemesinden, özel sektörde ise taşeronlaşmanın artmasıyla kayıtdışılığa yol açmasından kaynaklı olduğu ileri sürülebilir (Başlevent, 2016: 40-41). Kayıtdışılık oranları bölgeden bölgeye değişmektedir. Özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde kayıtdışılık oranı sırasıyla %48,5 ve %49,6 gibi yüksek düzeylerde seyrederken bu oran İstanbul’da %28,5 Doğu Marmara’da %29,5 ve Batı Marmara’da ise %36,5 düzeyindedir. Bu farklılık özellikle İstanbul başta olmak üzere Marmara bölgesindeki projelerin daha çok mega proje biçiminde devam etmesinden, bölgedeki firmaların kurumsallık düzeyinin karşılaştırılan bölgelere göre daha yüksek olmasından kaynaklanmaktadır (Başlevent, 2016: 41-42). Kayıtdışılık oranları yaş grubuna göre de farklılık gösterebilmektedir. Yaş gruplarının en genci ve en yaşlısı sırasıyla %63,2 ve %63 ile kayıtdışı istihdam açısından en yüksek düzeye sahip olan gruplardır. En genç gruptaki kayıtdışılığın sebebi çocuk işçilikken en yaşlı gruptaki kayıtdışılığın sebebinin söz konusu gruptaki işçilerin çoktan emekli olmuş olmasıdır (Başlevent, 2016: 41-43).

Kayıtdışı istihdam oranının değiştiği bir başka alan ise cinsiyettir. Sektörde çalışan erkeklerin %36,9'u kayıtdışı çalışırken bu oran kadınlarda %10,3 düzeyindedir. Bu durumu önceki başlıklarda da değindiğimiz üzere kadınların daha çok mimarlık, mühendislik gibi büro işlerinde çalışıyor olması ile açıklamak mümkündür (Başlevant, 2016: 42-46).Eğitim düzeylerine göre de kayıtdışı istihdam oranları farklılık göstermektedir. Okul bitirmemiş olanların kayıtdışılık oranı %58,5, ilkokul bitirenlerin %39,7, lise bitirenlerinse %29,3'tür. Eğitim düzeyi yükseldikçe kayıtdışılık azalmaktadır. Bu durumun sebebi hem eğitim yükseldikçe işçinin haklarına dair bilgisinin artması hem de lisans veya lisansüstü eğitim düzeyine sahip işçilerin şirkette daha yüksek mevkilerde çalışıyor olmasıdır (Başlevant, 2016: 42-43).

Bir önceki başlıklarda da değinildiği gibi inşaat sektöründe faaliyet gösteren işyerlerinde çalışan işçi sayısı farklılık göstermekle birlikte büyük çoğunluğu 30'un üzerinde değildir. 4857 sayılı iş kanununun 30 ve üzeri işçi çalıştıran iş yerlerinin iş güvencesi kapsamında olması sektördeki kayıtdışılık oranını etkileyen bir başka faktör oluşturmaktadır. Buna göre 50 ve üzeri işçinin çalıştığı yerlerde kayıtdışılık oranı %6,6 iken 10 veya daha az işçinin çalıştığı yerlerde bu oran %48,3'ü bulmaktadır. Kayıtdışılık oranının değiştiği bir başka alan ise çalışma sistemidir. Tam zamanlı çalışan işçilerle yarı zamanlı çalışan işçiler arasında kayıtdışılık oranları farklıdır. Tam zamanlı çalışan işçilerde kayıtdışılık oranı %32,6 iken yarı zamanlı işçilerin kayıtdışılık oranı %81,9 düzeyindedir. Rakamlardan da anlaşılabilieceği üzere yarı zamanlı işçilerin neredeyse tamamı kayıtdışı çalıştırılmaktadır.

Taşeronlaşma Türkiye'de inşaat sektöründe önemli sorunlardan bir başkasıdır. Taşeronlaşmanın özellikle 1980 yılından sonra neoliberal politikaların etkisiyle artan özelleştirmeler sonrası daha da fazlalaştığı ve inşaat sektöründe son 30 yılda neredeyse kural haline geldiği gözlemlenmiştir (Koçak, 2013a: 7). İnşaat sektörü bu sürecin sonunda günümüzde taşeronlaşmanın en fazla olduğu sektör haline gelmiştir (Çınar, 2013, 12-17;Koçak, 2013a: 7; Gürcanlı, 2013: 21; Duman ve Etiler, 2013: 31; Bayrak, 2018: 1535).Firmaların, alt işveren diye de bilinen taşeronları tercih etmesinin ardında maliyetleri azaltmak, üretimden gelen sorumluluklardan kurtulmak, riski üretimin aşağı katmanlarında bulunan unsurlara transfer etmek gibi sebepler yatmaktadır (Çınar, 2013: 12; Çınar, 2014: 37). İşçilik kısmının taşerona devredilmesi daha çok küçük ölçekli işletmeler aracılığıyla yapılmakta ve bu da daha önce vurguladığımız gibi inşaat sektöründe var olan kayıtdışı istihdam oranını artırmaktadır (Çınar, 2014: 4; şenel, 2019: 80-81). İşverenlerin taşeron sisteminden sağladıkları bir başka fayda ise rekabettir. Taşeronlaşma, işçiler arasında rekabet yaratarak ücretleri düşürebilmekte ve

bu da patronların yararına olmaktadır (Çınar, 2013: 14; Koçak, 2013a: 20). İşçilerin arasındaki rekabet özellikle akrabalık ilişkilerinin fazlalığından ve etnisite farklılıklarından kaynaklanmaktadır. Özellikle akrabalık ilişkileri inşaat sektöründeki istihdamda büyük rol oynamaktadır. Akrabalarıyla birlikte ekipler halinde çalışan işçiler sektördeki mevcut rekabetten ve ücretlerin düşüklüğünden taşeron sistemini değil diğer işçileri sorumlu tutmaktadır (Çınar, 2014: 55-58). Sektörde işçiler arasında yaşanan ayrışmaların bir diğer etkeni sektörde çalışan işçilerin çeşitli etnik farklılıklarının olmasıdır. Yukarıda da bahsedildiği üzere göçmen emeğinden fazlasıyla yararlanan sektörde Kürt emekçiler büyük bir çoğunluk oluşturmaktadır (Duman ve Etiler, 2013: 31). Suriye’de 2011 yılında başlayan savaş sonrası yaşanan göç dalgasıyla Türkiye’ye gelen kimi Suriyeli işçiler de yerleştikleri şehirlerde inşaat sektöründe çalışmaya başlamıştır. Gittikçe genişleyen etnisite farklılıkları işçiler arasında ayrışmaya sebep olmuş ve Türkiyeli işçilerin ücretlerin düşüklüğü için farklı ulusal ya da etnik kimliğe sahip işçileri suçladıkları gözlemlenmiştir (Çınar, 2014: 56-59). Taşeron sistemi bu ayrılıklardan ve kendi yarattığı rekabetten yararlanarak işçilerin örgütlenmesinin önüne geçmek gibi bir işlevi de yerine getirmektedir (Çınar, 2014: 39-41). Ayrıca işin sahibi ana firmalar taşeron sistemini kullanarak işçilerin yaşayacağı olası birçok problemle yüz yüze gelmekten de kaçınabilmektedir. Birden çok taşeron kullanılan işlerde sistem hem işin kendini hem de işin sahibi ana firmayı belirsiz hale getirdiğinden ne inşaatla yaşanan bir problemden ne de herhangi bir kaza veya ölümden ana firma sorumlu tutulamamakta, durum taşeron firmanın üzerine kalmaktadır (Çınar, 2014: 39-44). Böylece ana firma sadece sorunlardan kaçınmakla kalmamakta, kendi “itibarını” da koruyabilmektedir.

Taşeron sisteminin işçiler için oluşturduğu risk ve zararların önemli kaynaklarının başında zaman baskısı gelmektedir. İşin çabuk bitmesini isteyen ana firma taşeronlara, taşeronlar da sistemin alt halkalarına baskı yapmakta ve bu durum işçileri etkilemektedir. Baskının etkisiyle işçilerin daha az zamanda daha çok iş yapması beklenmekte ve bu durum da doğrudan çalışma saatlerinin artmasına sebep olmaktadır (Çınar, 2014: 53). Zaten sürekli ve düzenli bir istihdama sahip olmayan işçi ise mevcut işini de kaybetme korkusu ile bu baskıya boyun eğmek ve daha hızlı ve daha yorucu bir tempoyla çalışmak zorunda kalmaktadır. Çalışma saatlerinin ve iş yoğunluğunun bu derece artması, yorgunluğu ve dolayısıyla dikkatsizliği artırmakta ve çalışmamızın önceki kısımlarında da vurguladığımız gibi iş kazası riskini fazlalaştırmaktadır (Ercan, 2010: 51; Duman ve Etiler, 2013: 34; Koçak, 2013a: 21; Bayrak, 2018: 1549; Çınar, 2014: 53-54). Taşeron sistemiyle beraber iş güvenliğine ilişkin problemlerde de artış yaşandığı gözlemlenmiştir. İnşaatlarda birinci dereceden önem teşkil eden baret,

emniyet kemeri gibi önlemlerin alınması ana firma tarafından taşeronların sorumluluğu olarak görülmekte ve taşeronlar da bu önlemleri tam anlamıyla yerine getirmemektedir (Çınar, 2014: 55). Kayıtdışı istihdamın ve taşeronlaşmanın birbirini besleyerek artması işçilerin sosyal güvenlik haklarında da çeşitli problemler ortaya çıkarmaktadır. Taşeron firmaların gerek kayıtdışılıktan yararlanarak gerekse işçinin kısa süreli istihdam edilmesi gibi durumları bahane ederek çalıştırdığı işçilerin tamamına sigorta yaptırmadığı bilinmektedir (Duman ve Etiler, 2013: 37). Bu durum doğal olarak işçilerin, özellikle önem arz eden sağlık hizmetlerinden ve emeklilik hakkından mahrum kalması anlamına gelmektedir.

Yukarıda anlatılanlar göz önünde bulundurulduğunda taşeron çalışma sisteminin işçi sınıfına verdiği zarar açık bir biçimde görülecektir. Söz konusu çalışma biçimi, emeğin birlikteliğini dağıtmak, onu esnek hale getirmek ve toplumun ürettiği gelirden aldığı payı azaltmak isteyen, bunun için de neoliberal politikalar geliştiren burjuvazinin son 30 yıldaki en faydalı araçlarından biri olmuştur. Belirtilen problemlerin ortadan kalkması, dolayısıyla sağlıklı ve güvenceli bir çalışma ortamının sağlanması ve iş kazalarının ve işçi ölümlerinin önüne geçilmesi için taşeron çalışma sisteminin ortadan kaldırılması gerektiği açıktır.

3.5. İnşaat Sektöründe İş Kazaları ve İşçi Ölümleri

İstihdamla ilgili incelenmesi gereken ve önem arz eden bir konu ise işyeri kazaları ve işçi ölümleridir. Günümüzde, işyerinde gerçekleşen ve birinin hayatını kaybetmesiyle sonuçlanan kazalar genellikle ölümle sonuçlanan kaza şeklinde ifade edilmektedir. Ancak bu kullanım şekli işyerinde gerçekleşen ölümün kendiliğinden bir gelişmeymiş gibi algılanmasına sebep olmakta ve gerçekleşen ölümle ilgili kimi sorumlulukları ortadan kaldırmakta, söz konusu durumun muhatabını belirsizleştirmektedir. Bu çalışmada ölümlü kazaların neden gerçekleştiği, bu ölümlerde kimin veya kimlerin sorumluluğu bulunduğu da tartışmaya dâhil edilecek ve söz konusu belirsizlik sorgulanmaya çalışılacaktır. Bu bağlamda işyerlerinde gerçekleşen ölümlerin doğal bir gelişme olmadığı ve bu ölümlerin kimi tercihler, kasten alınmayan kimi önlemler sonucu gerçekleştiği ileri sürülecektir. Başlık içerisinde inşaat sektöründe yaşanan iş kazaları ele alınacak, bu kazaların neden yaşandığı, hangi unsurların kazaların artmasında etkili olduğu tartışılacaktır.

2012 yılında çıkarılan “İş sağlığı ve güvenliğine ilişkin işyeri tehlike sınıfları” tebliğine göre (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/12/20121226.htm>) “çok tehlikeli işler” kapsamında sayılan inşaat sektörü diğer sektörlere kıyasla iş kazalarının

daha çok gerçekleştiği bir sektördür (Bilim ve Çelik, 2018: 726; Çavuş ve Taçgın, 2016: 13; Ceylan, 2014: 1-3; Bayrak, 2018: 1543-1544). Eldeki veriler 2000’li yıllar sonrasına dair iş kazaları açısından oldukça net bir çerçeve sunabilmektedir. Selami Bayrak çalışmasında (2018: 1543) 2002-2012 yılları arasında gerçekleşen iş kazalarına dair toplam bir bilgi verebilmektedir. Buna göre söz konusu yıllar arasında tüm sektörlerde gerçekleşen 846.520 iş kazasının 81.370’i inşaat sektöründe yaşanmıştır. İnşaat sektörü ve sektörde yaşanan iş kazalarıyla ilgili yapılan bir başka çalışmada ise Bilim ve Çelik (2018: 727) 2012-2016 yılları arasında yaşanan iş kazalarıyla ilgili veriler sunmaktadır. Buna göre söz konusu yıllar arasında 1 milyon 15 bin 241 kaza gerçekleşmiş, bunlardan 143.788’i inşaat sektöründe yaşanmıştır. İki ayrı çalışmadan alınan veriler sektörle ilgili diğer çalışmalarla uyum sağlamak ve bir kez daha inşaat sektörünün ne kadar tehlikeli olduğunu kanıtlamaktadır. Sosyal Güvenlik Kurumunun (SGK) 2018 verilerine göre inşaat sektöründe gerçekleşen kazalarının diğer sektörlerden daha fazla olma durumu günümüzde de devam etmektedir (www.sgk.gov.tr). Buna göre 2018 yılında bina inşaatında 41.759, köprü, otoyol, demiryolu, liman ve havaalanı pisti gibi bina dışı inşaatlarda 27.639, özel inşaat faaliyetlerinde ise 7.759 olmak üzere toplamda 77.157 iş kazası gerçekleşmiştir. Diğer bütün sektörlerdeki kaza oranlarının bu sayıların altında kaldığı göz önünde bulundurulduğunda inşaat sektöründeki kaza oranlarının önemi daha çarpıcı olarak ortaya çıkmaktadır.

Sektörde yaşanan kazaları artıran birçok sebep bulunmaktadır. Şantiyelerin genellikle tehlikeli alanlar olması, düşebilecek ve düşünce yaralanmaya sebep olacak malzemelerin çokluğu bu oranı artıran sebepler arasındadır. Kazaların artmasının arkasındaki bir diğer sebep ise işyeri güvenlik önlemlerinin yeterli düzeyde alınmamasıdır (Güranlı, 2013: 23). Özellikle yüksek binaların yapımında yeterli derece önlem alınmaması düşme tipindeki kazaların artmasına sebep olmaktadır ve bu kazalar genellikle ölümlle sonuçlanmaktadır. İşyeri güvenlik önlemleri son derece önemli olmakla birlikte bu önlemler yeterli düzeyde alındığında kazaların önüne geçilebileceği de ortaya konmuştur (Çavuş ve Taçgın, 2016: 14-15). İş kazaları küçük ve orta ölçekli işletmelerde daha fazla görülmektedir. Önceki kısımlarda da bahsedildiği üzere ülkemizde inşaat sektöründe daha çok küçük ve orta ölçekli şirketler faaliyet göstermektedir ve bu şirketler iş güvenliğine yeteri düzeyde önem vermemektedir (Bilim ve Çelik, 2018: 729). Ayrıca söz konusu firmaların taşeron çalışma sistemini sıklıkla kullanıyor oluşu ve taşeron firmaların iş güvenliğine önem vermemesi, gerekli önlemleri almaması yaşanan iş kazalarında ciddi bir artışa sebep olmaktadır (Çınar, 2014: 55). İşçi Sağlığı ve Güvenliği Meclisinin (İSİG) 2013 yılında gerçekleştirdiği bir röportaj taşeron sisteminin iş kazalarındaki payının ne kadar fazla olduğunu ortaya

koymaktadır (<http://isigmeclisi.org/4900-turkiyede-her-10-kazadan-9u-taseron-islerde-oluyor-prof-dr-cem-kilic>). Söz konusu röportajda taşeronlaşmanın sonuçlarına değinilmiş ve yaşanan kazaların ne kadarının taşeron firmalardan kaynaklandığı ortaya konulmuştur. Buna göre, yaşanan iş kazalarının yüzde 90'ının taşeron firmanın faaliyet gösterdiği alanlarda yaşandığı belirtilmiş ve taşeronlaşmanın inşaat sektöründe yoğunlaştığı bir kez daha vurgulanmıştır. İnşaat sektöründe kazaların bu kadar sık yaşanması ve diğer sektörlerden çok daha fazla olması sadece günümüze özgü bir durum değildir. Farklı yıllarda yapılmış çeşitli çalışmalar incelendiğinde inşaat sektöründe yaşanan kazaların her dönem daha fazla olduğu görülmektedir (Çavuş ve Taçgın, 2016: 13-24; Gürcanlı, 2013: 20-29; Ceylan, 2014: 1-6; Müngen, 2011: 32-39). İş kazaları sonucu sürekli veya geçici iş göremez hale gelen işçilerin sayısı da inşaat sektöründe diğer sektörlerle göre daha fazladır. Ömür boyu sakat kalma anlamına gelen sürekli iş göremezlik durumu, geçimini emek gücünü satarak kazanan bir işçi için oldukça vahimdir. Sektörün iş göremezlik durumundaki payı ortalama %20 düzeyindedir (Gürcanlı, 2013: 21). Eldeki en güncel veri olan 2018 yılı SGK verilerine göre inşaat sektöründe 1306 kişi sürekli iş göremez hale gelmiştir. Bu kişilerden 842'si bina inşaatında, 289'u bina dışı yapımların inşaatında, 175'i ise özel inşaat faaliyetlerinde çalışmaktadır (www.sgk.gov.tr). Görüldüğü üzere bina inşaatı burada da en tehlikeli alan olarak karşımıza çıkmaktadır.⁶ Bu durumun sebebi hem bina inşaatında çalışan işçi sayısının yüksek olması hem de düşme sonucu yaşanan kaza riskinin daha fazla olmasıdır (Bilim ve Çelik, 2018: 726-728).

İnşaatla yaşanan kazalarla ilgili bir başka unsur ise kazaların yaşandığı saatlerdir. Buna göre kazaların en çok yaşandığı saatler %13,1 ile öğle arası öncesi saatler ve %12,6 ile iş bitimine yakın saatler olarak ortaya çıkmaktadır. Kazaların özellikle bu iki dilimde yoğun yaşanmasının sebebi işin ve hızlı temponun verdiği yorgunluk, açlık gibi etmenlere bağlamak mümkündür (Gürcanlı, 2013: 24).

İnşaatlarda yaşanan kaza türleri ve bu kazaların yaşanma oranları da farklılık göstermektedir. Literatürde iş kazalarının alt gruplarını inceleyen ve kaza türlerini araştıran çeşitli araştırmalar mevcuttur (Çavuş ve Taçgın, 2016: 16-20; Müngen, 2011: 34-38). Buna göre insan düşmesi %37,4, uzuv kaptırma %11,5, malzeme düşmesi %10,1, elektrik çarpması %7,1'lik bir oranla yaşanan kazaların başında gelmektedir. Özellikle malzeme düşmesi basit bir biçimde önlenmesi gerekirken bu kadar yüksek bir kaza oranına sahip olması şantiyelerdeki önlemlerin ne kadar yetersiz düzeyde

⁶ Kullanılan veriler sigortalı işçilerin sayısını belirtmektedir. Kayıtdışı çalıştırılan işçilerin geçirdiği kazalara ait sağlıklı bir bilgiye ulaşılamamaktadır. Kayıtdışı işçiler de hesaba katıldığında yaşanan kaza sayısında artış yaşanacağını söylemek mümkündür.

olduğunu bir kez daha gözler önüne sermektedir. İşçilere güvenlik eldiveni ve baret gibi temel koruma araç gereçlerinin verilmediği haberleri medyaya yansırken (<https://www.sozcu.com.tr/2017/gundem/son-dakika-haberi/toki-insaatinda-sakat-kaldi-tazminat-kazandi-tahsil-edemedi-1773523/>; <http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/ankaparkta-goz-gore-gore-ihmal-1365177>) bu kazaların sorumluluğunu kaza geçiren işçide aramak mümkün değildir. Gerek yapılan çalışmalardan gerekse medyaya yansıyan haberlerden de görüldüğü üzere inşaat sektöründe yaşanan kazaların bu denli fazla olmasının, kaza oranlarının bir türlü düşürülememesinin sorumluluğu, sektörü bir ucuz işçi alanı olarak gören, elde edilecek sermaye birikimini insan hayatının üstünde tutan işverenlerdedir. Kapitalist bir sistemde emek-sermaye arasındaki temel çelişkiyi, inşaat sektöründeki önlenebilir olduğu halde işçiyi korumaya yönelik her önlemin kapitalistin gözünde bir maliyet olarak algılanması sonucu yaşanan yüksek düzeydeki iş kazaları tüm açıklığıyla göz önüne sermektedir.

Bu başlık altında incelenecek en yakıcı konu ise şüphesiz işçi ölümleridir. Her yıl yüzlerce işçi işyerlerinde çeşitli sebeplerle, farklı kazalar sonucu hayatını kaybetmektedir. Tıpkı iş kazaları gibi işçi ölümleri de en çok inşaat sektöründe yaşanmaktadır (Güranlı, 2013: 20-22; Duman ve Etiler, 2013: 30-33; Bayrak, 2018: 1542-1543; Bilim ve Çelik, 2018: 726-729). İşçi ölümleriyle ilgili veriler ülkemizde düzenli aralıklarla SGK tarafından yayımlanmaktadır. Ancak bu veriler sadece kayıtlı işçiler üzerinden elde edilmekte, kayıtdışı çalıştırılan işçiler bu verilerin dışında kalmaktadır. Bu yüzden de SGK'nın verilerinin gerçeği tam anlamıyla yansıtmadığı ve gerçekleşen işçi ölümü sayısının aslında yayımlanandan çok daha fazla olduğu bazı çalışmalarda vurgulanmaktadır (Duman ve Etiler, 2013: 32; Bayrak, 2018: 1544). Ayrıca SGK'nın kendi raporları arasında da tutarsızlıklara rastlanmıştır. SGK'nın ölüm geliri bağladığı dosya sayısının, iş kazası veya meslek hastalığı sonucu ölenlerin sayısından iki kat fazla olduğu görülmüştür (Bayrak, 2018: 1549). Dolayısıyla SGK'nın ölenlerin sayısını tam yansıtmadığı yönündeki kaygının haklılık payı vardır. İşçi ölümleriyle ilgili veri yayımlayan bir başka kurum ise İSİG Meclisidir (www.isigmeclisi.org). İSİG Meclisi her yıl ülke genelinde kaç işçinin öldüğünü ekonomik faaliyet, cinsiyet, yaş gibi gruplara ayırarak ve kayıtdışı işçileri de kapsamaya çalışarak yayımlamaktadır. SGK verileri ve İSİG Meclisi verileri karşılaştırıldığında gerçekten de iki farklı tablo ortaya çıkmaktadır. Örneğin SGK'nın yayınladığı en güncel veri olan 2018 istatistik yılına göre tüm faaliyet kollarında hayatını kaybedenlerin sayısı 1541'dir (www.sgk.gov.tr). Ancak bu veriler İSİG Meclisinin verileriyle karşılaştırıldığında 2018 yılında hayatını kaybeden işçilerin sayısı 1923 olarak karşımıza çıkmaktadır (İSİG, 2018). İki veri arasında ekonomik faaliyet grupları

açısından da farklar bulunmaktadır. İncelemeye aldığımız inşaat sektöründe 2018 yılında SGK'ya göre 591 kişi hayatını kaybetmişken İSİG Meclisine göre bu sektörde hayatını kaybeden insan sayısı 438'dir. Bu farklılık sadece inşaat sektöründe değil diğer sektörlerde de mevcuttur ve kimi sektörde İSİG Meclisinin gösterdiği ölüm sayısı fazla iken kimi verilerde SGK'nın gösterdiği ölüm sayısı fazladır. Çalışmamızın bu bölümünde kayıtdışı işsizliği de kapsamaya çalışması ve gerek aile yakınlarından gerekse alandan sağlanan irtibatlarla elde edilen verileri yayımladığı için İSİG Meclisinin verileri daha sık kullanılacaktır. Aşağıdaki tabloda 2015-2019 yılları arasında yaşanan işçi ölümlerini hem tüm sektörler hem de inşaat sektörün içeren biçimde gösterilmektedir.

Tablo 3.1: İşçi Ölümlerinin Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar	Tüm Sektörler	İnşaat
2015	1730	426
2016	1970	442
2017	2006	453
2018	1923	438
2019	1736	336

Kaynak: İSİG verilerinden yararlanarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablodan da anlaşılacağı üzere işçi ölümlerinin her yıl neredeyse aynı düzeyi koruyarak devam etmesi, kayda değer bir önlem alınmadan inşaat faaliyetlerinin devam ettiğini göstermektedir. İnşaat sektörü ise bu işçi ölümleri içinde en yüksek paya sahip olmaya yıllar içinde devam etmektedir. Geride bıraktığımız 2019 yılında İSİG Meclisi verilerine göre 1736 işçi hayatını kaybetmiştir (<http://isigmeclisi.org/20220-yasamak-ve-yasatmak-icin-direnecegiz-2019-yilinda-en-az-1736-isci-yasa>). Tablo 3.1'den de takip edilebileceği gibi söz konusu 1736 işçinin 336'sı inşaat sektöründe çalışırken yaşamını yitirmiştir. Bu veriler arasında dikkat çeken ise toplam ölümlerin 259'unun yüksekten düşme sonucu gerçekleşmiş olmasıdır. Yukarıda da vurgulandığı üzere yüksekten düşme inşaat sektöründe en fazla gerçekleşen kaza türüdür ve bu kaza türü çoğunlukla işçinin ölümü ile sonuçlanmaktadır (Müngen, 2011: 34; Ceylan, 2014: 6). 2019 verileriyle ilgili bir başka dikkat çeken kısım ise hayatını kaybeden işçilerin örgütlülük durumu ve ölen çocuk işçilerdir. Buna göre sadece 2019 yılında 14-17 yaşları arasında 67 çocuk işçi yaşamını yitirmiştir. Yukarıda inşaat sektöründe çocuk istihdamının bilgileri verilmiş ve çocuk işçi istihdamının sektörde %6,3 olduğu belirtilmişti. Bu iki veri birbirini tamamlamaktadır. Hayatını kaybeden çocuk işçilerin tam olarak kaçının inşaatlarda çalıştığı saptanamasa da iki veri birlikte değerlendirildiğinde söz konusu çocuk işçilerin azımsanamayacak bir kısmının inşaatlarda çalıştığı sonucuna ulaşmak mümkündür. İşgücüne dahil olmaması gereken

bu yaş grubunun hem kayıtdışı bir biçimde inşaat gibi tehlikeli bir sektörde çalışıyor olması hem de işyerlerinde hayatlarını kaybediyor olmaları sektördeki istihdamın durumunu yakıcı bir biçimde ortaya koymaktadır. İşçilerin örgütlülük durumu ise sektörde yaşanan işçi ölümlerinin bir başka boyutunu ortaya koymaktadır. 2019'da hayatını kaybeden işçilerin %98'i sendikasızdır. İSİG Meclisi 2017 yılında yaptığı bir çalışmayla işyerlerindeki sendikalaşma durumuna ve bunun işçi ölümleriyle ilgisine dikkat çekmiş ancak o yıldan bugüne geçen sürede değişen bir şey olmamıştır (İSİG Meclisi, 2017). 2017 yılındaki çalışma incelendiğinde de hayatını kaybeden işçilerin yine %98'inin sendikasız olduğu bilgisi dikkat çekmektedir. Bu araştırmaya göre de inşaat sektörü hem işçi ölümlerinin en fazla yaşandığı hem de sendikasızlaşmanın en yoğun olduğu sektörlerin başında gelmektedir.

2000'li yılların geneline baktığımızda ise çok daha karamsar bir tablo ortaya çıkmaktadır. İSİG Meclisinin verilerine göre 2002-2019 yılları arasında hayatını kaybeden işçi sayısı ez az 24.106'dır (www.isigmeclisi.org). Tablo 3.1'de de görülebileceği üzere gerçekleşen işçi ölümleri arasında inşaatın payı yıllar boyu yüksek seyretmiştir. Bu durum sadece son beş yılda değil elde verisi olan her yıl için geçerlidir. İşçi ölümlerini inceleyen çalışmalara bakıldığında inşaatla gerçekleşen ölümlerin toplam ölümler arasında her zaman çok büyük paya sahip olduğu görülebilecektir (Ceylan, 2014: 3-4; Duman ve Etiler, 2013: 33; Çavuş ve Taçgın, 2016: 15; Müngen: 2011: 32; Bilim ve Çelik, 2018: 728).

İnşaat sektöründe gerçekleşen ölümlerin hangi alt faaliyet gruplarında gerçekleştiği, ölümlere en çok hangi kaza tipinin sebep olduğu sorusu da konu açısından büyük önem taşımaktadır. İnşaatın alt faaliyet grupları incelendiğinde en çok ölümün yine bina inşaatlarında yaşandığı görülmektedir. İnşaatla ölümlerin yaklaşık %50'si bina inşaatında gerçekleşmektedir. Bu oran bina dışı yapımların inşaatında %30'lar düzeyindeyken özel inşaat faaliyetlerinde %20 düzeylerindedir (Bilim ve Çelik, 2018: 728). Yukarıda bina inşaatının tehlikelerini vurgulamıştık. En çok ölümün de bu inşaat tipinde yaşanıyor olması bu alana gösterilmesi gereken dikkati ve alınabilecek çeşitli önlemlerin önemini bir kez daha kanıtlamaktadır. İnşaat sektöründe en çok ölümün yaşandığı kaza tipi insan düşmesi sonucu yaşanmaktadır (Güranlı, 2013: 22; Çavuş ve Taçgın, 2016: 15; Müngen, 2011: 34). İnşaat sektöründe en çok ölüm %43 ile insan düşmesi, %12 ile elektrik çarpması, %10,5 ile malzeme düşmesi, %8 ile yapı makinesi kazaları, %7 ile yapı kısmının çökmesi ve %7 ile şantiye içi trafik kazaları takip etmektedir. Görüldüğü üzere ölümlerin en çok yaşandığı kaza tipleri yukarıda yer verilen en çok meydana gelen kaza tipleriyle uyum göstermektedir.

Çalışma boyunca inşaat sektörünün tehlikeli bir sektör olduğu çeşitli açılardan vurgulandı. Zaten tehlikeli olan bu sektör gerekli güvenlik önlemlerinin alınmamasıyla veya yetersiz düzeyde alınmasıyla daha da tehlikeli hala gelebilmekte ve yukarıda bahsettiğimiz kazalar ve ölümler yaşanabilmektedir. İnşaat sektöründe yaşanan ölümlerin tam olarak önüne geçilememesinin ve artmasının ardında çeşitli sebepler yatmaktadır. Bu sebepler yukarıda iş kazaları konusunda ele aldığımız sebeplerle uyum göstermektedir. Bu bağlamda ölümlerin engellenememesinin sebepleri arasında güvenlik önlemlerinin yetersiz alınması veya hiç alınmaması, inşaatların sağlık hizmetleri konusunda yetersiz olması, iş güvenliği uzmanlarının yeterli eğitimden geçmemesi, OSGB'lerin bile özelleştirilerek iş güvenliğinin piyasalaştırılması ve bu unsurların işverenler tarafından birer maliyet olarak görülmesini saymak mümkündür. Önlemlerin hiç alınmaması veya yetersiz düzeyde alınmasında en büyük pay çalışmada daha önce de vurguladığımız gibi sıkı denetimden geçmeyen küçük ve orta ölçekli işletmeler ve taşeron şirketlere aittir (Çınar, 2014: 55; Bilim ve Çelik, 2018: 729). Oysa sektördeki kazaları engellemek için kimi zaman uzmana dahi ihtiyaç yoktur ve bu önlemler alındığında sektördeki kazaların yaklaşık %90'ı zaten önlenmiş olacaktır (Güranlı, 2013: 25). İşyerindeki bu sağlık hizmetleri iş yerinde yaşanacak olumsuz durumlara ilk müdahaleyi yaparak ölümleri çok daha düşük güzeye getirebilecek olmalarından dolayı önemlidir. İnşaat gibi tehlikeli işyerlerinin bir hekim istihdam etmesi gerekirken bu istihdam ya yapılmamakta ya da hekimlere sağlıklı bir çalışma için gerekli imkânlar sunulmamaktadır. Ülkemizde iş güvenliği uzmanları çeşitli alanlardan üniversite mezunlarının 220 saatlik bir eğitim almasıyla yetiştirilmektedir. İş güvenliğiyle ilgili lisans düzeyinde bir eğitimin verilmiyor olması, toplamda 220 saat gibi bir sürenin iş güvenliğinin tüm gerekliliklerini anlamaya yetmemesi iş güvenliği uzmanlarının inşaat sektöründe yetersiz kalmalarına sebep olmaktadır (Ceylan, 2014: 6). Ülkemizdeki mevzuata bakıldığında aslında hukuken işyeri ve işçi güvenliğinin olduğu görülecektir. 6331 sayılı yasa işçi sağlığı-iş güvenliğine ilişkin önlemleri almakta işvereni sorumlu tutmuştur. Her ne kadar yasa soruna çözüm getiriyor gibi görünse de iç denetimler yeterli düzeyde olmadığı için işyeri önlemleri hayata geçirilememektedir (Özveri, 2017: 148-152). Yasa işyeri hekimleri, iş güvenlik uzmanları veya bunlarla aynı işi görecektir olan Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimlerini (OSGB) görevlendirmiştir. Ancak bu görevlilerin işverenin otoritesini kısıtlayacak güvencesinin yasal sistemde bulunmaması, yine yasaya göre OSGB hizmetlerinin satın alınabilir olması işyeri güvenlik önlemlerinin hayata geçirilmesinde engel teşkil etmektedir. OSGB'lerin satın alınabilir olması bu alanın taşeronlaşması anlamına gelmiş, bu hizmeti veren kurum ve kuruluşlar rekabet içine girmesine sebep olmuştur.

Bu rekabetin sonucu ise en ucuz karşılıkla işverene maliyet getirmeden işyeri güvenlik önlemlerinin alınmıyormuş gibi yapılması olmuştur (Özveri, 2017: 150).

Görüldüğü üzere inşaat sektöründe yaşanan işçi ölümlerinin önüne geçmenin yöntemi bilinmekle birlikte bu yöntem uygulanamaz veya imkânsız değildir. İşyeri denetimleri artırıldığında, uzmanlara gerekli eğitim verildiğinde, önlemler bir maliyet değil de asli bir gereklilik olarak görüldüğünde; yani kısacası insan hayatına, elde edilecek sermaye birikiminden daha fazla önem verildiğinde inşaat sektöründeki ölümlerin de önüne geçilebilecektir. Çalışmanın ilk bölümlerinde inşaat sektörünün ülke ekonomisinin büyümesinde oynadığı rolden bahsetmiş, yıllara oranla sektörün büyüme hızını göstermiştik. Özellikle 2000 yılından itibaren ekonomik büyümede büyük pay sahibi olan inşaat sektörü bu dönemle birlikte “büyümenin lokomotifi” olarak adlandırılmıştır. Bu noktada söz konusu büyümenin herkese yarar sağlayıp sağlamadığı, bu büyümenin emekçi sınıfı açısından sonuçlarının neler olduğu sorgulanmalıdır. Sektörde dönem dönem küçülmeler yaşansa da KÖO projeleri sayesinde sermaye birikimi devam etmiş ve sektör azalma olsa da rağbet görmeye devam etmiştir. Söz konusu bu gelişmeler sermaye sınıfı açısından oldukça olumlu bir tablo çizmektedir ancak bu tablonun emekçiler için de aynı olumluluğa sahip olup olmadığı incelenmelidir. İşçi ölümlerine dair yukarıda sunduğumuz bilgiler durumun emekçiler açısından hiç de olumlu olmadığını en somut göstergesidir. Tam bu noktada 2002-2019 yılları arasında hayatını kaybeden işçi sayısının ez az 24.106 olduğunu tekrar hatırlatmakta fayda vardır (www.isigmeclisi.org). Tablo 3.1’de de gösterildiği gibi sadece son 5 yılda inşaat sektöründe hayatını kaybeden işçi sayısı 2095’tir. Sektörün söz konusu büyümesi binlerce işçinin ölümünün gölgesi altında gerçekleşmiştir. 2000 sonrası yakalanan büyümelerle birlikte taşeronlaşma gitgide artmış, işçiler arasında sendikasılaşma yaygınlaştırılmış ve inşaat sektörü işçileri ucuz emek olarak görülmeye devam etmiştir. Sermayedarlar birikim elde etmeye devam ederken sektörün büyümesinden işçilerin payına daha güvencesiz, insan onuruna yakışmayan iş koşulları kalmıştır. Bu noktadan yola çıkarak büyüme, kalkınma gibi kavramların ve “büyümenin lokomotifi” gibi söylemlerin emek-sermaye çelişkisinden azade olmadığını ve bu tarz ifadelerin nötr bir anlama sahip olmadığını belirtmek gerekmektedir. Bu kavram ve söylemler, analizlerde toplumun her kesimine eşit fayda sağlıyor gibi bir içeriğe sahip biçimde sunulmasına rağmen, kapitalist toplumun sınıflı bir toplum olduğu göz önünde tutulduğunda bunların emek ve sermaye açısından yaratacağı sonuçların da farklı olacağını analizlerde vurgulamak gereklidir.

IV. BÖLÜM

4. OSMANGAZİ KÖPRÜSÜ'NÜN SOSYO-EKONOMİK AÇIDAN İNCELENMESİ

Çalışmanın önceki bölümlerinde inşaat sektörünün önemi, 2000 yılı sonrasında sektörün Türkiye'deki sermaye birikimindeki rolü, sektörün büyüme rakamları, sektörün uluslararası alana açılması üzerinden incelendi. Ardından sektördeki devlet-sermaye ilişkilerinin yıllar içindeki gelişimi ve mevcut durumu ele alındı, sermayedar sınıfın inşaat sektörü üzerinden elde ettiği sermaye birikimi, kamu kaynaklarının özel sektöre aktarımı, inşaat sektöründeki klientalist ilişkiler sorgulandı. Bu bağlamda TOKİ ve Mega Projeler üzerinde özellikle duruldu ve bu iki unsurun sermaye birikim sürecinde oynadıkları rol tartışmaya sunuldu. Daha sonra ise emekçi kesimin sektördeki durumu, 2000 sonrasında sektörde yaşanan gelişmelerin emekçiler açısından ne gibi sonuçları olduğu iş koşulları, taşeronlaşma, kayıtdışı çalışma ve iş kazaları üzerinden incelendi. Bu bağlamda kapitalist sistemin temelinde yer alan emek-sermaye çelişkisinin inşaat sektöründe nasıl somutlaştığı tartışıldı. Bu bölümde ise yukarıda incelenen konular çalışmanın olgusal örneği olarak belirlenen Osmangazi Köprüsü üzerinden incelenecektir. Köprü'nün hangi koşul ve yöntemlerle yapıldığı, sermaye birikimindeki rolü incelenecek ve hem sermaye sınıfı için hem de emekçi sınıf için ortaya çıkardığı sonuçlar sorgulanacaktır.

Bölümün başlangıcında Osmangazi Köprüsü'ne dair genel ve teknik bilgiler verilecek, olgusal örnek olarak seçilmesinin ardındaki nedenler sıralanacak ve köprü'nün ilk planlandığı dönemden yapıldığı güne kadarki süreyi içeren tarihçesinden bahsedilecektir. Bu kısmın ardından köprü'nün yapımında devletin rolü incelenecek, köprü'nün yapımı öncesi ve sonrasında köprüyü toplum gözünde meşrulaştırmak için kullanılan söylemler üzerinde durulacaktır. Bölümün bir diğer başlığında ise köprü'nün yapımını üstlenen konsorsiyum üzerinden köprüdeki devlet-sermaye ilişkileri mercek altına alınacak ve üstlenici konsorsiyumun proje üzerinden elde ettiği sermaye birikimi incelenecektir. Böylelikle sermaye kesiminin inşaat sektörü üzerinden nasıl yeni bir değerlendirme alanı kazandığı bu kez de Osmangazi Köprüsü örneğinden yararlanılarak gösterilmeye çalışılacaktır. Bölümün son kısmında ise köprü'nün emekçiler için ne ifade

ettiği ve ne gibi sonuçlar yarattığı, proje için verilen araç geçiş garantilerinin hazine kaynaklarıyla bağlantısı, köprüde taşeron kullanımının olup olmadığı, inşaat sürecinde kaza yaşanıp yaşanmadığı üzerinden tartışmaya sunulacaktır.

Osmangazi Köprüsü'ne dair bu bölüm için araştırma yapılırken projeye dair bilgi edinmek için çeşitli yöntem ve kaynaklara başvurulmuştur. Bu doğrultuda birçok gazetenin ve haber sitesinin arşivleri taranmış, köprünün inşaatına başlandığı tarihten çalışmamızın yazıldığı tarihe kadar geçen sürede yayımlanan kimi haberler, gazete köşe yazıları kaynak olarak kullanılmıştır. Haber kaynaklarının yanı sıra köprünün yapım ve işletmesine dâhil olan gerek kamu gerekse özel kuruluşların kendi sitelerinde projeye dair verilen bilgiler, raporlar ve kimi açıklamalara yine kaynak olarak başvurulmuştur. Araştırma sürecinde köprü inşaatında alt işveren firmaların kullanıldığı tespit edilmiş ve bu firmaların kendi site ve kaynaklarına da başvurulmuştur. Projeye ilgili daha doğru ve asıl muhataplardan bilgi edinmek amacıyla 4982 sayılı Bilgi Edinme Kanunu dâhilinde Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı (CİMER) aracılığıyla çeşitli kamu kurum ve kuruluşlarına sorular yöneltilmiş ve bu kurumlardan alınan cevaplar çalışmamızın çeşitli kısımlarında kullanılmıştır. CİMER yoluyla ulaşma imkânı olmayan özel firmalarla ise mail yoluyla iletişime geçilmiştir. Söz konusu firmalardan gelen dönüşlere çalışmamız içinde yer verilmiştir. Gelen olumsuz yanıtlara ise bölümün ilerleyen kısımlarında ayrıca değinilecektir. Türkiye'de inşaat sektöründe faaliyet gösteren sendikalarla hem telefon ve mail aracılığıyla hem de yüz yüze görüşmeler yapılmış ve incelemekte olduğumuz projenin inşaatında çalışan işçilerin sendikal durumu öğrenilmeye çalışılmıştır. Ancak köprü yapımında çalışan işçilerin sendikal durumuyla ilgili sağlıklı bir bilgi elde edilememiştir.

4.1. Osmangazi Köprüsü'nün Özellikleri

Osmangazi Köprüsü daha çok Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolu adıyla bilinen ama İstanbul-İzmir adıyla da anılan otoyolu projesinin I. Fazında yer alan ve projenin en büyük kısmını oluşturan köprüdür. Köprü hem proje aşamasında hem de 2000'li yıllardan önce tartışıldığı dönemlerde İzmit Körfez Geçiş Köprüsü ismiyle anılmaktadır. Daha sonra köprünün ismi açılıştan önce değiştirilmiş ve Osmangazi Köprüsü adını almıştır. Toplamda 4 kesimden oluşan Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolu projesinin tamamı, 384 km uzunluğunda otoyol ve 49 km uzunluğunda bağlantı yolları dâhil 433 km yolu kapsamaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2016: 34). İzmit Körfezi'nin Dilovası Dil Burnu ile Altınova'nın Hersek Burnu'nu birbirine bağlayan Osmangazi Köprüsü proje içerisinde yaklaşık 3 km'lik bir uzunluğu kapsamaktadır. Köprü 252 m kule

yüksekliğine, 36 m tabliye genişliğine ve 1550 m orta açıklığa sahiptir. Bu orta açıklık Osmangazi Köprüsü'ne dünyanın en büyük dördüncü asma köprüsü olma özelliğini kazandırmıştır. Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolu projesinin tamamının yapımı için Nurol Holding, Özaltın Holding, Göçay İnşaat, Makyol İnşaat, Yüksel İnşaat ve İtalyan inşaat firması Astaldi bir araya gelerek OTOYOL AŞ adı altında birleşmiş ve bir konsorsiyum kurmuşlardır. Otoyol projesinin ihale ilanı 7 Nisan 2008 tarihinde verilmiş, ihale ise 9 Nisan 2009 yılında gerçekleşmiştir. Cengiz-Limak-Mapa-Kolin-Kalyon ortak girişiminin ve OTOYOL AŞ'nin yer aldığı ihaleyi OTOYOL AŞ kazanmış ve 27 Eylül 2010 tarihinde projenin sözleşmesi kabul edilmiştir. Söz konusu sözleşmeyle, yapım ve işletme süreci sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarih olan 15 Mart 2013'den itibaren 22 yıl 4 ay olarak belirlenmiştir. Bu toplam sürenin 7 yılı yapım, kalan 15 yıl 4 ayı ise işletme süresi olarak planlanmıştır (https://yapim.otoyolas.com.tr/?page_id=4604). Osmangazi Köprüsü'nün de dahi olduğu Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu projesi bir Kamu-Özel Ortaklığı projesi olup, YİD yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. Yukarıda belirtilen sözleşme süresi boyunca OTOYOL AŞ hem otoyolu hem de köprüyü inşa edecek ve işletecek, sözleşme süresi sonunda da tüm otoyolun kamuya devri gerçekleşecektir. YİD ile yapılan tüm projelerde olduğu gibi bu projede de üstlenici firmaya hazine garantisi verilmiştir. Bu hazine garantisinin miktarını tam olarak öğrenmek için tarafımdan CİMER üzerinden T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) İşletmeler Dairesi Başkanlığı ile iletişime geçilmiş ve verilen garanti miktarı sorulmuştur. KGM'den gönderilen cevapta Osmangazi Köprüsü'nün de içinde bulunduğu Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu 1. Fazı için verilen günlük araç geçiş garantisinin 40.000 araç olduğu ifade edilmiştir. Bu rakam yıllık hesap yapıldığında verilen garanti miktarı 14.600.000 aracı bulmaktadır. Köprünün geçiş ücreti 35\$+ Katma Değer Vergisi (KDV) olarak belirlenmiştir.⁷ 1 Ocak 2020 itibarıyla köprüden geçiş ücreti 117,90 TL'dir. Köprü ücretinin ayarlamaları her yıl Ocak ayının başında ABD Tüm Kentsel Tüketici Fiyatları Endeksine göre güncellenmektedir (Emek, 2020). Köprü 30 Haziran 2016 tarihinde düzenlenen açılış töreninin ardından 1 Temmuz 2016 tarihinde trafiğe açılmıştır.

Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu projesinin toplam maliyeti konusunda kamu kaynakları ve üstlenici şirketin belirttiği rakamlar arasında bir tutarsızlık bulunmaktadır. Kalkınma Bakanlığı tarafından yayımlanan kimi raporlarda otoyol projesinin toplam maliyeti değişmekle birlikte ortalama 7-8 milyar \$ olarak belirtilmektedir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016: 30; 2017: 27; 2018: 33; T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2019: 37). Ancak üstlenici konsorsiyumun kendi bilgileri incelendiğinde otoyol projesinin toplam

⁷ Sözleşme tarihinde dolar kuru 1,47 TL'dir

maliyeti 10 milyar \$ olarak görülmektedir (https://yapim.otoyolas.com.tr/?page_id=4604).⁸ Otoyol projesi için farklı rakamlar bulunsa da Osmangazi Köprüsü'nün maliyeti için aynı durum söz konusu değildir. Köprü'nün maliyeti yaklaşık 1,3 milyar \$ tutarındadır. Ana işveren OTOYOL AŞ Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolunun çeşitli kısımlarını konsorsiyumu oluşturan şirketler arasında paylaştıran köprü'nün yapımını da Japon IHC-ITOCHU konsorsiyumuna vermiştir. Otoyolu projesinin yapımında sadece yukarıda isimlerini saydığımız müteahhit firmalar yer almakla kalmamış, finans sermayesi de projenin yapımında rol oynamıştır. Tüm projenin finanse edilebilmesi için hem yerli hem de yabancı birçok bankaya başvurulmuş ve bu kurumlardan yüksek miktarda kredi alınmıştır. Bu bankalardan yerli olanları Akbank, Finansbank, Ziraat Bankası, Garanti BBVA, Halk Bankası, İş Bankası, Vakıflar Bankası, Yapı ve Kredi bankasıdır. Yabancılarından ise Deutsche Bank, Saudi National Commercial Bank, Bank of China ve Siemens Banktan kredi alınmıştır. Tüm bu bankalardan üstlenici konsorsiyumun aldığı kredi toplamı 4,956 milyar \$ tutarındadır (<https://www.nurol.com.tr/otoyol-yatirim-ve-isletme-a-s>). Hem köprü'nün hem de otoyolun yapımında sermaye sınıfının farklı kesimleri (ulusal ve uluslararası sermaye, üretken sermaye ve finans sermaye) yer almıştır. Bu konunun önemine ilerleyen başlıklarda değinilecektir.

İsim değişikliğine kadar İzmit Körfez Köprüsü adıyla anıldığını belirttiğimiz köprü'nün ilk ihale denemeleri de 30 yıl öncesine kadar götürülebilmektedir. Köprü'nün yapımı 1990'lı yıllarda farklı hükümetler döneminde defalarca tartışılmıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Başkanlığı tarafından yayımlanan Koalisyon Hükümetleri Tutanağı (2015) incelendiğinde İzmit Körfez Köprüsü'nün üç ayrı hükümet döneminde gündeme geldiği ve meclis genel kurul tartışmalarında da yer aldığı görülmektedir. Bu hükümetler; VII. Demirel Hükümeti olarak da bilinen ve 1991-1993 yılları arasında görev yapmış DYP ve Sosyal Demokrat Halkçı Parti (SHP) koalisyonu ile kurulmuş 49. Hükümet; yine DYP-SHP koalisyonuyla kurulmuş ve 1993-1995 yılları arasında görev yapmış 1. Çiller Hükümeti olarak da bilinen 50. Hükümet ve 3. Çiller Hükümeti olarak bilinen, 1995-1996 yılları arasında görev yapmış 52. Hükümettir. Bu hükümetler döneminde proje otoyolu kapsayacak biçimde değil sadece köprüyü içerecek biçimde tartışılmış ve bugünkü Osmangazi Köprüsü'nün dayanağı kurulmuştur. Dolayısıyla İzmit Körfezi'ne bir köprü yapma projesinin Türkiye'ye çok da yabancı olmadığını söylemek mümkündür. Özellikle 3. Çiller Hükümeti döneminde geçen görüşmelerin tutanakları incelendiğinde bu hükümet döneminde de köprü'nün YİD yöntemiyle gerçekleştirilmek istendiği görülmektedir

⁸ Bu farkın nereden kaynaklandığı araştırılmış ancak herhangi bir sonuca ulaşılamamıştır.

(TBMM, 2015: 2030). Ancak her ne kadar ihale aşamasına kadar gelinse de köprünün yapımı gerçekleşmemiştir.

Çalışmada Osmangazi Köprüsü'nün olgusal örnek seçilmesinin ardında çeşitli sebepler bulunmaktadır. Bu projenin seçilmesindeki en önemli sebeplerden biri köprünün de içinde bulunduğu Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu projesinin ülkemizde bir ilke yol açmış olmasıdır. Söz konusu otoyol projesi YİD yöntemiyle yapılarak özel sektör tarafından işletilen ilk otoyol olma özelliğini taşımaktadır (https://isletme.otoyolas.com.tr/?page_id=4037). YİD projelerinin literatürde olumlu ve olumsuz yönleriyle tartışıldığı ve sermaye birikiminde oynadığı rolün birçok yönden ele alındığı göz önünde tutulduğunda bir ilk olması açısından projenin mercek altına alınması büyük önem taşımaktadır. Bu otoyol projesinin Kuzey Marmara Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolu, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu gibi YİD yöntemiyle gerçekleştirilen ve özel sektör tarafından belli sürelerde işletilecek olan yeni projelerin önünü açması incelediğimiz projenin önemini bir kat daha artırmaktadır. Yukarıda da belirttiğimiz gibi Osmangazi Köprüsü'nün günümüzde dünyanın en büyük dördüncü asma köprüsü olma özelliğini taşıması ve tüm projenin yaklaşık 10 milyar \$'lık yatırım tutarı ile son dönemin en büyük projelerinden biri olması incelemek için bu projeyi seçmemizin bir başka nedeni olmuştur. YİD yöntemiyle gerçekleştirilen her projede olduğu gibi Osmangazi Köprüsü de hem KÖO uygulamalarına daha yakından bakarak bu uygulamaları daha iyi anlamamıza hem de KÖO bağlamında devlet-sermaye ilişkilerinin incelenmesine olanak sağlayan önemli bir olgusal örnek niteliği taşımaktadır.

4.2. Osmangazi Köprüsü'nün İnşasında Devletin Rolü

Çalışmamızın önceki bölümlerinde KÖO uygulamalarında özellikle YİD modeli çerçevesinde devletin bu projelerdeki rolü tartışıldı. Projeleri yapan firmalara verilen hazine garantileri, kamuya ait kaynakların 20-30 yıl gibi uzun sürelerle özel sektöre kullandırılması, verilen garantilerin kur üzerinden veriliyor olmasından doğan finansal riskler incelendi. Bugüne kadar YİD modeli ile gerçekleştirilen tüm diğer projelerde olduğu gibi Osmangazi Köprüsü'nün yapımında da aynı süreç işlemiştir. Devlet, yukarıda sayısını sunduğumuz araç geçiş garantisi ile (günlük 40.000 araç) büyük bir finansal riskin altına girmiştir. Belirttiğimiz gibi sözleşme tarihinde 1,47 TL olan döviz kurunun günümüze kadar geçen sürede sürekli dalgalanması ve TL'nin dolar karşısında sürekli değer kaybetmesi köprü üzerinden yaratılan finansal riski daha da büyük hale getirmektedir. Dolar kurunun 6,50-7 TL düzeylerinde seyrettiği günümüz koşullarında

köprüye yapılacak garanti ödemeleri kat be kat artmış durumdadır. Sözleşme uyarınca 35\$+ KDV şeklinde belirlenen geçiş ücretinin 2020 yılında en az 247,80 TL olması gerekmektedir. Oysa köprüden geçiş ücreti yukarıda belirttiğimiz gibi 117,90 TL'dir. Bu durumda alınan geçiş ücretiyle normalde alınması gereken ücret arasındaki fark 138,64 TL'dir. Bu meblağ katkı payı adı altında tıpkı geçmeyen araç başına ödenen garanti gibi hazine tarafından karşılanmaktadır (Emek, 2020). Bu durumun sözleşmenin sona ereceği yıl olan 2035'e kadar devam edecek olması hazinenin söz konusu yıla kadar bu finansal yükü üstleneceğini bizlere göstermektedir. Yapılan hesaplamalar köprüden geçen araçların %50 doluluk oranına ulaşması durumunda hazineden çıkacak para miktarının 901.429.550 TL, %80 doluluk oranına ulaşılması durumunda ise 320.571.820 TL tutarında olduğunu göstermektedir (Yusufoğlu, 2017: 170). Köprüden geçen araçların %80 doluluğa ulaştığında dahi devlet tarafından ödenecek miktarın bu kadar yüksek bir meblağ olması üstlenilen finansal yükün boyutlarını gözler önüne sermektedir. Tüm bu hesaplamalar köprünün devlete ve dolayısıyla topluma olan maliyetinin çok yüksek düzeyde olduğunu ve kamu kaynaklarının üstlenici firma OTOYOL AŞ'ye aktarıldığını göstermektedir.

Ülkemizdeki diğer köprülerden daha pahalı olan ve geçiş ücretleri yüzünden sıkça eleştirilen Osmangazi Köprüsü'nde kur farkı yansıtılmayarak köprü geçiş ücreti düşükmüş gibi gösterilmekte ve hatta indirim olarak takdim edilmektedir. 2019 yılında köprü geçiş ücretlerine gelen zam sonrası tepkiler yoğunlaşmış ve bunun üzerine Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı indirim çalışmaları üzerinde durulduğunu kamuoyuna açıklamıştır (<https://www.indyturk.com/node/6071/ekonomi%CC%87/osmangazi-k%C3%B6pr%C3%BCs%C3%BCs%C3%BC%E2%80%99n%C3%BCn-zaml%C4%B1-fiyat%C4%B1na-indirim-geliyor%C2%A0>). Ancak yapılacak indirime rağmen üstlenici firmaya sözleşmedeki değer olan 35\$+KDV'nin mutlaka ödenmeye devam edeceği ve bunun da yine kamu kaynaklarıyla yapılacağı kamuoyundan gizlenmiştir. Köprü için iktidar tarafından özel yasalar çıkarılmamış olsa bile kamuoyundan gizlenen böylesi bilgiler ve yapılan indirimin hizmet amaçlı yapılmıyormuş gibi gösterilmesi ancak Osmangazi Köprüsü'nde aslında özel sektörün sağlayacağı kârın garantilenmesi devletin köprüdeki rolünü açığa çıkaran önemli bir göstergedir. Osmangazi Köprüsü'nün yapım sürecinde devletin rolünü en somut biçimde gösteren örnekler ise Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Raporu üzerinde ortaya çıkmıştır. 8.12.2010 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanan bir Başbakanlık genelgesi ile Osmangazi Köprüsü ÇED Raporundan muaf tutulmak istenmiştir (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/12/20101208-6.htm>). Bu durum kamuoyunda ve özellikle hukuk çevrelerinde tepkilere neden olmuştur. İzmir Barosu konu hakkında bir açıklama

yaparak 2872 sayılı Çevre Kanununun 10. Maddesini iktidara hatırlatarak ÇED onayı olmadan böylesi projelerin yapılmasının hukuka aykırı olduğunu belirtmiş ve projenin inşaatının durdurulmasını talep etmiştir (<https://www.izmirbarosu.org.tr/Sayfa/581/istanbul-izmir-otoyolu-basin-aciklamasi.aspx>). Başbakanlık genelgesinde köprünün de içinde bulunduğu Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu projesinin 1993 yılında yatırım programına alınmış olduğu belirtilerek projenin ÇED Raporu muafiyeti bu temele dayandırılmıştır. Gelen tüm tepkilere rağmen projenin yapımına devam edilmiş ve iktidar 14.04.2011 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanan bir karar ile Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinde değişikliğe giderek projenin ÇED Raporu muafiyetini 2015 yılına kadar uzatmıştır. İzmir Barosu bu yeni değişikliğin ardından Danıştay’a dava açmış ancak davaya rağmen inşaata devam edilmiştir. ÇED Raporu muafiyeti 2014 yılında bir kez daha gündeme gelmiştir. Bu sefer de Çevre ve Ekoloji Hareketi avukatlarından olan Erol Çiçek verdiği dilekçe ile projede ÇED sürecinin başlatılmasını Çevre ve Şehircilik Bakanlığından talep etmiş ancak Bakanlık projenin ÇED Raporundan muaf olduğunu belirterek talebi reddetmiştir. Bunun üzerine Çiçek dava açmış ve mahkeme otoyol projesinin ÇED Raporundan muaf olamayacağına karar vermiştir. Mahkeme ÇED sürecinin 30 gün içinde başlamasını istemiştir (<https://www.sozcu.com.tr/2015/gundem/korfez-gecisi-ve-otoyol-projesi%c2%b4nde-ced-istisnasina-mahkemeden-ret-1020782/>). Ancak bugüne kadar söz konusu ÇED süreci hiçbir zaman işlememiş ve Osmangazi Köprüsü ve köprünün içinde bulunduğu projenin tamamı ÇED Raporundan muaf tutularak, hukukun etrafından dolaşarak inşa edilmiştir. Bu örnek köprünün yapımının tamamlanması için devletin nasıl sermaye lehine bir rol oynadığını gözler önüne sermektedir.

Köprü yapımının gerekli olduğuna toplumu ikna etmek ve projeyi meşrulaştırmak için inşa sürecinde çeşitli argümanlara başvurulmuştur. Bunlardan en önemlisi köprünün yapılmasıyla birlikte seyahat süresinin kısılacağıdır. Buna göre Osmangazi Köprüsü’nün yapılmasıyla birlikte geçilecek güzergâhın yolu 90 km kısaltacağı ve karayolu ile 1 saat 20 dakika süren, feribotla ise ortalama 45-60 dakika arasında geçilebilen İzmit Körfezi’nin 6 dakikada geçilebileceği belirtilmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016: 34). Projenin sözleşmesinin yapıldığı dönemde Ulaştırma Bakanlığı görevini yürütmekte olan Binali Yıldırım verdiği bir demeçte sürenin böylesine kısalıyor olmasını “zaman paradır” diyerek savunmuş ve köprünün yılda 870 milyon TL tasarruf sağlayacağını ileri sürmüştür (<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/70-dakikalik-yol-6-dakikaya-iniyor-18678880>). Söz konusu edilen bu tasarrufun nasıl elde edileceği tam olarak kimse tarafından belirtilmemiş olmakla birlikte tasarrufun boyutuyla ilgili de farklı demeçler verilmiştir. Örneğin 2019 yılında

AKP milletvekili Mustafa Esgin verdiği demeçte sağlanacak tasarrufun boyutunu 3 milyar 500 milyon TL olarak açıklamıştır ama Esgin de bu tasarrufun sağlanma biçimine dair somut bir söylemde bulunmamıştır (<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/istanbul-izmir-yolu-ile-yillik-3-milyar-500-milyon-liralik-tasarruf-41311607>). İddia edilen tasarruf sağlanıyor olsa bile ilerleyen bölümlerde detaylıca ele alacağımız araç geçiş garantisi ödemeleri belirtilen bu farklı tasarruf oranlarını fazlasıyla aşmakta ve bu tasarrufu gölgede bırakmaktadır. Yine köprünün yapımını meşru kılmak için başvurulmuş bir başka söylem de Osmangazi Köprüsü'nün dünyanın en büyük dördüncü asma köprüsü olmasıdır. Özellikle yapım sürecinde sıkça başvurulmuş bu söylemle köprü projesinin büyük bir başarı olduğu izlenimi uyandırılmak istenmiştir. Başvurulan söylemlerden bir diğeri ise “cebimizden kuruş çıkmayacak” olmuştur (<https://www.aksam.com.tr/siyaset/cumhurbaskani-erdogan-kartalda-konusuyor/haber-614826>). Bu söylemle devletin herhangi bir harcama yapmadan köprü otoyol gibi büyük altyapı projelerini gerçekleştireceği vurgusu yapılmış ve projelere destek bu yolla sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak sadece Osmangazi projesi dahi bu söylemin doğruluğunu tartışmaya açmayı mümkün kılmaktadır. Sözleşme uyarınca 15 yıl 4 ay boyunca işletilecek olan köprüye her yıl araç garantisi yüzünden, geçmeyecek her araç için devlet tarafından ödeme yapılacak olması, söz konusu söylemin işaret ettiği gerçekliği imkânsız hale getirmektedir. Söylemler dışında, köprünün halk nezdinde kabul edilebilirliğini artırmaya yönelik kullanılan bir başka unsur ise ünlü motorcu Kenan Sofuoğlu üzerinden yapılan açılış reklamı olmuştur. O dönemde iktidara yakınlığıyla bilinen ve sonrasında da AKP'den milletvekili olan ünlü motorcu Kenan Sofuoğlu köprünün açılışına davet edilmiş ve hız gösterisi yapmıştır (<https://www.hurriyet.com.tr/kenan-sofuoglu-osmangazi-koprusunde-400-kilometre-hiza-ulasti-40124220>). Böylece toplumda popülaritesi yüksek olan kişilerin de köprünün yapımını desteklediği mesajı verilmeye çalışılmıştır.

4.3. Osmangazi Köprüsü'nün Sermaye İlişkileri Bağlamında İncelenmesi

Osmangazi Köprüsü'nün de içinde bulunduğu Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolu projesi Türkiye'de inşaat sektörünün sermaye birikimindeki rolünü anlamak için önemli olanaklar sunmaktadır. Sermaye için yeni değerlendirme alanları oluşturulmasının yanında devlet ve sermaye arasında kurulmuş klientalist ilişkileri anlamak açısından da Osmangazi Köprüsü oldukça önemli bir örnek teşkil etmektedir. Bu projenin üstlenicileri ülkemizde uzun yıllardan beri faaliyet gösteren firmalardan oluşmaktadır. Bu firmalar özellikle neoliberal politikaların uygulanmaya başladığı 1980'lerden

bugüne kadar birçok projede yer almış ve inşaat sektörü üzerinden kayda değer bir sermaye birikimi elde etmişlerdir.

Konsorsiyumun büyük paydaşlarından birisi olan Nurol İnşaat ülkemizde uzun yıllardan beri birçok farklı proje gerçekleştirmiştir ve ülkemizde inşaat sektöründe faaliyet gösteren en eski firmalardan biridir. Firma, çalışmamızın ilk bölümünde aktardığımız yurtdışında ilk iş yapan ve özellikle çözülen Sovyet Cumhuriyetlerinde projeler yapan firmalar arasında yer almıştır (Nurol AŞ, 2017: 19-20). Halen hem ülkemizde hem de yurtdışında çeşitli projeler inşa eden firma, Kürtün Barajı ve Hidroelektrik Santrali, Marmaray gibi büyük-küçük birçok projede yer almış ve aynı zamanda Başbakanlık Danışmanları Çalışma Binası, TBMM Genel Kurul Renovasyonu gibi birçok kamuya ait çeşitli projelerin yapımını da gerçekleştirmiştir. Aynı zamanda firma, Nurol Tower Ofis, Nurol Park gibi ülkenin farklı yerlerinde birçok konut projesini hayata geçirmiştir. Konsorsiyumun bir diğer paydaşı olan Makyol İnşaat da 1980'lerden günümüze kadar birçok projeyi hayata geçirmiştir. 2000'li yıllara kadar yurtiçinde birçok otoyol ve altyapı inşaatlarında yer alan firma 2000'lerle birlikte yurtdışında da müteahhitlik hizmeti vermeye başlamıştır. Özellikle 2002 yılıyla birlikte aldığı ihaleler ve gerçekleştirdiği projelerin sayısı artan Makyol İnşaat, ENR dergisinin en büyük 150 müteahhit firmaları listesine dahi girmiştir (<http://makyol.com.tr/tr/kurumsal/tarihce>). Diğer paydaşlar olan Göçay ve Özaltın İnşaat'ta da durum benzerdir. Bu firmalar da aynı yıllarda faaliyete başlamış ve 2000'lerle birlikte tıpkı ortakları gibi gözle görülür bir yükseliş yaşamıştır. Özellikle Göçay İnşaatın projeleri incelendiğinde gerek 1980'lerde gerekse günümüzde yoğun biçimde kamu kurumlarının inşası ihalelerini aldığı görülmektedir (<http://gocay.com.tr/tr/hakkimizda/#bitirilen-devam-eden-isler>). Bu firmalar arasındaki tek yabancı firma olmasına rağmen Astaldi'nin de ülkemize hiç yabancı olmadığı bir gerçektir. Yaklaşık 30 yıldır Türkiye'de faaliyet gösteren Astaldi son dönemlerde Osmangazi Köprüsü dışında yine KÖO uygulaması olan Etlik Sağlık Kampüsü, 3.Boğaz Köprüsü gibi son derece önemli projelerde yer almıştır (<https://www.astaldi.com/en/press-releases/astaldi-new-orders-..turkey>). Görüldüğü üzere OTOYOL AŞ'nin paydaşı firmalar 1980'lerle başlayan özelleştirmelerden ve KÖO uygulamalarından fazlasıyla yararlanmış ve yükselen inşaat sektöründeki fırsatları kendi lehlerine değerlendirmiştir. İncelediğimiz Osmangazi Köprüsü ise sadece bu firmaların değil ülkemizin de gerçekleştirdiği en büyük YİD modellenli alt yapı yatırımlarından biridir ve şirketlerin birikmeye devam eden sermayelerinin en güncel örneklerinden birini oluşturmaktadır (Nurol AŞ, 2017: 21).

Üstlenici konsorsiyumu oluşturan firmaların devletle olan ilişkileri incelendiğinde de sektördeki genel durum ile uyumlu bir görüntü ortaya çıkmaktadır. Çalışmamızın ilk bölümünde inşaat sektöründe klientalist ilişkilerin varlığından bahsetmiş ve bunların nasıl gerçekleştiğini sorgulamıştık. İncelediğimiz köprünün üstlenici firmalarının da aynı klientalist ilişki ağı içinde olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle Konsorsiyumun büyük paydaşlarından olan Nurol Holding ve Makyol Grubu bu konuda öne çıkmaktadır. Cumhurbaşkanı ile ilişkisinin yakın olduğu bilinen Nurettin Çarmıklı'nın yönetim kurulu başkanlığını yaptığı Nurol Holding birçok sektörde kamudan çeşitli ihaleler almış ve birçok projeyi yürütmüştür. Holdingin inşaat sektöründe faaliyet gösteren kolu olan Nurol İnşaat 2019 yılı ENR dergisi verilerine göre dünyanın en büyük inşaat firmaları listesinde 128. sıradadır (<https://www.enr.com/toplists/2019-Top-250-International-Contractors-1>). Holdingin en dikkat çeken üretimlerinden biri ise savunma sanayii alanındadır. Emniyet kuvvetleri ve Türk Silahlı kuvvetleri tarafından kullanılan kimi savunma sanayii araçlarının, TOMA, Akrep gibi isimlerle bilinen araçların üretimini de Nurol Holding gerçekleştirmektedir (<https://www.nurolmakina.com.tr/tr>). Holding, son zamanlarda çevreye vereceği zararlar üzerinden sıkça tartışılan Kaz Dağları'nda da yer almıştır ve burada altın çıkarma faaliyetlerinde bulunmaktadır (<https://ilerihaber.org/icerik/cengiz-holding-kaz-daginda-faaliyet-yuruten-altin-madenini-satin-aldi-100952.html>). Holding sahibi Çarmıklı ailesinin siyasetle de ilgisi bulunmaktadır. Aile üyelerinden Sibel Çarmıklı ANAP döneminde partinin İstanbul İl Başkanlığı görevini yürütmüş, 21 Mart 2009 yerel seçimlerinde ise AKP'den Beşiktaş adayı olarak gösterilmiştir (<https://www.milliyet.com.tr/siyaset/carmikli-ve-satici-akp-adayi-1048230>).

Makyol Grubu'nun da adı sık sık iktidarla birlikte anılmaktadır. Dünyanın en büyük 250 firması arasında 231. Sırada yer alan Makyol İnşaat iktidardan aldığı ihalelerin fazlalığıyla birçok kez gündeme gelmiştir (<https://www.enr.com/toplists/2019-Top-250-International-Contractors-1>). 2010-2017 yılları arasında yalnızca inşaat sektöründe devletten 12 milyar lira tutarında ihale alan Makyol Grubu, 2017 yılında 10 milyar lira tutarında ihale almış ve kendi ihale rekorunu da bu yıl kırmıştır (<https://haber.sol.org.tr/toplum/akpnin-makyol-holding-sevgisi-aldigi-ihale-yedi-yilda-yuzde-350-artti-226587>). 2017 yılında grup en çok ihaleyi KGM'den almıştır. 2015 yılında bir ay içinde devletten iki ihale alan grubun 24 kamu ihalesinin 13'ü oldukça yakın bir dönemde gerçekleşmiştir (<https://www.birgun.net/haber/akp-yuru-ya-makyol-dedi-201843>). Projenin üstlenicilerinden bir diğeri olan Özaltın İnşaat da devletten fazlasıyla ihale alan firmalar arasında yer almaktadır. Firma son 5 yılda 5.728.682.438 TL tutarında sekiz adet ihale almıştır ve AKP iktidarıyla birlikte yükselen firmalar

arasında başı çekenlerdendir (Özgür, 2019).Görüldüğü üzere inşaat sektörünün genelinde mevcut olan klientalistilişki türü Osmangazi Köprüsü'nü ve Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolu projesinin tamamının yapımını üstlenen firmalarda da açık biçimde gözlemlenebilmektedir. İncelemekte olduğumuz proje söz konusu firmaların iktidara olan yakınlığı sayesinde aldığı onlarca projeden sadece biridir.

Sermaye birikimi açısından Osmangazi Köprüsü'nü anlamamızı sağlayan bir başka faktör ise proje için verilen devlet garantisidir. Yukarıda da belirttiğimiz üzere Osmangazi Köprüsü'nün de içinde bulunduğu Otoyol 1.Faz için günlük 40.000 araç geçişi garantisi verilmiştir. Yıllık 14.600.000 gibi oldukça büyük bir garanti verilen köprüden belirtilen sayıda araç geçmese bile konsorsiyuma belirtilen garanti miktarı kadar ödeme yapılmaktadır. Köprünün yapıldığı yıl olan 2016'dan bugüne kadar bir inceleme yapıldığında garanti edilen araç sayısına hiçbir dönemde ulaşılamadığı ve önümüzdeki kısa erimde de bu sayılara ulaşmanın mümkün olmadığı görülmektedir. Köprüden gerçekleşen geçişlere dair her sene için gerek meclis tutanaklarında gerekse medyada çeşitli bilgiler yer almaktadır.

Tablo 4.1: Osmangazi Köprüsü Geçen Araç ve Garanti Ödemeleri

Yıllar	Geçen Araç Sayısı	Ödenen Garanti Miktarı (TL)
2016	2.123.898	626.200.424
2017	7.509.202	1.613.905.221
2018	9.098.962	1.425.000.000
2019	8.846.000	2.500.000.000

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Yukarıdaki tabloda köprünün inşa edildiği yıldan bugüne kadar gerçekleşen araç geçişleri ve yapılan garanti ödemelerinin bilgisi yer almaktadır. Tablodan görülebildiği üzere verilen garanti bugüne kadar hiçbir dönemde tutturulamamıştır. 2018 yılında şirkete yapılan ödeme ise iki ayrı kalemden gerçekleşmiştir. Söz konusu yılda 141 TL olan köprü ücreti gelen tepkiler sonrasında 71 TL'ye indirilmiş ve aradaki fark şirkete ödenmiştir. Bu ilk ödemenin tutarı 636.000.000 TL'dir. Köprüden geçen araç ile garanti edilen sayı arasında yaklaşık 5 milyonluk bir fark ortaya çıkmıştır ve bu araç farkı da hazine tarafından ödenmiştir. 2018 yılında sadece Osmangazi Köprüsü için yapılan garanti ödemesinin tutarı 789.000.000 TL'dir. İki kalem bir arada hesaplandığında bir yılda Osmangazi Köprüsü için devlet üstlenici konsorsiyuma 1.425.000.000 TL ödeme yapmıştır. 2019 yılı araç geçiş sayısı ve yapılacak garanti ödemeleri için çalışmanın yazarı tarafından CİMER aracılığıyla bilgi istenmiş ancak KGM verdiği cevapta bu bilgilerin sözleşmenin tarafı olan şirketin ticari sırrı olarak nitelendiğini ve üçüncü kişilerle paylaşamayacağını belirtmiştir. Her yıl açıklanan veya soru önergelerinde yer

alan söz konusu rakamların bu yöntemle kamuoyuna açıklanmıyor olması ise başka bir tartışma konusudur. CHP Kocaeli milletvekili Haydar Akar ise 2019 yılı ile ilgili basına verdiği demeçlerde söz konusu yılda köprüden geçen araç sayısının 8.486.000 olduğunu söylemiş ve geçmeyen araçlar için yaklaşık 2.500.000.000 TL tutarında bir ödeme yapılması beklendiğini ifade etmiştir (<https://t24.com.tr/haber/garanti-odemesi-bagis-kampanyasinda-toplanandan-fazla-osmangazi-koprusu-icin-2-milyardan-fazla-odenecek,871714>). 2016 yılından bugüne kadar yapılan tüm ödemeler ise yukarıda sunduğumuz veriler toplandığında 6.165.105.645 TL olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu rakamlar görüldüğü üzere sadece Hazine'nin yaptığı garanti ödemeleridir. Ayrıca geçen araçlardan elde edilen gelir de sözleşme gereği işletmeciye gitmektedir. Bu gelir de göz önünde bulundurulduğunda OTOYOL AŞ'nin Osmangazi Köprüsü'nden elde ettiği kazanç daha da artmaktadır.

Tablo 4.2: Osmangazi Köprüsü Ücretleri ve İşletme Geliri

Yıllar	Köprü Ücreti (TL)	Elde Edilen İşletme Geliri (TL)
2016	88.75	188.495.470
2017	65.65	492.979.111
2018	71	646.026.302
2019	103.05	874.482.300

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Bir kısmı doğrudan kullanıcılardan çok büyük kısmı da Hazine bütçesinden verilen garantiler üzerinden 2016'dan bu yana elde edilen tüm gelir toplandığında 2.148.000.000\$ gibi bir miktar karşımıza çıkmaktadır (Emek, 2020). Sözleşme gereği işletmeci konsorsiyuma 15 yıl 4 aylık süre için 10,4 milyar dolar gelir garantisi verildiği göz önünde bulundurulduğunda 3 yılda elde edilen bu gelirin boyutunun büyüklüğü daha iyi kavranacaktır.

CHP Genel Başkan Yardımcısı Onursal Adıgüzel yaptığı CİMER başvurusunda köprü'nün hizmete girdiği 2016 Temmuz'dan 2019 Haziran'a kadar geçen araç sayısını sormuştur. KGM'den gelen cevapta 3 yıllık dönemde köprüden geçen araç sayısı 22 milyon olarak belirtilmiştir (<https://haber.sol.org.tr/toplum/osmangazi-koprusunden-garanti-edilenin-yarisi-kadar-arac-gecti-yine-cebimizden-odedik-270105>). Yukarıda sunduğumuz tüm veriler birleştirilip 2019 yılı geçiş rakamları eklendiğinde bugüne kadar köprüden geçen araç sayısı yaklaşık 27 milyon olarak karşımıza çıkmaktadır. Oysa köprü'nün yapımından bu yana geçen 3.5 yılda geçmesi gereken araç sayısı verilen garantiye göre 51.100.000 kadardır⁹. Devletin hazinesinden ödenen aradaki fark,

⁹ 2016 yılının verileri Temmuz ayından itibaren geçen araçlar baz alınarak hesaplanmıştır.

Osmangazi Köprüsü üzerinden kamudan şirketlere akan paranın büyüklüğünü gözler önüne sermektedir. Köprüden elde edilen bu büyüklükteki gelir şirketin raporlarında da belirtilmektedir. Kuruluş sermayesi 50 milyon TL olan şirket geçen süre içerisinde sermayesini 84 kat artırmıştır. OTOYOL AŞ 28.03.2018 Olağan Genel Kurul toplantısını gerçekleştirmiş ve toplantı tutanağı 13.04.2018 tarihinde Ticaret Sicili Gazetesinde yer almıştır. Bu tutanağa göre şirketin sermayesi son veriler itibariyle 4.180.000.000 TL değerindedir (<https://yapim.otoyolas.com.tr/?p=7745>). Bu “başarıda” Osmangazi Köprüsü sayesinde alınan garanti ödemelerinin payı oldukça büyüktür. Toplumdan alınan vergilerden oluşan Hazine bütçesinin kaynakları Osmangazi Köprüsü gibi KÖO uygulamalarına akmıştır. Bu da Osmangazi Köprüsü’nde de kamudan özele bir sermaye aktarım mekanizması işlediğini söylememizi mümkün kılmaktadır.

Sermaye birikimi açısından bir başka çarpıcı unsur ise Sayıştay Başkanlığı’nın 2019 yılında yayınladığı raporda Osmangazi Köprüsü’nde haksız kazanç tespitinin yapılmış olmasıdır (Sayıştay, 2019: 43-56). Rapora göre projenin uygulama sözleşmesinin yürürlüğe girmesi için verilen son tarih 26.03.2011 olmasına ve uygulama sözleşmesindeki şartların 180 gün içerisinde yerine getirilmesi gerekmesine rağmen sözleşme 715 gün sonra 15.03.2013 tarihinde yürürlüğe sokulmuştur. Söz konusu 715 günün 276’sı KGM’den kaynaklanmıştır ancak geri kalan 439 günde KGM’nin hiçbir sorumluluğu bulunmamaktadır. Buradaki sorumluluğun şirkete ait olduğunu ve şirketten kaynaklanan bir aksaklık nedeniyle bu gecikmenin yaşandığını belirten Sayıştay denetçileri 439 günlük işletme bedelini 2017 fiyatlarıyla hesaplamıştır. Bu hesaplama göre günlük garanti ödeme tutarı 7.571.705 TL olarak hesaplanmıştır. Sayıştay denetçileri bu rakamı 439 günlük sürenin tamamına uyguladığında 3.323.978.863 TL tutarında haksız kazanç elde edildiğini tespit etmiştir. Raporda yer alan bir başka haksız kazanç ise yine sözleşme temellidir. Üstlenici konsorsiyum inşaat çalışmalarına sözleşmedeki gereklilikleri yukarıda belirtilen 180 gün içerisinde yerine getirilmeden, yani sözleşme yürürlüğe girmeden önce başlamış ve köprüyü sözleşmede geçen yapım süresinden önce bitirerek işletmeye sokmuştur. Ancak inşaatın yapımına tam olarak ne zaman başladığı tespit edilemeyeceğinden, Sayıştay denetçileri buradaki haksız kazancın tam olarak tespit edilemeyeceğini belirtmiştir. Köprünün sözleşmedeki proje bitiş tarihi olan 20 Mart 2020’den önce açılıp işletilmeye başlaması TBMM gündeminde de yer almıştır. 18.06.2017 tarihinde yapılan meclis oturumunda CHP Mersin milletvekili Serdal Kuyucuoglu köprünün sözleşmedeki tarihten dört yıl önce açılarak işletilmeye başlanmasıyla birlikte garanti ödemelerinin yapılmasının şirkete haksız kazanç sağladığını belirtmiştir. Vekil işletme gelirlerinin verilebileceğini ancak verilen garanti ödemelerinin yapılmaması gerektiğini ifade etmiştir (<https://www.>

tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_sd.birlesim_baslangic?P4=22934&P5=H&PAGE1=65&PAGE2=&web_user_id=18612119). Sayıştay'ın raporunda sözleşmenin kamulaştırma bedelinde de hukuksuzluk tespit edilmiştir. Buna göre projenin kamulaştırma bedelinin ilk 400 milyon TL'lik kısmını sözleşmeye göre şirketin ödemesi gerekirken şirket, bu parayı ödemesi gereken zamandan çok daha sonra ödemiş ancak geçen süre için ödenmesi gereken faizi ödememiştir. Söz konusu kamulaştırma işlemlerinin tam olarak ne zaman başladığı tespit edilemediği için Sayıştay denetçileri buradaki toplam meblağı da tam olarak tespit edememiştir. Sayıştay'ın raporunda belirtilen durumlar devlet-sermaye ilişkilerinin köprüde nasıl somutlaştığını göstermesi açısından kritik önem taşımaktadır.

Bu çalışmanın yapıldığı sırada tüm dünyada yaşanan virüs salgının Osmangazi Köprüsü üzerinde de bazı etkileri olmuştur. Yaklaşık olarak 2019 yılının Aralık ayında ortaya çıkan yeni Covid-19 virüsünün tüm dünyaya yayılarak bir pandemi haline gelmesi sonucunda birçok ülkede çeşitli önlemler alınmış ve karantina, sokağa çıkma yasağı gibi önlemler hayata geçirilmiştir. Mart ayında ülkemizde de virüse rastlanmasıyla birlikte bizde de zaman zaman sokağa çıkma yasakları uygulanmıştır. Hem sokağa çıkma yasağının etkisiyle hem de evden çalışabilecek bazı sektörlerdeki emekçilerin korunma amaçlı dışarı çıkmamasıyla birlikte doğal olarak köprü ve yolların kullanımında da büyük oranda düşüş yaşanmıştır. Ancak pandemi süresince köprülerden çok az araç geçmesine ve bu durumun belirsiz bir müddet daha devam edeceğinin tahmin edilmesine rağmen köprülere ve yollara yapılan garanti ödemeleri devam ettirilmiştir. Bu ödemelerin devam etmesinin sebebi KÖO sözleşmelerinde bağlayıcı olarak Londra hukukunun kabuk ediliyor olmasıdır. Buna göre salgın Londra hukukunda mücbir sebep sayılmamakta ve bu sebeple ödemelerin ertelenmesi için tahkim kuruluna başvurulamamaktadır (<https://www.birgun.net/haber/garanti-odemeleri-ertelenemiyor-cunku-turk-degil-londra-hukuku-gecerli-299459?fbclid=IwAR2YIIF0SfwQj1GbHg8Nk9yPm3loBJQdSIDJ219buuWoNwggDKeMcBqNOEE>). Sözleşmede Türk hukuku kullanılmış olsa kolayca çözülecek söz konusu durum, Londra Hukukuyla güvence altına alınan sermaye birikiminin salgın döneminde bile sermaye sınıfı için ne kadar önemli olduğunu bir kez daha kanıtlaması açısından büyük önem taşımaktadır. Bu durumu somutlaştıran bir başka gelişme ise TL'nin dolar karşısında uzun zamandır negatif bir seyir izliyor olması yüzünden 25.01.2018 tarihinde çıkarılan Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karardır (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/01/20180125.htm>). Bu karara göre Türkiye'de yerleşik kişilerin, ilgili Bakanlıkça belirlenen haller dışında, kendi aralarındaki menkul ve gayrimenkul alım satım, taşıt ve finansal kiralama dâhil

her türlü menkul ve gayrimenkul kiralama, leasing ile iş, hizmet ve eser sözleşmelerinde sözleşme bedeli ve bu sözleşmelerden kaynaklanan diğer ödeme yükümlülükleri döviz cinsinden veya dövize endeksli olarak kararlaştırılamayacak. Ancak bu karar KÖO uygulamalarını kapsam dışı bırakmakta ve söz konusu uygulamalardaki döviz akışını kısıtlamamaktadır. Bu projelere yapılacak ödemeler dolar ile yapılmaya devam edecektir. Bu muafiyet sayesinde üstlenici firmalar döviz kurundaki hareketlilik sayesinde TL'nin negatif seyrinden faydalanarak proje ödemelerinde daha fazla gelir elde edebilmektedir.

Bu başlıkta hem devlet-sermaye ilişkilerinin hem de sermaye birikiminin ve sermaye aktarım mekanizmasının Osmangazi Köprüsü üzerinde nasıl somutlaştığını incelemiş olduk. Bu incelemeden görülebileceği üzere Osmangazi Köprüsü, bir takım klientalist ilişkiler üzerine kurulmuş, devletin sermaye lehine gerektiğinde müdahale ettiği ve kamuya ait kaynakların Hazine garantileri aracılığıyla özel sektöre aktarıldığı bir proje olarak karşımıza çıkmaktadır.

4.4. Osmangazi Köprüsü'nün Emekçi Kesim Açısından Anlamı

İnşa edildiği günden bu yana birçok tartışmaya konu olan ve gündemdeki önemini bugüne kadar yitirmemiş olan Osmangazi Köprüsü sadece sermaye sınıfı için değil emekçi sınıf için de önemli sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Bu bölümde köprü hakkındaki mevcut tartışmalar emekçi sınıfın perspektifiyle incelenmeye çalışılacak ve köprünün emekçilere ne gibi etkileri olduğu tartışılacaktır. Bu bağlamda hem önceki bölümlerde sunulan kimi veriler bu perspektifle tekrar ele alınacak hem de köprünün çevresel etkileri, köprüde taşıyon kullanımı gibi bugüne dek diğer konular kadar gündeme gelmeyen başlıklar mercek altına alınacaktır.

Osmangazi Köprüsü denilince en çok tartışma yaratan başlıklar önceki bölümlerde de gösterdiğimiz gibi köprünün kullanımının oldukça az olması, köprü ücretinin fazlasıyla yüksek bulunması ve tabii ki köprüden geçmeyen araçlar için ödenen garanti miktarlarıdır.¹⁰ Osmangazi Köprüsü her ne kadar söylenildiği gibi gidilecek mesafeyi kısaltsa ve yolculuk için harcanacak vakitte ciddi bir azalış yaratsa da bu olgular köprünün kullanımını artırmaya yeterli gibi gözükmemektedir. Köprüyle ilgili medya aracılığıyla kamuoyuna en fazla yansıyan haber türü köprüden hangi gün ne kadar aracın geçmediğini anlatan haberlerdir.¹¹ Bir önceki başlıkta köprünün

¹⁰ Bir önceki başlıkta araç garantileri birçok boyutuyla tartışıldı. Bu başlıkta tekrara düşmemek adına garanti ödemeleri hakkında sadece bazı vurgularla yetinilecektir.

¹¹ Daha detaylı bilgi için bir önceki başlıkta sunulan haber kaynaklarına bakılabilir.

yapıldığı 2016 yılından bugüne kadar hiçbir dönemde garanti edilen araç kadar geçişin yapılmadığını vurgulandı. Köprüler, normal dönemlerin dışında yurtiçi trafiğin en çok arttığı tatil dönemlerinde dahi tercih edilmemiş, verilen garanti sayısına ulaşamamıştır. Bu tatillerin en tipik örneği bayramlardır. Bilindiği üzere bayramlar ülkemizde en fazla yurtiçi yolculuğun yapıldığı dönemlerden biridir. Ancak 2019 yılında, verilen bayram tatilinde dahi Osmangazi Köprüsü'nden yeterli düzeyde araç geçmemiştir (<https://www.sozcu.com.tr/2019/ekonomi/osmangazi-koprusu-bos-kaldi-5047262/>).

Yukarıda bahsettiğimiz Covid-19 salgını sebebiyle uygulanan sokağa çıkma yasaklarının olduğu dönemlerde de köprü neredeyse hiç kullanılmamıştır. Yasağın uygulandığı iki gün boyunca (11-12 Nisan) hiç kullanılmayan Osmangazi ve Yavuz Sultan Selim köprüleri için ödenen araç garanti miktarı, Cumhurbaşkanlığı tarafından Covid-19 salgını sebebiyle başlatılan dayanışma kampanyasında toplanan bağış miktarını dahi geçmiştir (<https://www.evrensel.net/haber/402161/koprulardan-2-gun-hic-arac-gecmedi-odenecek-para-koronavirus-bagisini-geci>). Yapılan bu ödemelerin emekçileri en fazla ilgilendiren kısmı çalışmada daha önce belirttiğimiz gibi bu ödemeleri Hazine'nin yapıyor olmasıdır. Bilindiği üzere Hazine gelirleri vatandaşlardan alınan vergilerden oluşmaktadır. Toplanan vergilerde ise dolaylı vergi denilen verginin payının yüksek olması dikkat edilmesi gereken asıl noktadır. Dolaylı vergilerin dağılımı tüm vergiler içinde %65 ağırlığa sahiptir (<https://www.hmb.gov.tr/temmuz-2020-vergi-gelirleri>). Daha çok tüketim üzerinden alınan ve KDV, Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) gibi kalemleri içeren dolaylı vergiler, emek kesiminin muhatap olduğu vergi türüdür. Bu vergiler gelir düzeyine bakılmaksızın her kesimden eşit alınıyor olması nedeniyle en adaletsiz vergiler olduğu gibi oranları yükseldikçe emekçi kesimlerin gelirleri üzerinde yarattıkları külfeti artırmaktadır. Toplanan vergilerin KÖO anlaşmalarında verilen devlet garantileri üzerinden sermaye kesimine aktarılması, emekçi kesimleri hem kullanmadıkları köprülerin paralarını ödemek hem de adaletsiz bir vergi sisteminin yükünü çekmek açısından doğrudan etkilemektedir.

Osmangazi Köprüsü'yle ilgili bir diğer tartışma başlığı ise köprü ücretinin yüksekliğidir. Dünya'nın en büyük dördüncü asma köprüsü olduğu belirtilen Osmangazi Köprüsü aynı zamanda dünyanın en pahalı köprülerinden biridir. Örneğin ABD'nin San Francisco şehrinde bulunan ve tüm dünya tarafından bilinen Golden Gate Köprüsünün geçiş ücreti 8.20 dolardır. Yine ABD'de New York şehrinde bulunan ve oldukça ünlü George Washington Köprüsü de bizim köprümüzden ucuzdur ve geçiş ücreti 16 dolardır. Dünyaca ünlü bir başka köprü olan Akashi-Kaikyo köprüsünün ücreti ise yaklaşık 22 dolardır (<https://beta.costtodrive.com/tolls-on-popular-bridges-and-tunnels/>). Örnekleri çoğaltmak mümkün ancak görüldüğü üzere 35 dolarlık ücretiyle

Osmangazi Köprüsü dünyadaki diğer köprüleri geride bırakmaktadır. Dolayısıyla Osmangazi Köprüsü'nün pahalı olduğunu söyleyen ve bu yüzden tercih etmeyenlerin haklılık payının olduğunu söylemek mümkündür. Tek geçiş ücreti Ocak 2020 itibarıyla 117,90 TL olan köprü, bir emekçi tarafından kullanıldığında gidiş-dönüş 235,8 TL'lik bir maliyet ortaya çıkarmaktadır. 1 ay boyunca bu köprünün kullanıldığı düşünülürse köprünün aylık maliyeti 5.187 TL tutmaktadır.¹² Bir çalışanın aylık yaşam maliyetinin 2.884 TL, açlık sınırının 2.374 TL ve yoksulluk sınırının 7.733 TL olduğu bir konjonktürde herhangi bir emekçinin bu köprüyü sıkça kullanması mümkün görünmemektedir (<http://www.turkis.org.tr/NISAN-2020-ACLIK-VE-YOKSULLUK-SINIRI-d401750>). Ücretlere gelen tepkiler sonrasında birçok kez indirimler yapılmış, köprü cazip hale getirilmeye çalışılmıştır. Örneğin 2019 yılının Ocak ayında köprü ücretiyle ilgili bir hafta içerisinde birbirini takip eden üç ayrı gelişme yaşanmıştır. 1 Ocak 2019 tarihinde köprü ücretine yine zam yapılmış ve ücret 103 TL olarak belirlenmiştir (<https://haber.sol.org.tr/turkiye/gecis-ureti-71-liradan-103-liraya-cikmisti-bakanlik-90-liraya-dusmesi-icin-calisma-baslatti>). Bu zammın ardından kamuoyundan gelen tepkiler üzerine OTOYOL AŞ Genel Müdürü açıklama yapmış ve zamları kendilerinin keyfi biçimde yapmadıklarını, zammın dolardaki yükselişten kaynaklandığını belirterek köprünün fahiş ücretini meşru hale getirmeye çalışmıştır (<https://haber.sol.org.tr/turkiye/osmangaziye-zammi-biz-yapmiyoruz-dolar-yapiyor-254099>). Dolar yükseldikçe köprü ücretinin de yükseliyor olduğunu ve bunun devlete fazladan bir maliyet unsuru oluşturduğunu çalışmanın önceki bölümlerinde vurgulamıştık. Genel Müdürün bu açıklaması söz konusu durumu doğrulayan nitelikte bir açıklamadır. Bu iki gelişmenin ardından Ulaştırma Bakanlığı devreye girmiş ve 103 TL'ye yükselen ücretin 90 TL'ye düşürülmesi için çalışma başlatıldığını ifade etmiştir (<https://haber.sol.org.tr/turkiye/gecis-ureti-71-liradan-103-liraya-cikmisti-bakanlik-90-liraya-dusmesi-icin-calisma-baslatti>). Tüm bu tartışmaların ardından 2019 yılı sonlarında dönemin Ulaştırma Bakanı Cahit Turhan verdiği bir demeçte kimsenin bu yolu kullanmaya zorlanmadığını, köprü için olması gerekenden daha az para tahsil edildiğini, köprü kullanılmasa bile ödeme yapacağımızı belirtmiş ve “isteyen eski yolu kullansın.” demiştir (<https://ilerihaber.org/icerik/akpli-belediye-meclisi-uyesinden-chpli-uyeye-silahlisaldiri-113325.html>). Ayrıca Bakan Turhan verdiği bir başka demeçte de bu tür KÖO projelerine geçiş garantisi verilmediği takdirde “müşteri” bulamadıklarını da ifade etmiş ve verilen yüksek tutarlardaki geçiş garantilerini bu söylem üzerinden meşru hale getirmek istemiştir (<https://www.gazeteduvar.com.tr/ekonomi/2018/11/07/565781/>). Köprü ücreti tartışmaları sadece kamuoyu ve medyayla

¹² Hafta sonu tatilleri göz önüne alınarak bir ay 22 gün kabul edilerek hesaplanmıştır.

sınırlı kalmamış, mecliste de zaman zaman gündem edilmiştir. 21.12.2016 yılında gerçekleşen meclis oturumunda Halkların Demokratik Partisi (HDP) milletvekili Ahmet Yıldırım, Emniyet Müdürlüğünün 6 Ocak 2016 tarihinde bir yazı göndererek ekiplere Osmangazi ve Yavuz Sultan Selim köprülerini kullanmamalarını söylediğini ifade etmiştir. Yıldırım'ın ifadesine göre bu talimatın sebebi de yine köprünün pahalı olmasıdır (https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_sd.birlesim_baslangic?P4=22797&P5=H&page1=59&page2=59&web_user_id=18614746). Bir tarafta devletin kurumları dahi bu köprüyü kullanmazken ve kullanmamaları yönünde talimat alırken diğer taraftan Türkiye’de emekçi kesimin büyük çoğunluğunun asgari ücret ve civarında bir gelirle çalıştığı dikkate alındığında bu köprünün kimin için yapıldığı önemli bir soru olarak açığa çıkmaktadır.

Osmangazi Köprüsü’yle ilgili incelenmesi gereken bir diğer unsur ise iş kazalarıdır. Çalışmamızın üçüncü bölümünde inşaat sektöründe yaşanan iş kazalarını birçok boyutuyla ele aldık, iş kazalarının inşaat sektöründeki sıklığını ortaya koyduk. İnşaat sektörünün en yakıcı gerçeklerinden birisi olan iş kazası her ne kadar Osmangazi Köprüsü’nde az karşımıza çıksa da köprü inşaatında yaşanan kazalar olmuştur. Bu kazalardan en bilineni “kedi yolu” diye anılan halatın kopması vasıtasıyla yaşanan kazadır. Bu kaza sonucu hayatını kaybeden kimse olmazken köprünün yapımında kullanılan Japon IHC-ITOCU konsorsiyumunun mühendisi Kishi Ryoichi kazanın sorumluluğunun kendisinde olduğunu belirterek intihar etmiştir (<https://www.haberturk.com/gundem/haber/1056995-izmit-korfez-gecis-koprusu-halati-koptu-japon-muhendis-intihar-etti>). Kedi yolu kazasından önce bilinen tek iş kazası köprünün bağlantı yollarının inşaatı sırasında gerçekleşmiştir. Bu kazada bir taşeron firmaya bağlı olarak çalışan Saffet Atış isimli işçi kullandığı silindirin altında kalarak hayatını kaybetmiştir (<https://www.iha.com.tr/artvin-haberleri/otoyol-insaatinda-silindir-altinda-kaldi-849559/>). Japon mühendisin intiharının ardından ise gerçekleştiği bilinen tek bir kaza vardır. 2015 yılı Temmuz ayında gerçekleşen bu kazada köprü inşaatında kullanılan bir geminin içinde yapılan temizlik sırasında 7 işçi gazdan zehirlenmiştir (<https://www.cnnturk.com/turkiye/korfez-koprusu-insaatinda-gorevli-gemide-7-isci-gazdan-zehirlendi>). Kazada zehirlenen işçilerden sadece birinin hayati tehlikesinin bulunduğu bilgisine ulaşılabilir. Ancak bu işçinin tehlikeyi atlatıp atlattığına dair medyaya hiçbir bilgi yansımamıştır. Görüldüğü üzere köprünün inşaatı sırasında bilinen kazalar oldukça azdır. Önceki bölümde sektördeki iş kazalarına dair verdiğimiz bilgiler göz önünde bulundurulursa yaklaşık 3.5 yıl inşaatı süren bu köprüde az kaza yaşanmıştır. Bu durumu yine önceki bölümlerde bahsettiğimiz gibi firmaların kurumsallık boyutuna bağlamak mümkündür. Firmaların daha kurumsal hale geldikçe iş

kazalarının, kayıtsız ve sigortasız çalışmanın diğer ölçekteki firmalara göre biraz daha az yaşandığını vurgulamıştık (Ceylan, 2014: 2-3). Bu durumun Osmangazi Köprüsü'nde de geçerli olduğunu söylemek mümkün görünmektedir. Projenin Türkiye'nin en büyük yatırımlarından biri olması, kamuoyu tarafından sürekli gözlenmesi ve konsorsiyumu oluşturan firmaların kurumsal boyutu burada kimi önlemlerin daha sıkı tutulduğunu göstermektedir. Japon mühendisin ölümünün büyük bir haber haline gelmesinin ve ardından önlemlerin artırılmasının da bu duruma etkisi olduğu düşünülebilir. Ancak köprüyle ilgili bilgiler, rapor gibi metinler "ticari sır" kapsamına alındığı ve kamuoyuyla paylaşılmadığı için bu konuda kesim bir hükme ulaşmak kolay görünmemektedir.

Osmangazi Köprüsü incelenirken emek süreci açısından önem taşıyan bir başka konu ise taşeron kullanımıdır. Taşeronlaşmanın inşaat sektörü için adeta bir kural haline geldiğini ve ülkede faaliyet gösteren diğer sektörler içerisinde inşaatın en fazla taşeronlaşmanın yaşandığı sektör olduğunu üçüncü bölümde vurgulamıştık (Çınar, 2013, 12-17; Koçak, 2013a: 7; Gürcanlı, 2013: 21; Duman ve Etiler, 2013: 31; Bayrak, 2018: 1535). Bu "kural" Osmangazi Köprüsü'nde de bozulmamıştır. Köprünün yapımında yer alan firmaların kayıtları, kamuoyuna sundukları raporlar incelendiğinde Osmangazi Köprüsü'nde de taşeron firmaların oldukça fazla kullanıldığı görülebilmektedir (OTOYOL AŞ, 2014). Bu taşeronların kimi büyük kimi ise yerel ve küçük ölçekli firmalardan oluşmaktadır. Taşerondan en bilineni köprünün yapımını üstlenen IHC-ITOCHU konsorsiyumudur. İki ayrı Japon firmasının birleşimiyle meydana getirilen konsorsiyum OTOYOL AŞ'nin üst işverenliği ile Osmangazi Köprüsü'nün tüm yapımını üstlenmiştir. Söz konusu konsorsiyum da kendi işleri için sayısı neredeyse 20'yi bulan ayrı işlerde farklı taşeronlar kullanmıştır. TOKYO ROPE bunlardan bir tanesidir. Bu firma köprünün ana askı ve askı çelik halatları işini yapmıştır. Yine IHI alt yüklenicisi CİVİDALE firması köprü halat ankraj planları ve ana kabloyu taşıyacak çelik semer işlerini gerçekleştirmiştir. Japon konsorsiyumunun kimi kontrol işlemlerini dahi taşeron firmalara yaptırdığı yayımlanan raporda yer almaktadır (OTOYOL AŞ, 2014: 12). Buna göre köprüdeki kaynakların kontrolü IHC-ITOCHU konsorsiyumu tarafından TEKKON ve INTERKON firmalarına verilmiş ve TEKKON firması da aldığı işi bir başka taşerona yaptırmıştır. Japon konsorsiyumunun katılımcılarından IHI Günak AŞ'yi taşeron olarak kullanmış ve köprünün çelik köprü ekipmanları işinde kullanmıştır (<http://gunak.com/2016/proje.php?projectID=64>). Köprüde taşeron olarak yer alan büyük firmalardan bir başkası ise Siemens'tir. Firma Osmangazi Köprüsü'nün trafik kontrol sistemleri ve elektrik, elektromekanik sistemlerinin geliştirilmesi, montajı ve devreye alınması işlerini gerçekleştirmiştir

(<https://new.siemens.com/tr/tr/sirket/oncelikli-konular/yasam-icin-yenilikci-zeka/osman-gazi-koprusu.html>). Ülkemizde faaliyet gösteren ve orta ölçekli denebilecek bir nitelikte olan ÇİMTAŞ AŞ ise OTOYOL AŞ tarafından taşeron olarak kullanılmış ve firma köprüünün birden fazla işini gerçekleştirmiştir (<https://www.cimtas.com/tr/projeler/celik-yapilar/osmangazi-koprusu/>). Kimi firmalar ise hem Japon konsorsiyumu hem de OTOYOL AŞ tarafından veya OTOYOL AŞ'yi oluşturan firmalar tarafından taşeron olarak kullanılmıştır. Bunlardan en bilineni olan OYAK BETON iki konsorsiyum tarafından da taşeron olarak kullanılmış ve köprüdeki beton işlerinde yer almıştır. Köprüde kullanılan taşeron firmaların örneklerini çoğaltmak mümkündür. Ancak bu saydıklarımız bile hem Osmangazi Köprüsü hem de inşaat sektörü hakkında kimi fikirler sunmaktadır. İnşaat sektörünün genelindeki taşeronlaşma eğilimi Osmangazi Köprüsüyle tamamen uyumluluk göstermektedir. Sektörün genelinde olduğu gibi Osmangazi Köprüsü'nde de iç içe geçmiş ve karmaşık bir görünüm veren taşeron çalışma sistemi varlığını devam ettirmiştir. Taşeronun sık kullanıldığı projelerde işyeri güvenlik önlemlerinin yeterli düzeyde olmadığı veya bu önlemlerin hiç alınmadığı, taşeron kullanımıyla paralel olarak kayıtdışı işçiliğin arttığı, barınma, temizlik ve yemek gibi temel ihtiyaçları insan onuruna yaraşır biçimde karşılayabilecek işyeri koşullarının sağlanamadığı önceki bölümlerde belirtildi. Kullanılan taşeronların fazlalığından yola çıkarak Osmangazi Köprüsü'nde de bu durumun geçerli olduğunu düşünmek mümkün olsa da köprü ile ilgili birçok bilgi yukarıda belirttiğimiz gibi “ticari sır” kapsamında olduğundan bu konuda sağlıklı veriler elde etmek en azından günümüz için imkân dâhilinde görünmemektedir.

Osmangazi Köprüsü'nün emekçiler açısından sonuçlarını izleyeceğimiz bir diğer başlık ise köprüünün kullanımı, köprüden memnuniyet gibi konuları içermektedir. Bir köprüünün yapımı, maliyeti kadar o köprüünün kullanılıp kullanılmadığı, kullanan kişilerin köprü ücretleri hakkında ne düşündüğü de bir o kadar önemlidir. Mehmet Sena Kaşka yaptığı çalışmasında (2019) anket yöntemi kullanarak kamuoyu nezdinde köprüye ilişkin memnuniyeti araştırmıştır. Çalışma sonucunda elde edilen birtakım bulgular kullanım açısından köprüünün yetersiz kaldığını ve büyük bir çoğunluk tarafından nadiren kullanıldığını göstermektedir.

Tablo 4.3: Osmangazi Köprüsü'nün Kullanım Verileri

Osmangazi Köprüsü'nü Kullananların Kullanım Sıklığı	Kişi	%
Ayda Birkaç Defa Kullananlar	29	17
Haftada Birkaç Defa Kullananlar	11	6
Her gün Kullananlar	13	7
Yılda Birkaç Defa Kullananlar	122	70

Kaynak: Kaşka, M. (2019). Yap İşlet Devret Modeliyle Yapılan Köprü ve Tüneller. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Gelişim Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü 49-50.

Tablodan görülebildiği üzere köprüyü yılda birkaç defa kullananlar çoğunluğu oluşturmaktadır. Büyük reklamlar ve umutlarla yapılan köprünün %70'lik bir oranla yılda birkaç defadan fazla kullanılmaması kamuoyunun köprüden çok da memnun olmadığını söylemeyi mümkün kılmaktadır. Keza yapılan anket çalışmasında da aynı sonucu görmek mümkündür. Buna göre ankete katılan ve köprüyü kullanan kişilerin %57'si köprüden memnun olmadıklarını belirtirken %29 memnun olduğunu belirtmiş ancak %14 gibi küçük sayılabilecek düzeyde katılımcı çok memnun olduğunu ifade etmiştir (Kaşka, 2019: 54-55). Köprüden memnun olmayanların memnuniyetsizlik sebepleri de birbirinden farklıdır.

Tablo 4.4: Köprüyü Kullananların Memnuniyetsizlik Oranları

Köprüden Memnun Olmama Sebepleri	Kişi	%
Yüksek Ücret	107	73
Yol Kaplamalarının (Ergonomik Olmaması) Eski Olması	10	7
Güzergahın Uzak Olması	30	20

Kaynak: Kaşka, M. (2019). Yap İşlet Devret Modeliyle Yapılan Köprü ve Tüneller. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Gelişim Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü 49-50.

Tablo 4.2 bize Osmangazi Köprüsü'ne yönelik memnuniyetsizliğin temelinde ücret yüksekliğinin yattığını göstermektedir. Yukarıda da çeşitli kaynaklarla tartıştığımız ücretlendirme konusunu bu anket, köprüyü kullananların ifadeleriyle somut hale getirmiştir. Örneğin ankete katılanların %51'i köprü ücretini çok yüksek bulduklarını, %33'ü yüksek bulduklarını belirtirken %13'ü normal bulduğunu %2'si ise ücretleri düşük bulduğunu ifade etmiştir (Kaşka, 2019: 53).

Sermaye kesimi açısından yüksek kar oranları ve verilen hazine garantileri nedeniyle devletin doğrudan desteğiyle incelediğimiz Osmangazi Köprüsü, emek süreci açısından ise köprü kullanım ücretlerinin yüksekliği, hazine garantileri sonucu oluşan finansal yük ve bu yük dolayısıyla her geçen gün maruz kaldıkları dolaylı vergilerin yüksekliğiyle karşımıza çıkmaktadır. Özellikle Türkiye ekonomisinde artan enflasyon, döviz kurundaki negatif dalgalanma gibi faktörler dikkate alındığında Yap-İşlet-Devret modeliyle yapılan projelerin emekçi kesimin sırtına yüklediği külfet artmaktadır.

Sermayenin elde edeceği karlar garanti altına alınırken, emekçiler hiç kullanmadıkları ya da nadiren kullandıkları köprülerin maliyetini üstlenmektedir.

Köprünün toplumsal maliyeti açısından son olarak incelenecek diğer bir husus ekolojik sonuçlarıdır. Köprünün gerek kendisinin gerekse bağlantı yollarının yapılabilmesi için inşaat çevresinde ekolojik tahribat oluşmuştur. Tam bu noktada Osmangazi Köprüsü'nün ÇED raporundan muaf tutulduğunu tekrar hatırlamak gerekmektedir. Herhangi bir projeye çevrede oluşacak tahribatı tüm boyutlarıyla kamuoyuna aktaran bu raporun yokluğu, Osmangazi Köprüsü ve Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolunun tamamının yapımında oluşan çevre tahribatının bütününe görmemizin önünde engel teşkil etmektedir. Çevresel tahribatı ancak meslek odalarının beyanatlarından izlemek mümkündür. Bu noktada bölgedeki Ziraat Mühendisleri Odası projeye karşı çıkmış ve projenin çevresel tahribatının oldukça büyük olacağını ifade etmiştir (<https://www.evrensel.net/haber/287327/osmangazi-koprusu-sefasi-sirketlere-cefasi-halka>). Manisa Ziraat Mühendisleri Odası Başkanı İbrahim Demran yaptığı açıklamada sadece Osmangazi Köprüsü ve köprü bağlantı yolları için Bursa'da 150-200 bin zeytin ağacının kesildiğini belirtmiştir. Bu ağaçların kapladığı yol uzunluğu proje boyunca yaklaşık 105 km'dir. Otoyolun Bursa'nın Nilüfer ilçesinde üç köyün içinden geçtiği ve bu bölgedeki bağların bozulduğu dile getirilmiştir. Köprünün çevresel etkisine dair ulaşılabilir nadir kaynaklardan biri olan bu açıklama köprünün gizlenmeye çalışılan ve neredeyse kimse tarafından gündem edilmeyen çevresel zararının küçümsemeyecek boyutta olduğunu göstermektedir. Köprüler için çevreye verilen bir başka zarar ise Türkiye'nin son dönemdeki iki büyük köprüsünü birleştirmek için gerçekleştirilmiştir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile Osmangazi Köprüsü'nü birbirine bağlayacak olan bağlantı yolları ile birlikte toplam 258 kilometre yol inşa edilmiş ve bu bağlantının sağlanması için 17 bin ağacın kesilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bağlantı güzergâhının Gebze'de bulunan Ballıkayalar Tabiat Parkından geçmesi planlanmıştır. Kocaeli Çevre Mühendisleri Odası Başkanı Sait Ağdacı basına yaptığı açıklamada bu parkın zarar görmesi sonucunda parkta yaşayan ve zaten nesli tükenmek üzere olan kuşların tamamen yok olacağını belirtmiştir (<https://www.birgun.net/haber/17-bin-agac-kesecekler-235766>). Oluşan tahribatın bütün boyutları ise ÇED Raporunun mevcut olmaması sebebiyle adeta bir "sır" olmaya devam etmektedir. Sermaye kesimi açısından yüksek karlılık anlamına gelen bu proje, yarattığı ekolojik sonuçlar itibariyle de topluma büyük bir maliyet yüklemektedir.

V. BÖLÜM

5. SONUÇ

İnşaat sektörü uzun yıllardır hem dünyada hem de ülkemizde ekonomilerde büyük roller atfedilen bir sektördür. Geride bıraktığımız 20 yıllık dönem içinde inşaat sektörü ülke ekonomisinde “lokomotif” rol üstlenebileceğini, ileri-geri bağlantıları sayesinde tüm ülke ekonomisini harekete geçirebileceğini ve özellikle ülkemizin problemlerinin başında gelen işsizlik gibi alanlarda geçici de olsa kimi çözümler üretebileceğini kanıtlamıştır. Sektör, ortaya çıkardığı ekonomik ve sosyolojik sonuçlar itibarıyla büyüme-kalkınma, devlet-sermaye ilişkisi ve emek-sermaye çelişkisi gibi konuların incelenmesi için somut olanaklar sunmaktadır. Özellikle Türkiye gibi geç kapitalistleşen ülkelerde inşaat sektörünün devlet desteğiyle gelişmiş olması söz konusu devlet-sermaye ilişkilerinin daha görünür hale gelmesine sebep olmaktadır. Sermaye birikiminde kritik bir rol verilen sektörün hem bahsettiğimiz ilişkiler açısından hem de toplumsal sınıflar ve sektörün bu sınıflar üzerindeki etkileri açısından değerlendirilmesi, inşaat sektörüne dair daha bütüncül bir kavrayışa sahip olmak için önem arz etmektedir. Bu doğrultuda yapılan bir inceleme özellikle 2000’li yıllardan sonra inşaat sektörüyle özdeşleştirilen büyüme, kalkınma gibi çeşitli kavramların nötr mü yoksa sınıfsal bir içeriğe sahip mi olduğunu sorgulama imkanı sağlamaktadır. Bu bağlamda, gerçekleştirdiğimiz çalışmada inşaat sektörü sınıfsal ilişkiler boyutuyla incelenmiştir.

Çalışmanın ilk bölümünde inşaat sektörünün Türkiye’de gelişim seyri incelenmiştir. Sektörün 2000 yılı sonrası ekonomideki payı artmış, sektörün ileri-geri bağlantıları kullanılarak bir büyüme ortamı yaratılmış ve ülkemizin yaşadığı en ağır krizlerden biri olan 2001 krizi sonrası ülke ekonomisinin ivme yakalamasında sektör etkin rol oynamıştır. İncelediğimiz dönemin hemen başında 2003-2007 yılları arasında inşaat sektörünün neredeyse %15 oranında büyümesi ülkenin ekonomik performansının da iyi olduğu görüntüsünü yaratmış ve ekonomide sürekli bir büyüme varmış gibi bir ortam yaratmıştır. Ancak bu dönemdeki büyümenin niteliğinin sanayi üretimine değil daha çok inşaata dayandığını sektörün söz konusu dönemdeki GSYH’ye yaptığı katkılardan anlamak mümkündür. İşsizliğin önüne kısmen geçebilmesi, görüldüğü üzere ekonomide büyüme yaratabilmesi ve yapılı çevre üretimi üzerinden sermaye birikimine

büyük katkılar koyabilmesi inşaat sektörünü bu dönemde neredeyse vazgeçilmez bir konuma getirmiş ve sektörün getirilerinin devam etmesi için devlet kimi müdahalelerde bulunmuş, bazı kurumları sektörde ön plana çıkarmıştır. Ön plana çıkan bu kurumlardan en önemlisi TOKİ'dir. 1984 yılında Toplu Konut Fonu olarak kurulan kurumun yıllar içerisinde inşaat sektöründeki rolü adım adım artırılmıştır. 1984-1999 yılları arasında bir milyonu geçkin konut inşa eden kurum 2000'li yıllarla birlikte daha fazla yetkiyle donatılmış ve inşaat sektörünün başat aktörü haline getirilmiştir. Bu durum özellikle AKP iktidarında somutlaşmaktadır. Çıkarılan yasalarla birlikte TOKİ'nin faaliyet alanı turizmden eğitim ve sağlık gibi alanlara kadar genişletilmiş, hem birçok yeni yetki ile verilmiş hem dekimi farklı kurumların yetkileri doğrudan TOKİ'ye devredilmiştir. Yapılan incelemeler, hakkında en çok kararname çıkarılan ve değişiklik yapılan kurumlardan birisi olan TOKİ'nin bu yetkileri doğrudan sermaye kesimi lehine kullanarak yurtiçinde faaliyet gösteren gruplara ihaleler dağıtıp özel sektörün buradan sermaye birikimi elde etmesine olanak sağladığını ortaya koymaktadır. Özellikle kentsel dönüşüm aracılığıyla TOKİ'nin öncülüğünde sürdürülen süreç hem ekonomik hem de sosyolojik sonuçlar ortaya çıkarması itibarıyla dönemin en çarpıcı unsurlarından biri olmuştur. Kentsel dönüşüm süreciyle birlikte TOKİ'nin yanında Belediyelerin de yetkileri artırılmış, bu kurumlar yerelliklerde kentsel dönüşümün sürdürücü unsuru haline getirilmiştir. Bu doğrultuda birçok yasal müdahale ile Belediyelerin de etki alanları artırılmıştır ve belediyeler afet riski olan alanlarda dönüşüm yapabilmek, imarlı ve altyapılı arsa üretmek gibi birçok önemli yetki elde etmiştir. Tüm bu gelişmeler devlet-sermaye ilişkisini göstermek açısından önemli olduğu kadar kentsel dönüşümün, sermaye birikiminde ne kadar önemli bir role sahip olduğunu göstermesi açısından da kritik önem taşımaktadır. Kentsel dönüşümün ortaya çıkardığı talep artışıyla birlikte hem sermayenin inşaat sektöründe faaliyet gösteren kesimleri üretimini artırmış hem de finans kesimi konut üretimi alanında yer almaya başlamıştır. Bu doğrultuda birçok emekçiye konut kredileri dağıtılmış, emekçiler kentsel dönüşüm aracılığıyla borçlandırılarak finansal sisteme entegre edilmiştir. Kentsel dönüşüm süreci sırasında oturduğu bölgelerden taşınmak zorunda bırakılarak kentin çeperlerine doğru itilen emekçilerin sosyolojik kayıpları ise sürecin en yakıcı gerçeklerinden biri olmuştur. Söz konusu emekçiler komşuluk ilişkilerini, kendi evlerinde gıda ihtiyaçlarını karşıladıkları ufak bahçelerini kaybetmiş kendilerine verilen TOKİ konutlarında yaşamaya başlamış ancak bu konutların da ödemelerini yapamadığı için doğup büyüdüğü alanlardan taşınarak tamamen yabancı olduğu alanlara yerleşmek zorunda kalmıştır. Sosyolojik boyutları da göz önünde tutulduğunda kentsel dönüşüm süreci, emek-sermaye arasındaki eşitsiz ilişkinin boyutlarını ve devletin bu ilişkide hangi kesimden yana tavır aldığını somut bir biçimde gözler önüne sermektedir.

Kent üzerinden devam eden birikim 2008 yılına kadar kesintisiz sürmüş ancak yaşanan küresel krizin etkisiyle inşaat sektörü krizden en çok etkilenen sektör olmuştur. 2010 yılında bu durum tersine çevrilmiş ve inşaat sektörüne verilen ağırlığın tekrar arttığı gözlemlenmiştir. Ancak 2010 yılı sonrasında birlikte inşaat sektöründe devlet-sermaye ilişkileri KÖO biçimindeki sözleşmelerle başka bir boyutta ilerlemeye devam etmiştir. KÖO projeleri üzerinden uluslararasılaşmış şirketlere kimi altyapı ve ulaşım projeleri yaptırılmış ve bu projelerin işletme hakkı uzun sürelerle üstlenici firmalara verilmiştir. Ülkemizde artık önemli bir yeri olan KÖO projelerinin kökleri 1986'ya kadar dayanmakla birlikte AKP'nin "Mega Projeler" gündemiyle hayatımızda daha sık yer almaya başladığını söylemek mümkündür. KÖO sözleşmeleriyle inşa edilen mega projelerin en bilinen örnekleri Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havaalanı, Avrasya Tüneli, Marmaray ve olgusal örneğimiz olan Osmangazi Köprüsü'dür. Çalışmada belirttiğimiz gibi bu projeler Hazine garantileriyle yaptırılmakta ve yapılan proje toplum tarafından kullanılsa bile üstlenici şirket buradan gelir elde etmeye devam etmektedir. Genellikle kullanım ücretinin yüksekliği, kullanım oranının azlığı veya verilen garantinin tutturulamadığı gibi konular üzerinden gündeme gelen KÖO projelerinin topluma ve ülke ekonomisine de maliyetleri oldukça yüksektir. Söz konusu projeler ile üstlenici firmalar 15-25 yıl arası sürelerle hazine garantili gelir elde etmektedir. Firmalara verilen garantilerin ise dolar üzerinden verilmesi ise ayrıca bir finansal yükü meydana getirmektedir. Sadece Avrasya Tüneli, Kuzey Marmara Otoyol Projesi ve Osmangazi Köprüsü hesaplandığında bile bu üç projenin sözleşme süresi boyunca toplam maliyeti 8.654.312.328 \$ tutarındadır (Yusufoğlu, 2017). Mevcut durum göstermektedir ki KÖO projeleri kamu kaynaklarının özel sektöre aktarılmasını sağlayan ve dolayısıyla özel sektör açısından önemli birikim alanlarından biri olmuştur. Hem TOKİ hem de KÖO projeleri inşaat sektörü özelinde Türkiye'de devlet-sermaye ilişkilerinin nasıl bir içeriğe sahip olduğunu, devletin sermaye birikiminde oynadığı önemli rolü göstermektedir. Devlet-sermaye arasındaki ilişkilerin önemli bir boyutu da iktidara yakın sermaye kesimleriyle kurulan klientalist ilişki ağlarıdır. Çalışmanın ilk bölümünde gösterdiğimiz üzere inşaat sektörü klientalist ilişkiler üzerinden kendini var eden, iktidara yakınlığı olan firmaların arazi alımında avantaj elde ettiği, yüksek bedelli ihaleler aldığı sektör konumundadır. Kısacası liberal iktisat tarafından kutsallık atfedilerek savunulan "serbest piyasa" kabullerine temelden ters olsa da devlet-sermaye ilişkisi inşaat sektörünün gelişiminin her safhasında karşımıza çıkmaktadır. İnşaat sektörünün bizzat devletin çeşitli müdahaleleri aracılığıyla bir sektör haline getirilmesi ve devamlı olarak sermaye kesimi lehine sektöre müdahale etmesi devlet-sermaye ilişkilerinin niteliğini ortaya koymasından önemlidir. Türkiye'de inşaat sektörü devletin himayesinde oluşmuş, büyümüş, uluslararası bir ölçeğe ulaşmış ve bugün hale

devletin himayesinde birikim sağlamaya devam etmektedir. Bu durum David Harvey'in kent üzerinden kapitalizmin ikinci çevriminin oluşturulması ve Ezgi Doğru'nun bu teoriye katkı olarak sunduğu; geç kapitalistleşmiş ülkelerde ikinci çevrimin devlet desteği olmadan gerçekleşemeyeceği görüşünü kanıtlamaktadır. Özellikle son dönem gerçekleştirilen büyük KÖO projelerine bakıldığında sektörün sahip olduğu desteğin biçim değiştirerek sürdüğünü söylemek mümkündür.

Gerçekleştirdiğimiz çalışmanın en önemli kısımlarından birini inşaat sektörünün emekçiler açısından değerlendirilmesi oluşturmaktadır. Sektörün istihdam yapısının geneli incelendiğinde işçilerin büyük bir kısmının eğitim düzeyinin düşük olduğu ve nitelsiz emekten oluştuğu görülmektedir. Eğitim düzeyinin düşüklüğü sebebiyle işçiler maruz kaldıkları işyeri problemlerine hangi yollarla çözüm bulacağını bilememekte, işçi olarak sahip olduğu hakların bilincine tam olarak varamamakta ve insana yaraşır işyeri koşullarının olmadığı yerlerde bu duruma karşı gelebilmek için gerekli örgütlülüğe ulaşamamaktadır. Bu iki faktöre işinden olma korkusu da eklenince sendikalaşma düzeyinin inşaat sektöründe düşük olmasının sebepleri daha rahat kavranacaktır. İşçiler sendikalaşmadıkça, bir araya gelip maruz kaldıkları olumsuzluklar karşısında tepki geliştiremedikçe inşaat sektöründe daha büyük problemler ortaya çıkmıştır.

Kayıtdışı çalışma ve taşeron çalışma sistemi sektörün problemlerinin başında gelmektedir. Çalışmamızda gösterdiğimiz üzere taşeron çalışma sistemi ve kayıtdışı çalışma ne yazık ki inşaat sektöründe kural haline gelmiştir. Bugün, gerçekleştirilen en büyük projelerde bile taşeron sisteminin izine rastlamamak imkânsızdır. Yasal mevzuatta özellikle kayıtdışı çalışma için bazı maddeler bulunsada bunun yeterli olmadığı sektörden elde edilen verilerden görülebilmektedir. Ancak kayıtdışılığı yalnızca yasal mevzuat yetersizliğiyle açıklamak mümkün değildir. Özellikle işverenin işçiye sigorta yapmayı, kayıtlı göstermeyi bir maliyet unsuru olarak görmesi kayıtdışı işçiliği artıran temel faktördür. İş kanununda yapılacak ufak bir değişiklikle dahi çözülebilecek olan bu problemin günümüzde varlığını hala devam ettiriyor oluşu emek-sermaye arasındaki eşitsiz ilişkiyi bir de bu yönden kanıtlaması açısından önemlidir. Taşeron sisteminin varlığı sektördeki bir başka olumsuzluktur. Bu sistemin işverene sunduğu olanaklar sayesinde artık işyeri güvenlik önlemleri çok daha az alınmakta veya hiç alınmamakta ve bu durum işyeri kazalarına ve işçi ölümlerine davetiye çıkarmaktadır. Yapılan incelemeler zaten tehlikeli bir iş kolu olan inşaat sektörünün taşeron çalışma sistemiyle birleşmesiyle yaşanan kazaların da işçi ölümlerinin de arttığını göstermektedir. İşçilik maliyetinin taşeron sistemi sayesinde fazlasıyla

azaltılması, işverenin sigorta, işyeri güvenliği gibi birçok alandan bu sistem sayesinde sorumluluktan kurtulması taşeronu devam ettiren sebeplerden bazılarıdır. Ayrıca şantiyelerde yaşanacak kimi olumsuzlukların, kazaların sorumluluğu da sistem sayesinde ana firma tarafından taşeronu yüklenilebilmekte ve böylece ana işveren birçok yükümlülüğünden kaçınabilmektedir. Taşeron çalışma sisteminin ortaya çıkardığı karmaşık ilişkiler bütünü yaşanan işyeri kazalarında ve ölümlerde bir sorumlu veya muhatap bulmayı da zorlaştırmakta ve bu açıdan da işçiler için olumsuz bir etken olarak varlığını sürdürmeye devam etmektedir.

Alınacak en ufak önlemlerle bile kazaların engellenebileceği bilimsel olarak kanıtlanmışken ülkemizde her gün ortalama 5 işçinin hayatını kaybediyor olması ve bu ölümlerin daha çok inşaat sektöründe yaşanıyor olması durumu emek-sermaye ilişkilerindeki eşitsizliği daha net biçimde ortaya koymaktadır. Günümüzde OSGB'lerin bile özelleştirilerek bu kurumların hazırladığı raporların adeta satın alınan bir metaya dönüştürülmesi, işyeri güvenliğine ilişkin alınması gereken önlemleri uygulanmaz hale getirmiştir. Sektörün problemlerinin çözülmesi için; taşeron kullanımına son verilmesi, OSGB'lerin kamucu bir anlayışla hizmet vermesi, işyerlerinde alınması gereken güvenlik önlemlerine dair kanunların daha da sıkı hale getirilmesi, düzenli denetimlerin yapılması, daha sağlıklı ve insan onuruna yaraşır çalışma ortamının sağlanması için işçilerin barınma, yemekhane gibi temel ihtiyaçlarına önem verilerek buradaki koşulların iyileştirilmesi ve insan hayatının öneminin sermayenin üzerinde tutulması, atılması gereken adımların başında gelmektedir. İşyeri koşullarında düzelmeye gidilmedikçe, işçiler güvencesiz ve gerekli emniyet tedbirleri olmadan çalıştırılmaya devam edildikçe işçi ölümlerinin artarak devam etmesi kaçınılmazdır.

Çalışmada inşaat sektörüne ilişkin genel düzeyde incelenen konular olgusal düzeyde Osmangazi Köprüsü üzerinden çalışmanın son kısmında ele alınmıştır. Son dönemin en çok tartışılan KÖO projelerinin başında gelen köprü bugün hala geçmeyen araçlar, şirkete yapılan yüksek garanti ödemeleri üzerinden konuşulmaktadır. YİD yöntemiyle gerçekleştirilen ve günlük 40.000 araç geçiş garantisi verilen köprü tıpkı diğer KÖO projelerinde olduğu gibi kamu bütçesine dolayısıyla da topluma uzun yıllar sürecek büyük bir külfet bindirmektedir. Köprü'nün yapımında sermaye kesiminin farklı fraksiyonları birlikte yer almıştır. Hem ulusal hem de uluslararası müteahhit firmaları yanında finans sermayenin temsilcilerinin de köprü yapım sürecinde önemli rolü vardır. Yapımı yaklaşık 1,3 milyar dolara mal olan Osmangazi Köprüsü'nde devletin rolü de çalışma boyu anlattığımız sektörel durumla birebir uyum göstermektedir. Köprü için devlet yetkilileri her fırsatta köprü'nün ülkemiz için ne kadar gerekli olduğunu,

ekonomik kalkınmaya ne kadar yarar sağlayacağını anlatmış, köprünün sahip olduğu kimi avantajlardan bahsetmiş ve Osmangazi Köprüsü'ne toplum nezdinde bir meşruiyet kazandırmaya çalışmıştır. Verilen demeçler, yapılan reklamlar ve hatta köprünün açılış gününde gerçekleştirilen hız gösterileri devletin Osmangazi Köprüsü'nü ne kadar sahiplendiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca köprüyle ilgili birçok bilgi ticari sır kapsamına alınmış ve CİMER'den aldığımız yanıtta da belirtildiği üzere geçiş ücretleri dahi zaman zaman kamuoyuyla paylaşılmamıştır. Devletin köprü için gerçekleştirdiği en gözle görülür müdahale ise ÇED raporu için yapılmıştır. Yapıldığı bölgede ekolojik tahribata yol açacağı kesin olarak bilinmesine ve özellikle bölgedeki meslek odalarınca bu tahribata dikkat çekilmesine rağmen Osmangazi Köprüsü ÇED raporundan muaf tutulmuştur. Verilen mahkeme kararları bile köprünün inşasını durduramamış ve çıkarılan tek bir kararnameyle bu muafiyete yasal dayanak sağlanmıştır. Günümüzde hala tartışılmaya devam eden köprü için dönemin ulaştırma bakanının “kimseyi köprüyü kullanmaya zorlamıyoruz”, “isteyen eski yolu kullansın” gibi ifadelerle köprüyü savunması köprünün kimin için yapıldığı sorusunu daha belirgin biçimde açığa çıkarmıştır.

Köprüden özel sektörün sağladığı gelir incelendiğinde bu sorunun da cevabı ortaya çıkmaktadır. Yapıldığı dönemden bugüne geçen 3,5 yıllık kısa sürede OTOYOL AŞ Osmangazi Köprüsü'nden yaklaşık 2 milyar 148 milyon dolar gibi bir gelir elde etmiştir. Bu gelirin büyük bir kısmı devlet tarafından şirkete ödenen araç garantilerinden oluşmaktadır. Her yıl yapılan bu ödemeler çalışmada da bahsettiğimiz gibi olağanüstü koşulların olduğu küresel pandemi döneminde dahi devam etmiş, üstlenici şirket kârından mahrum bırakılmamıştır. Üstlenici şirket OTOYOL AŞ'nin sermayesinin günümüze kadar 84 kat artmış olması köprü üzerinden elde edilen birikimi açıkça göstermektedir. Dünyadaki diğer köprülerden pahalı olduğunu gösterdiğimiz Osmangazi Köprüsü'nün geçiş ücretleri her yeni yılın başında ABD enflasyonuna göre belirlenmekte ve sözleşmede yazan 35\$+KDV olan ücret söz konusu enflasyona göre yeniden düzenlenmektedir. Belirlenen mevcut ücret ile aslında olması gereken ücret arasındaki fark da yine hazine tarafından üstlenici firmaya ödenmektedir. Tüm bu faktörler göz önünde bulundurulduğunda; ülkenin ilk YİD yöntemiyle yapılan otoyolunun içinde bulunan Osmangazi Köprüsü'nün sermaye birikimine büyük olanaklar sağladığını söylemek mümkündür. Yapılan incelemeler sonucu Osmangazi Köprüsü'nün tüm yükünün hazine garanti ödemeleri aracılığıyla topluma yüklendiği, elde edilen sermaye birikiminin kaynağını köprüden geçen-geçmeyen tüm emekçilerin oluşturduğu gözlemlenmiştir. Osmangazi Köprüsü'yle ilgili söylenecek son söz inşaat sektöründeki istihdam yapısının bu örnekte de aynen devam ettiğidir. Üstlenici

konsorsiyumun ölçek büyüklüğünden kaynaklı kayıtdışı işçiliğin yaşanmış olması düşük bir ihtimal olsa bile köprüde taşeron sisteminin kullanıldığı kesin olarak kanıtlanabilmektedir. Çalışmanın ilgili kısmında anlattığımız taşeron sisteminin emekçiler üzerindeki tüm olumsuzlukları hatırlandığında diğer projelere göre daha az kazanın yaşandığı Osmangazi Köprüsü'nde taşeronun yoğun biçimde kullanılması köprüdeki işyeri koşulları hakkında olumlu düşünceler beslenmesinin önünde engel teşkil etmektedir.

Kısacası Osmangazi Köprüsü sermaye kesimi açısından dolar kuru üzerinden verilen hazine garantileri ve yüksek geçiş ücretleri nedeniyle önemli bir birikim kaynağı iken; emekçi kesimler açısından ise yüksek geçiş ücretleri nedeniyle kullanılmayan, ancak kullanılmadığı halde hazine garantileri nedeniyle maliyetini üstlendiği bir köprüdür. Ülkenin kalkınmışlığının bir göstergesi olarak sunulan bu köprü, sınıfsal bir boyutla incelendiğinde asıl kalkınanın kim olduğunu gözler önüne seren ve dolayısıyla inşaat sektöründeki sınıfsal ilişkileri mega projeler üzerinden anlamamızı sağlayan önemli örneklerinden birini teşkil etmektedir.

KAYNAKLAR

- Abbasoğlu, Sedat (2018). "İktidarın 'Mega Projesi' Üçüncü Havalimanı Gerçeği". *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, (67), 27-32.
- Akçay, Ümit, ve Güngen, A. Rıza (2016). *Finansallaşma, Borç Krizi ve Çöküş*. 2.Baskı. Ankara: NotaBene Yayınları.
- Akın, Oya, ve Özdemir, Dilek (2010). "Konut Üretim Sürecinde Türkiye ve Avrupa Birliği Üzerine Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme ve TOKİ Uygulamaları". *Kentsel Dönüşümde Politika, Mevzuat, Uygulama*. Ed. Derya Özdemir. İstanbul: Nobel Yayınları, 285-316.
- Ataş, Okan; Düzgün, Murat ve Tanyaş, Mehmet (2015). "İstanbul Üçüncü Havalimanı (IGA)'nın Türkiye İçin Önemi ve Geniş Çaplı Bölgesel Hava Trafik Üzerindeki Etkisi". IV. *Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi Bildiriler Kitabı*. Ed. İskender Peker, Tarhan Okan, Büşra Tosunoğlu, Ahmet M. Akyüz. Gümüşhane: Gümüşhane Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, 108-117.
- Aydınolat, Emrah (2013). "İstanbul'da Son Ağaç Havalimanı". *Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV)*.
- Balaban, Osman (2008). *Capital accumulation, The State and The Production of Built Environment: The Case of Turkey*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara: ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
- Balaban, Osman (2009). Planlama ve Mimarlık Ekseninde TOKİ Uygulamaları. *TMMOB Kentleşme ve Yerel Yönetimler Sempozyumu Bildiri Kitabı*. Ankara: TMMOB Yayınları, 93-115
- Balaban, Osman (2011). "İnşaat Sektörü Neyin Lokomotifi". *Birikim*, (270), 19-26.
- Bank, Berker (2012). "Kapitalist Devlet Üzerine Gerçekleştirilen Kuramsal Tartışmalar: Poulantzas, Miliband ve Laclau". *Akdeniz İ.İ.B.F Dergisi*, (23), 1-28.

- Başlevent, Cem (2016). "İnşaat Sektörü istihdamındaki Temel Örüntüler: Kayıtdışılık Nasıl Azaltılabilir?". *Ekonomi-tek*, 5 (2), 35-60.
- Bayrak, Selami (2018). "İnsana Yakışır İş Kavramı Bakımından Türkiye’de İnşaat Sektörünün Genel Görünümü". *Çalışma ve Toplum*, (58), 1531-1544.
- Bilim, Atiye, ve Çelik, O. Nuri (2018). "Türkiye'deki İnşaat Sektöründe Meydana Gelen İş Kazalarının Genel Değerlendirmesi". *Ömer Halisdemir Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 7 (2), 725-731.
- Bora, Tanıl (2011). "Türk Muhafazakarlığı ve İnşaat Şehveti – Büyük Olsun Bizim Olsun". *Birikim*, (270), 15-18.
- Bora, Tanıl (2013). *Milyonluk Manzara, Kentsel Dönüşümün Resimleri*. 1. Baskı İstanbul: İletişim Yayınları.
- Boratav, Korkut (2016). *Türkiye İktisat Tarihi*. 22. Baskı Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Buğra, Ayşe (2003). "Türkiye'nin Ahlaksız Konut Ekonomisi". *Devlet-Piyasa Karşılığının Ötesinde: İhtiyaçlar ve Tüketim Üzerine Yazılar*. Çev.Bahadır Sina Şener. İstanbul: İletişim, 97-127
- Ceylan, Hüseyin (2014). "Türkiye’de İnşaat Sektöründe Meydana Gelen İş Kazalarının Analizi". *International Journal of Engineering Research and Development*, 6 (1).
- Cumhuriyet Halk Partisi (2010). *Yolsuzluğun Kitabı-2 TOKİ*.
- Çalışkan, Ç. Olgun (2010). *3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu*. İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Yayını.
- Çavuş, Ali, & Taçgın, Ertuğrul (2016). "Türkiye'de İnşaat Sektöründeki İş Kazalarının Sınıflandırılarak Nedenlerinin İncelenmesi". *Academic Platform-Journal of Engineering and Science* Academic Platform-Journal of Engineering and Science, 4 (2), 13-24.
- Çelik, Eda (2008). "Kamu Özel Sektör İşbirliği Modeli: Kamu Hizmeti hakkının Paylaşılması". *Toplum ve Hekim*, 23 (1), 31-40.

- Çelik, Şuhudi (2007). *Türk İnşaat Sektörü ve İnşaat Sektörünün ülke Ekonomisine Etkilerinin Araştırılması*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Çınar, Sidar (2013). "İşçi Örgütlenmelerinde Bir Deneyim: İnşaat İşçileri Derneği". *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, 13 (48), 12-17.
- Çınar, Sidar (2014). "Taşeron Çalışma İlişkilerinde İnşaat İşçileri". *Sosyoloji Araştırmaları Dergisi*, 17 (2), 37-70.
- Çuhadar, S. Gürsoy (2017). "Sosyal Politika ile Klientalizm İlişkisi; Gıda Bankacılığı Üzerinden Bir Değerlendirme". *Çalışma ve Toplum*, (53), 227-249.
- Demir, Gökhan, ve Göymen, A. Yalçın (2017). "Yapısalcılıktan İlişkiselliğe Poulantzas'ınDevlet Kuramı". *Alternatif Politika*, 9 (1), 35-60.
- Demirbaş, Erkan, ve Ramazan, Kılıç (2012). "Türkiye'de Kamu İnşaat Harcamalarının Belirleyicileri ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki". *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 3 (2), 84-97.
- Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu (DİSK) (2019). *Sendikalar Araştırması*. İstanbul: DİSK.
- Dincel, Gülay (2015). "Büyüme Bağlamında İnşaat Sektörü". Türkiye Sanayi Kalkınma Bankası.
- Doğan, A. Ekber (2010). "AKP'li Hegemonya Projesi ve Neoliberalizmin Yeniden Dirilişi". *Praksis*, (23), 85-110.
- Doğaner, Seçkin (1998). "Müteahhitler, Siyaset ve Bürokrasi: Bir Ortaklığın İçyüzü". *Birikim*, (114), 63-67.
- Doğaner, Seçkin (1999). *Soygunun Öteki Adı: Devlet İhalesi*. 1. Baskı İstanbul: İletişim Yayınları.
- Doğru, Ezgi (2016). "Devletin Konut Meselesine Müdahalesini Kavramsallaştırmak: Bu Gürültüler Neden TOKİ?". *"Yeni" Türkiye? Kapitalizm, Devlet, Sınıflar*. Ed. Tolga Tören, ve Melahat Kutun. İstanbul: Sav Yayınları, 206-246.

- Doğru, Ezgi (2018). "Marksizmin Sosyal Bilimlere Sunduğu Yöntembilimsel Olanakları Tartışmak: Türkiye'de Konut Sektörünün Oluşumu ve Devlet". *Praksis*, (47), 167-191.
- Duman, Ercan, ve Etiler, Nilay (2013). "İnşaat Sektörü ve İşçi Sağlığı". *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, (48), 30-38.
- Engels, Friedrich (1992). *Konut Sorunu*. Çev. Güneş Özdural. Ankara: Sol Yayınları.
- Ercan, Ayşegül (2010). "Türkiye’de Yapı Sektöründe İşçi Sağlığı ve Güvenliğinin Değerlendirilmesi". *Politeknik*, 13 (1), 49-53.
- Ercan, Fuat (2011). "Sınıftan Kaçış: Türkiye'de Kapitalizmin Analizinde Sınıf Gerçekliğinden Kaçış". *Küresel Düzen: Birikim, Devlet ve Sınıflar Korkut Boratav'a Armağan*. Ed. Ahmet H. Köse, Fikret Şenses, Erinç Yeldan. İstanbul: İletişim Yayınları, 611-669.
- Ercan, Fuat, & Gültekin-Karataş, Derya (2006). "Türkiye'de Uluslararasılaşma Sürecindeki Sermayenin Üretken ve Para Sermaye Arasındaki Zaman Yönelimli Stratejik Tercihi". *'Economics, Pluralism, and the Social Sciences' konulu Association for Heterodox Economics Sekizinci Yıllık Konferansı* (14-16 Temmuz 2006). Londra
- Ercan, Fuat, ve Oğuz, Şebnem (2006). "Sınıfsal Bir İlişki ve Süreç Olarak Ölçek: Kamu İhale Yasası". *Praksis*, (15), 159-182.
- Ercan, Fuat, ve Oğuz, Şebnem (2015). "From Gezi Resistance To Soma Massacre: Capital Accumulation and Class Struggle in Turkey". *Socialist Register*, (51), 114-135.
- Ercan, Fuat, ve Yalman-Öztürk, Melda (2009). "1979 Krizinden 2001 Krizine Türkiye’de Sermaye Birikimi Süreci ve Yaşanan Dönüşümler". *Praksis*, (19), 55-93.
- Ergüder, Başak (2017). "Türkiye'de İnşaat Sektöründe Büyüme ve Menkulleştirme: Vergi ve yasal Düzenlemeler". *Institutions, National Identity, Power and Governance in the 21th Century*. Ed. Emrah Doğan, Şevket Alper Koç. Londra: IJOPEC Publication.191-208.

- Eşkinat, Rana (2012). "Türk İnşaat Sektöründe TOKİ'nin Yeri ve Etkisi". *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (32), 159-172.
- Eşkinat, Rana, ve Tepecik, Filiz (2012). "İnşaat Sektörüne Küresel Bakış". *Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi*, 14 (1). 25-41.
- Genç, F. Neval (2008). "Türkiye'de Kentsel Dönüşüm: Mevzuat ve Uygulamaların Genel Görünümü". *Yönetim ve Ekonomi*, 15 (1), 115-130.
- Gökçe, Cemal (2013). "Kentsel Dönüşümden Neyi Anlıyoruz, Neleri Anlamalıyız?" *Türkiye Mühendislik Haberleri (TMH)*, (478), 23-27.
- Göztepe, Özay (2018). *Acele Kamulaştırma*. 1. Baskı İstanbul : NotaBene Yayınları.
- Gül, Z. Barış, ve Çakaloğlu, Mısra (2017). "İnşaat Sektörünün Dinamikleri: Türkiye için 2000-2014 Girdi-Çıktı Analizi". *Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi* (36), 131-155.
- Gülalp, Haldun (1993). *Kapitalizm, Sınıflar ve Devlet*. 1. Baskı İstanbul: Belge Yayınları.
- Gülöksüz, Elvan (2009). "İnşaat Sanayiinde Uluslararasılaşma ve Sermayeler Arası İlişkiler". *Praksis* (19), 157-189.
- Güney, K. Murat (2019). "Building Northern Istanbul: Mega-Projects, Speculation, and New Suburbs". *Massive Suburbanization: (Re)Building the Global Periphery*. Ed. K. Murat Güney, Murat Üçoğlu. Toronto: University of Toronto Press, 193-212.
- Gürakar, E. Çeviker (2018). *Kayıрма Ekonomisi*. 1. Baskı. İstanbul : İletişim Yayınları.
- Güranlı, G. Emre (2013). "İnşaat Sektöründe Gerçekleşen Ölüm ve Yaralanmaların Analizi". *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, (48), 20-29.
- Güzelsarı, Selime (2009). "Kamu Özel Ortaklıkları Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme". *Kamu Yönetimi: Yapı İşleyiş Reform*. Ed. Barış Övgün. Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları, 43-79.
- Güzelsarı, Selime (2009). "Yeni Bir Kurumsallaşma Biçimi Olarak Kamu-Özel Ortaklıkları". *18. Yüzyıldan 21. Yüzyıla kamu Yönetiminde Reform*. Ed. Kolektif Ankara: TODAİE Yayınları, 103-125.

- Güzelsarı, Selime (2012). "Sağlık Sisteminde Yeniden Yapılanma ve Kamu-Özel Ortaklıkları". *Amme İdaresi Dergisi*, 45 (3), 29-57.
- Harvey, David (2001). "Globalization and the 'Spatial Fix'". *Geographische Revue*, 2 (3), 23-31.
- Hozan, M. Can (2006). *İnşaat Sektörünün Ekonomideki Yeri ve Önemi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Diyarbakır: Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- İçli, Gönül (2011). "Kentsel Dönüşüme İlişkin Sosyolojik Bir Değerlendirme-Denizli Örneği". *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 3 (1), 43-57.
- İçli, Gönül (2013). "Kentsel Yapılı Çevrenin Üretimi ve Yeni Mekansal Dinamikler-Kentsel Dönüşüm Üzerine Sosyolojik Bir Değerlendirme". *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 5 (1), 247-257.
- İlhan, İlhami (2013). "Türkiye'de Belediyeler ve Şirketleri Arasındaki İhale İlişkileri Üzerine Bir Araştırma". *Sayıştay Dergisi*, (88), 5-25.
- İnşaat Mühendisleri Odası (İMO) (2011). *Türkiye'de Konut Sorunu ve Konut İhtiyacı Raporu*. Ankara: TMMOB.
- Karaçimen, Elif (2015). *Türkiye'de Finansallaşma: Borç Kıskaçında Emek*. 1. Baskı İstanbul: SAV Sosyal Araştırmalar Vakfı.
- Karahan, M. (2019). *Kalkınma ve İnşaat Sektörü: Türkiye Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kart, Elife (2015). "Yoksulluğun Mekanlarında Borçluluğun ve 'Borçlu'nun Üretilişi". *Praksis*, (38), 155-178.
- Kaşka, M. Sena (2019). *Yap İşlet Devret Modeliyle Yapılan Köprü ve Tüneller*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi İstanbul: İstanbul Gelişim Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kaya, Vedat, Yalçinkaya, Ömer, Hüseyini, İbrahim (2013). "Ekonomik Büyümede İnşaat Sektörünün Rolü: Türkiye Örneği (1987-2010)". *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 27 (4), 148-167.
- Kazgan, Gülten (2017). *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*. 6. Baskı. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

- Kepenek, Yakup (2016). *Türkiye Ekonomisi*. 29. Baskı. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Koca, Duygu (2015). "2000 Sonrası Konut Üretim Sürecindeki Değişimler ve Kentleşme Üzerine Etkisi". *Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresi* (16-17 Nisan 2015). 590-605.
- Koçak, Hakan (2013b). "İnşaat İş Kolunda Sendikal Yapı, Direniş Biçimleri ve Yeni Örgütlenme Arayışları". *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, 13 (48), 3-17.
- Koçak, Hakan (2013a). "İnşaat İşkolunda İstihdamın Yapısı ve Emek Rejiminin Özellikleri". *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, (47), 13-23.
- Lebe, Fuat, ve Ersungur, Mustafa (2011). "Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımını Etkileyen Ekonomik Faktörlerin Ampirik Analizi". *Atatürk Üniversitesi İİBF Dergisi*, 10. Ekonometri ve İstatistik Sempozyumu Özel Sayısı, 321-339.
- Masca, Mahmut (2019). "An Economic Analysis of International Contracting Services of Turkey. Afyon". *International Symposium on Innovations in Civil Engineering and Technology* (ICIVILTECH 2019, 23-25 Kasım 2019). Afyonkarahisar.
- Metin, Onur (2011). "Sosyal Politika Açısından AKP Dönemi: Sosyal Yardım Alanında Yaşananlar". *Çalışma ve Toplum*, (28), 179-200.
- Müngen, M. Uğur (2011). "İnşaat Sektörümüzdeki Başlıca İş Kazası Tipleri". *Türkiye Mühendislik Haberleri*, (469), 32-39.
- Narin, Özgür (2006). "Sınıf Çözümlemelerinin Med Cezirleri, Marks, Weber ve Ötesi". *'Kapitalizmi Anlamak'*. Ed. Fuat Ercan. Ankara: Dipnot Yayınları, 1-29.
- Neziroğlu, İrfan, ve Yılmaz, Tuncer (2015). *Koalisyon Hükümetleri, Koalisyon Protokolleri, Hükümet Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri*. Ankara: TBMM Basımevi.
- Nurol AŞ (2017). *2016 Faaliyet Raporu*. Ankara: Nurol AŞ.
- OECD (2011). *From Lessons to Principles for the use of Public-Private Partnerships*.
- OTOYOL AŞ (2014). *İzmit Körfezi/Osmangazi Asma Köprüsü IHI Kalite Yönetim Sistemi*. Ankara: OTOYOL AŞ.

- Öğüt, Volkan (2013). "İnşaat İşçisi Olmak". *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, (48), 18-19.
- Önver, Ş. Makbule (2016). *Konut ve Konut Politikası*. İstanbul: IJOPEC Yayınları.
- Özden, P. Pınar (2000). "Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler ve İstanbul Örneği". *İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (23-24), 255-270.
- Özden, P. Pınar (2008). *Kentsel Yenileme*. 1. Baskı. Ankara: İmge Yayıncılık.
- Özorhon, B. (2012). *Türkiye'de İnşaat Sektörü ve Dünyadaki yeri*. İstanbul: İTO Yayınları.
- Öztürk, Beliz (2017). "Sağlıkta Neo-Liberal Dönüşüm ve Hak Kayıpları". *Himmet, Fıtrat, Piyasa: AKP Döneminde Sosyal Politika*. Ed. Meryem Koray, Aziz Çelik. İstanbul: İletişim Yayınları, 77-99.
- Özüğurlu, Aynur (2013). "İşçisi Olmak: Remzi Ethem İle Söyleşi". *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, (47), 24-30.
- Özveri, Murat (2017). "AKP Döneminde İş Hukukunda Güvencesizliğin Kurumsallaşması". *Himmet, Fıtrat, Piyasa: AKP Döneminde Sosyal Politika*. Ed. Meryem Koray, Aziz Çelik. İstanbul: İletişim Yayınları, 125-157.
- Poulantzas, N. (1976). "The Capitalist State: A Reply to Miliband and Laclau". *New Left Review*, (95), 63-83.
- Sönmez, Mustafa (2015). *Ak Faşizmin İnşaat Kalesi*. 1. Baskı. Ankara: NotaBene Yayınları.
- Şahin, Çiğdem (2015). "Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Dayalı İnşaat Odaklı Ekonomi Modeli ve Toplumsal Maliyeti: En Temel İnan Hakları, Sosyal Haklar, Çevre Hakkı ve Kent Hakkı Açısından Eleştirel Bir Değerlendirme". *Sosyoloji Konferansları* (51), 51-81.
- Şenel, Dilek (2019). "İnşaat Sektöründe Kayıt Dışı İstihdamın İncelenmesi: Denizli İli Örneği". *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 10 (23), 66-83.

- Şenesen, Ümit, ve Şenesen G. Gülay (2015). "Türkiye İnşaat Sektörünün Büyüme ve istihdama Katkısı: 2000'li Yıllar İçin Bir Sorgulama". *Tuncer Bulutay'a Armağan*. Ed. Nuri Yıldırım. Ankara: Mülkiyeliler Birliği, 355-366.
- Şengül, Tarık (2001). "Sınıf Mücadelesi ve Kent Mekanı". *Praksis*, (2), 9-31.
- Türkiye Cumhuriyeti (T.C.) Kalkınma Bakanlığı. *Onuncu Kalkınma Planı: Vergi (2014)*. Ankara: Yatırım Programlama, İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. *Kamu-Özel İşbirliği Raporu (2016)*. Ankara: Yatırım Programlama, İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. *Kamu-Özel İşbirliği Raporu (2017)*. Ankara: Yatırım Programlama, İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. *Kamu-Özel İşbirliği Raporu (2018)*. Ankara: Yatırım Programlama, İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü.
- T.C. Sayıştay Başkanlığı (Sayıştay) (2018). *Karayolları Genel Müdürlüğü 2017 Yılı Sayıştay Denetim Raporu*. Ankara: T.C. Sayıştay.
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2019). *Dünyada ve Türkiye'de Kamu-Özel İşbirliği Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler Raporu*. Ankara: Sektörler ve Kamu Yatırımları Genel Müdürlüğü.
- Toplumcu Mühendisler ve Mimarlar Meclisi (TMMOB) (2014). "AKP Döneminde Kent Tahribatının bir Bilançosu". *GELENEK*, (124).
- Turan, Menaf (2009). *Türkiye'de Kentsel Rant; Devlet Mülkiyetinden Özel Mülkiyete*. Ankara: Tan Yayınları.
- Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV) (2009). *Kamu İhale Kanunu'nda Yapılan Değişiklikler Ne Anlama Geliyor?*. Ankara.
- Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. (2008). *Türkiye'de İnşaat Sektörü Üzerine Bir Değerlendirme*. Ankara: Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Müdürlüğü.
- Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) (2019). *Türk-Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetleri*. Ankara: Türk Müteahhitleri Birliği.

- Türel, Ali (1989). "1980 Sonrası Konut Üretimindeki Gelişmeler". *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 9 (2), 137-154.
- Türem, Umut (2017). "The State of Property: From The Empire To Neoliberal Republic". *Neoliberal Turkey and its Discontents: Economic Policy and the Environment Under Erdogan*. Ed. Fikret Adaman, Bengi Akbulut, Murat Arsel. London: I.B Tauris, 18-43.
- Ünsal, Erdal (2009). *Makro İktisat*. 8. Baskı Ankara: İmaj Yayıncılık.
- Yeşilbağ, Melih (2014). "Beton Blok Çatlarken: AKP Döneminde İnşaata Dayalı Birikim Rejimi". *GELENEK*, (124).
- Yeşilbağ, Melih (2016). "Hegemonyanın Harcı: AKP Döneminde İnşaata Dayalı Birikim Rejimi". *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 71 (2), 599-626.
- Yeşilbağ, Melih (2019). "The State-Orchestrated Financialization of Housing in Turkey". *Housing Policy Debate*, 1-26.
- Yılmaz, Emin (2016). "Konut Sorunu ve Toplu Konut Üretiminde Toki'nin Ve Belediyelerin Rolü". *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3 (7), 31-50.
- Yılmaz, Korayve Yılmaz, Demet (2019). "AKP ve 'İnşaata Dayalı İstihdam': İnşaat Sektörünün İstihdam ve Büyüme Bağlamında Karşılaştırmalı Bir Analizi, 1923 2015". *Çalışma ve Toplum*, (61), 1287-1320.
- Yusufoğlu, Arkan (2017). "Kamu Özel Ortaklığı Projelerinde Koşullu Yükümlülükler ve Mali Riskler: Avrasya Tüneli, Osmangazi ve Yavuz Sultan Selim Köprüleri Üzerine Bir Değerlendirme". *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* (Gazi Akademi Genç Sosyal Bilimciler Sempozyumu 2017 Özel Sayısı), 156-174.

İnternet Kaynakları

- Akçay, Ümit (2013). "Hükümet-Cemaat Kavgası, İnşaat Odaklı Birikim ve 17 Aralık Krizi: Bir Dönemin Sonu mu?", <https://baslangicdergi.org/hukumet-cemaat-kavgasi-insaat-odakli-birikim-ve-17-aralik-krizi-bir-donemin-sonu-mu-umit-akcay/>. Erişim Tarihi: 20.05.2020.

Astaldi Group. <https://www.astaldi.com/en>. Erişim Tarihi: 27.06.2020

Akşam Gazetesi. “Cumhurbaşkanı Erdoğan Kartal’da konuştu”, <https://www.aksam.com.tr/siyaset/cumhurbaskani-erdogan-kartalda-konusuyor/haber-614826>. Erişim Tarihi: 14.04.2020.

Bayram, A. Müfit (2006). “Kentsel Dönüşüm Sorunu Hakkında”, <http://www.yayed.org/id105-incelemeler/kentsel-donusum-yasa-tasarisi-uzerine-a-mufit-bayram.php#.XTWp5-gzbiU>. Erişim Tarihi: 10.04.2020.

BirGün Gazetesi. “İstanbul Havalimanı bekleneni vermiyor”, <https://www.birgun.net/haber/istanbul-havalimani-bekleneni-vermiyor-256751>. Erişim Tarihi: 11.05.2020.

BirGün Gazetesi. “AKP ‘yürü ya Makyol’ dedi”, <https://www.birgun.net/haber/akp-yuru-ya-makyol-dedi-201843>. Erişim Tarihi: 12.05.2020.

BirGün Gazetesi. “Garanti ödemeleri ertelenemiyor, çünkü Türk değil Londra hukuku geçerli”, <https://www.birgun.net/haber/garanti-odemeleri-ertelenemiyor-cunku-turk-degil-londra-hukuku-gecerli-299459?fbclid=IwAR2YIIF0SfwQj1GbHg8Nk9yPm3loBJQdSIDJ219buuWoNwggDKMcBqNOEE>. Erişim Tarihi: 30.05.2020.

BirGün Gazetesi. “17 bin ağaç kesecekler”, <https://www.birgun.net/haber/17-bin-agac-kesecekler-235766>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.

CNN Türk. “Körfez köprüsü inşaatında görevli gemide 7 işçi gazdan zehirlendi”, <https://www.cnnturk.com/turkiye/korfez-koprusu-insaatinda-gorevli-gemide-7-isci-gazdan-zehirlendi>. Erişim Tarihi: 26.05.2020.

Costtodrive. “Tolls on popular bridges and tunnels”, <https://beta.costtodrive.com/tolls-on-popular-bridges-and-tunnels/>. Erişim Tarihi: 23.06.2020.

Cumhuriyet Gazetesi. “Ankapark’ta göz göre göre ihmal”, <http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/ankaparkta-goz-gore-gore-ihmal-1365177>. Erişim Tarihi: 12.06.2020.

Cumhuriyet Gazetesi. “TOKİ devleti 773 milyon lira zarara uğrattı”, http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/diger/384052/TOKi_devleti_773_milyon_lira_zarara_u-gratti.html. Erişim Tarihi: 01.06.2020.

- Çelik, Özlem, & Karaçimen, Elif (2015). “Sermayenin üretiminde inşaat sektörü”, <https://www.birgun.net/haber-detay/sermayenin-uretiminde-insaat-sektoru-77778.html>. Erişim Tarihi: 14.05.2020.
- Çimtaş AŞ. “Projeler”, <https://www.cimtas.com/tr/projeler/celik-yapilar/osmangazi-koprusu/>. Erişim Tarihi: 23.06.2020.
- Eğilmez, Mahfi (2015). “İnşaata dayalı Büyüme Modelinin Sonu”. Kendime Yazılar: <http://www.mahfiegilmez.com/2015/08/insaat-onderliginde-buyume-modelinin.html>. Erişim Tarihi: 14.05.2020.
- Emek, Uğur (2020). “Mega projelerde önden yüklemeli gelir garantisi: Osmangazi Köprüsü”, <http://uemek.blogspot.com/2020/05/mega-projelerde-onden-yuklemeli-gelir.html?m=1>. Erişim Tarihi: 15.06.2020.
- Engineering News-Record. “ENR’s 2019 top 250 international contractors”, <https://www.enr.com/toplists/2019-Top-250-International-Contractors-1>. Erişim Tarihi: 20.06.2020.
- Evrensel Gazetesi. “Osmangazi Köprüsü: Sefası şirketlere cefası halka”, <https://www.evrensel.net/haber/287327/osmangazi-koprusu-sefasi-sirketlere-cefasi-halka>. Erişim Tarihi: 11.05.2020.
- Evrensel Gazetesi. “Köprülerden 2 gün hiç araç geçmedi, ödenecek para koronavirüs bağışını geçti”, <https://www.evrensel.net/haber/402161/koprulardan-2-gun-hic-arac-gecmegi-odenecek-para-koronavirus-bagisini-gecti>. Erişim Tarihi: 14.05.2020.
- GazeteDuvar. “Hedefler Tutmadı, Köprü Müteahhitlerine 3 milyar TL garanti ödeme yapıldı”, <https://www.gazeteduvar.com.tr/ekonomi/2018/11/07/565781/>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.
- Günak AŞ. “Projeler”, <http://gunak.com/2016/proje.php?projectID=64>. Erişim Tarihi: 25.06.2020.
- GÖÇAY AŞ. <http://gocay.com.tr/tr/hakkimizda/#bitirilen-devam-eden-isler>. Erişim Tarihi: 26.06.2020.

HaberTürk. “İzmit Körfez Geçiş Köprüsü halatı koptu, Japon mühendis intihar etti”, <https://www.haberturk.com/gundem/haber/1056995-izmit-korfez-gecis-koprusu-halati-koptu-japon-muhendis-intihar-etti>. Erişim Tarihi: 16.05.2020.

HaberTürk. “Üçüncü köprüye garanti için 1.6 milyar lira ödenecek”, <https://www.haberturk.com/ucuncu-koprue-garanti-icin-16-milyar-lira-odenecek-2560230-ekonomi>. Erişim Tarihi: 15.05.2020.

Halkbank (2015). <https://www.halkbankkobi.com.tr/NewsDetail/Turkiye-nin-mega-projeleri-130-ulkenin-gelirini-asti/486>. Erişim Tarihi: 03.03.2020.

Hürriyet Gazetesi. “İmar affı için kritik açıklama”, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/imar-affi-icin-kritik-aciklama-tarih-belli-oldu-40855662>. Erişim Tarihi: 20.06.2020.

Hürriyet gazetesi. “İstanbul-İzmir yolu ile yıllık 3 milyar 500 milyon liralık tasarruf”, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/istanbul-izmir-yolu-ile-yillik-3-milyar-500-milyon-liralik-tasarruf-41311607>. Erişim Tarihi: 16.05.2020.

Hürriyet gazetesi. “Kenan Sofuoğlu, Osmangazi Köprüsü’nde 400 kilometre hıza ulaştı”, <https://www.hurriyet.com.tr/kenan-sofuoglu-osmangazi-koprusunde-400-kilometre-hiza-ulasti-40124220>. Erişim Tarihi: 21.04.2020.

Hürriyet Gazetesi. “70 dakikalık yol 6 dakikaya iniyor”, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/70-dakikalik-yol-6-dakikaya-iniyor-18678880>. Erişim Tarihi: 13.05.2020.

Independent Türkçe. “Osmangazi Köprüsü’nün zamlı fiyatına indirim geliyor”, <https://www.indyturk.com/node/6071/ekonomi%CC%87/osmangazi-k%C3%B6pr%C3%BCs%C3%BC%E2%80%99n%C3%BCn-zaml%C4%B1-fiyat%C4%B1na-indirim-geliyor%C2%A0>. Erişim Tarihi: 21.06.2020.

İhlas Haber Ajansı (İHA). “Otoyol inşaatında silindirin altında kaldı”, <https://www.ihha.com.tr/artvin-haberleri/otoyol-insaatinda-silindirin-altinda-kaldi-849559/>. Erişim Tarihi: 1.06.2020.

İleri Haber. “Cengiz Holding, Kaz Dağ’ında faaliyet yürüten altın madenini satın aldı”, <https://ilerihaber.org/icerik/cengiz-holding-kaz-daginda-faaliyet-yuruten-altin-madenini-satin-aldi-100952.html>. Erişim Tarihi: 15.05.2020.

- İstanbul Gerçeği. “CHP’li Pekşen: Kamu ihalelerinin yandaşlara peşkeş çekilmesine izin vermeyeceğiz”, <https://www.istanbulgercegi.com/chpli-peksen-kamu-ihalelerinin-yandaslara-peskes-cekilmesine-izin-vermeyecegiz-47142429.html>. Erişim Tarihi: 06.06.2020.
- İSİG Meclisi (2016). “2015 yılında en az 1730 işçi yaşamını yitirdi”, <http://isigmeclisi.org/16851-2015-yilinda-en-az-1730-isci-yasamini-yitirdi>. Erişim Tarihi: 20.06.2020.
- İSİG Meclisi (2016). “AKP’li yıllarda en az 17 bin 57 işçi yaşamını yitirdi”, <http://isigmeclisi.org/17321-akpli-yillarda-en-az-17-bin-57-isci-yasamini-yitirdi>. Erişim Tarihi: 26.06.2020.
- İSİG Meclisi (2017). “2016 yılında en az 1970 işçi yaşamını yitirdi”, <http://isigmeclisi.org/18379-2016-yilinda-en-az-1970-isci-yasamini-yitirdi>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.
- İSİG Meclisi (2017). “İş cinayetlerinde yaşamını yitiren işçilerin yüzde 98’i sendikasız!”, <http://isigmeclisi.org/19094-is-cinayetlerinde-yasamini-yitiren-iscilerin-yuzde-98i-sendikasiz-isig-meclisi>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.
- İSİG Meclisi (2018). “OHAL/KHK rejimi İş Cinayetleri demektir... 2017 yılında en az 2006 işçi yaşamını yitirdi”, <http://isigmeclisi.org/19179-ohalkhk-rejimi-is-cinayetleri-demektir-2017-yilinda-en-az-2006-isci-yasamini-yitirdi>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.
- İSİG Meclisi (2019). “Hangi savaşta bu kadar arkadaşımızı kaybediyoruz? 2018 yılında en az 1923 işçi yaşamını yitirdi”, <http://isigmeclisi.org/19796-hangi-savasta-bu-kadar-arkadasimizi-kaybediyoruz-2018-yilinda-en-az-1923>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.
- İSİG Meclisi (2020). “Son yedi yılda en az 817 kadın işçi iş cinayetlerinde yaşamını yitirdi”, <http://isigmeclisi.org/20276-son-yedi-yilda-en-az-817-kadin-isci-is-cinayetlerinde-yasamini-yitirdi>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.
- İSİG Meclisi (2020). “Yaşamak ve yaşatmak için direneceğiz! 2019 yılında en az 1736 işçi yaşamını yitirdi”, <http://isigmeclisi.org/20220-yasamak-ve-yasatmak-icin-direnecegiz-2019-yilinda-en-az-1736-isci-yasa>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.

İzmir Barosu. “İstanbul-İzmir otoyolu basın açıklaması”, <https://www.izmirbarosu.org.tr/Sayfa/581/istanbul-izmir-otoyolu-basin-aciklamasi.aspx>. Erişim Tarihi: 24.05.2020.

Karadağ, Derya (2008). “Kentsel Dönüşüm Dosyası”, www.arkitera.com. Erişim Tarihi: 05.05.2020.

Kaya, Esra (2010). “TOKİ: Devlet İçinde Şirket”, <http://www.planlama.org/index.php/haberler/koe-yazlar/1834-tok-devlet-cinde-irket-esra-kaya>. Erişim Tarihi: 12.06.2020.

MAKYOLHolding.<http://makyol.com.tr/tr/kurumsal/tarihce>. Erişim Tarihi: 13.06.2020.

Milliyet gazetesi. “Çarmıklı ve Satıcı AKP adayı”, <https://www.milliyet.com.tr/siyaset/carmikli-ve-satici-akp-adayi-1048230>. Erişim Tarihi: 18.05.2020.

Nurol AŞ. <https://www.nurol.com.tr/otoyol-yatirim-ve-isletme-a-s>. Erişim Tarihi: 22.06.2020.

Nurol Makine. <https://www.nurolmakina.com.tr/tr>. Erişim Tarihi: 23.05.2020.

OTOYOL AŞ. <https://yapim.otoyolas.com.tr/?p=7745>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.

OTOYOL Yatırım ve İşletme AŞ. https://yapim.otoyolas.com.tr/?page_id=4604. Erişim Tarihi: 27.06.2020.

OTOYOL Yatırım ve İşletme AŞ. https://isletme.otoyolas.com.tr/?page_id=4037. Erişim Tarihi: 27.06.2020.

Özgür, Bahadır (2019). “Milyarlık inşaat rantını kimler paylaştı?”, <https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2019/12/24/milyarlik-insaat-rantini-kimler-paylasti/>. Erişim Tarihi: 26.06.2020.

Özkar İnşaat. <http://www.ozkarins.com.tr/Projeler.html>. Erişim Tarihi: 12.06.2020.

Pektaş, Özdeniz (2009). “İnşaat Sermayesinin Harcında İnsan Hayatı Var!”, <http://bianet.org/biamag/bianet/116634-insaat-sermayesinin-harcinda-insan-hayati-var>. Erişim Tarihi: 10.03.2020.

Resmi Gazete. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/07/20050713-6.htm>. Erişim Tarihi: 20.06.2020.

Resmi Gazete. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/05/20180518.htm>. Erişim Tarihi: 20.06.2020.

Resmi Gazete. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/01/20180125.htm>. Erişim Tarihi: 19.05.2020.

Resmi Gazete. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/12/20101208-6.htm>. Erişim Tarihi:10.06.2020.

Sabah Gazetesi. “60 kişiye bırakmam”, <http://arsiv.sabah.com.tr/2002/12/28/s0102.html>. Erişim Tarihi: 13.05.2020.

SIEMENS. “Dünya’nın dördüncü en büyük köprüsünde de Siemens imzası var”, <https://new.siemens.com/tr/tr/sirket/onceelikli-konular/yasam-icin-yenilikci-zeka/osman-gazi-koprusu.html>. Erişim Tarihi: 18.05.2020.

SoL Haber Portalı. “Geçiş ücreti 71 liradan 103 liraya çıkmıştır: Bakanlık 90 liraya düşmesi için ‘çalışma’ başlattı”, <https://haber.sol.org.tr/turkiye/gecis-ucreti-71-liradan-103-liraya-cikmisti-bakanlik-90-liraya-dusmesi-icin-calisma-baslatti>. Erişim Tarihi: 07.06.2020.

SoL Haber Portalı. “AKP rejiminin müteahhitleri”, <http://haber.sol.org.tr/ekonomi/akp-rejiminin-muteahhitleri-haberi-62308>. Erişim Tarihi: 20.05.2020.

SoL Haber Portalı. “Osmangazi’ye zammı biz yapmıyoruz, dolar yapıyor...”, <https://haber.sol.org.tr/turkiye/osmangaziye-zammi-biz-yapmiyoruz-dolar-yapiyor-254099>. Erişim Tarihi: 07.06.2020

SoL Haber Portalı. “Yandaş hoş ihale”, <https://haber.sol.org.tr/devlet-ve-siyaset/yandasa-hos-ihale-haberi-78016>. Erişim Tarihi: 15.06.2020

SoL Haber Portalı. “AKP’nin gözdesi Cengiz-Kolin-Kalyon-Limak: Aldıkları ihaleler 150 milyar dolara yaklaştı”, <https://haber.sol.org.tr/emek-sermaye/akpnin-gozdesi-cengiz-kolin-kalyon-limak-aldiklari-ihaleler-150-milyar-dolara-yaklasti>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.

SoL Haber Portalı. “Şehir hastanelerindeki büyük rant: Özel sektöre 30 milyar dolar kira ödenecek”, <https://haber.sol.org.tr/emek-sermaye/sehir-hastanelerindeki-buyuk-rant-ozel-sektore-30-milyar-dolar-kira-odenecek-192523>. Erişim Tarihi: 10.06.2020.

SoL Haber Portalı. “Akp’nin Makyol Holding sevgisi: Aldığı ihale yedi yılda yüzde 350 arttı!”,<https://haber.sol.org.tr/toplum/akpnin-makyol-holding-sevgisi-aldigi-ihale-yedi-yilda-yuzde-350-artti-226587>. Erişim Tarihi: 17.06.2020.

SoL Haber Portalı. “Üçüncü Havalimanı işçileri taleplerini duyurdu”, <https://haber.sol.org.tr/emek-sermaye/ucuncu-havalimani-iscileri-taleplerini-duyurdu-247603>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.

SoL Haber Portalı. “Köprü ve tünellerden geçmeyen araçların parası halktan çıktı: Tam 2 milyar TL”, <https://t24.com.tr/haber/garanti-odemesi-bagis-kampanyasinda-toplanandan-fazla-osmangazi-koprusu-icin-2-milyardan-fazla-odenecek,871714>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.

SoL Haber Portalı. “Osmangazi Köprüsü’nden garanti edilenin yarısı kadar araç geçti: Yine cebimizden ödedik”, <https://haber.sol.org.tr/toplum/osmangazi-koprusunden-garanti-edilenin-yarisi-kadar-arac-gecti-yine-cebimizden-odedik-270105>. Erişim Tarihi: 19.05.2020.

Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK). www.sgk.gov.tr. Erişim Tarihi: 20.05.2020.

Sönmez, Mustafa (2011). “TOKİ ve Rant Dağıtımı”,<http://mustafasonmez.net/toki-ve-rant-dagitimi/>. Erişim Tarihi: 30.05.2020.

Sönmez, Mustafa (2012). “‘Kriz’e Karşı İnşaat’: Nereye Kadar?”, http://www.cumhuriyet.com.tr/koseyazisi/377608/_8216_Kriz_e_Karsi_insaat_8217____Nereye_Kadar__1____.html. Erişim Tarihi: 16.06.2020

Sönmez, Mustafa (2012). “AKP Rejiminin İnşaat Baronları”, http://www.cumhuriyet.com.tr/koseyazisi/382848/AKP_Rejiminin_insaat_Baronlari.html. Erişim Tarihi: 16.06.2020.

Sözcü Gazetesi. “‘En büyük müteahhitler listesinde 44 Türk var’”, <https://www.sozcu.com.tr/2019/emlak/en-buyuk-muteahhitler-listesinde-44-turk-5294926/>. Erişim Tarihi: 11.06.2020

Sözcü Gazetesi. “‘Körfez geçişi ve otoyol projesinde ÇED istisnasına mahkemedan ret’”, <https://www.sozcu.com.tr/2015/gundem/korfez-gecisi-ve-otoyol-projesi%c2%b4nde-ced-istisnasina-mahkemedan-ret-1020782/>. Erişim Tarihi: 20.05.2020.

- Sözcü Gazetesi. “Osmangazi Köprüsü boş kaldı”, <https://www.sozcu.com.tr/2019/ekonomi/osmangazi-koprusu-bos-kaldi-5047262/>. Erişim Tarihi: 22.06.2020.
- T.C. Strateji ve Bütçe Başkanlığı. <https://koi.sbb.gov.tr/>. Erişim Tarihi: 12.04.2020.
- T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı. <http://www.guvenliinsaat.gov.tr/saglik.html>. Erişim Tarihi: 13.06.2020.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) (2019a). “Meclis Soru Önergeleri”, <https://www2.tbmm.gov.tr/d27/7/7-7463sgc.pdf>. Erişim Tarihi: 12.04.2020.
- TBMM (2019b). <https://www2.tbmm.gov.tr/d27/7/7-12592sgc.pdf>. Erişim Tarihi: 12.04.2020.
- TBMM. “Meclis genel kurul tutanakları”, https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_sd.birlesim_baslangic?P4=22934&P5=H&PAGE1=65&PAGE2=&web_user_id=18612119. Erişim Tarihi: 20.04.2020.
- TBMM. “Meclis genel kurul tutanakları”, https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_sd.birlesim_baslangic?P4=22797&P5=H&page1=59&page2=59&web_user_id=18614746. Erişim Tarihi: 21.05.2020.
- Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ). www.toki.gov.tr. Erişim Tarihi: 27.06.2020.
- TOKİ Konut Üretim Raporu (2018). <http://www.toki.gov.tr/AppResources/UserFiles/files/FaaliyetOzeti/ozet.pdf> Erişim Tarihi: 01.06.2020.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). <http://www.tuik.gov.tr/>. Erişim Tarihi: 11.03.2020.
- Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu (TÜRK-İŞ). “Nisan 2020 açlık ve yoksulluk sınırı”, <http://www.turkis.org.tr/NISAN-2020-ACLIK-VE-YOKSULLUK-SINIRI-d401750>. Erişim Tarihi: 18.05.2020.
- T24 Gazetesi. “3. Havalimanına 22 milyar 152 milyon rekor fiyat verildi”, <https://t24.com.tr/haber/3-havalimanina-22-milyar-152-milyon-euro-rekor-fiyat-verildi,229147>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.
- Yavuz, Yusuf (2019). “3. Havalimanını bekleyen büyük tehlike”, <https://odatv.com/3-havalimanini-bekleyen-buyuk-tehlike-05041930.html>. Erişim Tarihi: 27.06.2020.

Yeldan, Erinç (2018). “Yatırım ‘stratejimiz’ üzerine”,http://www.cumhuriyet.com.tr/koseyazisi/956611/Yatirim__stratejimiz__uzerine.html. Erişim Tarihi: 22.04.2020.

Yeşilbağ, Melih (2018). “İnşaat sektöründe tehlike çanları”, <http://haber.sol.org.tr/yazarlar/melih-yesilbag/insaat-sektorunde-tehlike-canlari-228884>. Erişim Tarihi: 31.05.2020.

Yeşilbağ, Melih (2018). “Müteessif müteahhitler”,<http://haber.sol.org.tr/yazarlar/melih-yesilbag/muteessif-muteahhitler-231161>. Erişim Tarihi: 31.05.2020.

World Bank (2020). “Featured Rankings, 1990 to 2019. Private Participation in Infrastructure (PPI) - World Bank Group”, <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/rankings>. Erişim Tarihi: 05.03.2020.