

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İSTANBUL ARAŞTIRMALARI ANABİLİMDALİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BÜYÜK ALTYAPI PROJELERİNİN FİNANSMANI:
İSTANBUL (ULAŞIM YATIRIMLARI) ÖRNEĞİ

ALİ İHSAN YANILMAZ

2501130482

TEZ DANIŞMANI

Prof. Dr. AHMET KALA

İSTANBUL, 2019

TEZ ONAY FORMU

	T.C. İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ YÜKSEK LİSANS TEZ ONAYI	
---	--	---

ÖĞRENCİNİN;

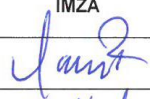
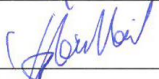
Adı ve Soyadı : ALİ İHSAN YANILMAZ Numarası : 2501130482

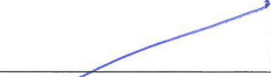
Anabilim Dalı /
Anasanat Dalı / Programı : İSTANBUL
ARAŞTIRMALARI Danışmanı : PROF.DR AHMET KALA

Tez Savunma Tarihi : 18.06.2019 Saati : 11:00

Tez Başlığı : "BÜYÜK ALTYAPI PROJELERİNİN FİNANSMANI: İSTANBUL ULAŞIM
YATIRIMLARI ÖRNEĞİ"

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 36. Maddesi uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜ'NE OYBİRLİĞİ / ÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF.DR. AHMET KALA		Kabul
2-PROF. DR. YAŞAR BÜLBÜL		Kabul
3- DR. ÖĞR ÜYESİ ERCÜMENT BALCI		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-DR.ÖĞR. ÜYESİ YAKUP AKKUŞ		
2- - DR.ÖĞR. ÜYESİ ÇİĞDEM GÜRSOY		

ÖZ

BÜYÜK ALTYAPI PROJELERİNİN FİNANSMANI:

İSTANBUL (ULAŞIM YATIRIMLARI) ÖRNEĞİ

ALİ İHSAN YANILMAZ

Büyük Altyapı Projelerinin Finansmanı: İstanbul (Ulaşım Yatırımları) Örneği konulu tez çalışması, üç bölüm olarak incelenmiştir. İlk bölümde Büyük Altyapı Projelerinin tanımı yapılarak özellikleri belirtilmiş ve Büyük Altyapı Projelerinin türleri, faydaları ve etkileri açıklanmıştır. İkinci bölümde Büyük Altyapı Projelerinin ne şekilde finanse edildiği merkezi hükümet ve yerel yönetimler olmak üzere iki başlık altında incelenmiş, otoritelerin yapacakları Büyük Altyapı Projelerinin finansmanlarını ne şekilde karşılayabilecekleri belirtilmiştir. Büyük Altyapı Projelerinin finansmanında merkezi hükümet yap-işlet-devret modelini ağırlıklı olarak tercih ederken yerel yönetimler ağırlıklı olarak harici borçlanma yoluna gitmektedirler. Otoritelerin tercih ettiği finansman türleri ile ilgili takip etmesi gereken yasal süreçler ayrıca belirtilmiştir. Üçüncü bölümde ise Büyük Altyapı Projelerinin finanse edilmesinde İstanbul örneği incelenmiş, İstanbul’da yapılan ulaşım ile ilgili Köprü Projeleri, Raylı Sistemler Projeleri, Tüp Geçit Projeleri ve Havaalanı Projeleri ayrı ayrı incelenerek Büyük Altyapı Projelerinin maliyetlerinin ne şekilde finanse edildiği tek tek gösterilmiştir. İstanbul’da YİD modeli ile finansmanı sağlanan Büyük Altyapı Projelerinde, projenin üstlenicisi konsorsiyumların maliyetlerini ne şekilde finanse ettikleri de ayrıca belirtilmiştir. Sonuç kısmında ise finansman çeşitleri finansmanı kullanan otoriteye bağlı olarak değerlendirilmiş avantajlı ve dezavantajlı yönleri ortaya konulmuştur. Netice olarak Büyük Altyapı Projelerini gerçekleştiren otoritelerin son zamanlarda projeleri finanse etmek için yöneldiği finansman çeşitlerinin en faydalı yöne doğru yöneldiği tespiti yapılmıştır.

Anahtar Kelime: Büyük alt yapı projeleri, finans, mahalli idare, Merkezi hükümet

ABSTRACT

FINANCING OF LARGE INFRASTRUCTURE PROJECTS: ISTANBUL (TRANSPORTATION PROJECT) EXAMPLE

ALİ İHSAN YANILMAZ

The master thesis work entitled "Financing of Large Infrastructure Projects: Istanbul (Transportation Project) Example" has been dealt with in three chapters except entrance and conclusion. In the first part, the major infrastructural projects are defined and their characteristics are described and the types, benefits and effects of the major infrastructure projects are explained. In the second part, how the major infrastructure projects are financed is examined under two headings as the central government and the local governments, and it is mentioned how the authorities will meet the financing of the large infrastructure projects they will make. While central government predominantly chooses the build-operate-transfer model in the financing of major infrastructure projects, local governments mainly go to external borrowing. The legal processes that must be followed in relation to the types of financing preferred by the authorities are also specified. In the third part, the Istanbul case was examined under the financing of the Great Infrastructure Projects, and the Bridge Projects, Railway Systems Projects, Tube Crossing Projects and Airport Projects related to the transportation made in Istanbul were examined separately and the financing of the costs of the Great Infrastructure Projects were individually shown. In the Great Infrastructure Projects financed by the BOT model in Istanbul, it is also mentioned how the project owner financed the costs of consortia. In the conclusion part, financing varieties have been evaluated according to the authority which uses financing, and advantageous and disadvantaged aspects are put forward. As a result, it has been determined that the authorities that have undertaken the Great Infrastructure Projects have recently been directed towards the most beneficial way of financing the projects they finance.

Key Words: Large Infrastructure Projects, finance, municipality, Central government

ÖNSÖZ

Büyük Altyapı Projelerinin Finansmanı: İstanbul (Ulaşım Yatırımları) Örneği başlıklı yüksek lisans tez çalışması toplumun ihtiyaçlarının sürekli arttığı günümüz dünyasında bu ihtiyaçları karşılamak zorunda olan otoriteler tarafından yapılacak olan büyük altyapı yatırımlarının ne olduğu, türleri, özellikleri, etkileri, hangi yollarla finanse edildiği, bu finansman türlerinin avantaj ve dezavantajları ve İstanbul’da gerçekleştirilen Büyük Altyapı Projelerinden ulaşım ile ilgili olanların münhasıran ne şekilde finanse edildiğini ortaya koymak amacı ile hazırlanmıştır.

Türkiye gibi gelişmesini devam ettiren ülkelerde Büyük Altyapı Projelerinin finansmanı için yeterli sermayenin olmadığı bilinen bir gerçektir. Fakat gelişmiş ülkeler seviyesine yükselmek için altyapı yatırımlarının bir an önce yapılması önem arz etmekte zaman kaybına tahammül bulunmamaktadır. Yeterli sermaye birikimine ulaşarak büyük altyapı projelerini gerçekleştirmek zaman kaybı ile birlikte ekonomik ve sosyal kayıplara da sebep olmaktadır.

Büyük altyapı yatırımları güçlü sermayeye ihtiyaç duymakta, gerçekleştirilmesi uzun sürmekte ve sosyal faydaları özel faydalarından fazla olmaktadır. Sosyal Devlet ilkesi gereği ekonomik olarak devlete direkt getirisi sınırlı bu tür yatırımların gerçekleştirilmesi otoriteye önemli bir mali külfet getirmektedir. Bunun yanı sıra altyapı yatırımlarında tutarlı bir politika izlemek diğer ekonomik unsurların daha verimli olmasına ve milli gelirin artmasını sağlar.

Ülkeleri gelişmesindeki en önemli unsur olan insan gücünün kalitatif olarak geliştirilmesi hükümet politikalarında zaruri olarak önemli bir yer tutmakta, bu verimliliği yükselten eğitim ve sağlığa yapılan yatırımlar aynı zamanda çalışma isteğini arttıran ve iktisadi kalkınmaya yüksek oranda katkı yapmaktadır

Ülke kalkınma hızını uzun vadede en üst seviyeye çıkaracak, ekonominin optimal ve uyumlu biçimde işlemlerini sağlamak için altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasında optimal bir oranda denge sağlanması ile gereklidir. Sonuç olarak, kalkınma ve altyapı arasındaki yakın alaka uzun vadeli ekonomi politikalarında ve özellikle kalkınma planlarında stratejik bir rol oynar.

Tezin hazırlanmasında büyük katkılarını gördüğüm hocalarım Prof. Dr. AHMET KALA, Prof. Dr. YAŞAR BÜLBÜL, arkadaşım ÖMER SALİH KÖSEOĞLU'na ve eşim GÜLSÜN YANILMAZ'a teşekkürlerimi arz ederim.

ALİ İHSAN YANILMAZ

İSTANBUL, 2019



İÇİNDEKİLER

ABSTRACT	iv
ÖNSÖZ.....	v
TABLolar LİSTESİ.....	xiv
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xv
RESİMLER LİSTESİ.....	xvi
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xvii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAM OLARAK ALTPYAPI YATIRIMLARI

1.1. Altyapı Yatırımları Nedir?	3
1.2. Altyapı Yatırımlarının Özellikleri	4
1.3. Altyapı Yatırımlarının Çeşitleri Ve Faydaları.....	5
1.3.1. Eğitim Yatırımları	5
1.3.2. Sağlık Yatırımları.....	6
1.3.3. Ulaştırma - Haberleşme Yatırımları.....	7
1.3.4. Enerji Yatırımları	8
1.3.5. Kentsel Altyapı Yatırımları.....	9
1.4. Altyapı Yatırımlarının Etkileri	9
1.4.1. Gelir Artırıcı Etki	10
1.4.2. Kapasite Arttırıcı Etki	10
1.4.3. Verimliliği Arttırıcı Etki	11
1.4.4. Ekonominin Yapısal Değişimine Etki.....	12

İKİNCİ BÖLÜM

ALTYAPI YATIRIMLARININ FİNANSMANI

2.1. Merkezi Hükümetin Finansman Türleri	13
2.1.1. Borçlanarak Finanse Etme	13
2.1.1.1. İç Borçlanma	14
2.1.1.2. Dış Borçlanma	19
2.1.2. Yap-İşlet-Devret Modeli	24
2.1.2.1. YİD Modelinin Özellikleri Ve Kapsamı	27
2.1.2.2. YİD Modelinin Avantajlı Ve Dezavantajlı Yönleri	33
2.1.2.3. Yap-İşlet-Devret Modelinin Gelişim Süreci	35
2.1.2.4. Türkiye’de YİD Modelinin Uygulama Süreci	36
2.1.2.5. YİD Modeline İlişkin Sorunlar Ve Çözüm Önerileri	40
2.1.3. Diğer Kurumlardan	42
2.2. Yerel Yönetimlerin Finansman Türleri	42
2.2.1. Borçlanarak Finanse Etme	43
2.2.1.1. İç Borçlanma	46
2.2.1.2. Dış Borçlanma	52
2.2.2. Yap-İşlet-Devret Modeli	59
2.2.3. Yerel Yönetim Tahvilleri	61

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İSTANBUL'DA BÜYÜK ULAŞIM ALTYAPI PROJELERİNİN FİNANSMANI UYGULAMLARI

3.1. Köprü Projeleri	64
3.1.1. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü	65
3.1.2. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü	67
3.1.3. Yavuz Sultan Selim Köprüsü	68

3.2. Raylı Sistemler Projeleri	71
3.2.1. Marmaray	72
3.2.2. Metro Yatırımları	78
3.2.2.1. Aksaray – Havalimanı Metro Hattı (M1A).....	79
3.2.2.2. Otogar – Bağcılar – Kirazlı Metro Hattı (M1B)	81
3.2.2.3. Başakşehir – Kirazlı -Olimpiyat Stadı Metro Hattı (M3)	82
3.2.2.4. Taksim – 4. Levent Metro Hattı (M2)	84
3.2.2.5. 4.Levent Sanayi–İTÜ Ayazağa(Hacı Osman) Metro Hattı (M2) .	87
3.2.2.6. Taksim – Yenikapı Metro Hattı (M2).....	90
3.2.2.7. Kadıköy-Kartal Metro Hattı (M4)	92
3.2.2.8. Kartal – Kaynarca Metro Hattı (M4)	95
3.2.2.9. Üsküdar – Ümraniye – Çekmeköy Metro Hattı (M5).....	96
3.2.2.10. Levent – Hisarüstü/Boğaziçi Üniversitesi Metro Hattı (M6)	97
3.2.2.11. Taksim – Kabataş Funiküler Sistemi.....	98
3.3. Tüp Geçit Projeleri	100
3.3.1. Avrasya Tüneli Projesi.....	100
3.3.2. Boğaz Tüp Geçit Projesi	102
3.4. Havalimanı Projeleri.....	103
3.4.1. Atatürk Havalimanı.....	106
3.4.2. Sabiha Gökçen Havalimanı.....	110
3.4.3. İstanbul Havalimanı (İGA)	113
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	116
KAYNAKÇA	120

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1	: Atatürk Havalimanı Trafik Raporu	107
Tablo 2	: Sabiha Gökçen Havalimanı Trafik Raporu	112



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1	: Belediyelerde İç Borçlanma Süreci	48
Şekil 2	: Belediyelerde Dış Borçlanma Süreci	54
Şekil 3	: İstanbul'daki Köprü Güzergâhları	65
Şekil 4	: Yavuz Sultan Selim Köprüsü Güzergâhı	69
Şekil 5	: İstanbul Raylı Sistem Haritası	71
Şekil 6	: Marmaray Güzergâhı	72
Şekil 7	: Avrasya Projesi Güzergâhı	100
Şekil 8	: Büyük İstanbul Tüneli Güzergâhı	102

RESİMLER LİSTESİ

Resim 1	: 15 Temmuz Şehitler Köprüsü	65
Resim 2	: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü	67
Resim 3	: Yavuz Sultan Selim Köprüsü	68



KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AFD	: Fransız Kalkınma Bankası
AHL	: Atatürk Havalimanı
AKKB	: Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası
AMD	: Alstom-Marubeni-Doğuş
ASELSAN	: Askeri Elektronik Sanayii ve Ticaret A.Ş.
ASKİ	: Ankara Su ve Kanalizasyon İşleri
AŞ	: Anonim Şirketi
ATAŞ	: Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım A.Ş.
AYB	: Avrupa Yatırım Bankası
AYGM	: Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
BAA	: British Airports Authority
BC1	: Bosphorus Crossing
BM	: Birleşmiş Milletler
BOT	: Build-Operate-Transfer
BOTEK	: Boğaziçi Teknik Müşavirlik A.Ş.
CCTV	: Kapalı Devre Kamera Sistemi
CIP	: Commercially Important Person
CR1	: Commuter Rail Systems

CR2	: Commuter Rail Trains
CR3	: Commuter Rail Systems
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DİB	: Devlet İç Borçlanma Senedi
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DTM	: Dünya Ticaret Merkezi
EGO	: Ankara Elektrik ve Havagazı İşletme Müessesesi
EIB	: European Investment Bank
EMEA	: Avrupa, Ortadoğu ve Afrika Bölgesi
EURO	: Avrupa Para Birimi
HAVELSAN	: Hava Elektronik Sanayii ve Ticaret A.Ş.
HEAŞ	: Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.
IMF	: International Monetary Found (Uluslararası Para Fonu)
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
İGA	: İstanbul Grand Airport
İSG	: İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı
İSKİ	: İstanbul Su ve Kanalizasyon İşleri
İSTOÇ	: İstanbul Toptancılar Çarşısı
İTEP	: İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Sivil Havacılık Merkezi

İTİA	: İktisadi Ticari İlimler Akademisi
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
JPIC	: Japan Bank for International Cooperation
JPY	: Japon Yeni
KDV	: Katma Değer Vergisi
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsü
KÖİ	: Kamu Özel İşbirliği
MAHB	: GMR Altyapı ve Malezya Havalimanları HoldingsBerhad
NATM	: Yeni Avusturya Tünel Açma Yöntemi
OGG	: Ortak Girişim Grubu
OGŞ	: Ortak Girişim Şirketi
OSB	: Organize Sanayi Bölgesi
PAT	: Beton Saha
PPP	: Public Private Partnerships
S&P	: Standart and Poor's
SSM	: Savunma Sanayii Müsteşarlığı
STFA	: Sezai Türkeş Fevzi Akkaya
TAI	: Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş
TAV	: Tepe-Akfen-Vie
TBM	: Tünel Açma Makinası

TC	: Türkiye Cumhuriyeti
TCMB	: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TEM	: Trans European Motorway
TGN	: Taisei/Kumagei-Gama-Nurol Ortaklığı
THK	: Türk Hava Kurumu
THY	: Türk Hava Yolları
TL	: Türk Lirası
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TSKGV	: Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı
USD	: United States Dollar
UTO	: Unattended Train Operation
YİD	: Yap-İşlet-Devret
YPK	: Yüksek Planlama Kurulu
YTÜ	: Yıldız Teknik Üniversitesi

GİRİŞ

Yatırımlar çeşitli kategorilere ayrılmıştır. Bu yatırımlardan biri olan altyapı yatırımları geniş bir alana yayılmaktadır.

Altyapı yatırımları yüksek sermayeye ihtiyaç duyması, uzun vadeli olması ve sosyal fayda yönünden yüksek bir imkân sunması gerçekleşmesini elzem kılan unsurların başında gelmektedir.

İktisadi anlamda kalkınma hamlesi gerçekleştirmek isteyen az gelişmiş ülkelerin nezdinde altyapının taşıdığı önem, mevzuyu başka bir boyuta getirmektedir. Bilinen bir gerçek olarak azgelişmiş ülkelerin kalkınma hamlelerini gerçekleştirirken sermaye yapılarının güçsüz olması karşısındaki en büyük sorun olarak çıkmaktadır. Bu tür ülkelere özel sektörün yapacağı yatırımlara girişiminde diğer etkenleri hariç tuttuğumuzda, özel sektörün altından kalkamayacağı büyük yatırımların gerçekleştirilmesi gerekecektir. Altyapı yatırımları devletin iktisadi faaliyetleri düzenlemede faaliyette bulunduğu alandır.

Ekonomik kalkınma için yapılacak ilk faaliyetlerden biri insan gücünün kalitatif olarak geliştirmektir. Bu amaca uygun olarak yapılacak Eğitim ve sağlık yatırımları ile verimlilik artarken çalışma isteği de artmaktadır. Bu yönü ile ekonomik kalkınmaya katkı sağlanmaktadır.

Altyapı yatırımlarının insan gücünün gelişmesinde büyük bir etkiye sahip olarak produktivite artışını sağladığı bilinen bir gerçektir. Diğer bir deyişle optimal bir altyapı politikası, ekonomide bütün kaynaklardan daha iyi yararlanılması yolunu açarak ülkenin milli gelirinin yükselmesini sağlar.

Kalkınma hızının maksimum olması ve ekonominin sağlıklı bir şekilde işlemesi için altyapı yatırımlarını gerçekleştirirken dikkat edilmesi gereken en önemli konulardan biri de üretken yatırımlar ile optimal bir oranda gerçekleştirmek zaruriyetidir. Altyapı ile kalkınma arasındaki yakın ilişki uzun vadeli ekonomi politikalarında ve özellikle kalkınma planlarında çok önemli bir rol oynar. Hangi yönüyle olursa olsun, her türlü altyapı, kalkınma politikasının çok önemli bir aracıdır.

Büyük Altyapı Projelerinin Finansmanı: İstanbul (Ulaşım Yatırımları) Örneği adlı tezimizin birinci bölümünde kalkınmada çok önemli bir rolü olan altyapı ve altyapı yatırımları ile neyin kastedildiği belirtilmiş, daha sonra bu yatırımların çeşitleri ve özellikleri incelenerek, diğer yatırım türleriyle alakalarını irdeleyip iktisadi yönden ne gibi etkileri olduğu ortaya konulmuştur. İkinci bölümde altyapı yatırımlarının finansman türleri Merkezi hükümete ve yerel yönetimlere göre ayrı ayrı incelenmiş ve son bölümde İstanbul'daki ulaşım altyapı yatırımları köprü projeleri, raylı sistemler projeleri, tüp geçit projeleri ve havalimanı projeleri başlıkları altında sunulmuştur.

İstanbul'da gerçekleştirilen ulaşım altyapı projelerinin incelenmesi sırasında gerekli olan verilerin temin edilmesinde büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Özellikle İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yaptığı yatırımlar hakkındaki ihale ve kredi bilgilerinin temini hususunda birçok sıkıntı ile karşılaşılmış, İBB'nin kendi sitesindeki bazı bilgileri yeterli zamanda yenilemediği müşahade edilmiştir.

Yaptığımız çalışmada Altyapı Yatırımlarının türleri ve özellikleri konusu işlendikten sonra örnekleme kısmında incelenen projelerin özellikleri, ihale konusu ve projenin finansmanı ayrıntılı olarak bir arada okuyucunun hizmetine sunulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAM OLARAK ALTYAPI YATIRIMLARI

1.1. Altyapı Yatırımları Nedir?

Altyapı kavramı ilk zamanlarda orduların ulaştırma ve lojistik hizmetler anlamında kullanılmış olmakla birlikte daha sonraları gerçek anlamını bulmuş ve "bir toplumun, karayolu, demiryolu, üretim tekniği ve gücü, birikmiş işgücü ve eğitimi, ekonomik organizasyonu, enerji santralleri, eğitim ve sağlık kurumları, sosyal kurumlarını ifade eden bir terimdir".¹

Binaenaleyh altyapı yatırımları, "yol, köprü, baraj, enerji üretimi ve eğitim tesisleri gibi doğrudan doğruya mal ve hizmet üretmeyen, fakat yarattıkları dışsal tasarruflar ve sağladıkları kolaylıklarla diğer yatırımların yapılmasını teşvik eden yatırımlardır".²

Devlet, özel sektör ve kamu iktisadi kuruluşlarının yatırımlarına yön vermek ve onların verimliliklerini yukarı çekmek için bazı yatırımları bizzat kendisi yapar. Devletin bu yatırımlara yönelmesindeki mecburiyet özel sektörün bu yatırımları gerçekleştirmek için yeterli sermaye yapısına tek başlarına sahip olamayacakları kadar büyük olmalarıdır. Gerçekleştirilen bu yatırımlar ekonomik faaliyette bulunan işletmelerin verimini yukarı çekerler.³

Altyapı yatırımları denince ekonomik altyapıya ilişkin yapılan yatırımlar yanında insan unsuruna yapılan yatırımlar da (eğitim, sağlık ve sosyal refah alanlarında) da söz konusudur.

¹ Rona Turanlı, Tamer İşgüden, **Ekonomi Sözlüğü**, 3.bs., İstanbul, Bilim Teknik Yayınları, 1992, s. 6.

² Vural Savaş, **Kalkınma Ekonomisi**, İstanbul, Beta Yayınları, 1986, s. 129.

³ Ahmet Kılıçbay, **İktisadi Planlama**, İstanbul, İ.Ü.İ.F. Yayınları, 1981, s. 61.

1.2. Altyapı Yatırımlarının Özellikleri

Diğer yatırımlarla altyapı yatırımlarını birbirinden ayıran farklılıklar genel hatlarıyla şunlardır:

- İlk olarak, bu yatırımlar, fiziki sermayenin yükseltilmesi ve beşeri sermaye niteliğinin artırılması ile ilgilidir.

- İkinci olarak, ekonominin üretim sektöründe bilhassa sanayide, üretim ve gelişme için asgari bir altyapı gereklidir. Böyle bir seviyede altyapının gerçekleştirilmesi için yüksek meblağlı harcamalar gerektiğinden ya büyük rakamlarda dış kaynak temin edilmeli ya da üretken faaliyetler belirli bir seviyede bırakılmalıdır.⁴

Az gelişmiş ülkeler bazen altyapı yatırımlarını yeterli ölçüde tamamlayamamış olmaları sebebi ile üretken yatırımlarını istedikleri ölçüde yapamazlar.⁵

-Üçüncü olarak, bu tür hizmetler yurtdışından sağlanamaz. Uygulamada bir kısım istisnalar görülmekle birlikte bunlar sınırlı ve süreklidir.

-Dördüncü olarak, teknolojik olarak, bu yatırımlar yüksek bir sermaye ister. Tamamlanma süreleri uzundur ve başlarda belirli bir süre atıl kapasite ile çalışırlar; bundan dolayı sermaye/hasıla oranı belirli bir seviyenin üstündedir. Atıl kapasite azaldıkça bu oran azalır. Ayrıca bu tür yatırımlar, öbür sektörlerde maliyetlerin inmesini sağlar.⁶

-Beşinci olarak, altyapı yatırımlarını genellikle devlet gerçekleştirir. Buradaki ana rol bu yatırımların niteliği ve piyasadaki fiyatlarıdır.

-Altıncısı ise, altyapı yatırımlarının genellikle bir defalık yapıldığından devlet tarafından veya devlet kontrolünde yapılmalıdır.⁷

⁴ Walt Whitman Rostow, **İktisadi Gelişmenin Merhaleleri**, Çev. Erol Güngör, 2. bs., İstanbul, Ötüken Neşriyat Yayınları, 1999, s. 21.

⁵ Savaş, **a.g.e.**, s. 130.

⁶ Kenan Bulutoğlu, **Kamu Ekonomisine Giriş**, İstanbul, Filiz Yayınları, 1988, s. 12.

⁷ Rostow. **a.g.e.** , s. 23.

1.3. Altyapı Yatırımlarının Çeşitleri Ve Faydaları

Beşeri ve fiziki altyapının başlıcaları; Eğitim Yatırımları, Sağlık Yatırımları, Ulaştırma-Haberleşme Yatırımları, Enerji Yatırımları, Kentsel Altyapı Yatırımları olarak sayılabilir.

1.3.1. Eğitim Yatırımları

Ülkenin nüfusu, hem sayı, hem de onu oluşturan bireylerin kalifiyesi ekonomik kalkınma bakımından çok önemlidir. Ekonomik kalkınma, insan eliyle ve zekâsıyla gerçekleştirebileceği düşünüldüğünde, gelişmenin temel dayanağı, insan zekâ ve kabiliyeti olmaktadır.

A. Mashall, tarafından yapılan bir nitelemede "bütün kapitalin en değerlisi, insana yatırımdır" denmektedir.⁸ Eğitim, sağlık ve beslenme insana yapılan en önemli üç yatırımdır. Bunların içinde en önemlisi ise eğitim yatırımlarıdır.⁹

Yüksek gelişmişlik seviyesine sahip olan ülkelerde teknik başarılar gelir seviesindeki yükseklikle değil işgücündeki kalifiye ile açıklanmıştır. Bu durum da eğitim ve araştırmaya ayrılan payın artmasına vesile olmuştur. Aynı durum azgelişmiş ülkelerde de benzer durumda olup kalkınma için insan kaynağının vasıflı hale getirilmesi hususu önem kazanmıştır.¹⁰ Kalkınmanın hızlandırılması için insan kaynakları tarafından bakıldığında miktarı ve kalifiyeyi yükseltmek en önemli iki çözümdür.¹¹ Bu sebeplerledir ki eğitime verilen önem gittikçe artmakta ve ekonomi ile arasındaki etkileşim yükseliş trendi göstermektedir.¹²

Ekonomik gelişmenin, bunu gerçekleştirecek insan unsuruna ihtiyaç göstermesi, kalkınmanın, beşeri kaynakların gelişmesine bağlı olduğu gerçeği, eğitimin rolünü ve tesirini ortaya çıkarır. Bir toplumda bazı mal ve hizmetler üretilir, bazı teknolojiler yurt dışından temin edilebilir. Ancak bu teknolojileri

⁸ Savaş, a.g.e .. s. 255.

⁹ Savaş, a.g.e .. s. 256.

¹⁰ H.C. Bos, **İktisadi Gelişmede Eğitimin Yeri ve Değeri-Ekonomik Gelişmeyi Hızlandıran Etken Olarak Eğitim** (Konferans Tebliğleri) I, İstanbul, 1967, s. 65.

¹¹ Sabahattin Zaim, **Türkiye'nin İktisadi ve Sosyal Gelişmesinde İşgücü ve Prodüktivite Meselelerinin Önemi ve Tesirleri**, İstanbul, Çalışma Ens. Yayınları, 1962, s. 4.

¹² Akın İlkin, **Kalkınma ve Sanayi Ekonomisi**, İstanbul, İ.Ü.İ.F.Yayınları, 1983, s. 25.

kullanacak vasıflı işgücü yoksa bu çok bir anlam ifade etmeyecektir.¹³ F. Harbinson'un ifadesiyle, "bir memleket, beşeri kaynaklarını inkisar ettiremezse, maddi ekonomik ve politik olarak gelişemez".

Eğitimden faydalananların kişilere ait gelirlerin yükselmesi, o kişilerin hareket sahasını genişletmekte ve toplumda daha yukarıdaki tabakalara tırmanmalarını kolaylaştırmaktadır. "Eğitimin üretim veçhesi ise, eğitim gören ferdi, cemiyetin talep ettiği vasıflarla donatarak prodüktif bir hale getirme veçhesidir".¹⁴ Bir memleket, mevcut olan işgücünü, daha düşük verimlilikteki faaliyetlerden yüksek verimliliktekilere ekonomik kalkınmasını, hızlandırır.¹⁵ Eğitim sayesinde mevcut işgücü, vasıfsız işlerden daha fazla teknik bilgi isteyen işlere kaymasını kolaylaştırır.¹⁶

Teknolojik ve sosyal alanlardaki hızla gelişen yenilik ve değişmelere intibak sağlayabilmek için, her şeyden daha fazla değişen şartlara ve yeniliklere ayak uydurma yeteneğine ihtiyaç vardır.¹⁷ Eğitimin konusunda devletin gerçekleştirdiği yatırımlar, kayda değer bir verimlilik artışı ve fırsat eşitliği sağlamaktadır.

1.3.2. Sağlık Yatırımları

Sağlık yatırımlarının yapılmasındaki ana amaç o ülkede yaşayan fertlerin daha yüksek oranda sağlık hizmeti almasının sağlanmasıdır. Devlet çevre sağlığı şartlarının iyileştirilmesi, bireylere gerekli sağlık eğitimi verilmesi, salgın hastalıklarla mücadele, beslenme konusunda daha iyi imkânlar sağlanması ve nüfusun planlanması konularında gerekli yatırımı yapmalıdır.¹⁸

Koruyucu hekimlik olarak sağlanan sağlık hizmetleri, çalışanların işgücünü yükselttiğinden üretim kapasitesini destekleyen yatırımlardan biri olarak kabul edilir.

¹³ Niyazi Karasar, **Eğitim - Teknoloji İlişkisi** (Teknolojik Gelişmeler Karşısında İşgücünün Eğitim, Uyum ve İstihdam Sorunları Sempozyumu), Ankara, MPMY., 1988, s. 334.

¹⁴ Mustafa Erkal, **Bölgelerarası Dengesizlik ve Doğu Kalkınması**, İstanbul, Şamil Yayınları, 1978, s. 187.

¹⁵ E. Trzcinski ve S. Randolph, **Human Capital Investments and Relative Earnings Mobility**, Economic Development, 1991

¹⁶ **A.e.**, s. 162.

¹⁷ Necla Çömlekçi, **Türkiye'nin İktisadi Kalkınmasında Eğitimin Rolü**, Eskişehir, Eskişehir İTİA Yayınları, 1971, s. 8.

¹⁸ DPT, **Kalkınma Planı** (Birinci Beş Yıllık 1963-1967), Ankara, 1963, s. 406.

Koruyucu hekimlik insanlar hastalıkla tanışmadan önce gerekli çalışmaların yapılması alanlarını kapsadığından hastalılara yakalanma oranını düşürerek iktisadi kalkınmaya destek sağlar. Beslenme konusundaki hizmetler eğitimle veya maddi katkı biçiminde sağlanabilir.¹⁹ Aile planlamasıyla, insanların sahip olacakları çocuk sayısına ve zamanına karar vermelerinin amaçlandığı iddia edilse de nüfusun bir güç olduğu ve doğru kullanıldığı zaman iktisadi gelişmeye çok büyük bir katkı sağladığı da bir gerçektir. Çoğu fakir ülkeler zengin yeraltı kaynaklarına sahip olmalarına rağmen insan gücü faktörünü yeterli ölçüde kullanamadıklarından dolayı yeraltı ve yerüstü kaynak bakımından zengin olmayan ülkelere geri kalmışlardır.

Sağlık konusunda verilecek her türlü hizmet ne şekilde olursa olsun devletin devamlı yapması ve doğal olarak üstlenmesi gereken bir görevdir. Çünkü verilen sağlık hizmetlerinden sadece özel faydalar değil sosyal faydalar da sağlanmaktadır. O ülkede yaşayan bireylerin sağlığının iyi olması oranında ekonomik verimlilik de artar. Haliyle yapılan bu tür giderler yatırım niteliğine sahip olan harcamalar olarak değerlendirilirler. Azgelişmiş ülkelere bakıldığı zaman hastane ve benzerlerinin inşaa işi sağlık alanında yapılan harcamalarının çoğunu teşkil eden doğrudan yatırımlardır.²⁰

1.3.3. Ulaştırma - Haberleşme Yatırımları

Ulaştırma ve Haberleşme Yatırımları bir ülkenin gelişmesinde, iktisadi faaliyetlerinin artmasında ve kolaylaşmasında çok önemli bir yere sahiptir. Bu tür yatırımlar genelde devlet eli ile gerçekleştirilmesine rağmen özel sektör tarafından da yapıldığı veya daha sonra özelleştirme veya yap-işlet-devret modeli ile işletilmesinin belirli bir süre üstlenildiği de sıkça görülmektedir.²¹

Ulaştırma yatırımların yapılması ile birlikte özel sektör ürettiği mal ve hizmetleri ilgili pazarlara daha kolay bir şekilde transfer edebilir, taşıma maliyeti ve zamandan yüksek oranda tasarruf edilerek rekabetçi bir fiyat oluşumu sağlanabilir.

¹⁹ Bulutoğlu, **a.g.e.**, s. 301.

²⁰ Gerald M. Meier, James E. Rauch, **Leading Issues In Economic Development**, 8. Baskı, Oxford University Press . 1976, s. 498.

²¹ Bulutoğlu, **a.g.e.**, s. 328.

Aynı tasarruf üretim için gereken hammaddenin temininde de geçerli olup çift taraflı bir maliyet tasarrufu sağlanabilmektedir.

Haberleşme Yatırımlarının gerçekleştirilmesi ile birlikte üreticilerin, tedarikçilerin ve satıcıların birbirleri ve pazar ile iletişimleri yükselmekte; bu durum her kesimin bilgiye ve belgeye daha kolay bir şekilde ulaşımını sağlayarak sağlıklı bir fiyat dengesinin oluşumuna da katkı sağlamaktadır.

Ulaşım ve Haberleşme Yatırımlarının gerçekleştirilmesi ile birlikte ülkedeki çeşitli coğrafi bölgeler arasındaki ulaşım ağı genişlemekte ve iktisadi kalkınmanın önündeki engeller aşılabilmektedir.²²

Bu tür yatırımlar bir ülkedeki bölgeler arasındaki gelişmişlik farklarını da bir ölçüde giderme katkısı sağlamaktadır.²³

1.3.4. Enerji Yatırımları

Aydınlatma, havalandırma, ısıtma ve soğutma gibi işlerde gerekli olan Enerji Yatırımları üretim merkezlerindeki makine ve cihazların çalışması ve elektrolitik işlemler için "vazgeçilmez ve bazı durumlarda da ikamesi olmayan bir girdi"²⁴ niteliğindedir. Bundan dolayı enerjiye bu alanların tamamında ihtiyaç duyulmaktadır.

Enerji yatırımlarının gerçekleştirilmesi ve işletilmesi konularında da devlet tekelden bahsetmekle birlikte son yıllarda özellikle dağıtım kısmında özel sektörün payını arttırdığı gözlenmektedir.²⁵ Özel sektör belirli sahaların elektrik dağıtımını, doğalgaz dağıtımını, küçük HES'lerin yapımını, rüzgâr santral ve güneş panellerinin yapım ve işletmelerini üstlenebilse de, Atom santrali projelerini hem yatırım maliyetinin yüksekliği hem de teknoloji transferi konularında devletlerarası politik ilişkiler söz konusu olduğundan devletin üstlenmesini gerekli kılmaktadır.

²² Erol Zeytinoğlu, **Türkiye'nin İktisadi Bünyesi**, İstanbul, y.y., 1969, s. 308.

²³ Ömer Abuşoğlu, Ömer İnan, **Kalkınmada Öncelikli Yörelere ve Bölgesel Gelişme İçin Bir Model**, Ankara, TOBB Yayınları, 1989, s. 7.

²⁴ **A.e.**, s. 8.

²⁵ DPT. Planlama, Ankara, DPT. Yayınları, 1973, s. 92.

Yeterli enerji kaynağına sahip olamayan ülkeler dış kaynaklardan enerji temin etmeye çalışmaktadır. Bu durum hem enerjide dışa bağılılığı getirmekte hem de yüksek maliyetli bir girdi olmaktadır. Bu sebeplerden dolayı enerji mahallî kaynaklarla üretilmeli ve arzı yüksek olmalı ve düşük maliyetle sunulmalıdır.²⁶

1.3.5. Kentsel Altyapı Yatırımları

Kentsel Altyapı Yatırımlarından amaç o bölgede yaşayan insanların ihtiyaç duydukları konut, yol, itfaiye, dinlenme ve eğlence yerleri, aydınlatma, su ve kanalizasyon v.b. işlerin yapılmasıyla ilgili çalışmalardır. Bu tür yatırımlar bireylerin yaşam koşullarının yükseltilmesine önemli ölçüde katkıda bulunsa da aynı zamanda iktisadi verimliliğe de katkıda bulunur. Kentsel Altyapı Yatırımlarında yapılacak yatırımların ihtiyaç olan yerlerde ve yeterli miktarlarda gerçekleştirilmesi için planlama çok önemlidir.

Kentsel Altyapı Yatırımları genellikle yerel belediyeler tarafından gerçekleştirilir. Merkezi otorite tarafından üstlenilen yatırımlar da (Elektrik Hizmeti, şehir içi çevre yolları gibi) vardır. Bu yatırımlar insanların talebine bakılmadan gerçekleştirilerek israfın ve savrukluğun önüne geçilmesi önem arz etmektedir.²⁷

Konut yatırımları çok büyük oranda özel sektör tarafından karşılanmaktadır. Belediyelerin ve devletin konut yatırımı yapmasındaki amaç ucuz maliyetle konut üreterek gecekondulu oluşumunu engellemek, örnek yaşam alanları oluşturmak, konut alım ve kira bedellerini düşürmek gibi sosyal politikalar üzerine kurulmuştur. Günümüzde TOKİ'nin özellikle İstanbul'da yaptırdığı lüks konutlar yüzünden fiyatları düşürmek bir yana değerinden fazla arttırdığı söylenebilir.

1.4. Altyapı Yatırımlarının Etkileri

Genel olarak yatırımların ekonomiye iki türlü etkisinin olduğu görülmektedir; "gelir artırıcı" ve "kapasite yaratıcı" etkiler. Ekonomik gelişmenin en önemli dayanaklarından biri olan altyapı yatırımlarının bu saydıklarımıza ek olarak, verimliliği artırma, ekonomide yapısal değişimi sağlama ve düşük istihdamdaki ekonominin harekete geçirilmesi gibi etkileri de vardır. Altyapı yatırımlarının

²⁶ Zeytinoğlu, a.g.e., s. 301.

²⁷ Bulutoğlu, a.g.e. .. s. 355.

ekonomi üzerindeki kısa ve uzun vadede etkileri başlıklar halinde aşağıda sıralanmıştır.

1.4.1. Gelir Artırıcı Etki

İlk olarak altyapı yatırımlarının ekonomi üzerindeki gelir arttırıcı etkisinden bahsetmek yerinde olacaktır. Çünkü bir altyapı yatırımları yapıldığı zaman ilk olarak kısa vadede o bölgede gelirlerde bir yükselme olmaktadır.

Bir altyapı yatırımına karar verilip uygulanma aşamasına geçilmesi ile birlikte işin finansmanının nereden geldiğine bakılmaksızın harcama kalemlerinde ve adetlerinde bir yükselme meydana gelecek ve bu durum bütün üreticilerin ve tedarikçilerin ve dolayısı ile ortaklarının ve çalışanlarının gelirlerinde bir yükselme meydana getirecektir. Yatırımın gerçekleşmesi ile gelir seviyesinin artması şeklinde görülen etkiye altyapı yatırımlarının "gelir etkisi" denir. Ayrıca toplam altyapı yatırım tutarındaki artış tutarının, milli gelire ne oranda yansıtılacağını ifade eden katsayıya "altyapı yatırımlarının gelir çarpanı" denir.²⁸

Hangi altyapı yatırımı yapılırsa yapılsın ekonomiye olan çeşitli etkileri ile uzun vadede de gelir arttırıcı bir etkiye sahiptir.

1.4.2. Kapasite Arttırıcı Etki

Yukarıda belirtildiği üzere gelir arttırıcı etki kısa ve uzun vadelerde olmasına karşılık kapasite arttırıcı etki daha çok uzun vadede hissedilebilmektedir. Aslında bu tür yatırımların yapılmasındaki en büyük emel yapılacak diğer yatırımlara destek olmasıdır. Doğrudan üretimi arttıracak bir katkısının olması beklenemez. Bu görevi üretken yatırımlar gerçekleştirir. Fakat özellikle bir ülkede altyapı yatırımlarının kapasitesinde çok büyük bir açık varsa yapılacak altyapı yatırımı da kapasite artırımına doğrudan etki edebilir.²⁹

²⁸ Sabri F. Ülgener, **Milli Gelir, İstihdam ve İktisadi Büyüme**, İstanbul, Der Yayınları, 1970, s. 290-291.

²⁹ Bulutoğlu, **a.g.e.**, s. 101.

Altyapı yatırımları, üretken yatırımlara kurulma ve faaliyete geçme konularında imkân sağlamaktadır. Üretken yatırımların iktisadi faaliyetlerin gelişmesi için yaptığı kapasite artırıcı etki göz önüne alındığı zaman altyapı yatırımlarının iktisadi gelişmeye etkisi daha net görülmektedir.

Üretken yatırımların altyapı yatırımları tarafından etkilenmesi olmadan kapasite artırılmasından bahsetmek mümkün değildir. Bu sebeple altyapı yatırımları kapasite artırıcı etkiye sahip demektir.

1.4.3. Verimliliği Artırıcı Etki

Yapılacak bütün altyapı yatırımlarının hâlihazırdaki verimliliği pozitif anlamda etkileyeceği aşikârdır.³⁰ Verimlilik artışı olarak, üretim girdileri sabit olmak üzere daha yüksek miktarda mal veya hizmet elde edilmesi ya da aynı miktardaki mal ve hizmetin daha düşük girdi ile üretilmesi anlaşıyor ise burada altyapı yatırımlarının rolü büyüktür.

İşgücündeki verimliliğin artırılması üzerindeki en önemli etki beşeri altyapı yatırımlarına aittir. Emek verimliliğini arttıran bir diğer faktör de fiziki altyapı yatırımlarıdır.³¹

Sermaye-hâsıla oranını düşürerek minimuma indirmek ve sermayenin daha verimli kullanılması için fiziki altyapı yatırımlarının yapılması önem arz etmektedir. Fakat altyapı yatırımlarının bu etkisinin tam anlamı ile hissedebilmesi için meydana gelen kapasite artışından mümkün olduğunca istifade edilmelidir. Bu sayede bütün yatırımların sermaye-hâsıla oranı azalacak ve buna bağlı olarak ekonomik faaliyetlerin verimliliği yükselecektir.³²

Bir ülkenin doğal kaynaklara sahip olma bakımından zengin bir seviyede olması tek başına yetmez. Mevcut olan bu kaynağın ekonomiye kazandırılması için yeterli bir altyapı yatırımının yapılması gereklidir.

³⁰ A.e., s. 193.

³¹ Meier. a.g.e., s. 538,

³² Savaş, a.g.e., s. 51.

1.4.4. Ekonominin Yapısal Değişimine Etki

Her gelişme süreci beraberinde ekonomide yapısal değişimi beraberinde getirir. İktisadi alanda oluşacak yapısal bir değişim ekonominin her alanında değişiklikler içerir.

Kalitenin artması ve sürekliliği, azalan sermaye-hasıl oranı ekonomik faaliyetlerin yayılmasını ve yapısal Altyapı yatırımları ile yükselen faktör kalite ve mobilitesi, düşen sermaye – hasıla oranı iktisadi faaliyetin sektörel dağılımını, yapısal dönüşümü destekler.

Yetersiz istihdama sahip bir ekonomi hareketlendirilmek isteniyorsa altyapı yatırımlarına ağırlık verilmelidir. Gerçekleştirilen bu yatırımlar sayesinde aynı zamanda bölgeler arası gelişmişlik düzeyi de olumlu yönde etkilenmektedir.

Sonuç olarak bir ekonomik kalkınma düşünülüyorsa bu asgari düzeyde bir altyapı yapılmadan mümkün değildir. Üretken yatırımların hız kazanması için onların önünü açacak, yapılmasını hem kolaylaştıracak hem maliyetini düşürecek hem de sürekliliğini sağlayacak altyapı yatırımları acilen gerçekleştirilmelidir.

Tabii ki yapılacak bu altyapı yatırımları planlanmasında ekonomik gayeler göz önünde bulundurulurken insan faktörü de göz önünde bulundurulmalı ve işgücünün verimli ve nitelikli bir seviyeye getirilmesi için tutarlı ve planlı bir yatırım programı takip edilmelidir.³³

Aynı zamanda altyapı yatırımları yapılırken üretken yatırımlar da göz önünde bulundurulmalı ve ekonominin kalkınma hızını en üst seviyeye çıkaracak bir denge gözetilmelidir. Aksi halde optimum seviyenin üstünde yapılacak bir altyapı yatırımı atıl kapasite oluştururken optimum seviyenin altında yapılacak bir altyapı yatırımı gelişmenin önünde engel teşkil edecektir.

³³ Yusuf Bayraktutan, “Kalkınma ve Altyapı”, Ankara, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, Cilt.:7, Sayı:3, 1992, s. 46.

İKİNCİ BÖLÜM

ALTYAPI YATIRIMLARININ FİNANSMANI

2.1. Merkezi Hükümetin Finansman Türleri

2.1.1. Borçlanarak Finanse Etme

Yaşanan ekonomik faaliyette otoriteden talep edilen mal ve hizmetler her geçen gün artış eğilimi göstermektedir. Ayrıca bazı zamanlar büyük bir yatırım yapmak gibi olağanüstü ve büyük harcamalar yapmak gerekebilir. Harcama kalemlerinin artması, kamu gelirlerinin bu giderleri karşılayamadığı merkezi hükümetin ve mahalli idarelerin ihtiyaç duyduğu kaynağı genellikle borçlanma yolu ile sağlamaktadırlar. Bunun yanında merkezi hükümetin veya mahalli idarelerin borçlanma enstrümanını bütçe açıklarının kapatılmasında da kullandığı sıklıkla görülmektedir.

Kamunun borçlanmasının kamu kredisi olarak adlandırıldığı günümüzde merkezi hükümet yanında mahalli idarelerin de borçlanması kastedilmektedir. Kamu borçlanması uzun süredir kamu maliyesi içinde yer alan ayrı bir disiplindir.

Önceki dönemlerde kamu maliyesi içerisinde olağanüstü gelir kalemi olarak yer alan borçlanmanın günümüzde bu özelliği değişerek olağan gelir şekline evrilmiştir. En önemli alternatifi borçlanma gelirleridir. Devlet borçları hacimce büyük ölçekli boyutlara ulaşmaktadır.

Sonuçta; kamu gelir aracı olan borçlanma aynı zamanda maliye yapısındaki borçlanmanın bir aracı olarak, hedeflediğimiz ekonomiye ulaşmak için önemli bir politika aracı olarak kullanılmaktadır.

Yıllık yatırım programında yer alan projelere dış finansman temini izni verilmesi için Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığının uygun görüşü aranır. Kuruluş, ihale mevzuatı dâhil olmak üzere projelerle ilgili olarak tâbi olduğu

mevzuata uymakla yükümlü olup, dış finansman temini izni verilmiş olması kuruluşun bu husustaki sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.¹

Devletin Borçlanma Nedenleri

- Olağanüstü hal durumlarında (ekonomik buhranlar, doğal afetler, savaşlar v.b.)
- Kamu yatırım finansmanı için borçlanma Köprü, otonom yatırımlar olarak bilinen ücretli otoyol, metro ulaşım yatırımları vb.)
- Bütçenin gelir gider denge uyumunu sağlamak amacıyla uzun vadeli yapılan borçlanma
- Borçların yeni alınan finansman ile borçların ödenmesi, devletin geçici rahatlamasını sağlayan bir araçtır. Refinansman olarak adlandırılan bu durum devletin faiz yükünde bir artışa sebep olur.
- Maliye politikasında aracı olarak borçlanması ekonomik istikrarın sürdürebilmek için devlet borçlanma politikalarına başvurmaktadır. Enflasyonist bir havada para fazlalığını gidermek ve fiyatta istikrar sağlamak söz konusu olur. Depresyon döneminde likiditeyi düşürmek ve atıl olan fonları işlemeyi almayı amaçlar.²

Devlet Borçlarının Sınıflandırılması

- Zorunlu (Cebri) ve Gönüllü (İhtiyari) Borçlar
- Kısa vadeli (Dalgalı) ve Uzun Vadeli (Konsolide) Borçlar
- İç ve Dış Borçlar³

2.1.1.1. İç Borçlanma

Ülkemizde iç borçlanmanın gelişim düzeyine bakıldığında Cumhuriyetin ilk dönemlerinde 1970’li yılların sonuna kadar nadir başvuru argümanı olduğu ve esas

¹ 4749 no.lu kanun, madde 4.

² Abdurrahman Akdoğan, **Kamu Maliyesi**, Ankara, G.U.İ.B. Fakültesi Yayınları, 1985, s. 349-350

³ Üren Arsan, “Kalkınan Ülkelerde Kamu Borçları”, **SBF Dergisi**, Cilt XXV, Sayı 3, s. 123.

konusu özel borçlanma kanunları çerçevesinde gerçekleştirildiği görülmektedir. İç borçlanma yerleri Ticari Bankalar, Sosyal Güvenlik Kuruluşları, Merkez Bankası'dır.

Bütçe açıkları finansmanı ülkemizde önce dönemlerden beri oluşan bir sorun olsa da hazine bonosu ve devlet tahvili hükümetlerin tercih ettiği bir finansman argümanı olmamıştır. Çoğunlukla Merkez Bankası kaynaklarından çözümlenmiştir. 1980 yılından sonra bütçenin iç finansman şekilde ciddi bir yönde borçlanma yapıldığı görülmektedir. Bu yıllarda tercih edilen ekonomik ve siyasi politikalar iç borç stokunu yapısını, hacmini hızlıca değiştirmektedir. Devletin sağlamış olduğu borçlanma kağıtları merkez bankası kaynaklarına karşın daha fazla bir şekilde kullanmaya başlamıştır. 2000 ve 2001 krizlerinden sonra iç borç stoklarında arttığını görmekteyiz. 2002 yılından sonra mali disipline önem vererek bütçede faiz dışı fazla, dövizle endeksli borçlanma senetlerine, konsolidasyon uygulamalarını gün yüzüne çıkartmıştır.⁴

İç borçlanma senetleri; İskontolu Senetler, Enflasyona Endeksli Senetler, Sabit Faizli, Kuponlu Devlet Tahvilleri, Değişken Faizli Devlet Tahvilleri, Tap Sistemiyle İhraç Edilen İç Borçlanma Senetleri, Doğrudan Satış Yöntemiyle İhraç Edilen Devlet İç Borçlanma Senetleri ve Halka Arz Yöntemiyle İhraç Edilen Devlet İç Borçlanma Senetlerinden oluşmaktadır.⁵

Devlet yukarıda belirtilen çeşitli tüzel veya gerçek kişilerden aşağıda belirtilen şekillerde iç borçlanma yapmaktadır.

2.1.1.1.1. Merkez Bankasından Borçlanma

Hazinenin Merkez Bankasından borçlanmayı bazı ülkeler izin verdiği bir uygulamadır ancak bazı ülkelerde ise parasal disiplini bozacağını düşündüğü için borçlanmaya izin vermemektedir.

Hazine'nin, Merkez Bankası'ndan borçlanması iki şekilde gerçekleşir; Doğrudan borçlanma ve dolaylı borçlanmadır. Doğrudan borçlanma, Hazine'nin,

⁴ Mahfi Eğilmez, **Bütçe Açıkları Borçlanarak mı Para Basarak mı Finanse Edilmeli?**, (Çevrimiçi) <http://www.mahfiegilmez.com/2016/06/butce-acklar-borclanarak-m-para-basarak.html>, 09 Haziran 2016

⁵ Hamdi Bağcı, **Kamu Borçları Yönetimi ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme**, Yayın No:135, Ankara, Sermaye Piyasası Kurulu, 2001, s. 64.

Merkez Bankası'ndan aracı olmaksızın doğrudan nakit borçlanmasıdır. Bu duruma nakit avans da denir. Dolaylı borçlanma ise, Merkez bankası tarafından açık piyasa işlemleriyle satın alınmasıyla gerçekleşmektedir.⁶

Merkez bankasının hazineye avans şeklinde borç vermesi parasal disiplinin sarsacağı için fiyat istikrarının oluşması, ve emisyon işlemine yol açmamak için amaçlar doğrultusunda yasaklamıştır. Fakat dolaylı yöntem ile hazinenin borç senetlerini açık piyasa işlemleri satın alabilmektedir. Sonuçta devletin Merkez Bankasıyla alacak borç ilişkisinde olması likiditeyi kontrol altına almak açısından önemli olduğu imgesi merkez bankasına da fonksiyonel bir özellik kazandırır.

2.1.1.1.2. Devlet Tahvili İle Borçlanma

Bir yıl ve daha uzun vadeli Devlet İç Borçlanma Senetlerine Devlet Tahvili denir. Geçmişimizde istikrazlar şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Değişik adlar altında borçlanmalardan oluşmaktadır. Bilhassa bütçenin yılsonu açıklar ilgili kanunlarında belirtilen limitlerin içinde tahvil ihraç edilerek kapatılma işlemleri yapılır.

Devlet tahvillerini büyük ölçüde alım yapan bankalardır. Bankaların bulunduğu atıl rezervlerin kullanıma ilişik olarak tahvil alımı olarak başvuru yapılır. Bilhassa ekonomik durağanlar olduğu anlarda kamudan alınan borçlanmanın büyük bir faydası vardır. Bankalarda fazla bulunan fonlar devlete borçlandırmak koşuluyla piyasaya aktarılacak devlete borç verilmek suretiyle ekonomiye aktarılmaktadır. Böylelikle ekonomi piyasasında genişleyen etkilere ortaya çıkartır.⁷

Kamunun içinde bulunan borç tahvillerinin faiz birimleri yasa ile belirlenir. Tahvillerin üzerinde belirtilir. Bu faiz tutarına itibari faiz denir. Ancak; işlem görülen faiz ile tahvilin üzerindeki faiz farklılık olabilir. Tahvilin işlem gördüğü faiz oranını gerçek faiz olarak adlandırılır.

Gerçek faiz, nominal faiz, belirli şartlarda devlet tahvillerine göre daha az olabilmektedir. Bu durumları gün yüzüne çıkartabilmek için devlet aşağıda belirtilmekte olan yöntemlerden birini izlemesi elzemdir.

⁶ Mahfi Eğilmez, **Hazine**, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2004, s. 72.

⁷ Şen, **a.g.e.**, s. 13

İhracın belirtilen bedel üzerinden yapılan işleme başabaş ihraç denir. Devlet tahvillerini çoğu böyledir. Bazı ortamda devlet tahvillerini satarken üzerinde yazılı nominal değerin daha az bir şekilde satmayı vadesi dolanları ise nominal değerde geri almayı aradaki geçen sürede ise faiz ödemeyi kabul etmektedir. Bu tür işlemlere başabaşın altındaki ihraç denir. Tahvilde nominal değerin aşağısında gerçekleşeceği noktasında bir kısıtlama yoktur. Nitekim ülkemizde başa başın altında ihraç düzenlemektedir. Bir örnek ile açıklamak gerekirse, “100 lira nominal değeri olan %5 faizli bir tahvil devlet tarafından 95 liraya satılırsa, tahvil sahibi her yıl 5 lira faiz alır. Vade sonunda da devlet tahvili 95 liraya değil 100 liraya geri alacaktır. Bu durumda tahvil faizi her yıl 95 lira gelir elde etmiş olacaktır. Bu durumda gerçek faiz oranı %5 değil, %5,27 olacaktır ve dönem sonunda tahvil sahibi vermiş olduğu 95 liraya karşılık 100 lira geri alacaktır.”

Tahvil sahiplerine bazı avantajlar sağlamasının yanında bu yöntemin bazı sorunlu durumları da vardır. Bu yöntem devletin borç yükünü artıracaktır. Bu durumu korurken, ödeme esnasında vergiler yöntemiyle borcu karşılama yöntemine bir yük daha ekleyecektir Gelir olarak üst düzey kişilerce alındığında gelir dağılımındaki denge elastikiyeti artacaktır.

Tahvillerin durumunu ve gerçek oranını artı yönde etkileyen bir yöntem ise tahvillere prim ödemesidir. Bu tahviller başabaşın altındaki tahvillere benzetilmektedir. Piyasada iki şekilde görünmektedir. İhraç primli ve itfa primli olanlardır. İhraç primli olanlara nominal değerin altında satılan tahvillerdir. İtfa primli olanlar ise sürenin sona erdiği zamanda devlet tahvilin sahibine başlangıçtaki taahhüt ettiği primi anaparasıyla birlikte ödemesi olarak tanımlayabiliriz.⁸

Gerçek faiz tutarını yukarıya çıkartılması olanak sağlanır. Burada belirtilen durum yukarıya çıkma eğiliminin tahvil sahipleri arasında düzenlenen bir şans sonucunda kazanan tahvillerin faydalanması şeklinde yönelmektedir.

⁸ Şen, a.g.e., s. 14

2.1.1.1.3. Hazine Bonosu İle Borçlanma

Bir yıldan daha kısa sıralı devlet iç borçlanma senetleri hazine bonosu olarak tanımlanır. Mevcut ekonomi düzeyi devleti bireylerden borçlanmaya yöneltebilir. Ancak bireylerin ellerinde birikimi varsa yatırımı yönlendirme yaparak devlet borçlanma yoluna gidebilir. Bireylerin borç verme işlemini hazine bonosu şeklinde olur. Ancak süreç içerisinde kısa süreli borçlanma dokümanlarının değerlerindeki azalış nispetince bireylerin satın alma talepleri doğrultunsa doğru orantılı bir şekilde oluşabilecektir. Bu durum ise söz konusu dokümanlara olan talebi azaltacaktır.

Uyuşmazlık anlarında çıkarılan borç senetleri olarak da tanımlanabilir. Vadeleri ve ihraç tutarları özel bir kanunla veya bütçe kanunu ile oluşmaktadır. Bunlar ile bankalar, mali kuruluşlar, firmalar ve gerçek kişilerden en çok bir yıl vadeli borç alınmaktadır.⁹

Maliye Bakanlığı'nın bütçe kanunu ile her yıl belirlenen tavanı aşmamak üzere çıkaracağı kısa vadeli borç senetleridir. Ülkemizde bono satışları genel olarak ihale yöntemi ile yapılmaktadır.

2.1.1.1.4. Sosyal Güvenlik Kuruluşlarından Borçlanma

Kamu iktisadi teşebbüslerinin sahip oldukları kaynaklar ilgili kurum ve kuruluşların yasalarında mevcuttur. Ancak özellikle ülkemizde bu kurumlar borçlanmaya ayıracakları meblağının azalmasından dolayı finansman yönteminden dağıtım yöntemine geçmelerinden ötürü borç vermekten yana değil borç olan duruma gelmektedir.¹⁰

2.1.1.1.5. Müteahhit Bonoları

İnşaat ve bayındırlık projelerini yürütecek büyük ölçekli inşaat müteahhitlere vadeleri 1,5-10 yıl arasında verilen bonolar şeklinde olur. Bu durum hazinenin kaynak yetersizliği durumundan kaynaklandığı durumlarda gerçekleşir. Merkez Ban-

⁹ Aytaç Eker, Metin Meriç, **Devlet Borçları (Kamu Kredisi)**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Yayını, 2005, s. 86

¹⁰ Prof. Dr. Ahmet Ulusoy, **Devlet Borçlanması**, Trabzon, Derya Kitabevi, 2001, s. 58-59

kasının sağlamış olduğu bazı imtiyazlar ve likidite sağlaması karşılığında avans vermesinden ötürü kısa vadeli borç özelliğine sahiptir.¹¹

2.1.1.1.6. Bütçe Emaneti ve Adli Emanet

Muhasebenin yetkisi dâhilinde alacaklılara karşı herhangi bir ödeme yapılmamış olarak tahakkuk etmiş şekilde ifade edilebilir. Yıl içerisinde herhangi bir sebep ile bir yıl içerisinde bütçe yılı içerisinde ödeme yapılmayan paralar yılsonu itibari ile gider kaydedilerek emanet hesabına kaydedilir.¹²

2.1.1.2. Dış Borçlanma

Merkezi otorite birçok sebepten dolayı borçlanmada dış kaynaklar yönelebilir. Bunlardan birincisi gelirin harcamaları karşılayamaması ve bu durumun artık iç kaynaklar ile çevrilemeyecek seviyeye ulaşmış olmasıdır. İkincisi ise kamu harcamaları için gerekli olan gelirler ihtiyacı karşılasa bile yapılacak yatırımda kullanılacak mal ve hizmetlerin uluslararası piyasalardan temin zorunluluğu olması yani döviz ihtiyacıdır. Ekonomik, siyasi veya mali sebeplerden hangisi il olursa olsun dış borçlanmadaki asıl sebep ekonomideki tasarruf açığıdır.

Devlet dış borcu çeşitli kaynaklardan sağlar. Bu kaynaklardan başlıcaları devletler, Dünya Bankası, İMF, AKB, İKB, Uluslararası Kalkınma Ajansı, AYB ve yabancı sermaye piyasalarıdır.

Tanzimat döneminde yükselen devlet giderlerinin ve Kırım Savaşının finansmanı için 1854 yılında İngiltere ve Fransa'dan ilk dış borçlanma yapılmıştır.¹³ Bitmek bilmeyen yüksek kamu giderleri ve alınan borçların faizlerinin etkisi ile borçlanma her zaman katlanarak büyümüş 1865 yılına kadar yoğun bir şekilde borçlanılmıştır. Devamlı olarak yapılan yeni borçlanmalar neticesinde borç mevcut gelirlerle ödenemeyecek seviyeye gelmiş ve 1869 yılından itibaren borcu ödemek için yeni borçlanmalar yapılmıştır. Giderek büyük bir kısır döngüye giden borçlanma neticesinde 1881 yılında Düyun-u Umumiye idaresi kurulmuş, borç yönetimi ve gelir

¹¹ Doç. Dr. Hüseyin Şen, Dr. Mahmut Yardımcıoğlu, Doç. Dr. Muhsin Kar, **Türkiye’de İç Borçların Gelişimi ve Yönetimi**, Konya, Çizgi Yayınları, 2007, s. 12.

¹² Ulusoy, **a.g.e.**, s. 84

¹³ Üren Arsan, **Türkiye’de Cumhuriyet Devrinde İç Devlet Borçları**, Ankara, Sevinç Matbaası, 1961, s. 18.

kaynaklarının önemli bir kısmı bu idareye terkedilerek yabancıların yönetimine bırakılmıştır.¹⁴

Osmanlı İmparatorluğunun borçları Türkiye Cumhuriyeti tarafından üstlenildiği için borç ödemeleri bu dönemde de devam etmiştir. Borçlanma da aynı süratle devam etmiş ve çoklukla İngiltere, Fransa ve Almanya gibi ülkelerden borç temini yoluna gidilmiştir. İkinci Dünya savaşının bitmesi neticesinde Amerika Birleşik Devletlerinin Avrupa'ya yapacağı yardımlardan Ülkemiz de pay almak istemiş, bir kısmı hibe, bir kısmı kredi ve bir kısmı da askeri yardım olmak üzere 1948 yılında Marshall Yardımı adı altında yardım almıştır.¹⁵ Sağlanan nakit altyapı yatırımlarının finansmanına bir çare olsa da alınan askeri yardım ile gelen askeri teçhizatın çok eski olması ve bakımlarını Türkiye'nin kendi imkânları ile yapıyor olması neticesinde çok büyük borçların altına girilmiştir. 1946 yılında yapılan devalüasyon neticesinde ülkenin cari dengesi iyice bozulmuş ve IMF ve dünya Bankası gibi uluslararası kuruluşlardan devamlı ve yoğun şekilde kredi kullanımı olmuştur. Biriken borçların giderek artan bir şekilde ödemeler bilançosuna baskı yapması nedeniyle 1958 yılında moratoryum ilan edilmiş, 1959 yılında alacaklı ülkeler ile borç erteleme anlaşması imzalanmıştır.

1960'lı yıllarda dış borçlanma artarak devam etmiş ödemeler yönü ile sıkıntılar baş gösterince 14 ülke ve 3 uluslararası yardım kuruluşunun katılımı ile "Türkiye'ye yardım konsorsiyumu" kurulmuştur.

1973 ve 1978 yıllarında yaşanan petrol krizlerinin de etkisi ile 1970'li yıllar da borcun artarak devam ettiği bir dönem olmuştur. Artan dış borçlar sebebiyle 1980'li yıllar bu borçların ödenmesi ve cari açığı kapatmak için yapılan borçlanmanın arttığı yıllardır. Aynı zamanda borçlanma vadelerinde kısalma meydana gelmiştir. 1994 yılının başlarında döviz kurundaki yukarı yönlü hareket neticesinde yeni bir ekonomik kriz içerisine girilmiş, Türk Lirasının aşırı değer kaybetmesi neticesinde enflasyon yükselmiş ve dolayısı ile faiz oranları çok yükselmiştir. Yurt içinde borçlanma yetisini yitiren hazine dış piyasalara yönelmiştir. Kredi derecelendirme kuruluşlarının ülkenin kredi notunu düşürmesi sonucu bu

¹⁴ Erdoğan Alkin, **İktisat**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 1992, s. 243

¹⁵ Vural Savaş, **Kalkınma Ekonomisi**, İstanbul, Meter matbaası, 1991, s. 223.

girişimler de sonuçsuz kalmıştır. IMF ile yapılan on dört aylık stand-by anlaşmasının akabinde 05.04.1994 tarihinde istikrar paketi açıklanmış ve bir takım ekonomik tedbirler alınmıştır. Alınan tedbirler ve kurdaki yükseliş sebebi ile (ihracatın artması ve ithalatın azalması) finansal kriz bir ölçüde azaltılmış olmakla birlikte daha kısa vadeli ve yüksek faizli bir dış borçlanma yapıldığı için kısa vadeli borçların oranı yüzde yirmi beşe yükselmiştir.

2001 yılının Şubat ayında özellikle bankacılık sistemindeki bazı olumsuzluklardan kaynaklanan bir devalüasyon yaşanmış uluslararası piyasalardaki belirsizlik 11 Eylül saldırılarının da etkisi ile dış piyasalardan borçlanılamaması neticesinde dış borç stokunda gerileme görülmüştür.¹⁶

2008 yılında bir defa daha devalüasyonla karşılaşmış, her kriz zamanında olduğu gibi dış borç almak pahalı ve zor bir hale gelmiştir. Sonraki yıllarda devletin dış borçları, toplamda artmasına rağmen toplam dış borç içindeki payı azalmış, özel sektörün dış borcu anormal bir şekilde yükselmiştir. Bu dönemde kamu kendisine bir takım dayatmalar sonucu kredi sağlayan IMF'ye olan borcunu sıfırlamıştır. Her ne kadar özel sektörün dış kredi sağlayarak borçlanması neticesinde devletin dış borçlarında bir azalma ve bununla birlikte bir rahatlama var gibi gözükse de, özel sektör tarafından herhangi bir sebeple ödenemeyen dış borçlar bankacılık sistemini sarsacağı için tehlike arz etmektedir.

Dış borçlar birçok kriter göz önüne alınarak sınıflandırılırlar. Bu kredilerin temin edildiği kaynaklar, hangi vadede kullandırıldıkları, kullanım şartları. Sınıflandırmada esas alınan kıstaslardır. Bu tür borçları incelerken kendi arasında gruplar halinde incelemekte yarar vardır.

Kredinin temin edildiği kaynağa göre baktığımızda iki türlü kaynakla karşılaşmaktayız. Bunlarda ilki direkt kredi olarak bir devletten (ikili kredi), özel kredi kaynaklarından (çok taraflı krediler) veya ticari bankalardan ticari bankalara

¹⁶ M. İlker Parasız, **İktisadın ABC'si**, Bursa, Ezgi Kitabevi, 1996, s. 230.

(ticari banka kredisi) sağlanması, ikincisi ise ülkeye yatırım yapacak uluslararası firmaların transfer edeceği yabancı sermayedir.¹⁷

Sağlanan kredinin vadesi ciheti ile baktığımız zaman vadesi bir yıla kadar olan krediler kısa vadeli borçlar, vadesi bir yıl ile beş yıl arasında olan krediler orta vadeli borçlar ve vadesi beş yıldan daha uzun olan krediler uzun vadeli borçlar olarak isimlendirilir. Kısa vadeli krediler genellikle likidite oluşturmak, ödeme sıkıntılarını elimine etmek gibi sebeplerle kullanılıyorken; orta ve uzun vadeli krediler daha çok yatırım program ve projelerinin finansmanında kullanılırlar. Orta ve uzun vadeli krediler bazen de mevcut bir borcun refinansmanında kullanılırlar.

2.1.1.2.1. Devirli – Garantili Krediler

Hazine bazen uluslararası kreditörlerden finansman sağlayarak bunu ihtiyacı olan kamu kurumlarına aktarır. Bu tür kredilere devirli krediler ismi verilir. Bazen de kamu kurumunun sağladığı kredilere garantör olur. Bu tür kredilere de garantili krediler denir. Her iki türlü kredide de kamu kurumunun borcunu ödememesi durumunda borç hazine tarafından ödenir.

2.1.1.2.2. Kalkınma Kredileri

Daha çok sermaye malı şeklinde verilen veya yatırımların finansmanında kullanılmak üzere verilen kredilerdir. Bu tür krediler genellikle orta ve uzun vadeli olmaktadır.

2.1.1.2.3. Proje – Program Kredileri

Proje kredisi bir yatırım için gerekli olan teçhizatın ithal edilmesinde kullanılacak kredilerdir. Proje kredilerinin kredi talep eden ülkeler açısından cazip olan tarafı, kredilerin verimli yatırım projelerinde kullanılmasıdır. Böylece kredi sağlayan ülkeler kredinin hangi alanlarda kullanıldığını kontrol etmek imkânına sahip olmaktadır.¹⁸ Program kredileri, kalkınma hedefleri için gerekli olan yedek parça, hammadde, yarı mamul ve mamul malların alımında kullanılmaktadır. Bu krediler herhangi bir projeye bağlı olmadığından kullanımı daha esnek olup, ithalatta

¹⁷ Cem Alpar, M.Tuba Ogun, **Dünya Ekonomisi ve Uluslararası Ekonomik Kuruluşlar**, İstanbul, Evrim Yayınları, 1985, s. 81.

¹⁸ Halil Seyidoğlu, **Uluslararası İktisat**, İstanbul, Kurtiş Matbaası, 1991, s. 503.

oluşabilecek tıkanıklıkların giderilmesine de yardımcı olmaktadır. Bu yüzden gelişmekte olan ülkelerce daha çok tercih edilmektedir.¹⁹

2.1.1.2.4. Serbest – Bağlı Krediler

Birçok ülke ihracatını arttırarak dış ticaret dengesini kendi lehlerine çevirmek istemektedir. Yurt dışındaki bir ihaleyi almak için bazı ülkeler piyasaya göre nispeten daha uygun şartlarda krediler temin etmektedirler. Bu şekilde bir kredi alımı aynı ülkeden herhangi bir mal alımına bağlanmışsa bunlara ülkeye bağlı krediler, eğer alınacak mallar da belirlenmişse “ülkeye ve mala bağlı krediler” ifade edilir.

Kredi alımı herhangi bir şarta bağlı olmaksızın gerçekleşiyor ise bu kredilere serbest krediler ismi verilir. Serbest kredilerin şartları bağlı kredilere oranla daha uygun olmamakla birlikte satın alımı yapacak ülkeye ihtiyacı olan mal ve hizmetleri istediği ülkeden daha uygun şartlarda alma imkânı vermektedir.²⁰

2.1.1.2.5. İhracat Kredileri

Bu krediler gerçekleştirilmek istenen bir projenin dış para gereksinimini temin etmek maksadıyla verilen kredilerdir. Krediler yapılan yabancı harcamanın en fazla %85’ini karşılayabilmektedir. Geri kalan %15’lik kısmın ise nakit olarak karşılanması gerekmektedir. Bu kredilerin geri dönüşü krediyi temin eden bankanın ülkesindeki resmi ihracat kredisi sigorta kurumu tarafından garanti edilmektedir. Bu kurumlar bu hizmetin bedeli olarak ülkeden ülkeye değişen sigorta primleri almaktadır.

2.1.1.2.6. Refinansman Kredileri

Borçlanan ülkelere bazı sebeplerden dolayı borçlarında ödeyememekte veya ileride oluşacak borçları için yeterli kaynak ayıramayacağını anlamaktadır. Böyle durumlarda izlenecek iki yol vardır. Borcu temin eden finansman kaynağı ile görüşülüp borç ileri tarihli vadelere ötelenir veya yeni bir kaynak bulunarak ilgili borç kapatılır. Bazı durumlarda ise mevcut krediden çok daha iyi koşullarda bir kredi imkânı yakalanabilir ve bu imkân değerlendirilerek ödeme koşulları iyileştirilir. Bu

¹⁹ Cahit Kayra, **Dış Finansman Teknikleri**, İstanbul, Bilgi Kitabevi, 1972, s. 77.

²⁰ Fazıl Tekin, **Uluslararası Maliye**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayını No: 261, 1988, s. 55.

tür kredilere refinansman kredileri adı verilir. Yeni bulunan kredinin koşulları mevcut kredinin koşullarından farklılık arz eder. Bu farklılık daha çok faiz oranlarında kendini gösterse de uygulanacak vadenin uzunluğu da refinansman kredilerinin kullanımını gerektiren önemli sebeplerdendir.²¹

2.1.1.2.7. Teknik Yardım Kredileri

Ülkeler arası gelişmişlik farkları sebebi ile gelişmişlik seviyesi daha üstte olan ülkelere gelişmişlik seviyesi daha düşük olan ülkelere Dünya Sağlık Teşkilatı, BM Gıda ve Yardım Teşkilatı, Sanayi Kalkınma Teşkilatı v.b. gibi kuruluşlar vasıtası ile teknolojik yardımlar yapılmakta, bu yolla gelişmekte olan ülkelerin ihtiyaç duyduğu ileri teknoloji ürünü mal ve hizmetler bu ülkelere aktarılarak onların gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Bu tür teknolojik yardımlar teknik yardım kredileri olarak isimlendirilmektedir.²²

2.1.1.2.8. Hibeler

Gelişmekte olan ülkelerin çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak üzere çeşitli kurumlar vasıtası ile sağlanan karşılıksız kredilerdir. Özellikle eğitim ve sağlık tesisleri kurulması, temiz içme suyu ve elektrik sağlanması, çevrenin korunması ve hastalıklarla mücadele gibi sosyal konularda sağlanan bu tür krediler için en büyük kaynak Dünya Bankasıdır.²³ Avrupa Birliğinin de bazı isimler altında çeşitli sosyal faaliyetlere hibe desteği sağladığı bilinmektedir. Avrupa Birliğinden sağlananlar hariç diğer hibelerde yetki Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu bakanda olup işin takibi Hazine Müsteşarlığı tarafından yürütülür.

2.1.2. Yap-İşlet-Devret Modeli

Önceleri, toplumsal ihtiyaçların devlet eli ile yerine getirilmesi anlayışı hâkimken son dönemlerde bu ihtiyaçların kamu ile birlikte özel sektörün de olaya dâhil olarak karşılanması fikri oluşmuş ve bu değişim ile birlikte kamu yatırımlarının gerçekleşmesinde yeni bir takım yatırım modelleri hayat bulmuştur.

²¹ Halil Seyidoğlu, **Uluslararası Finans**, İstanbul, Gizem Yayınları, 1996, s.517.

²² Dr. Engin Akçay, **Bir Dış Politika Enstrümanı Olarak Türk Dış Yardımları**, Ankara, Turgut Özal Üniversitesi Yayınları, 2012, .s. 7.

²³ Doç. Dr. Zafer Z. Başak, **Dış Yardım Ve Ekonomik Etkileri: Türkiye 1960-1970**, Ankara, Hacettepe Üniversitesi Yayınları, 1977, s. 32.

Yap-İşlet-Devret (kısa adı ile YİD) modeli bunlardan bir tanesi olup ülkemizde 1980'li yıllardan itibaren gündeme gelmiştir. YİD modeline ihtiyaç duyulmasındaki en önemli sebepler yatırım maliyetinin kamu tarafından üstlenilmesinin bütçeye çok ağır yük getireceği yüksek meblağlı finansman ihtiyacı içeren yatırımlar ile yüksek teknoloji gerektiren yatırımlardır. YİD modeli ile gerçekleştirilen yatırımlarda yukarıda sayılan hususların kamu eli ile gerçekleştirilebileceği zamana kadar erteleme yapılmadan özel sektör tarafından acilen gerçekleştirilmektedir. Böylece yapılan bu hizmetlerden insanların bir an önce yararlanması ve toplumsal refahın yükselmesi sağlanmaktadır. Aynı zamanda devlet küçülerek kendi asli görevlerini daha etkin bir şekilde gerçekleştirebilmektedir.²⁴

Yap-İşlet-Devret modelinde iş belirli bir süre ile özel sektöre bırakılmakla birlikte kamunun denetim ve gözetim görevi devam etmektedir. Bu sayede bir ortak iş söz konusudur. Özel sektör YİD modeli ile aldığı bir projeyi yaparak belirli bir süre ile işletir ve bu sürenin sonunda işler bir halde kamuya devreder. Kamu, bu projelere kaynak aktarımında bulunmaz ve özel sektör tarafından yapılıp işletildiği için projede verimlilik ön plana çıkar. YİD projeleri sayesinde kamunun borç stoku artmaz ve üzerindeki mali yük azalır. Bu durum da AB kriterlerini sağlamada olumlu bir etki yapar.

YİD modeli 1984 yılından önce batılı ülkelerde sınırlı bir şekilde uzun zamandır uygulanmakta idi. Ülkemiz gibi acilen birçok yatırım yapması gereken fakat bu yatırımlar için gerekli kaynağa ve teknolojiye sahip olmayan ülkelere YİD modeli kurtarıcı bir rol üstlenmiştir. Bu model ile belirli alanlarda sadece kamuya ait olan imtiyazların özel sektöre de açılması içim düzenlemeler yapılması gerekmektedir.²⁵

Ayrıca ulusal veya uluslararası finans kuruluşlarının devletlere finans sağlamak yerine projelere kredi sağlamayı daha uygun görmeye başlamaları sebebi

²⁴ Hasan Durucasu, Elif Acar, **Yap İşlet Devret (YİD) Modeli, Tarafları, Önemli Sözleşme Unsurları ve Belirsizlikleri**, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl:3, Sayı:12, Haziran 2015, s. 296.

²⁵ Mehmet Başer, **Proje Finansmanında Bir Araç Olarak YİD Modeli ve İzmit Büyükşehir Belediyesi Su Temin Projesinde Modelin Uygulanışı**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2000.

ile kaynak sıkıntısı olan devletler YİD modeline daha fazla yönelmiştir. Çünkü YİD modelinde kamuya herhangi bir borç yüklenmemekte, borçlanmayı projeyi üstlenen girişim yapmaktadır. Uzun vadeli işletme döneminde zamana yaygın olarak ödeme taahhüdünde bulunan girişim sağlayacağı finansman ile bu taahhüdünü yerine getirmenin hesabını yaparken, kamu tarafı ise bir hizmeti ivedi bir şekilde halkının hizmetine sunmayı ve belirli bir süre sonunda işler bir halde o tesisi devralmayı hesaplamaktadır. Son zamanlarda yapılan YİD ihalelerinde yabancı sermayeyi çekerken, kamunun tecrübesizliği sonucu, tahkime giden projelerde aleyhte karar sayısı azımsanmayacak düzeydedir.

YİD modelinin bazı olumsuzluklarının göz ardı edilerek tercih edilmesinin sebebi yatırım için gerekli sermayenin ve yüksek teknolojinin yetersiz oluşu, bununla birlikte yatırımın bu eksikliklerin tamamlanmasının beklenemeyeceği kadar ivedi bir şekilde gerçekleşmesinin gerekliliğidir. YİD modelinde ortaklık şeklinde projeyi üstlenen firmalardan yerli olanlar bu proje sayesinde uluslararası firmalardan teknoloji transferi de yapmaktadır. YİD projesine katılacak uluslararası firmalar o ülkedeki yasal zeminin uygunluğu, şeffaf bir ihale sisteminin ileriliği, siyasi ve ekonomik istikrar, uluslararası tahkim imkânı, projenin uygulanacağı arazi için özel imtiyazlar sağlanması, hazine garantisi gibi şartlar aramaktadırlar. Yukarıda sayılan şartların yüksek bir oranda olması YİD projelerine uluslararası katılımı arttırmaktadır.²⁶

İngilizce " Build – Operate - Transfer" (BOT) sözcüğünden Türkçeye çevrilen Yap-İşlet-Devret modeli, devletin idari bir sözleşmeyle, ileride elde edeceği gelir karşılığında belirli bir dönem boyunca bir kamu hizmetinin inşa edilmesini ve yürütülmesini sağlamasıdır. Yapılan sözleşmede bir taraf kamu, diğer taraf ise ulusal veya uluslararası yatırım şirketi veya şirketler topluluğudur.²⁷ Uluslararası firmaların projeye katılmaları durumunda teknoloji transferinin yanında uluslararası sermaye girişi de sağlanmaktadır. YİD modeli uygulanan projeler için yüksek meblağlı bir

²⁶ Lütfi Duran, **Yap-İşlet-Devret**, AUSBF Dergisi, XLVI(1-2), 1991.

²⁷ Sakça Saltaş, **Türkiye Karayollarında Yap-İşlet-Devret (YİD) Modelinin İncelenmesi**, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, 2013

finansman gerektiği için çoğunlukla firmalar konsorsiyum şeklinde ihalelere katılmaktadırlar.

2.1.2.1. YİD Modelinin Özellikleri Ve Kapsamı

Ülkemiz gibi hızla gelişmek isteyen orta gelişmişlik seviyesine sahip veya az gelişmiş ülkelerde geçmiş dönemlerde yapılması için çok mesafe alınamamış olan altyapı projelerinin tamamlanması genel olarak ihtiyaç değil bir zorunluluktur. Bu tür ülkelerde sermaye ve teknoloji birikimi yetersiz olduğu altyapı projelerinin tamamının devlet eli ile gerçekleştirilmesi olanaksızdır. Bundan dolayı özel teşebbüsün finansman ve riske katılımını içeren yöntemler geliştirilmiştir. Aşağıda bu çözüm yöntemlerinden biri olan Yap-İşlet-Devret modelinin tanımı ve özellikleri ile avantaj ve dezavantajlarından bahsedilmektedir.

2.1.2.1.1. YİD Modelinin Tanımı

YİD modeli bir kamu hizmetinin kamu kurum ya da kuruluşları ile ulusal ya da uluslararası özel sektör firmaları arasında yapılan bir sözleşme çerçevesinde tüm maliyetlerin özel teşebbüsçe finanse edildiği ve kurulan tesisin projeyi üstlenen özel teşebbüsçe belirli zamana kadar işletildiği, belirlenen sürenin bitiş tarihinden itibaren de tesisin işler vaziyette, her türlü taahhüt ve borçtan arındırılmış olarak, ilgili kurum ya da kuruluşlara devredilmesini temin eden kamu yatırım ve finansman şeklidir. Danıştay’a göre YİD modeli, “ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modelidir.”²⁸

3996 sayılı Kanunun 3’üncü maddesinin (a) bendi ile bu kanunun uygulama usul ve esaslarının belirlendiği 5907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının 3’üncü maddesinin (b) bendinde de, yap-işlet-devret modeli,²⁹ “İleri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modeli olup, elde edilecek kar dâhil yatırım bedelinin şirkete, şirketin işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya

²⁸ Gökhan Kürşat Yerlikaya, **Yap-İşlet-Devret Modeli, Hukuki Mahiyeti ve Vergilendirme**, 2002, Seçkin, Ankara, s.528.

²⁹ A.e., s.529.

hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesi” biçiminde tanımlanmıştır.

Buradaki tanımlardan da anlaşılacağı üzere YİD modelinin uygulanması için ilgili projenin yapılıp uygulanmasında yüksek teknoloji ve yüksek finans gerekli olmaktadır. Tabi ki bu finans ve teknolojiyi temin ederek bu ihtiyaçları gideren firmaların olması da YİD için bir zorunluluktur. Fakat YİD modeli ile projelerin gerçekleşmesi yolunda atılan adımların çok ileri boyutlara taşınması ile birlikte günümüzde kamunun bu iki ihtiyacı da karşılayabiliyor olduğu projelerde bile YİD modeli tercih edilebilmektedir.

2.1.2.1.2. YİD Modelinin Özellikleri

YİD modelinin uygulanabilmesi için öncelikle proje için yüksek teknoloji ve yüksek bir finansman ihtiyacı gerekli olmalıdır. Yapılacak projede bu ihtiyaçları, kamuyu herhangi bir finansal yükümlülük altına sokmadan sağlayacak olan ulusal ya da uluslararası firmalar veya firmalar topluluğu bulunmalıdır. Firmalar projelerin ihalelerine katılmak için ortak girişim şirketleri kurmaktadır. Bu ortak girişim şirketleri çok uluslu da olabilmektedir. Genellikle ülkedeki iş ortamının tecrübesine sahip ulusal firmalar da ortaklığa dâhil olmaktadır. Ayrıca içinde bulunan piyasa koşullarını iyi bilen ulusal firmanın yapacağı öneriler yatırımın hem karlılığına hem de işletmenin sürdürülebilirliğine önemli katkılarda bulunacaktır.³⁰

YİD modelinde, projenin ihalesini kazanan ortaklık tesisin kurulmasını müteakip işletmeye, mal ve hizmet üretmeye ve üretilen mal ve hizmetleri pazarlamaya başlamaktadır. Bu kamu hizmeti kamu kurum ve kuruluşları eli ile yapılır ilkesine uygun olmayan bir durum gibi gözüktüğü de hizmet etme yetkisi sonsuza dek alınmadığı ve proje belirli bir süre işletildikten sonra kamuya devredileceği için aykırılık ortadan kalkmaktadır.³¹

YİD modelinde konsorsiyum ile yetkisini bu konsorsiyuma devredecek kamu otoritesi arasında imzalanan sözleşme özel hukuk hükümlerine tabidir. Hazırlanacak

³⁰ www.vergisorunlari.com.tr, (Çevrimiçi) 08 Kasım 2018

³¹ İsa Coşkun, **Yap-İşlet-Devret/Yap-İşlet Modelleri ve Yabancı Sermaye**, Yaklaşım Dergisi, Sayı:6, 1998, s. 67.

sözleşme ile yatırım ya da hizmetin projelendirilmesi, finansmanının sağlanması, inşa edilmesi ve işletilmesinden ortaklık sorumlu olmaktadır. Projeyi üstlenen konsorsiyumun yükümlülüklerini aksatması halinde kamunun uğrayacağı zararın tazmin edilmesine ve kamunun konsorsiyuma veya konsorsiyumun kamuya yapacağı ödemelerin gecikmesi durumunda izlenecek yol da sözleşmede yer almalıdır. İmzalanacak sözleşme kırk dokuz yıldan daha uzun olamaz.³²

Yapılacak ihale de projenin yapımı karşılığında kaç yıl için işletileceği konu edildiği durumlar olmakla birlikte, belirli bir işletme süresi için idareye ödenecek para da ihale konusu olmaktadır. Bazı YİD projelerinde idare belirli bir hizmet alım garantisi verebilmektedir. Verilen garantinin altında bir hizmet alımı gerçekleştiği durumlarda kamu garanti edilen tutarı konsorsiyuma aktarmaktadır. Bu durum YİD projesini üstlenen konsorsiyumun projeden kesinlikle zarar etmeyeceği anlamını çıkarmamaktadır. İhaleye katılan firmalar her zaman garanti edilen tutarın getirdiği gelirin üstünde bir teklif vererek ihaleyi kazanmakta işletme esnasında yeterli hizmet satımı gerçekleştirememesi durumunda garanti edilen tutarı tahsil etse bile zarar edebilmektedir. Kamu tarafından garanti edilen mal ve hizmet alımının üzerinde satış olması halinde hasılat paylaşımının nasıl yapılacağı hususu da düzenlemektedir.³³

Yap-İşlet-Devret modelinde sözleşmenin bitiş tarihinden itibaren gerçekleştirilen yatırım işler halde, borçsuz olarak kamuya devredilir. İdare isterse bu yatırımı kendisi işletir isterse yeni bir ihale ile tekrar işletme işini belirli bir süre ile özel sektöre devredebilir. Oluşacak yeni durumda yapım işi olmayabileceğinden sadece belirli bir süre için işletme hakkı ihale edilmektedir.

Projeyi üstlenen konsorsiyumun sözleşme şartlarında belirlenen yükümlülüklerini yerine getirememesinden dolayı idarenin yapılan yatırımı süresinden önce devralması durumunda, yatırımın gerçekleştirilen kısmına ait dış finansmanı idare tarafından üstlenebilmektedir. Gerçekleştirilmeyen kısmın finansmanının kullanılması idarenin tasarrufuna bırakılmıştır.

³² Belgin Akçay, ‘‘Altyapı Yatırımlarının Finansmanında Kamu Sektörü’’ Konulu Sunum, SPK 7. Arama Konferansı, Ankara, 2006

³³ auhf.ankara.edu.tr.

2.1.2.1.3. YİD Modelinin Kapsamı

Yap-İşlet-Devret modeli ile “köprü, tünel, baraj, sulama, içme ve kullanma suyu, arıtma tesisi, kanalizasyon, haberleşme, elektrik üretimi, iletimi, dağıtımı ve ticareti, maden ve işletmeleri, fabrika ve benzeri tesisler, çevre kirliliğini önleyici yatırımlar ile bu kapsamda atık toplama-ayırma, geri kazanım, geri dönüşüm, yakma ve bertaraf tesisleri, otoyol, trafiği yoğun karayolu, demiryolu, gar kompleksi, lojistik merkezi, yeraltı ve yerüstü otoparkı ve sivil kullanıma yönelik deniz ve hava alanları ve limanları ile bu kapsamda havalimanları ve havaalanları bünyesindeki yolcu ve yük taşımaya yönelik terminaller ve müteammimleri, yük ve/veya yolcu ve yat limanları ile kompleksleri, sınır kapıları, özel kanunu olanlar hariç milli park, tabiat parkı, tabiatı koruma alanı ve yaban hayatı koruma ve geliştirme sahalarında planlarda öngörülen yapı ve tesisleri, toptancı halleri ve benzeri yatırım ve hizmetler hayata geçirilebilmektedir.”³⁴

Yukarıda sayılanların dışında bir projeye YİD modeli uygulanmak istenmesi durumunda o projenin yüksek finansman veya ileri teknoloji ya da her ikisine birden ihtiyaç duyması kriterleri göz önüne alınmaktadır. Bu tür projelerin gerçekleştirilebilmesi için kanuna “benzeri yatırım ve hizmetler” ifadesine yer verilmiştir.³⁵

2.1.2.1.4. YİD Modelinin Amaçları

3996 sayılı Kanun’un gerekçesinde, “Ülke kalkınmasında önem taşıyan, ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiren ve yaygın işletmecilik anlayışında yapılması yararlı olan yatırım ve hizmetlerin gerçekleştirilmesinde hizmetin asli sahibi olan kamu kurum ve kuruluşları ile kamu iktisadi teşebbüslerinin yanı sıra, Türk kanunlarına göre kurulmuş olan sermaye şirketleri ve Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu hükümlerine göre Türkiye’de faaliyette bulunmasına izin verilen yabancı şirketlerin de görevlendirilmesi, kamunun kıt kaynaklarının en gerçekçi biçimde kullanılması açısından büyük önem taşımaktadır. Kanunda öngörülen yatırım ve hizmet alanlarında, rekabetçi bir ortamın oluşturulması, finansman ve

³⁴ Mevzuat.basbakanlik.gov.tr.

³⁵ Erkal Etçioğlu, **Yap İşlet Devret Modeli ve Türkiye Uygulamasının Analizi**, İstanbul, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, 1995.

yönetim açısından kendine yeterli bir modelin geliştirilmesi ile Devletin bütçe imkânlarının daha ağırlıklı kamu hizmetine kaydırılarak, özel sektör ve yabancı kuruluşların söz konusu yatırım ve hizmet alanlarına çekilmesi, ekonomik kaynak sorunlarına çözüm getireceği gibi hedeflenen gerçekçi büyüme doğrultusunda yatırımların hayata geçirilmesi, yeni iş olanaklarının yaratılması ve işsizliğin giderilmesi konularında da yardımcı olacaktır” biçiminde bir açıklama yapılarak büyük yatırımlardaki finansman ihtiyacına işaret edilmiştir.

YİD modeli ile yapılması ve hizmete açılması ivedilik arz eden altyapı projelerinin gerçekleştirilmesinin önündeki en büyük engeller olan ileri teknoloji ve yüksek finansman ihtiyacının özel sektör tarafından üstlenerek aşılması hedeflenmektedir.³⁶

Acil altyapı yatırımı yaparak ekonomik gelişmesini hızlandırmak isteyen ülkelerin karşılaştıkları en büyük sorunlar bu yatırımları gerçekleştirmek için ihtiyaç duyulan ileri teknolojiye ve gerekli finansmana sahip olmamalarıdır. Bu eksikliklerin elimine edilmesi için gereken ileri teknolojiye ve finansal kaynaklara sahip özel sektör tarafından YİD modeli ile büyük yatırımlar gerçekleştirilmektedir. YİD modeli ile bir proje uluslararası firmaların yer aldığı konsorsiyumlara ihale edildiğinde aynı zamanda ülkeye yabancı sermaye girişi de gerçekleşmektedir.

Proje ile ilgili borçlanmanın tamamı konsorsiyum tarafından üstlenildiği için kamu fazladan bir borç yükü altına girmemektedir. Uluslararası derecelendirme kuruluşları tarafından verilen puanlar hesaplanırken mevcut borç stoku da dikkate alınmaktadır. YİD modeli sayesinde borç stoku düşük kalan idareler daha yüksek puan alarak borçlanmalarını daha düşük maliyetle yapabilmektedir. Ayrıca belediyelerin borç stokunun yükselmemesi sebebi ile borçlanma yönünden iç mevzuata aykırı bir durum oluşmamaktadır.³⁷

Yüksek finansman ve ileri teknoloji eksikliği yüzünden yapılması ileriki yıllara bırakılan birçok büyük proje YİD modeli sayesinde daha erken yıllarda gerçekleştirilerek hizmete alınmakta, bu durum da o ürün ve hizmetin halkın

³⁶ <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/12188.pdf>

³⁷ Seyhan ERDOĞDU, “Yap-İşlet-Devret Modeli: Özelleştirmenin Kestirme Yolu”, Haziran 1997, **Mülkiyeliler Birliği Dergisi**, C. 21, S. 200, s. 23.

hizmetine daha erken sunulmasını getirmektedir. Ayrıca bu projeler istihdamın artmasında da olumlu etkilerde bulunmaktadır. Ayrıca yapılan bu altyapı projeleri sayesinde bölgesel gelişmişlik farklarının giderilmesi hususunda da katkı sağlamaktadır.³⁸

2.1.2.1.5. YİD Modelinin Yasal Altyapısı

YİD Modelinin yasal altyapısı, dayanakları ve ilgili yasalar ile bu yasalarda yapılan değişiklikler:

T.C. Anayasasının Devletleştirme ve Özelleştirmeye ilişkin hükümlerde “Devlet, kamu iktisadi teşebbüsleri ve diğer kamu tüzelkişileri tarafından yürütülen yatırım ve hizmetlerden hangilerinin özel hukuk sözleşmeleri ile gerçek veya tüzel kişilere yaptırılabilirliği veya devredilebileceği kanunla belirlenir.”³⁹ dendiğinden bu metin YİD modelinin anayasal temelini oluşturmaktadır.

Anayasadaki bu ifade ile YİD modelinin projelerde uygulanmasının önü açılmış daha sonra çıkarılan kanun ve yönetmelikler ile yasal çerçevesi belirlenmiştir.

YİD konusunda uzun yıllara dayanan yasal düzenlemeler, zaman zaman siyasi tartışmaların da konusu olmuştur. Özel sektörün bu model çerçevesinde gerçekleştirmek istediği yatırımlar ve bu amaca yönelik olarak yapılan sözleşmelerin “İmtiyaz Sözleşmesi” değil “Özel Hukuk Hükümlerine Bağlı Sözleşmeler” kapsamında değerlendirilmesi gündeme gelmiştir.

YİD modelinin yasal zeminini oluşturan birçok yasa çıkarılmasına rağmen Anayasa Mahkemesi yapılacak sözleşmelerin “imtiyaz sözleşmesi” yani idari sözleşmeler olduğu kararına varmıştır. Uluslararası yatırımcıların projelerde meydana gelecek ihtilafların “Uluslararası Tahkim” yoluyla çözülmesi istekleri de 13.08.1999 tarih ve 4446 sayılı kanunla yerine getirilmiştir. Danıştay’ın bu tür sözleşmeleri inceleme yetkisi de tahkim yolu öngörülmeleyen sözleşmelerle sınırlandırılmıştır.

³⁸ Şerife Gençoglu, **Türk İdare Hukukunda Yap İşlet Devret Modeli**, Ankara, G.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, 2008, s. 56.

³⁹ www.mevzuat.basbakanlik.gov.tr.

Danıştay 1.Daire Başkanlığı da verdiği kararlarla YİD sözleşmelerinin kamu hizmeti imtiyaz sözleşmesi olarak nitelendirilemeyeceğine ve Danıştay'ın görüş bildirmesine gerek olmadığına karar vermiştir.

2.1.2.2. YİD Modelinin Avantajlı Ve Dezavantajlı Yönleri

YİD modeli ile sağlanan avantajlar şunlardır:⁴⁰

- Yüksek finansman gerektiren YİD projeleri için gerekli kaynak kamunun imkânları kullanmadan projeyi üstlenen konsorsiyum tarafından temin edilmektedir. Bu sayede kamu daha az borçlanmakta ve bütün enerjisini asli işlerine yöneltebilmektedir.
- YİD projeleri için gereken ileri teknoloji projeyi üstlenen ulusal ve uluslararası firmalar tarafından ülke ile tanıştırılmakta, bu sayede denetleme görevi yapan kamunun ve ortaklıkta yer alan yerli firmaların bilgi ve birikimlerine ciddi katkılar sağlamaktadır.
- İleri teknoloji ve yüksek finansman istediği için YİD projeleri genellikle uluslararası firmaların dahi olduğu konsorsiyumlar tarafından üstlenilmektedir. Bu sayede ülkeye yabancı sermaye girişi hızlanmaktadır. Yabancı sermayeye ülke içerisinde sunulan yeni imkânlarla birlikte yurt içi hâsıla olumlu etkilenmektedir.
- Yatırım için gerekli olan asli unsurların kamu tarafından temin edilmesine kadar geçecek süre beklenmeden yatırımlar gerçekleştirildiği için mal ve hizmetler çok daha önce halkın hizmetine sunulabilmektedir.
- Özel sektörün mali ve teknolojik imkânları sayesinde hızlı bir şekilde altyapı yatırımlarının gerçekleşmesi ile bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılması daha kolaylaşmaktadır.

⁴⁰ <https://slideplayer.biz.tr/slide/2316256/>

- Gerçekleştirilen altyapı projeleri ülkenin ekonomik olarak büyümesine de pozitif katkı sağlamaktadır. Üretilen mal ve hizmetler tüketicilere daha ucuz ve hızlı bir şekilde ulaşmaktadır.
- Ayrıca YİD modeli ile yapılan projeler büyük projeler olup ülkedeki istihdama da olumlu katkı sağlamaktadır.⁴¹

Sayılan bu yararların yanında YİD modelinin dezavantajlı yönleri şu şekilde sayılabilir:

- YİD modelinin hayata geçirilebilmesi için ülkede siyasi ve ekonomik istikrar olmalıdır. Siyasi ve ekonomik istikrarın olmadığı zamanlarda projeyi üstlenen konsorsiyumların işleri tamamlayamama riski bulunmaktadır.
- Özel sektör YİD projelerine kar amacı ile girdiğinden projenin ülkeye maliyeti yüksek olabilmektedir. Projeyi üstlenen firmalar kar maksimizasyonunu sağlamak için ellerine geçen bütün fırsatları değerlendirebilmektedirler.
- YİD projeleri ihale yöntemi ile verildiği için bazı durumlarda firmalar ihaleleri gelirinin üstünde bir fiyata almaktadır. Kar edemeyeceğini anlayan firmalar işi yarım bırakabilmekte, uluslararası tahkime giden davalar neticesinde projelerde büyük aksaklıklar yaşanabilmektedir.
- Sözleşme süresinin sonunda kamuya devredilen projelerde kamunun o işteki tecrübesizliğinden dolayı tesis atıl kalabilmekte ve heba olabilmekte ise de idare yeni bir ihale ile projeyi yeniden özel sektöre devrederek bu sorunu aşmaktadır.
- Sözleşmenin sonunda yapılacak devir ile özel sektöre tarafından işletilen tesis idare tarafından devralmakta, bu durum devletin büyümesini ve görev alanının genişlemesini getirmektedir. Bu

⁴¹ Ebru Turan, **Yap İşlet Devret Modelinde Muhasebe Düzeni**, Malatya, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, 2009, s. 53.

olumsuzluk ta bir önceki örnekteki gibi yeni bir ihale ile aşılabilmektedir.⁴²

2.1.2.3. Yap-İşlet-Devret Modelinin Gelişim Süreci

Bu modelin ana kaynağı daha önce Selçuklu ve Osmanlı Tanzimat öncesi klasik dönem boyunca alt ve üst yapı yatırımlarını “yap-işlet” modeli ile gerçekleştiren vakıf sistemine dayanıyordu.

“Yap-İşlet” modelini Selçuklular ve Osmanlılar bir vakıf işletme modeli olarak geliştirdiler. Bu model vakıflar ve meslek birlikleri için cazibe merkezi oluşturma amaçlı imtiyazlar içermektedir. Selçuklu’dan itibaren vakıflara tanınan imtiyazlar nedeniyle müteşebbis sermayesini, vakıf işletme kurarak iktisadi-ticari altyapı yatırımına yönlendirmektedir.

Selçuklu ve Osmanlı döneminde sanayi ve ticaret sitelerinin, çarşı, han ve kervansarayların kısaca sabit iktisadi-ticari yatırımların tamamı bu imtiyazlı vakıflar tarafından inşa edilmiş ve kiralanarak işletilmişlerdir.

Vakıf hukukuna göre vakıf yerlerinin alım-satımı ve devri yapılamadığı için bu imtiyaza dayalı yapılan vakıf yatırımlarının bir müddet sonra devlete devri söz konusu olmuyor, vakıf yatırımıyla üretilen menkul ve gayrimenkuller süresiz vakfa devrediliyordu. Avrupa’da vakıf ve vakıf işletmeler olmadığından yap-işlet modeli de gelişmemiştir.⁴³

Osmanlıların vakıfların bilgi, birikim ve sermaye yönünden yetersiz kaldığı büyük ve teknolojik yatırımları yabancı ortaklı Osmanlı şirketlerine verdikleri imtiyazlar ise süreliydi ve bu süre sonunda şirkete tahsis edilip yapıp işlettiği tüm varlıklar devlete devredilmekteydi. Model yap-işlet-devret ismini buradan almaktadır.

1782 yılında Paris’in içme suyu dağıtımı işinin Perier Kardeşlere verilmesi bilinen ilk kayıtlı imtiyazdır. Fransa’nın ardından İtalya, Almanya, Belçika ve İspanya’da da özel sektör bazı kamu hizmetlerinin tesisi örneklerine rastlanılmıştır.

⁴² A.e., s. 53-54.

⁴³ Ahmet Kala, **Sultan Abdulmecit Döneminde(1839-1861) Yatırım İmtiyazlı Şirketler ve Yap-İşlet-Devret modelinin Geliştirilerek Özel Sektör Yatırımlarının Arttırılması**, İstanbul

Fakat dünyadaki ilk uluslararası büyük yatırım Süveyş Kanalıdır. Kanalin inşası ve doksan dokuz yıllık işletme imtiyazını Mısır Hükümetinden Fransız tabiiyeti Osmanlı Şirketi almıştır. Kanal ancak on yıllık bir çalışma ile ve sekiz milyon yerine on sekiz milyon Sterlin harcanarak bitirilebilmiştir. Osmanlı Devletinde 19. yüzyılın sonlarına doğru demiryolu, liman, rıhtım, elektrik ve benzeri kamu hizmet işletmelerinin kurulması ve işletilmesi, yabancılara verilen imtiyazlarla sağlanmaya çalışılmıştır. Bu demiryolları 1860 yılından başlayarak 50 yıl içerisinde yabancı şirketlere yaptırılmıştır. Osmanlı döneminde Mahalli idareler, imtiyaz vermeye de yetkili kılınmıştır.

1980’li yılların başlarında nüfus artışı ve ekonomik büyümeyle birlikte altyapı ihtiyacının artması, gelişmemiş ülkelerde aşırı borçlanma ve yaşanan ekonomik krizler neticesinde yaşanan ödeme güçlüğü, ülkedeki kamu idaresinin ticaretteki payının azaltılması yönündeki çeşitli baskılar gibi sebeplerle yeni finansman modelleri arayışı hız kazanmıştır.⁴⁴

1980 ve 1990’lı yıllarda Amerika’da özelleştirme ile YİD modeli damgasını vurmuştur. Bu yıllarda elektrik üretim tesisleri kamu, kooperatifler ve özel sektöre işletilmeye başlanmıştır. Avrupa’da ise YİD modeli bu dönemde çok fazla talep görmemiştir.⁴⁵

Ülkemizde ise 1984 yılında, Turgut Özal liderliğinde, ilk yasal düzenlemeler yapılarak enerji üretim tesislerinin yapılması ve en fazla 99 yıl süre ile işletilmesi hakkının özel sektöre verilmesinin yolu açılmıştır. Ancak bu durum sadece özel sektörün kamusal hizmetleri ücretle yapmasına örnek teşkil ederken YİD’ in ilk uygulaması, Ankara’da Atakule’nin yapım ve işletmesinin özel sektöre devri olmuştur. İlerleyen yıllarda birçok büyük altyapı projelerinde YİD modeli tercih edilmiştir.

2.1.2.4. Türkiye’de YİD Modelinin Uygulama Süreci

İdari Kararın Alınması ve YPK onayı: Yapacağı bir yatırımı YİD modeli ile gerçekleştirmek isteyen kamu otoritesi öncelikle bu yönde bir idari karar

⁴⁴ <http://auhf.ankara.edu.tr/dergiler/auhfd-arsiv/AUHF-2008-57-04/AUHF-2008-57-04-ulu.pdf>, 2008.

⁴⁵ İçişleri Bakanlığı, Sayı. İ.Y.161/19, s. 44-47.

almalıdır. İdari kararın alınmasını müteakip projeye ilişkin ön yapılabilirlik etüdüyle birlikte bakan imzalı olarak YPK'ya müracaat eder. Mahalli idareler, İçişleri Bakanlığı; yükseköğretim kurumları ise Milli Eğitim Bakanlığı kanalıyla Yüksek Planlama Kuruluna başvurur. YPK'nın iznine müteakip projeyi üstlenecek ortaklık ile uygulama sözleşmesi imzalanabilir.

Projenin gerçekleştirilmesi için geleneksel yöntemler yerine ne sebeple YİD modelinin tercih edildiği, ekonomik, finansal ve risk analizleri ön yapılabilirlik etüdünde açıkça ortaya konulmalıdır.

YPK, başvuru sonunda yetkili idareyi, yapılacak olan yatırım ve hizmetleri, risk paylaşımı ilke ve esaslarını, katkı payı ve talep garantisi verilip verilemeyeceğini, verilecekse gerektiğinde bunlara ilişkin üst sınırları belirleyebilir ve bu doğrultuda idareyi yetkilendirebilir. YPK tarafından bu kararlar alınmadan önce gerekli durumlarda Maliye Bakanlığı, DPT Müsteşarlığı ve Hazine Müsteşarlığı ile diğer ilgili kuruluşların görüşü alınır. Bu kuruluşlar görüşlerini azami 30 gün içinde YPK'ya iletir. YPK kararı öncesi işlemler 60 gün içinde tekemmül ettirilir. Ön yapılabilirlik etüdünde ve ilgili diğer bilgi-belgelerde eksiklik olması durumunda, eksiklikler giderilinceye kadar bu süre dikkate alınmaz.⁴⁶

YPK'nın izni neticesinde idarece düzenlenecek uygulama sözleşmesi YPK'nın onayına sunulur ve kurulun izni alınır. Kurulun izni akabinde bakanın onayı alınarak yüklenici ile uygulama sözleşmesi imzalanır. Mahalli idarelerde ve yükseköğretim kurumlarında ise bakan yerine onayı ilgili kurumun üst yöneticisi verir.

Şartname ve İlan; YİD projesi için gerekli izinlerin tamamlanmasından sonra idare şartnameyi hazırlar. Proje ile ilgili genel, özel, teknik ve idari usul ve esasları gösteren belge veya belgeleri içeren şartname 94/5907 sayılı Karar'da belirtilen genel hususları taşımak zorundadır.

Şartnamenin hazırlanmasından sonraki süreçte yaptırılmak istenen yatırım ve hizmetler, Resmi Gazete 'de ve ülke çapında yayımlanan yüksek tirajlı iki gazetede

⁴⁶ <http://www.mevzuatlar.com/sy/resmiGazete/rga/11/06/1106110111m.htm>

ön seçim için belirlenen son başvuru tarihinden asgari otuz gün önce olmak üzere ve asgari birer kez ilan yapılarak duyurulur. İşin özelliğinin gerektirdiği durumlarda, ilan yurtdışında son başvuru tarihinden asgari kırk beş gün önce yapılır Projeye ait şartname idarede ücretsiz olarak görülebilir veya belirlenen bedel karşılığı ödenerek alınabilir.

İhale Komisyonu ve İşin Verileceği Şirket: İhalenin sahibi olan idarenin üst yöneticisinin onayı ile ihale komisyonu oluşturulur. Karara katılmamak kaydıyla yardım amaçlı istenildiği kadar teknik ve idari personel görevlendirilebilir.

İdare, firmalar için ön yeterlik değerlendirmesi yapmak istediği zaman kuruluş ve çalışma usullerini kendisinin belirlediği ön yeterlilik komisyonu kurar. Katılımcılarda aranacak özellikler de idare tarafından belirlenir.

YİD modeli ile gerçekleştirilecek projeleri üstlenecek sermaye şirketleri T.C. kanunlarına göre kurulmuş yerli veya ülke içinde faaliyetine izin verilmiş uluslararası firmalar olabilir. İlgili firmaların bağımsız denetim raporları ile sağlam bir mali ve ortaklık yapısına sahip olduklarını ispat etmeleri, ortaklardan asgari birinin işle ilgili faaliyette bulunmuş olması gereklidir. Yatırım dönemi içerisinde işle ilgili ortağın kuruluş sermayesindeki payını YPK izni olmaksızın değiştirmesi durumunda idare sözleşmeyi feshedebilir.

94/5907 no.lu karar gereğince her YİD projesi için ayrı bir firma kurulması gereklidir. Ancak, kurulacak şirket ortaklarından en az birinin kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşu veya üst kuruluşu olması ve şirket sermayesine en az % 51 oranında iştirak etmesi, projelerin aynı faaliyet konusunda olması kaydıyla işin özelliğine göre idarenin de uygun görmesi halinde bu şart aranmaz. Firmanın faaliyet konusu olarak gerçekleştireceği YİD projesinin olması ve proje için sağlayacağı öz kaynak oranı projenin toplam yatırımının beşte birinden az olmaması gereklidir.⁴⁷

İhale idarenin tercihiine bağlı olarak kapalı teklif, Dar anlamda kapalı teklif ve pazarlık usullerinden biri tercih edilerek yapılabilir. İdarece belli istekliler arasında

⁴⁷ <http://ab.gtb.gov.tr/data/520b2ed8487c8e63988092e4/Rev.%20Kyoto%20RG%201994.pdf>

kapalı teklif usulü veya pazarlık usulünün uygulanmasına karar verilmesi halinde, bu kararın gerekçesi görevlendirme ilan veya şartnamesinde belirtilir.

Yapılacak ihale neticesinde verilecek tekliflerin uygunluğunun eşitliği durumunda eşitliği bozmak için idareyi en az mali yükümlülüğe sokacak teklif sahibi ihaleyi kazanır. Yapılacak ihaleye katılımın olmadığı ya da verilen tekliflerin idarece uygun görülmediği durumlarda kanunda belirtilen usullerde herhangi birisi ile yatırım yapılabilir.

Sözleşme İmzalanması; YİD projelerinde diğer birçok sözleşmenin dayandırıldığı, idare ile yüklenici ortaklık arasında yapılan uygulama sözleşmesi temel sözleşme konumundadır. Uygulama sözleşmesi özel hukuk hükümlerine göre düzenlenir bir imtiyaz teşkil etmez. Sözleşmede projenin detayları, inşa ve işletme süreleri, ödenecek kiralar, işin devri, fesih gibi önemli konular yer alır. Akdedilecek diğer sözleşmeler uygulama sözleşmesine dayandırılır. Yapılacak tüm sözleşmeler Türkçe olarak, yüklenicilerin arasında yabancı bir firma olması durumunda Türkçe ve İngilizce olarak düzenlenir. İhtilaf durumunda Türkçe sözleşme geçerlidir.

Süre; YİD projelerinde iki tip süre vardır. Bunlar yatırım ve işletme süreleridir. Bu iki sürenin toplamı sözleşme süresidir ve hiçbir şekilde 49 yılı aşamaz. Bazı YİD projelerinde yatırım tutarına bağlı olarak katılımcılardan en kısa işletme süresini teklif etmeleri istenir. Bazı projelerde ise yapım ve belirli bir yıl işletmek kaydı ile en yüksek kira teklifi talep edilir.

Ücret ve katkı payının belirlenmesi; YİD modeliyle gerçekleştirilecek yatırımlarda tesisin inşa süreci ve maliyeti yapılacak yatırımdaki en büyük finansal giderdir. İnşa sürecinden sonraki işletme sürecinde maliyetler (bakım-onarım giderleri, işletme giderleri v.b.) çok daha düşük seviyede gerçekleşmektedir. Bu sebeple idareler bazı ihaleleri projenin inşa maliyetleri karşılığında belirli bir yıl işletilmesi şeklinde düzenlerlerken, bazı ihaleleri projenin inşa ve işletim süresinde kira ödenmesi karşılığında belirli bir süre işletilmesi şeklinde düzenleyebilmektedir. Daha önce inşası tamamlanmış projeleri ise kira karşılığı belirli bir süre için kiralamaktadırlar. İhaleyi düzenleyen idare proje için belirli bir müşteri garantisi

verebilir. Verilecek bu garanti her ne kadar belirli bir tutara kadar geliri garanti etse de konsorsiyumun projeden zarar etmeyeceği anlamına gelmez.⁴⁸

Teminat; İdare YİD projesi ile ilgili olarak katılımcılardan teminat talep eder. Alınacak teminatın teminat mektubu olması durumunda geçici teminat mektubu süresiz olarak düzenlenir. İdare ihaleyi kazanan firmadan verdiği geçici teminat mektubunun kati mektuba döndürmesini ister. Kati teminat mektubu ihale tutarının yüzde biri tutarında süresiz olmalıdır. Kati teminat mektubunu temin etmeyen veya edemeyen ortaklıkların geçici mektupları hazineye irat kaydedilerek ikin sıradaki katılımcıdan mektup talep edilir. Kesin mektup alınıncaya kadar süreç bu şekilde devam eder.

Fesih; YİD projesinde amaç bir tesisin sözleşmede belirtilen şartlarda ihaleyi kazanan ortaklık tarafından kurulması ve belirli bir süre bu konsorsiyum tarafından işletildikten sonra kamuya devridir. Fakat bazı durumlarda konsorsiyum yükümlülüklerini yerine getirememekte veya eksik yerine getirmektedir. İdare uygulama sözleşmesinde belirtildiği şekilde YİD projesini feshedebilir ve tesise süresinden önce el koyabilir.

Süre sonunda tesisin devri; YİD projesinin sözleşmesinde belirlenen işletim süresinin sonunda yüklenici firma tesisi işler vaziyette, borç ve taahhütsüz bir şekilde kamuya devreder. Devirin sözleşmeye uygun bir şekilde yapılıp yapılmadığı devir tesli komisyonu tarafından denetlenir. Tesis devralan idare isterse tesisi kendisi işletmeye başlar isterse yeni bir ihale ile tekrar kiralar.

2.1.2.5. YİD Modeline İlişkin Sorunlar Ve Çözüm Önerileri

Yüksek bir finansmana ve ileri teknolojiye ihtiyaç duyması sebepleri ile kamu tarafından ivedi bir şekilde gerçekleştirilemeyen fakat ülkenin kalkınması için elzem olan altyapı yatırımları için birçok özel düzenlemeler yapılmış ve bu yatırımların kamu –özel sektör işbirliği ile yapılmasının önü açılmıştır. Bu yönde yapılan yasal düzenlemeler kapsamında; 3996 Sayılı “Bazı Yatırım Ve Hizmetlerin Yap-İşlet-

⁴⁸ Mehmet Aksoy, **En son değişikliklerle (Kamu ihale kurumu kararları ışığında) Kamu alımları ihale süreci (Mal Ve Hizmet Alımları ile Yapım işleri)**, T.C. Maliye Bakanlığı, Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara, yayın No: 2010/402.

Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun” ile bu kanuna istinaden çıkarılan Bakanlar Kurulu Kararı, temel düzenleyici metinlerdir. YİD modeli ile genellikle enerji ve ulaştırma ile ilgili yatırımlar yapılmakla birlikte diğer birçok alanda da bu model kullanılmıştır. Dokuzuncu Kalkınma Planı’nda “kamu-özel sektör işbirliği modelinin uygulanmasına öncelik verileceği” ibaresi yer almaktadır.⁴⁹

YİD modelinin uygulandığı ilk yıllarda idarelerce konu ile ilgili tüm detaylar etraflıca bilinmediği, yaşanabilecek aksaklıklarla ilgili yeterli tecrübeye sahip olunmadığı için hem yapım ve işletme hem de hukuki anlamda bazı sıkıntılar yaşanmışsa da günümüze gelindiğinde uygulamanın yaygınlaşması ile birlikte bu sıkıntıları büyük ölçüde bertaraf edecek bilgi ve tecrübeye sahip olunduğu gözlemlenmektedir. YİD modeli için yapılan yasal düzenlemelerde de ilk başlarda birçok eksiklik olsa da sonraki dönemlerde bu eksiklikler tamamlanmış ve hukuki süreçlerde tarafların daha rahat etmeleri sağlanmıştır.

Ayrıca, YİD projelerinin analizi, önceliklendirmesi ve seçiminden sorumlu, KÖİ konusunda uzmanlaşmış kurumsal bir yapının olmaması ve proje dokümanlarına (fizibiliteler, sözleşmeler vb.) yönelik sektörel standardizasyonun oluşturulamamış olması da mevcut kurumsal yapıdaki eksiklikler arasında yer almaktadır.⁵⁰

YİD modeli ile hayata geçirilmek istenen projelerde yatırımın mali yükünün kamunun değil de projeyi üstlenen özel sektörün üzerinde olması, kamuyu bu projelerin izlenmesi ve denetimi hususlarında yeterince sorumlu davranmamaya itmektedir. Oysa inşa ve belirli bir işletim süresinden sonra kamu tarafından tekrar iade alınacak işletmeler neticede bir kamu değeridir. Kamu otoritesi projeleri baştan sona büyük bir titizlikle takip etmeli ve denetlemelidir.

YİD modeli ile gerçekleştirilen projeler belirli bir işletim süresinden sonra kamuya devredildikleri zaman ekonomide devletin ağırlığı artmakta olup bu durum da kamunun kendi asli görevlerinin haricindeki alanlara daha fazla vakit ve enerji harcayarak kendi asli görevlerini layığı ile yerine getirememelerine sebep

⁴⁹ Gençoğlu, **a.g.e.**, s. 57-66.

⁵⁰ Gençoğlu, **a.g.e.**, s. 67-88.

olmaktadır. İdare belirli bir süre işletildikten sonra devraldığı projeleri tekrar ihale ederek kiralamalı bu yükten kurtulmalıdır.

İlk başlardaki YİD projelerinde tam hazırlanamamış uygulama sözleşmeleri yüzünden tahkime giden süreçte genellikle idare açısından olumsuz neticeler alınmakta idiye de bu olumsuzluk ta elde edilen tecrübeler neticesinde aşılmıştır.

Özel sektör tarafından bir yatırıma yönleneceği zaman o projenin karlılığı en çok öne çıkan unsurların başında gelmektedir. Aynı kaderi paylaşan YİD projelerinde de yatırımcı karı maksimize etmek için tüm imkânları seferber etmektedir. Kamu imkânları ile yapılıp hizmete alınabilecek ve karın kamuya kalması yerine karın özel sektör tarafından elde edilmesi bir sorun gibi görünmekle beraber kamunun bir projeyi aynı şartlarda özel sektörle aynı karlılıkta gerçekleştirmesi çok zor bir ihtimaldir.

2.1.3. Diğer Kurumlardan

Resmi Gazetede 11 Eylül 2013 tarihinde yayınlanan 28762 sayılı tebliğ ile; Hazine Müsteşarlığı dışındaki genel bütçe kapsamındaki olan kamu idareleri, Kendi bütçeleri veya tasarrufları altında bulunan her türlü mali kaynaklarını TCMB veya muhabiri olan bankada açılacak TL cinsi vadesiz hesaplarda tutmakla yükümlüdür. Bir dış kaynaktan temin edilen krediler veya hibeler dolayısı ile bu işlemlere münhasıran vadeli veya vadesiz döviz tevdiat hesabı açtırabilir. Aynı zamandan bu kamu idareleri afetler için topladıkları yardım paralarını da kamu bankalarında değerlendirirler.⁵¹

Kamu idareleri ellerindeki kaynakları hazineye ait her türlü kağıtta değerlendirerek kamunun borçlanması kaynak sağlama yönünden katkıda bulunmaktadır.⁵²

2.2. Yerel Yönetimlerin Finansman Türleri

Yerel yönetime ait harcamaların gelirlerden fazla olması durumunda ilgili belediyeler durumlarına, borç alma kapasitelerine, büyüklüklerine, kredibilitelerine

⁵¹ <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/09/20130911-8.htm>

⁵² Duran Bülbül, **Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yerel Yönetimler Eğitim Malzemesi**, 2006 s.96.

ve benzeri birçok kritere göre finansman ihtiyaçlarına çözüm bulmaya çalışırlar.⁵³ Alınacak bu kredilerin ne amaçla kullanılacağı da finansmanın şeklinin belirlenmesinde bir kriterdir.⁵⁴ Fakat temel olarak en önemli kriter borcun yurt içindeki finansal enstrümanlardan veya yurt dışındaki enstrümanlardan karşılanacağını belirlenmesinde yatmaktadır. Yerel yönetim kendisinin ve borçlanmanın yapılacağı harcamanın durumuna göre bu seçeneklerden birisini tercih eder.⁵⁵

Belediyeler, kanunlarla belirlenen limitler dahilinde nakit olarak borçlanabilmekle beraber herhangi bir proje ile alakası olmadan genel bütçe açıklarını kapamak üzere serbest kredi kullanamazlar. Tabi ki finansal ihtiyaçları gidermek sadece borçlanma yolu ile olmamakta yap-işlet-devret gibi belirli bir süre işletme karşılığı işin gerçekleştirilmesi yoluna gidilebilmektedir.

2.2.1. Borçlanarak Finanse Etme

Kırsal nüfusun giderek artan bir şekilde şehirlere göç etmesi ile birlikte ihtiyaç duyulan mal ve hizmetler hızla yükselmektedir. Yetersiz kalan yerel altyapının yenilenmesi ve ihtiyacı karşılayacak şekilde daha da büyütülmesi için büyük altyapı yatırımı gerekmektedir. Fakat belediyelerin gelirleri sınırlı olduğu için kısa vadede bu ihtiyacı karşılamaları genellikle borçlanmaları ile mümkün olmaktadır. Her ne kadar şehirleşmenin artması ile birlikte artan nüfus merkezi yönetimden alınan payları arttırsa da hızla yapılması gereken yatırımları kısa vadede karşılamaktan uzaktır. Belediyeler de bu acil yatırımları gerçekleştirmek için uzun vadeli borçlanma yoluna gitmektedir.

İçişleri Bakanlığı verilerine göre 2019 yılı Ocak ayı itibarıyla toplam 1.399 belediyenin 30'u büyükşehir belediyesi, 51'i il belediyesi, 519'u büyükşehir ilçe belediyesi, 403'ü ilçe belediyesi (büyükşehir belediye sınırları dışında kalan ilçeler) ve 396'si ise belde belediyesidir.

⁵⁴ Hüseyin Karakum, "Türkiye'de Ekonomik Büyüme ve Dış Borçlanma -1," **Maliye ve Sigorta Yorumları Dergisi**, Sayı:43, 2005, s.130.

⁵⁵ A.e.

Yukarıda istatistiksel verileri verilen yerel yönetimler en büyük sıkıntısı merkezi yönetimin ilgili belediyelere görevleri ile orantılı gelir kaynakları sağlamakta yetersiz kalmasıdır. Bu durum aynı zamanda mahalli idarelerin idari ve mali özerkliğe sahip olamamasındaki en büyük etkidir.⁵⁶

Belediyelerin merkezi yönetimden alınan paylar ile mahalli gelirleri olağan, borçlanma ise olağan üstü gelir olarak isimlendirilmektedir.⁵⁷ Mahalli idareler, yapacakları hizmetler için harcayacağı miktardan daha düşük miktarda gelire sahip oldukları takdirde ihtiyaç duydukları finansmanı borçlanma yolu ile temin etmektedirler ki bu duruma çok sıklıkla karşılaşılmaktadır. Yerelleşme konusunda atılacak adımların gecikmesi neticesinde borçlanma esnasında belirli durumlarda devletin izni gerekmektedir.⁵⁸

Belediyelere borçlanma yetkisi 5393 no.lu kanunun “belediyenin yetkileri ve imtiyazları” başlıklı maddesi ile verilmiştir.⁵⁹ Aynı kanuna göre mecliste alınan kararların kesinleşmesi için” kararlar kesinleştiği tarihten itibaren en geç yedi gün içinde mahallin en büyük mülki idare amirine gönderilir; mülki idare amirine gönderilmeyen kararlar yürürlüğe girmez”⁶⁰ hükmü gereğince en büyük mülki amire onaylatılması söz konusudur. Bu kanunla belediyelerde, bağlı kuruluşlarda ve sermayesinin % 50’sinden fazlasına sahip oldukları iştiraklerinde; borçlanmanın yapılış şekli, miktarı, süreçleri kanunda belirtilen kurallara uygun borçlanmanın yapılmaması durumunda uygulanacak cezai müeyyideler belirtilmiştir.⁶¹

Yerel yönetimler büyük altyapı projeleri için kaynak oluşturmak, olağanüstü dalgalanmalarda dengeyi sağlamak ve bütçedeki negatif farkı ortadan kaldırmak amacı ile borçlanma yoluna gitmektedirler.⁶² Bunların içinde en makul olanı kısa zamanda tamamlanarak bir an önce hizmete girmesi gereken, uzun zaman hizmette

⁵⁶ Anayasa, Madde 127.

⁵⁷ Tayfun Çınar, Birgül A. Güler, **Yerel Maliye Sistemi**, Ankara, TODAİE, Yerel Yönetimler Araştırma ve Eğitim Merkezi, 2004, s. 135.

⁵⁸ Ahmet Ulusoy, Akdemir Tekin, **Mahalli İdareler**, Ankara, Seçkin Yayınevi 6. Baskı, 2010, s. 262.

⁵⁹ Belediye Kanunu”, Kanun No:5393, Madde:18

⁶⁰ Belediye Kanunu”, Kanun No:5393, Madde:23

⁶¹ Belediye Kanunu”, Kanun No:5393, Madde:68

⁶² Ertuğrul Acartürk, Orhan Çakmak, “Yerel Yönetimlerde Borçlanma,” **Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar 1**, Der: Hüseyin Özgür-Muhammet Kösecik, Ankara, Nobel Yayınları, 2005, s. 273.

kalacak ama yatırım miktarı yönünden sadece yapıldığı tarihteki neslin üzerine yıkılamayacak kadar yüksek tutarlı olan altyapı projeleridir.

Belediyeler son yıllarda devlete olan yükümlülüklerini yerine getirmeyerek yapacakları yatırımlar için kaynak oluşturma çabası içine girmektedirler. Buna sebep olan en büyük etmen de devletin belediyelerin borçlarına yaklaşımının yumuşak olacağı ve borçtan veya oluşacak faiz yükünden af yolu ile bir şekilde kurtulunacağı düşüncesidir. Tabidir ki bu durum bu yolu izleyen belediyelerin o anki mevcut yönetimleri lehine pozitif bir katkı sağlarken, ileriki yıllarda görevi devralacak yönetimleri ciddi bir borç yükü altına sokmaktadır.⁶³ Aynı zamanda borcunu düzenli olarak ödeyen belediyelere de olumsuz örnek olmaktadır. Elde edilen tecrübeler neticesinde getirilen yeni kurallarla pozitif neticeler elde edilmiştir.

Borçlanma Kapasitesi

Belediyeler kendi ihtiyaçları doğrultusunda borç yükü altına girerken sınırsız bir hareket serbestisine sahip değildirler. Bu sınır Borçlanma kapasitesi olarak isimlendirilir. Borçlanma kapasitesi mahalli idarelere borçlanmada bir sınır getirirken ilgili borcu temin eden finansal kuruluşlara da borçlarını ileriki yıllarda tahsil konusunda kolaylıklar getirmektedir.⁶⁴ Cari yıl için borçlanma kapasitesi belirlenirken önce bir önceki yılın gelir toplamı tespit edilir. Bu rakam yeniden değerlendirme oranı ile çarpılarak bulunan rakam ile kendisi toplandığı zaman borçlanma kapasitesi ortaya çıkar. Büyükşehirlerde bulunan nihai rakamın bir buçuk katı alınır. Belediyelerin o yıl borçlanabileceği azami miktar ise borçlanma kapasitesi rakamından mevcut iç ve dış borçların çıkarılması ile elde edilir. Belediyeler borçlanma kapasitesini %10'dan fazla aşarak borçlanmaya gittikleri takdirde bu kısım için İçişleri Bakanlığı'nın onayını almak zorundadırlar.

Örnek olarak 2018 yılında 5.000.000.- TL geliri olan bir belediyenin 2019 yılı için borçlanma kapasitesi $5.000.000 + (5.000.000 \times 0,2373) = 6.186.500$ TL olarak bulunur. Bu meblağ belediyenin büyükşehir olması durumunda $6.186.500 \times 1,5 = 9.279.750$ TL'dir. Bulunan bu rakamlarda mevcut borçlar düştüğünde ilgili

⁶³ Ramazan Şengül, **Yerel Yönetimler**, Kocaeli, Umutepe Yayınları, 2010, s. 179.

⁶⁴ Barış Kurtuluş, **Türkiye'de Belediyelerin Mali Yapısı ve Harcamalarının Finansmanı**, Ankara, DPT Yayın No:2692, 2006, s. 130.

belediyenin borçlanabileceği azami rakam ortaya çıkar. Belediyenin toplam içi ve dış ve dış borç toplamı 1.000.000 TL olarak alındığında borçlanılabilecek toplam tutar büyükşehir belediyesi için $9.279.750 - 1.000.000 = 8.279.750$ TL'dir.

Belediyelerin borçlanmasında aynı zamanda kredibilitelerinin de belirlenmesi önemli bir rol oynamaktadır. Dünyadaki büyük kredi derecelendirme kuruluşları Fitch Ratings, Moody's Investors Service ve Standard and Poor's tarafından kredi notu belirlenen belediyeler not durumlarına göre daha alt not grubundakilere oranla uygun koşullarda borçlanabilmektedirler.⁶⁵

Türkiye'de pek çok belediye, borçlanma kapasitesini hesaplarken kamu kurum ve kuruluşları ile diğer özel firma veya kişilere olan borçlarını (vergi borçları, SGK prim borçları, elektrik, su borçları, piyasaya olan diğer borçlar, kamulaştırma borçları, personel borçları vb.) dikkate almadan yalnızca banka veya finans kuruluşlarına olan borçlarını dikkate almaktadır. Ayrıca, verilen teminat mektupları ile kefaletler de borç kapasitesinin hesaplanmasında dikkate alınmamaktadır. Bu şekildeki bir hesaplama, belediyelerin borçlanma kapasitesini arttırmakta böylece, belediyeler, Kanunun belirlediği borçlanma limitlerini daha esnek bir biçimde kullanma imkânını elde etmektedirler.

2.2.1.1. İç Borçlanma

İç borçlanma, yurtiçindeki bankalar, finans kurumları ve İller Bankasından gerçekleştirilen borçlanma türüdür. İç borçlanma ve dış borçlanmayı ayıran en önemli özelliklerden birisi iç borçlanmanın yatırım harcamaları dışında cari giderler için de yapılabiliyor olmasıdır. Kanun ile bu imkân sağlanıyor iken borçlanmanın ilgili ihtiyaç için kullanma zorunluluğu getirmiştir. İhtiyaç duyulan harcama için yapılan iç borçlanma cari harcamalarda kullanılması mevzuata uygun düşmeyecektir. Mahalli idareler genellikle ihtiyaçlarını İller Bankasından borçlanarak karşılamaktadırlar.

Belediyelerin borçlanmasını düzenleyen 5393 sayılı Belediye Kanununun ilgili maddesine göre⁶⁶; belediye ve bağlı kuruluşları ile bunların sermayesinin yüzde

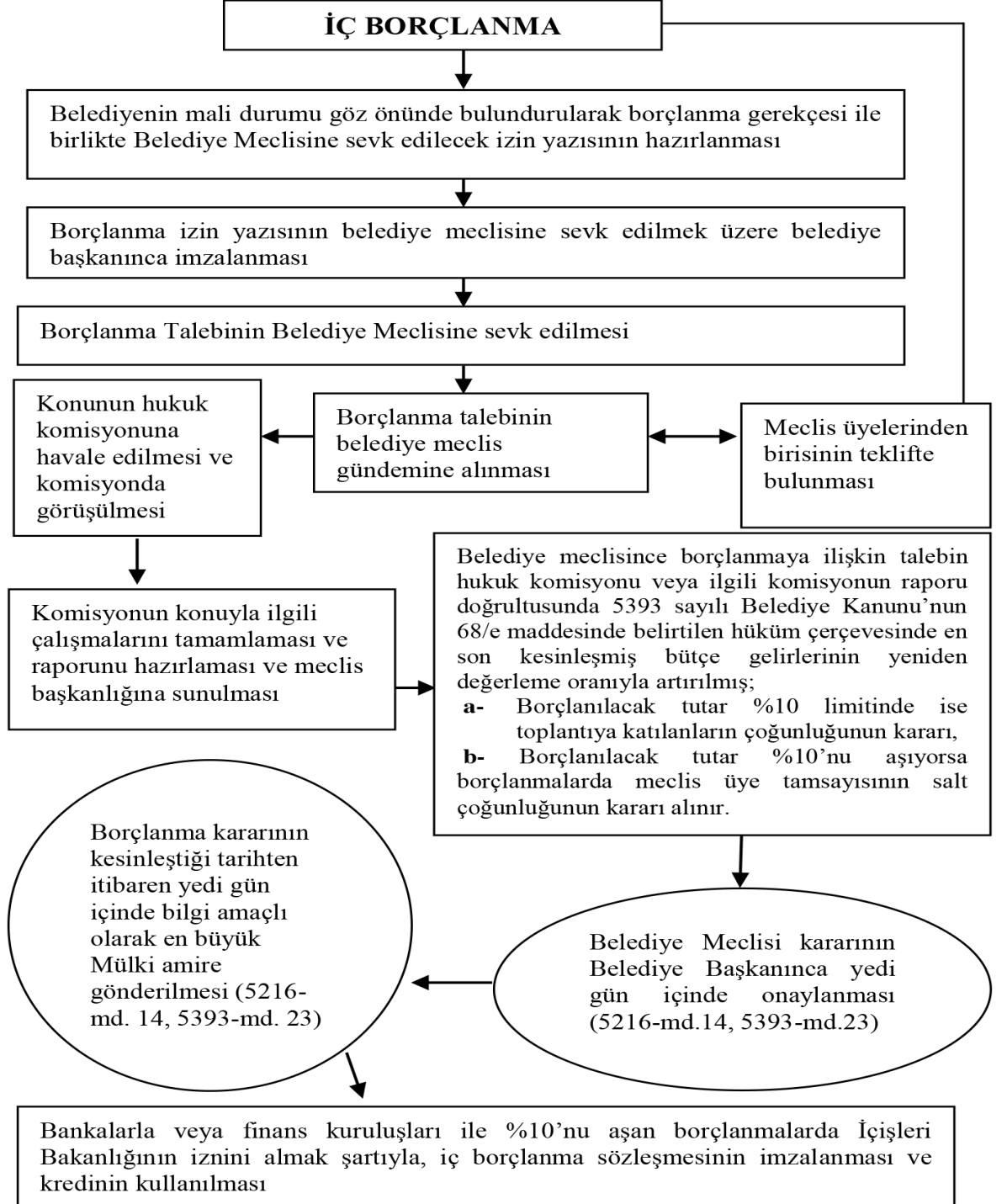
⁶⁵ Mehmet Günel, <https://dergipark.org.tr/download/article-file/679112>

⁶⁶ Belediye Kanunu, Kanun No:5393, Madde:68

ellisinden fazlasına sahip oldukları şirketlerin, faiz dâhil iç ve dış borç stok tutarı, en son kesinleşmiş bütçe gelirleri toplamının 213 sayılı Vergi Usul Kanununa göre belirlenecek yeniden değerlendirme oranıyla artırılan miktarını aşmamalıdır. Büyükşehir belediyeleri için ise bu miktar bir buçuk kat olarak uygulanmaktadır.⁶⁷ Bu miktarın %10'a kadar aşılması için belediye meclisinin kararı; %10'u geçen kısım için ise meclis üye tam sayısının salt çoğunluğunun kararı ve İçişleri Bakanlığının onayıyla gerçekleştirilebilir. Ancak, belediyelerin ileri teknoloji ve büyük tutarda maddî kaynak gerektiren alt yapı yatırımlarında Devlet Plânlama Teşkilatı Müsteşarlığı'nın teklifi üzerine Bakanlar Kurulunca kabul edilen projeleri için gerçekleştirilecek borçlanmalarda bu hesaplamalar dikkate alınmamaktadır. Dış finansman ihtiyacı için Hazine Müsteşarlığı'ndan uygun görüş alınmalıdır.

⁶⁷ Vergi Usul Kanunu, Kanun No:213, Kabul Tarihi:04.01.1961, Resmi Gazete, Sayı:10703–10705

Belediyelerde iç borçlanma aşamaları Şekil 1'de özetlenmiştir.



Şekil 1: Belediyelerde İç Borçlanma Süreci⁶⁸

⁶⁸ Doğan ve Baş, a.g.e., s. 300.

2.2.1.1.1. İller Bankasından Borçlanma

İller Bankası 1933 yılında kurulmuş, belediyelerin gelişimine büyük katkılar sağlamış, 1945'ten sonra imar ve altyapı konularında yoğunlaşmış, 1963'ten sonra da yerel yönetimlerin yatırımlarının ön incelemesini yaparak ihalesini ve yürütmesini üstlenmiştir.⁶⁹ Bankanın asıl görevi, ortağı olduğu bulunduğu il özel idareleri, belediyeler ve köy idarelerinin gerçekleştireceği işlerin yapılmasını kolaylaştırmak için tüzüğünde belirtilen şartlarda kısa, orta ve uzun vadeli; nakdi veya gayri nakdi kredi sağlamak ve talep edilmesi durumunda harita, plan, proje etütleri, tesis ve yapıları yapmak ve yaptırmaktır. Kredi açılmasına, sağlanan kredini faiz oranına ve kredinin yeniden yapılandırılmasına bankanın yönetim kurulu yetkilidir. Daha sonra 6107 no.lu kanun ile ismi “İLBANK” olarak değiştirilerek bir kalkınma ve yatırım bankası olarak yeniden kurgulanmış, bankanın amacı ve faaliyet konuları yeniden belirlenmiştir. Mahalli idareler İlbank'tan nakdi olarak ya da proje bedeli olarak finansman sağlayabilmektedir.⁷⁰

Belediyeler İlbank'tan kredi kullanmak istedikleri takdirde ödeme planlarını bankaya sunmak zorundadırlar. Talebi inceleyen İlbank uygun görmediği durumlarda talebi reddedebilmektedir.⁷¹ Belediyeleri borçlanmada İlbank'a yönelten en önemli sebepler kredi maliyetlerinin piyasa şartlarına göre daha uygun olması ve taksitlerin kaynakta kesilmesidir. İlbank ayrıca yukarıda sayılanların dışında bunların bağlı oldukları mahalli idare birliklerine de finansman sağlamasıdır.⁷²

İlbank yerel yönetimlerin dâhili ve harici kaynaklardan kullanacağı her türlü fon ve hibelere de aracılık eder. Bu işlem doğrudan transfer biçiminde olabileceği gibi, elde edilen kaynaklarla gerçekleştirilecek projelerin yürütülmesine yardım biçiminde de olabilir.

⁶⁹ <http://www.idari.cu.edu.tr/igunes/yerel/borclanma.htm>, 15 Nisan 2004

⁷⁰ İller Bankası Anonim Şirketi Hakkında Kanun, Kanun No:6107, Kabul Tarihi: 26.01.2011, Resmi Gazete, Sayı:27840, Tarih: 08.02.2011

⁷¹ Belediye Kanunu, Kanun No:5393, Madde:68-b.

⁷² Kanun No:6107

2.2.1.1.2. Ticari Bankalardan Borçlanma

5393 no.lu belediye kanununun 68. Maddesinin (d) ve (e) bentlerinde belediyelerin kamu veya özel bankalardan iç borçlanma yolu ile finansman sağlamasının şartları belirtilmiş olup bu şartların içinde İlbank harici bir bankadan finansman ihtiyacının temin edilmesi hususunda bir kısıtlamaya gidilmemiştir. Fakat tabidir ki Yerel Yönetimler tarafından İlbank haricinde bir bankadan borçlanmaya gidildiğinde sunulan kredi şartları İlbank'ın sunmuş olduğu şartlardan daha iyi olmalıdır. Kredi koşullarının uygunluğu sadece faiz ile ilgili olmayıp vade ve teminat gibi unsurları da kapsamaktadır.⁷³ İçişleri Bakanlığı'nın ve Sayıştay'ın yapacağı denetimlerde bu husus dikkate alınmalıdır.

Yerel yönetimler İlbank haricinde bir kamu bankasından veya özel bankadan iç borçlanmaya gittiğinde ilk olarak kendi belediye meclisinden olur almalıdır.⁷⁴

2.2.1.1.3. Tahvil İhraç Ederek Borçlanma

Yerel yönetimlerin ilgili mevzuat hükümlerine göre yapacağı tahvil ihracı için finansmanın kullanılacağı projenin yatırım programında yer alması gereklidir. 4749 no.lu kanunun dördüncü maddesine göre belediyelerin ve bağlı kuruluşlarının yapacakları tahvil ihraçları Hazine Müsteşarlığının iznine tabi tutulmuştur. Fakat verilen izin tahvil ihracı ile ilgili olup bu tahvillerin ödenmesi ile ilgili bir garanti özelliği taşımamaktadır.⁷⁵ Sadece altyapı yatırımlarında kullanılmak üzere finansman sağlamak için altyapı tahvilleri ihraç edilebilmektedir.

Tahvil ihracı direkt belediyeler eliyle yapılabildiği gibi yerel yönetimlerin yönetiminde bulunan kalkınma kurumları veya fonlar aracılığı ile de yapılabilir. Bahsi geçen tahviller borsaya kote olup, ikincil piyasada işlem görebilmektedir.

Yerel yönetimler tarafında tahvil ihraç edildiği zaman tahvillere özellikle yurt dışından gelecek talebin oluşmasında ilgili belediyelerin ve ülkenin kredi notu büyük önem kazanmaktadır. Yüksek kredi notuma sahip olan belediyelerin tahvillerine

⁷³ Hayrettin Güngör, "Belediyelerde Borç Yönetimi," **İller ve Belediyeler Dergisi**, Sayı 726, 2008, s. 11.

⁷⁴ Belediye Kanunu, Kanun No:5393, Madde:18.

⁷⁵ Mustafa Dönmez, **Belediyelerin Gelir Kaynakları**, Ankara, Ankara Yayınevi, 2010, s. 79.

düşük kredi notunda sahip belediyelere oranla daha yüksek oranda talep gelmekte, hatta yüksek kredi notuna sahip belediyeler sahip oldukları avantajı değerlendirerek daha düşük faizli tahviller ihraç ederek kredi maliyetlerini düşürebilmektedirler. Düşük kredi notuna sahip olan belediyeler ihraç edecekleri tahvillere talebi arttırmak ve maliyeti azaltmak amacı ile kupon ve anapara ödemelerini yüksek kredi notuna sahip sigorta firmalarına sigortalatmak yoluna gitmektedirler. Tahvil ihraç eden belediye ihraç ettiği tahvillerle ilgili yükümlülüklerini yerine getiremediği takdirde sigorta firması tarafından ödemeler yapılmaktadır.

Yapılacak altyapı projelerine finansman sağlamak amacı ile fonlar oluşturulabilmektedir. Oluşturulan fonlar katılım payı ihraç ederek, sermaye piyasası üzerinden finansman temin etmektedir. Katılım payı ile yatırımcılara projelerin karında pay alma imkânı verilmektedir. Sadece kar oluştuğu zaman ödemenin olduğu, kar elde edilemediği takdirde herhangi bir ödeme yapılması zorunluluğu olmadığı için borçlanma daha rahat yapılabilmektedir.

2.2.1.1.4. Diğer İç Borçlanma

Yerel yönetimler yapacakları harcamaların finansmanı hususunda yukarıda belirttiğimiz finansman yöntemlerinin haricinde alternatif finansman yöntemleri de tercih edebilmektedirler. Bu yöntemlerin arasında “kamu özel sektör işbirliği (PPP – public private partnerships)”, “hibeler”, “arazi satışı ya da kiralama yolu ile finansman temini” ve “kalkınma fonları” yer almaktadır.⁷⁶

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun “Belediyeler Arası Hizmet İlişkileri ve Koordinasyon” 42 başlıklı maddesinde; “Büyükşehir belediyesi ile bağlı kuruluşları, belediye başkanının onayı ile birbirlerinin nakit ihtiyacını karşılayabilir. ⁷⁷Bu şekildeki ödünç vermelerde faiz uygulanmaz” hükmü yer almıştır. “Yapılacak herhangi bir yatırımın büyükşehir belediyesi ile bağlı kuruluşlarından bir veya birkaçını aynı anda ilgilendirdiği ve tek elden yapılmasının maliyetleri düşüreceğinin anlaşıldığı durumlarda, büyükşehir belediye meclisi, yatırımı kuruluşlardan birinin yapmasına karar verebilir. Bu takdirde yatırımın ilgili diğer kurumu ilgilendiren

⁷⁶ Mustafa Gül, “Türkiye’de Belediyelerin Dış Borçlanması”, **Sayıştay Dergisi**, 74-75, s.112.

⁷⁷ <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/07/20040723.htm>

kısmına ait harcama tutarı o kurumun hesabında borç, yatırımcı kuruluş hesabında alacak olarak gösterilir”, hükmü yer almaktadır.

Daha önceki kanun maddelerine göre büyükşehir belediyeleri ve bağlı kuruluşları birbirlerine faizsiz de olsa borç para verememekte, sadece belediye başkanının onayı ile nakdi veya ayni yardım yapabilmekteydi. Bu madde ile birlikte nakit ihtiyacını karşılamak için belediye başkanının onayı ile birbirlerine faizsiz borç para vermenin yolu açılmış oldu. Böylece ihtiyacı olan kuruluşlar faizsiz olarak düşük maliyetli finansman imkânına kavuşmuş olmakla birlikte borçlanma limitlerine, diğer kısıtlayıcı kriterlere de takılmamaktadırlar. Ayrıca eldeki nakit fazlası birlikte değerlendirilmiş olmaktadır.

2.2.1.2. Dış Borçlanma

Gerçekleştireceği projeler için kaynak ihtiyacı olan belediyeler yurt içinde yüksek enflasyon ve bunun sonucunda yüksek faiz oranları ile karşılaşmalarından dolayı yapacakları projeleri, kredi maliyetlerini düşürmek amacı ile hazine güvencesi altında dış borçlanma ile finanse etme yoluna başvurmuşlardır.⁷⁸ Mahalli idarelerin büyük altyapı projeleri için gerekli yüksek meblağlı finansman ihtiyacını temin etmede dış finansmanı tercih etmelerinde, yatırım için gerekli makine ve teçhizatın temin edileceği ülkelerin veya o ülkelerin mensubu olduğu ülkeler topluluklarının kendilerine ait çeşitli finansman kuruluşları aracılığı ile çok düşük maliyetli, ödemesiz dönemli ve uzun vadeli kaynak temin etmeleri de önemli bir yer tutmaktadır.

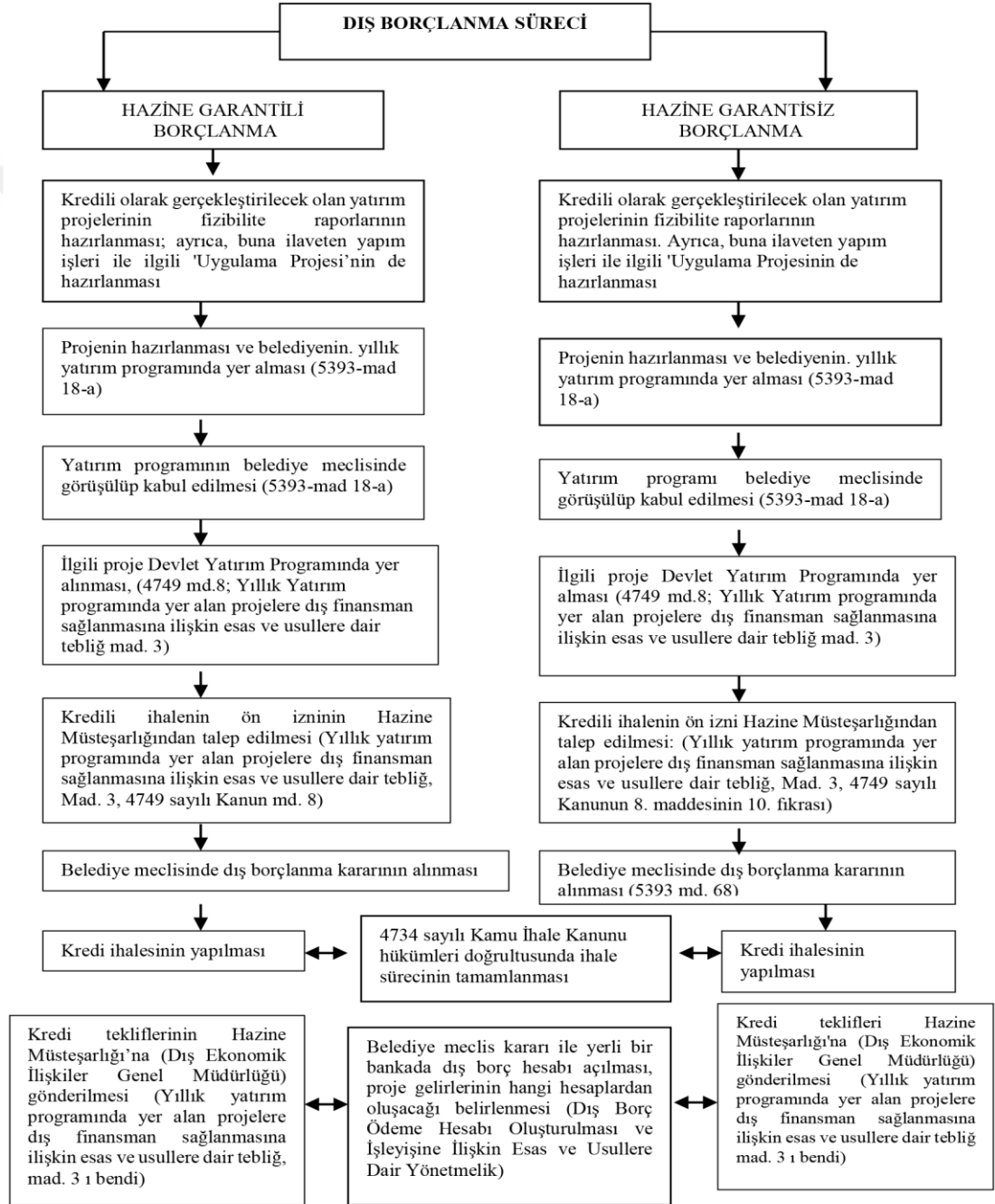
Belediyeler 4749 no.lu Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun hükümleri çerçevesinde dış borçlanmaya gidebilmektedirler. İlgili Kanunun 2. Maddesinde aşağıdaki ifade yer almaktadır;⁷⁹

“Bu kanun genel, katma ve özerk bütçeli kurum ve kuruluşları, kamu iktisadi teşebbüslerini, özel hukuk hükümlerine tabi olmakla beraber sermayesinin yüzde ellisinden fazlası kamuya ait olan kuruluşları, fonları, kamu bankalarını, yatırım ve

⁷⁸Aslı Tozar, **Türkiye’de Yerel Yönetim Projelerinin Dış Finansmanı, Bu Tür Projelerin Finansmanına İlişkin Dünya Örnekleri ve Türkiye İçin Öneriler**, Ankara, Hazine Uzmanlık Tezi, 2005, s. 14.

⁷⁹ <http://www.alomaliye.com/2002/04/09/kamu-finansmani-ve-borc-yonetiminin-duzenlenmesi-hakkinda-kanun-4749-sayili-kanun/>

kalkınma bankalarını, büyükşehir belediyelerini ve bunlara bağlı kuruluşlar ile sair yerel yönetim kuruluşlarını, yap-işlet-devret, yap-işlet ve işletme hakkı devri ve benzeri finansman modelleri çerçevesinde gerçekleştirilmesi öngörülen projeler kapsamında ödeme yükümlülükleri Hazine Müsteşarlığı'nca garanti edilen kuruluşları ve hibelerle sınırlı olmak kaydıyla sivil toplum örgütlerini kapsar.”⁸⁰



⁸⁰ Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun, Kanun No: 4749.

Belediyeler dış borçlanma ile kaynak oluşturma yoluna sadece yatırım programlarında yer alan projelerinin finansmanı için ihaleye çıkılmadan önce Hazine Müsteşarlığının ön iznini alarak başvurabilmektedirler. Dış kredi temininin ardından imzalanan kredi sözleşmesi Hazine Müsteşarlığı Kamu Finansmanı Genel Müdürlüğü tarafından borç kütüğüne kaydının yapılır. Yapılmadığı takdirde ilgili kanun hükümleri gereğince görevi kötüye kullanma söz konusu olabilecek ve sorumlular ceza alabilecektir.

Belediyeler hazine garantili, Hazine Müsteşarlığı'nın ikrazen ve hazine garantisiz olarak dış kredi temin etmektedirler.

2.2.1.2.1. Hazine Geri Ödeme Garantili Dış Kredi Temini

“Hazine geri ödeme garantisi” kavramı, 4749 sayılı Kanunun 3. maddesinde tanımlanmıştır. Söz konusu Kanundaki tanıma göre, “Hazine geri ödeme garantisi; kamu iktisadi teşebbüsleri, özel hukuk hükümlerine tâbi olmakla beraber sermayelerinin yüzde ellisinden fazlası kamuya ait olan kuruluşlar, fonlar, kamu bankaları, yatırım ve kalkınma bankaları, Büyükşehir belediyeleri, belediyeler ve bunlara bağlı kuruluşlar ile sair yerel yönetim kuruluşları lehine bu kuruluşların dış finansman kaynağından sağladıkları dış borçlarının geri ödenmesi hususunda verilen garantileri” ifade etmektedir.

4749 sayılı Kanuna istinaden çıkarılan 12.04.2002 tarihli “Hazine Garantileri Verilmesi, İzlenmesi, Bütçeleştirilmesi ve Raporlanmasına İlişkin Esas ve Usullere Dair Yönetmelik” ve 20.09.2003 tarihli “Hazine Garantileri Verilmesi, İzlenmesi, Bütçeleştirilmesi ve Raporlanmasına İlişkin Esas ve Usullere Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönetmelik” ile Hazine geri ödeme garantisi ile ilgili hususlar ayrıntılı şekilde yasal düzenlemeye kavuşturulmuştur.⁸²

Yukarıda belirtilen yönetmeliklerin yürürlüğe girmesiyle birlikte Hazinenin garanti vermesi bazı koşullara bağlanmıştır. Öncelikle Hazinenin herhangi bir mali

⁸² Meral Vurucu Demir, “4749 Sayılı Kamu Finansmanı Ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Getirdiği Yenilikler, Önceki Mevzuat ile Karşılaştırılması”, **Ankara, Devlet Bütçe Uzmanlığı Araştırma Raporu**, 2004, s.76.

yılda toplam verebileceği maksimum garanti tutarı o sene için bütçede belirlenen limiti aşamaz. 2017 senesi için bu tutar 4 milyar USD'dir.⁸³

İkincisi garantiyi talep eden kuruluşun belirli bir itfa planına balanmış olanlar hariç Müsteşarlığa gecikmiş bir borcunun olmaması gerekir. Ayrıca garantinin talep edildiği projenin gelirlerinin garanti verilen rakamı karşılıyor olması, projenin gelirlerinin yetersiz olması durumunda diğer gelirlerinin borcu karşılayacak düzeyde olması gerekir.

Hazine garantisinin belirli bir projeye ait olmadan verilmesi halinde yine kuruluşun o dönemki nakit akışının borcu karşılayacak seviyede olması gerekmektedir.

Son şart olarak müsteşarlığa borcunun olmadığı belirlenen idarelerin bu borçlanmayı ürütecek Proje Koordinasyon Birimi kurmaları gerektiği hüküm altına alınmıştır.

Hazine garantisi verilmesi ile ilgili yapılan sorumluluk durumu da düzenlenmiştir. meselesidir. Gerek 4749 sayılı Kanunun 8. maddesinin 5. fıkrası ile gerekse “Hazine Garantileri Verilmesi, İzlenmesi, Bütçeleştirilmesi ve Raporlanmasına İlişkin Esas ve Usullere Dair Yönetmelik”in 9. maddesinin 2. fıkrası ile Büyükşehir belediyeleri ve belediyeler ile kendilerinin ve/veya kendilerine ait tüzel kişilerle kendilerine bağlı tüzel kişiliği haiz kuruluşların sermayesinin yarıdan fazlasına sahip olduğu belediye iktisadi kuruluşlarının dış finansman kaynağı olarak Hazine garantisi adı altında sağladıkları borçlara ilişkin her türlü yükümlülüğün doğan sorumluluk müteselsil sorumluluktur.⁸⁴

Fakat doğal afetler gibi olağan olmayan durumlarda acilen yapılması icap eden ve Bakanlar Kurulu tarafında yapılma kararı alınan projeler için bu kriterlerin sağlanması gerekli değildir. Hazine Müsteşarlığı ile garantiyi talep eden kuruluş arasında, kredi anlaşmaları yürürlüğe girmeden önce, garanti verme şartlarını

⁸³ Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu”, Kanun No:6767, Kabul Tarihi:16.12.2016, Resmi Gazete, Sayı:29928

⁸⁴ Özhan Çetinkaya, Tolga Demirbaş, “Türkiye’de Belediyelere İlişkin Borçlanma Mevzuatı, Borçlanma Yapısı ve Belediye Borçlanma Yapısının İncelenmesi,” **Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi**, Sayı 8, 2004, s. 25.

düzenleyen “Garanti Protokolü”nün imza altına alınması şarttır. Aksi takdirde,” Hazine Geri Ödeme Garantisi” geçerlilik kazanmaz.

Borcun takip edilmesi ve ödemesi hususunda ise 10.9.2003 tarihli “Dış Borç Ödeme Hesabı Oluşturulması ve İşleyişine İlişkin Esas ve Usullere Dair Yönetmelik” ile yeni düzenlemeler getirilmiştir. Yönetmeliğin 5. maddesine göre, belediyeler meclis kararı alarak bir ticari bankada “Dış Borç Ödeme Hesabı” açacaklardır. Açılan bu hesaba aktarılacak paraların en birincil kaynağı ilgili projeden elde edilen gelirlerdir. Proje gelirlerinin yetersiz kalması durumunda belediyenin diğer kaynaklarından para sağlanacaktır.

Garanti verilen dış kredinin belediye tarafından ödenememesi halinde 21.12.2002 tarihli “Hazine Garantileri Kapsamında Yapılacak Ödemelerin Üstlenilmesinde Uygulanacak Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik’in 6. Maddesine göre hazine, belediye ile Kredi Devralma ve İkraz Anlaşması’nı imzalayarak ilgili borcu kısmen veya tamamen üstlenebilir.⁸⁵

2.2.1.2.2. Hazine Müsteşarlığı’nın Doğrudan Borçlanarak İkrazen Dış Kredi Kullandırması Suretiyle Kredi Temini

“Dış borcun ikrazı” kavramı, 4749 sayılı Kanun’un 3. Maddesinde “Müsteşarlık tarafından herhangi bir dış finansman kaynağından sağlanan dış finansman imkânlarının ekonominin çeşitli sektörlerinde gelişmeyi sağlamak ve/veya finansman ihtiyacını karşılamak üzere genel bütçe kapsamındaki kamu idareleri ile Yükseköğretim Kurulu, üniversiteler ve yüksek teknoloji enstitüleri dışındaki kamu kurum ve kuruluşları ile yatırım ve kalkınma bankalarına gerektiğinde anlaşmanın malî şartlarına bağlı kalmaksızın aktarılmasını ifade etmektedir.”⁸⁶

Herhangi bir mevzuat ile Hazinenin doğrudan borçlanması yolu ile ikrazen kredi kullandırması hususu düzenlenmemiştir. Fakat bazı özel durumlarda bu mekanizmanın işletilmesi mecburiyeti doğmaktadır. Örneğin hükümetler arası işlemlerde karşı hükümetin veya uluslararası kreditorlerin muhatap olarak Türkiye

⁸⁵ <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/12/20091217-1.htm>

⁸⁶ Mustafa Gül, “Türkiye’de Belediyelerin Dış Borçlanması”, **Sayıştay Dergisi**, Sayı:74-75, s. 101-102.

Cumhuriyeti’ni temsilen Hazineyi görmek istemektedir. Bazen de garanti verilmesi suretiyle kredi sağlanması mümkün olmayan kuruluşların projelerinin gerçekleştirilmesi için Hazine doğrudan borçlanmakta ilgili kuruluşa ikrazen kredi kullandırmaktadır.⁸⁷

2.2.1.2.3. Hazine Garantisiz Dış Kredi Temini

Belediyeler, hazine iznini alarak herhangi bir garanti sağlamadan uluslararası piyasalardan kaynak temin edebilirler. 4749 sayılı Kanunun 8. Maddesinde ; “Kamu mevduat bankaları ile özel yatırım ve kalkınma bankaları hariç olmak üzere, bu Kanun kapsamındaki kuruluşlarca sağlanacak her türlü dış imkân ile diğer kurum ve kuruluşlar lehine verilecek garantiler Müsteşarlığın iznine tabidir. Kamu yatırım ve kalkınma bankaları tarafından sağlanacak bir yıl ve daha kısa vadeli dış imkân bu izne tabi değildir. Bu iznin verilmesi Hazine garantisi sağlandığı anlamına gelmez.” ifadesi yer almaktadır.

Belediyeler tarafından Hazine garantisiz dış kaynak temininde bu kanunun yanında 09.02.2009 tarihli “Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Hazine Garantisi Olmaksızın Hibe Hariç Dış İmkân Sağlamasına İzin Verilmesine ve Sağlanan Dış İmkânın İzlenmesine İlişkin Yönetmelik” vesilesiyle de bazı düzenlemeler getirilmiştir. Getirilen bu yasal çerçeveler ışığında her türlü dış kaynak temininde Müsteşarlıktan izin alınması zorunludur. Müsteşarlık tarafından verilen izinler o krediye Hazine garantisi verildiği anlamına gelmemektedir.

Belediyeler Hazine garantisiz dış kaynak sağlamak istediklerinde öncelikle Hazine Müsteşarlığı’ndan izin almak zorundadırlar. Onay alınması halinde krediye ait bilgiler Dış Finansman Bilgi Sistemi’ne kaydedilmektedir. Hazine Müsteşarlığı gelen talebi değerlendirirken, 09.02.2009 tarihli “Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Hazine Garantisi Olmaksızın Hibe Hariç Dış İmkân Sağlamasına İzin Verilmesine ve Sağlanan Dış İmkânın İzlenmesine İlişkin Yönetmelik”in 5. maddesinde yer alan; aşağıdaki ölçütleri kıstas almaktadır.

⁸⁷ Tozar, a.g.e., s..32.

- Yıllık Yatırım Programında yer alan yatırım projelerine ilişkin Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığının yatırımın Yıllık Yatırım Programındaki yeri ve dış imkân ile gerçekleştirilmesine ilişkin görüşü,

- Kurum ve kuruluşun, başvuruda bulunduğu tarih itibarıyla Müsteşarlığa, vadesi gelmiş yükümlülüklerinden ödenmemiş borcunun bulunmaması,

-Büyükşehir belediyeleri, belediyeler, bağlı kuruluşları ve bunların sermayesinin yüzde ellisinden fazlasına sahip oldukları şirketler için iznin verildiği tarih itibarıyla 5393 sayılı Belediye Kanununda öngörülen borçlanma limitinin aşılmamış olması ve iznin belediyenin yatırım programında yer alan projelerin finansmanı için talep edilmiş olması,⁸⁸

- Kamu iktisadi teşebbüsleri ve bağlı kuruluşları için ilgili mevzuat çerçevesinde Müsteşarlık Kamu İktisadi Teşebbüsleri Genel Müdürlüğünün; özelleştirme kapsamındaki kuruluşlar için ilaveten Özelleştirme İdaresi Başkanlığının görüşü.

Genellikle Büyükşehir Belediyeleri ve bu belediyelere ait bağlı kuruluş ve iştiraklerden Hazine garantisiz kredi sağlanması talebi gelmek ve bu taleplerin çoğunlukla ekipman alımı için yapıldığı görülmektedir. Diğer ihtiyaçlar için yapılacak dış kaynak borçlanmasına Hazine olumlu bakmamaktadır.⁸⁹

Söz konusu yasal düzenlemelerin yanında, belediyelerce gerçekleştirilecek projelerin finansmanında alternatif finansman yöntemleri de kullanılabilir. Belediyelerin dış borçlanmaya alternatif finansman yöntemleri arasında “kamu özel sektör işbirliği (PPP – Public Private Partnerships)”, “hibeler”, “arazi satışı ya da kiralama yolu ile finansman temini” ve “kalkınma fonları” yer almaktadır.

2.2.2. Yap-İşlet-Devret Modeli

YİD modelini devlet yönetiminin borçlanması bölümünde detaylı olarak incelediğimiz için burada sadece mahalli idarelere özel olan yönlerine değineceğiz.

⁸⁸ <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/02/20090209-2.htm>

⁸⁹ Tozar, **a.g.e.**, s. 39.

YİD modeli ile ilgili olarak mahalli idarelerin de bu modelden yararlanabileceği aşağıdaki kanunlarda düzenlenmiştir.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunun da büyükşehirlerin ve 5393 sayılı Belediye Kanunu'nda Belediyelerin YİD modelini kullanabileceği belirtilmektedir.

Yap-İşlet-Devret modeli ilk olarak 1985 tarihinde Ankara Büyükşehir Belediyesi ile Anıtsal Yapılar Sanayi Ticaret ve Turizm Şirketi arasında Atakule Alışveriş Merkezi'nin yapımı ve işletilmesine ilişkin uygulanmıştır. Modelin belediyeleri veya diğer kamu kurumlarını borç yüküne sokmadan hizmetlerin yapılmasına olanak sağlamasından dolayı daha sonraki birçok altyapı projesi YİD modeli ile gerçekleştirilmiştir.⁹⁰

İdari Kararın Alınması ve YPK onayı; Süreç, planlanan yatırım ve hizmetin yap-işlet-devret modeli ile gerçekleştirilebilmesine izin veren idari kararı alınması ile başlar. İdari kararın alınması sonrası yatırım ve hizmetleri YİD modeline göre yaptırmak isteyen idare Bakan imzalı olarak projeye ilişkin ön yapılabilirlik etüdüyle birlikte; Mahalli idareler, İçişleri Bakanlığı, yükseköğretim kurumları ise Milli Eğitim Bakanlığı kanalıyla Yüksek Planlama Kuruluna müracaat ederler. İzin alınmasına müteakip ancak YİD modelinin tarafı olan şirket ile sözleşme yapılabilmektedir.

Mahalli idarelerde projeyi yürütecek firma ile uygulama sözleşmesi imzalanması için öncelikle yetkili idarenin üst yöneticisinin onayı alınmalıdır. Yapılacak ihalede Hazineyi veya belediyeyi en düşük mali yükümlülük altına sokacak teklif sahibine görevlendirme yapılır. Görevlendirme komisyonu tarafından alınan görevlendirme kararı mahalli idarelerde üst yönetici tarafından onaylanır veya iptal edilir.

Yerel yönetimler yapılacak projenin yüksek teknoloji veya yüksek maliyet gerektirip gerektirmediğini dikkate almaksızın birçok proje için YİD talebi yapmaktadır. Bu durum YİD modelinin mahalli idareler tarafından henüz yeterince

⁹⁰ Hasan Erdoğan, "Belediye Yatırımlarının Finansmanında Yap-İşlet-Devret Alternatifi: Antalya Sarısu Mesire Alanı Örneği", **Isparta, Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi**, Sayı:3, 2010, s. 474.

anlaşılamadığının bir göstergesi olmaktadır. Bilhassa belediye avukatlarının konu hakkında detaylı bilgiye sahip almamaları YİD projelerinin mahkemeye taşınması durumunda aleyhte sonuçların çıkmasına neden olabilmektedir.

2.2.3. Yerel Yönetim Tahvilleri

Yerel yönetimler, ihtiyaç duydukları finansman ihtiyacını yukarıda belirttiğimiz çeşitli finansman modelleri ile karşılamakla beraber ilave olarak daha uzun vadeli ve borcun genellikle vadenin sonunda ödendiği tahvil ihracı şeklinde de bir borçlanma yoluna gidebilirler. Yapılacak bu borçlanma modeli her ne kadar banka kredilerine göre daha uzun ve daha uygun şartlarda kaynak sağlasa da banka kredilerine göre alınması çok daha komplike işlemler gerektirmektedir.⁹¹

Bir tahvil, kaynak sağlayabilmek için bir kuruluş tarafından çıkarılan faiz getirisi olan bir senettir. Borç alan veya çıkaran ile borç veren veya yatırımcı arasındaki bir borç sözleşmesidir. Çıkaran, genellikle borç alınan fonlar üzerinde sabit periyodik bir faiz (önceden belirlenmiş) (kupon) ödemeyi taahhüt eder. Anapara geri ödemesi vade sonunda tek bir defada veya tahvilin süresi boyunca birden fazla kere yapılabilir. (örn: lineer amortisman veya artan oranlı veya azalan oranlı amortisman).

Yerel yönetimler tahvillerine özel plasman durumunda yatırım ve/veya ticari bankalar, kamu plasmanı durumunda aracı kurumlar tarafından aracılık edilir.

Yerel yönetimlerin çıkarmayı tercih ettiği tahvil tipi yatırımın ürettiği faydaya dayanmaktadır. Yatırımın, yerel halkın tümüne ya da büyük bir kesimine fayda sunan bir tesis veya hizmet üretmesi durumunda, yatırım, “kamu malı” olarak kabul görecektir ve tüm vergi mükellefleri tarafından ödenecektir. Bu yüzden, genel yükümlülük tahvili uygundur. Bu yatırımlara tipik örnekler: Kamu güvenliği, caddeler ve köprüler, umumi park ve açık alanlar yanı sıra kamu binaları. Genel sorumluluk tahvilleri, yerel yönetimlerin gelir akışıyla güvence altına alınır.⁹²

⁹¹ Bülbül, a.g.e. s. 96.

⁹² Nimet Baylan Bazan, **Yerel Yönetimlerde Kamu Ve Özel Sektör İşbirliği Uygulamaları**, İstanbul Yüksek Lisans Tezi, 2016, s.32.

Yerel belediyelerin çıkardığı Gelir Tahvilleri genellikle “sınırlı yükümlülük” tahvilleri olarak yer almakta olup geri ödemesi tahvil ihracı sonucu elde edilen kaynağın gerçekleşmesi için kullanıldığı projenin gelirleri ile yapılır. Garanti ise ilgili belediyelerin sınırlı gelirleri ve kullanıcı ücretleri ile verilmektedir. Gelir tahvilleri, yerel yönetimin vergilendirme gücüyle desteklenmez. Tahvillerden doğan borçların ödenmesinde yeterli gelir elde edilememesi durumunda ödemenin yapılamaması durumu ile karşılaşılabılır.⁹³

Bazı sınırlı durumlarda, yerel yönetimler gelir tahvilinin kredi itibarına güç katmak için bir vergi teminatıyla birlikte gelir tahvillerini desteklemiştir. Bunlar “vergi destekli gelir tahvilleri ” veya “dolaylı genel yükümlülük tahvilleri” olarak ifade edilir. Bu sayede ciddi bir talebi olmayan gelir tahvillerinin ilgili pazarlarda daha fazla talep görmesi sağlanmak istenmektedir. Gelir tahvili ne kadar güçlü teminatlarla desteklenirse o oranda düşük faiz içererek daha uygun şartlarda kaynak sağlanmasına olanak tanımaktadır.

Kullanıcı harçları üzerinde yatırım için ödeme yapan belirli kullanıcı grubunun doğrudan faydasına olan sermaye yatırımları, “özel” mal olarak değerlendirilir ve gelir tahvili finansmanı için uygundur. Örneğin: Belediyenin mülkiyetindeki hava alanları, su ve kanalizasyon sistemleri, elektrik şirketi, atletizm ve spor tesisleri ve ücretli otobanlar.

2.2.4. Gelir Ortaklığı Senetleri

“Gelir ortaklığı senedi” uygulaması, Türk Hukuk ve Mali Sistemine 1984 yılında yürürlüğe konulan 2983 sayılı “Tasarrufların Teşviki ve Kamu Yatırımlarının Hızlandırılması Hakkında Kanun”la dâhil olmuştur.⁹⁴

Tasarruf yapmayı teşvik ederek sürekli ve garantili bir gelir temin edilmesi yoluyla ilave finansman kaynakları oluşturmak ve kamu yatırımlarının daha hızlı

⁹³ Ahmet Fidan, “Yerel Yönetimlerde Kaynakların Etkin Ve Verimli Kullanımını Engelleyen Faktörler”, 2004, **Mevzuat Dergisi**, Sayı:73.

⁹⁴ https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc067/kanuntbmmc067/kanuntbmmc06702983.pdf

yapılmasını sağlamak için 2983 sayılı Kanun ile kamu kurum ve kuruluşlarına ait altyapı tesisler için “gelir ortaklığı senedi” çıkarılması mümkün hale getirilmiştir.

Gelir Ortaklığı Senetlerinin satışı; Bankalar, Sermaye Piyasası Kanunu’nda belirtilen aracı kurumlar, İdare tarafından belirlenecek kamu kuruluşları eliyle gerçekleştirilir.⁹⁵

Gelir Ortaklığı Senetlerinin ihracı; TL cinsinden, Döviz cinsinden, Döviz Endeksli GAP–A Tertibi Gelir Ortaklığı Senedi, Döviz Endeksli Diğer Gelir Ortaklığı Senedi, ABD Doları Cinsinden İhraç Edilen Gelir Ortaklığı Senedi ve Döviz endeksli olarak TL cinsinden gerçekleştirilir.

Gelir Ortaklığı Senetleri otoyol, köprü inşaatları, havalimanları, haberleşme, enerji, sağlık, eğitim, su ve atık su tesisleri finansmanında kullanılır.

⁹⁵ https://www.borsaistanbul.com/data/kilavuzlar/Sabit_Getirili_Menkul_Kiymetler.pdf

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İSTANBUL'DA BÜYÜK ULAŞIM ALTYAPI PROJELERİNİN FİNANSMANI UYGULAMALARI

İstanbul nüfus büyüklüğü ve ekonomik büyüklük itibarı ile ülkemizin açık ara en büyük şehridir. Aynı zamanda Anadolu'dan Avrupa'ya geçiş yolu üzerinde yer almaktadır ve şehri ikiye bölen bir boğaza sahiptir. Bu sebeplerden dolayı Türkiye'nin hiçbir yerinde olmadığı kadar altyapı yatırımına ihtiyaç duymaktadır. Bu altyapı projelerinin en önemli olanlarında biri ulaşım ile ilgili yapılan yatırımlardır. Aşağıda ulaşım ile ilgili olan altyapı yatırımları incelenmiştir.

3.1. Köprü Projeleri

İstanbul'da boğaz üzerinde üç adet yapımı tamamlanmış asma köprü vardır. Birincisi 30 Ekim 1973 yılında hizmete açılan Boğaziçi Köprüsü (Bakanlar Kurulu kararınca ismi 15 Temmuz Şehitler Köprüsü olarak değiştirildi), ikincisi 29.05.1988 tarihinde hizmete açılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve üçüncüsü ise 26.08.2016 tarihinde hizmete açılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü'dür.



Şekil 3: İstanbul'daki köprü güzergâhları¹

¹ (Çevrimiçi) <https://www.topragizbiz.com/konular/istanbul-bogazindaki-kopruler.6687/>, 14 Ağustos 2016.

3.1.1. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü

Önceleri Boğaziçi Köprüsü ve Birinci Köprü isimleri ile anılan 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, İstanbul Boğazı üzerindeki üç asma köprünün ilkidir. Köprünün ayakları bir tarafta Ortaköy, diğer tarafta ise Beylerbeyi semtleri içindedir.

Türkiye'deki ilk asma köprüsü olma özelliğini de barındıran köprü halk arasında, daha sonraki yıllarda yapılan Fatih Sultan Mehmet, Yavuz Sultan Selim Köprüleri ve son olarak yapılan tüp geçiş ile birlikte şehrin iki yakasını birbirine bağlar. Köprünün yapımına 20 Şubat 1970 tarihinde başlanılmış ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 50. Yıldönümü olan 29 Ekim 1973 tarihinde açılmıştır. Hizmete açıldığı zaman dünyada dördüncü en uzun asma köprüyken, Ağustos 2016 tarihi baz alındığında 23. sırada yer almaktadır.²

1967 yılında köprünün yapımı için dört mimarlık firmasından proje için teklif hazırlanması talep edildi. Yapılan ihale neticesinde en uygun teklifi veren Freeman, Fox and Partners adlı İngiliz şirketi ihaleyi kazandı. Firma ile 1968 yılında sözleşme imzalandı.³



Resim 1: 15 Temmuz Şehitler Köprüsü⁴

² (Çevrimiçi) <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Bolgeler/1Bolge/BogaziciKoprusuProjeBilgileri.pdf>, 15 Mayıs 2019

³ A.e., s. 1.

⁴ (Çevrimiçi) <https://www.mynet.com/15-temmuz-sehitler-koprusu-trafige-acildi>, 16 Temmuz 2017.

Köprünün yapım ihalesine Krupp Grubu (35.665 Milyon USD), I.H.I. GRUBU (36.031 Milyon USD), Beton und Monierbau Grubu (35.427 Milyon USD), Hochtief Grubu (33.721 Milyon USD) teklif vermişlerdir.⁵

20.01.1970 tarihinde Hochtief Grubu ile 21.774.283 USD+104.849.465 TL tutarlı sözleşme yapılmıştır. (TCMB.ABD.Dolar alış kuru 9 TL) ⁶

20.02.1970 tarihinde yapımına başlanan tabyalarının birleştirilmesi ve asfaltlanması Mayıs 1973 sonu itibarıyla bitirilmiş ve ilk araç geçiş denemesi 08.06.1973 tarihinde yapılmıştır.⁷

15 Temmuz Şehitler Köprüsünün toplam uzunluğu 1.560 metre, genişliği 33,40 metre yüksekliği 64 metre olup kuleler arası açıklığı 1.074 metredir. İki yanda ter alan viyadüklerden Ortaköy Viyadüğü 231 metre, Beylerbeyi Viyadüğü 255 metredir.

15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nün üstünden geçen D.100 Karayolu iki kıta arasındaki ulaşımında çok önemli bir yer tutar. Günlük ortalama araç geçiş sayısı ilk yıllarda 32.000 seviyesinde iken 1987 yılında 130.000'e, 2004'te ise 180.000 yükselmiştir.

1991 yılından itibaren otobüsler hariç 4 ton ve üstü araçların köprüden geçişleri yasaklanmıştır. Günümüzde 15 Temmuz Şehitler Köprüsünden yalnızca belediye, halk otobüsleri ve turist taşıma belgesine haiz otobüsler ile otomobil ve motosikletlerin geçişine izin verilmektedir.⁸ 15 Temmuz Şehitler Köprüsü 1978'den beri yaya trafiğine kapalıdır.

Projenin Finansmanı

15 Temmuz Şehitler Köprüsünün finansmanı ile ilgili projeye özgü bir borçlanmaya gidilmemiş olup yatırımı devlet yıllık yatırım bütçelerine dâhil ederek gerçekleştirilmiştir. İşletmesini Karayolları Genel Müdürlüğü yapmaktadır.

⁵A.e., s. 1

⁶(Çevrimiçi) <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Bolgeler/1Bolge/BogaziciKoprusuProjeBilgileri.pdf>, 07 Haziran 2018.

⁷(Çevrimiçi) <http://www.milliyet.com.tr/bogaz-koprusu-nde-40-yas-heyecani-gundem>, 23 Ocak 2012.

⁸(Çevrimiçi) https://www.topragizbiz.com/konular/istanbul-bogazindaki-kopruler.6687/_14 Ağustos 2016.

3.1.2. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü

15 Temmuz Şehitler Köprüsünün hizmete girmesi ile birlikte boğaz bir asma köprü ile geçilmiş ve ulaşımın kesintisiz olarak akması sağlanmıştır. Fakat İstanbul ve çevresinin çok gelişmesi ve bu etkene bağlı olarak nüfusun aşırı şekilde artması bu köprünün kapasitesinin üstünde bir yükü kaldırmak zorunda kalmasına sebep olmuştur. Bu durum da köprüdeki trafik akışını ciddi oranda arttırmıştır. Mevcut köprüdeki trafik sıkışıklığını rahatlatmak için daha yüksek kapasitede yeni bir asma köprü yapımı elzem olmuştur. Bu amaçlarla yapımına karar verilen Fatih Sultan Mehmet Köprüsü “Trans European Motorway (TEM)” in bir parçasıdır.



Resim 2: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü⁹

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, 15 Temmuz Şehitler Köprüsünden yaklaşık 5.000 metre kuzey tarafta, Hisarüstü ile Kavacık semtleri arasında bulunmaktadır. Köprünün iki ayağı arası açıklık 1.090 metre, genişliği 39.40 metre, kula yüksekliği 102.10 metre ve denizden yüksekliği 64 metredir. Bu istatistiksel verileri ile orta açıklık büyüklüğüne göre inşa edildiği tarihte dünyada altıncı sırada yer almıştır.¹⁰

Fatih Sultan Mehmet Köprüsünün proje hizmetleri İngiliz Freeman, Fox ve Partners ile BOTEK Boğaziçi Teknik Müşavirlik A.Ş. firmaları tarafından

⁹ (Çevrimiçi) <http://www.istanbulkesfi.com/fatih-sultan-mehmet-koprusu/>, 08 Ocak 2016.

¹⁰ (Çevrimiçi) <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Bolgeler/1Bolge/FatihSultanMehmetTarihce.pdf>, 15 Mayıs 2019, s. 1.

gerçekleştirilmiştir.¹¹ İnşaat ihalesini ise STFA, Ishikawajima Harima Heavy Industries Co. Ltd., Mitsubishi Heavy Industries Ltd. ve Nippon Kokan K. K. isimli firmaların oluşturduğu konsorsiyum 125.000.000 USD'lik teklifle kazanmıştır. Sözleşmeye göre köprünün yapım süresi 1100 gün olarak belirlenmiştir.

04.12.1985 tarihinde inşaatına başlanan köprünün yapımı 29.05.1988 tarihinde rekor seviyede bir hızla 908 günlük bir sürede tamamlanmıştır. Bu da 192'lük bir zaman tasarrufunu işaret etmektedir.¹²

Projenin Finansmanı

Fatih Sultan Mehmet Köprüsünün finansmanı ile ilgili projeye özgü bir borçlanmaya gidilmemiş olup yatırımı devlet yıllık yatırım bütçelerine dâhil ederek gerçekleştirilmiştir. İşletmesini Karayolları Genel Müdürlüğü yapmaktadır.

3.1.3. Yavuz Sultan Selim Köprüsü

İstanbul nüfusunun hızla artması sonucu boğazın iki ucunu birleştiren halk dilindeki adları ile birinci ve ikinci köprünün mevcut trafik yükünü kaldıramaması yeni bir köprü yapılmasını ve ağır tonajlı araçların bu köprüye yönlendirilmesi ihtiyacını doğurmuştur. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu projesi İstanbul'da Yap-İşlet-Devret modeli ile yapılan ilk köprü projesidir.



Resim 3: Yavuz Sultan Selim Köprüsü¹³

¹¹ (Çevrimiçi) <http://www.botekcorp.com/tr/projeler/kopruler-ve-tuneller/istanbul-ii-çevre-otoyolu-proje-hizmetleri-ve-asma-koprünün-kontrollük-ve-mühendislik-hizmetleri/> 08 Ekim 2018.

¹² (Çevrimiçi) <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Bolgeler/1Bolge/FatihSultanMehmetTarihce.pdf>, 15 Mayıs 2019, s. 1.

¹³ (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/yavuz-sultan-selim-koprusunden-5-4-milyar-tlik-gelir> 20 Temmuz 2018.

Yapılacak yeni köprü ile yıllık olarak 1.450 milyon USD’lik enerji, 335 milyon USD’lik iş gücü kayıpları olmak üzere toplam 1.785 milyon dolarlık ekonomik kaybın önüne geçilmesi hedeflenmektedir.

Boğaz Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyol Projesi



Şekil 4: Yavuz Sultan Selim Köprüsü Güzergâhı¹⁴

3. Boğaz Köprüsü

Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün konsept tasarımı, mühendis Michael Virlogeux ile İsviçreli T-Engineering firması tarafından ortak olarak yapıldı.

Yavuz Selim Köprüsü’nün genişliği 59 metre, orta açıklığı 1.408 metre, kule yüksekliği 322 metre olup üzerinden raylı sistem geçmektedir. Bu özellikleri ile dünyada birinci sırada yer almaktadır. Karayolu sekiz şeritli ve demiryolu iki şeritli olarak planlanmıştır.

Köprü’nün yapımına 2013 yılında başlanmış ve 26 Ağustos 2016 günü hizmete açılmıştır. Köprü üzerinde yer alan raylı sistem Marmaray ve İstanbul metrosu ile entegre edilerek İstanbul’daki üç havalimanını arasındaki bağlantıyı sağlayacaktır.

20 Nisan 2012 tarihinde ihale edilen proje Yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilmiştir. IC İçtaş – Astaldi JV konsorsiyumu ihaleyi yapım süresi dâhil işletmesini, 10 yıl 2 ay 20 günlük süre kazanmıştır. Proje 3 milyar USD’ye mal olmuştur. Hazine araç başına 3 USD olmak üzere günlük 135.000 araç geçişi için

¹⁴ (Çevrimiçi) <http://www.kuzeyinnabzi.com/ekonomi/kopru-yolundaki-orman-65-viyadukle-gecilecek-h6946.html>, 02 Haziran 2013.

garanti vererek günlük 405.000 USD’lik bir yükün altına girmiştir. Bu rakam ağır vasıta araçlarda 15 doları bulmaktadır.¹⁵

Kuzey Marmara Otoyolu

Projede, yapılan boğaz köprüsüne ilaveten Odayeri ile Paşaköy bölümünde 115 kilometrelik otoyolu ve bu yol üzerinde on dokuz tane 19 adet kavşak ile bağlantı yolları mevcuttur. Bu otoyolu Kuzey Marmara otoyolu olarak adlandırılmaktadır.

Proje ile amaçlanan, daha önce yapılmış iki köprünün dâhil olduğu yollardaki trafik yükünün bir kısmını alarak bir rahatlama sağlamak, şehir içine girmesine ihtiyaç olmayan vasıtaların çevre yolunu kullanarak trafik karmaşasına katkı yapmalarının önlenmesidir. 20 Nisan 2012 tarihinde ihalesi ve 26 Ağustos 2016 tarihinde açılışı yapılan projede Yap-İşlet-Devret modeli tercih edilmiştir.¹⁶

Diğer köprülerde yük taşıyan araçlara uygulanan kısıtlamaların bu projede uygulanmıyor olması ile taşımacılıktaki zaman maliyeti azalacaktır.

Projenin Finansmanı

ICA konsorsiyumu eliyle gerçekleştirilen 3. Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu Projesi, 2013 yılında Avrupa, Ortadoğu ve Afrika (EMEA) Bölgesinin En İyi Kamu-Özel-İşbirliği (KÖİ-PPP) Modelli Proje Finansmanı ödülüne layık görüldü.

Yapılan asma köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu için yedi adet bankanın (Garantibank International N.V., T.Garanti Bankası A.Ş., T.Halk Bankası A.Ş., T.İş Bankası A.Ş., T.Vakıflar Bankası T.A.O., T.Ziraat Bankası A.Ş. ve Yapı ve Kredi Bankası A.Ş) iştiraki ile 2.300 milyon USD tutarında bir kredi temin edilmiş olup, krediye ait anlaşma 29.08.2013 günü imzalanmıştır. Temin edilen kredinin vadesi toplam 9 yıl olacaktır. Proje finansmanı olarak temin edilen bu kredi o güne kadar “greenfield” (sıfırdan hayata geçirilen) bir projeye bir defada verilen en büyük meblağlı proje finansman kredisi olarak kayda geçmiştir.¹⁷

¹⁵ (Çevrimiçi) <https://www.3kopru.com/proje/PROJE-HAKKINDA/1>, 15 Mayıs 2019

¹⁶ A.e.

¹⁷ (Çevrimiçi) <http://www.milliyet.com.tr/3-kopru-nun-proje-finansman-sozlesmesi-istanbul-yerelhaber-218810/> 29.05.2014.

3.2.1. Marmaray

İstanbul’da iki yakayı boğaz üzerinde birleştirmek için yapılan üç adet köprüye ek olarak denizin altından raylı sistem ile geçiş için yapılan Marmaray Projesi yerüstündeki Kazlıçeşme İstasyonundan başlayıp kısa bir süre sonra yeraltına inmekte, Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar İstasyonlarını yer altından geçtikten sonra Ayrılık Çeşmesi İstasyonunun hemen öncesinde tekrar yer üstüne çıkarak seyahat süresini 18 dakikada tamamlamaktadır.¹⁹



Şekil 6: Marmaray Güzergâhı²⁰

Marmaray projesi toplam dört bölümden oluşmaktadır. CR1 işinde yüklenici ortaklığın işi tek taraflı olarak feshetmesi sebebi ile CR3 olarak tekrar ihale edilmiştir.

- BC1 (Bosphorus Crossing) Raylı Tüp Tünel geçişi ve İstasyonlar
- CR1 (Commuter Rail Systems) Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi
- CR2 (Commuter Rail Trains) Demiryolu Araç Temini
- CR3 (Commuter Rail Systems) Banliyö Hatlarının iyileştirilmesi
- Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri²¹

¹⁹ DLH Marmaray Projesi Raporu, Kasım 2008, s. 6.

²⁰ (Çevrimiçi) <http://www.tekingroup.com.tr/marmaray/>, 09 Ekim 2018.

Marmaray'a bağlanacak hatların yeniden yapılması ve mevcut iki hattın hızlı trenin de kullanacağı hatla birlikte üç hatta çıkarılması için 2013 yılının Mart ayının başında Kazlıçeşme ile Halkalı ve Haziran ayının ortalarında Haydarpaşa ile Pendik arasındaki banliyö seferleri durdurulmuş ve yenileme çalışmalarına başlanmıştır.

Proje tam anlamıyla bitirildiği zaman 76.000 metre hat uzunluğuna sahip olacak, 2-10 dakika aralığında sefer yapılabilecek, bir yöndeki seferini bir saat 45 dakikada tamamlayacak ve bir yönde 75.000 yolcu/saat kapasitesi ile çalışacaktır.

Marmaray projesinde bir yönün uzunluğu 13.500 metre olmak üzere iki hatta toplam 27.00 metre yol yapılacaktır. Boğazı geçmek üzere kullanılan batırma tünellerin her birinin yaklaşık uzunluğu 1.386 metredir. Boğaz geçişinin haricindeki tünellerin uzunluğu ise iki tarafta da onbirbin metreye yakındır. Kullanılan rayların uzunluğu ise 18 metredir.²²

Rakamlarla Marmaray

Toplam Hat Uzunluğu	: 76,3 km
Yüzeysel Metro Uzunluğu	: 63,0 km
Boğaz Tüp Geçişi Kesimi Toplam Uzunluğu:	13,6 km
Yüzeydeki İstasyonlar Adedi	: 37 Adet
Yer Altındaki İstasyonlar Adedi	: 3 Adet
İstasyon Boyu	: 225 metre
Yolcu Adedi	: 75.000 yolcu/saat/yön
Max.Eğim	: %18
Max. Sürat	: 100 km/s
Ticari Sürat	: 45 km/s
Sefer Aralığı	: 2-10 dk ²³

1985 yılında ilk fizibilite etüdü yapılmış daha sonra projenin etüdü 1997 yılında güncellenmiştir. 13.12.2001 yılında Avrasya Ortak girişimi ile Mühendislik ve Müşavirlik sözleşmesi imzalanmıştır.

²¹(Çevrimiçi)<http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/13775.pdf>, Hüseyin Belkaya, Marmaray Projesi, 15 Mayıs 2019, s.277-278

²² A.e.

²³ (Çevrimiçi)<http://www.marmaray.gov.tr/icerik/marmaray/Marmaray-Teknik-%C3%96zellikleri/56>, 15 Mayıs 2019

BC1 (Bosphorus Crossing) Raylı Tüp Tünel Geçişi ve İstasyonlar

03.10.2003 tarihinde Proje'nin kalbi olan BCI "Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi (Marmaray) İnşaatı; Tüneller ve İstasyonlar" işi için ihaleye çıkılmıştır. İhaleyi kazanan Taisei/Kumagei-Gama-Nurol Ortak Girişimi ile 06.05.2004'te sözleşme imzalanmış ve 27.08.2004 tarihinde inşaatı başlanılmıştır.²⁴Daha Sonra Kumagei şirketi ortaklıktan ayrılmıştır.

Sözleşme Tutarı : 86.823.610.000 Japon Yeni
Yedek Akçe : 15.549.138.108 Japon Yeni
Toplam : 102.372.748.108 Japon Yeni²⁵

Projenin Finansmanı

TK-P15 no.lu kredi anlaşması 17 Eylül 1999 tarihinde Hazine ile JBIC arasında imzalanmıştır. Bu anlaşma ile 12.464 milyon JPY kredi sağlanmıştır. Bu dilimin 9.093 milyon JPY Projenin Boğaz Tüp Geçiş İnşaatı için kullanılmıştır.

Daha sonra TK-P17 no.lu kredi anlaşması 18 Şubat 2005 tarihinde Hazine ile JBIC arasında imzalanmıştır. Bu anlaşma ile 98.732 Milyon Japon Yeni (941.000.000 USD) kredi sağlanmıştır. Bu kredi 10 yılı geri ödemesiz olmak üzere yüzde 0,75 sabit faizle 40 yıl vadeli olarak belirlenmiştir. Bu kredi Türkiye'nin bir altyapı projesinde tek bir kaynaktan bir defada sağlanan en yüksek kredi tutarıdır. Bu anlaşmanın küçük bir kısmı ile Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetlerinin finansmanının kalan kısmının karşılanmasından sonra, kalan büyük meblağ ile Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi İnşaatı (BC1) işinin finansmanının kalan kısmı karşılanmıştır.²⁶

Marmaray projesi Demiryolu Boğaz Tüp geçişi kısmının ek finansman ihtiyacının karşılanması amacı ile 23 Kasım 2010 tarihinde Hazine Müsteşarlığı ile Japon Uluslararası İşbirliği Ajansından alınacak 18 Şubat 2005 tarihli Kredi anlaşmasının tutarı 98.732.000.000.-JPY'den 140.810.000.000.- JPY'ne yükseltildi. 17 Ocak 2014 tarihinde ise 140.810 milyon JPY'den 183.789 milyon JPY'ne yükseltildi.

²⁴ DLH Marmaray Projesi Raporu, Kasım 2008, s. 17.

²⁵ A.e.

²⁶ DLH Marmaray Projesi Raporu, Kasım 2008, s. 40.

CR1 (Commuter Rail Systems) Banliyö Hatları İyileştirmesi

Marmaray'ın iki tarafında mevcut olan banliyö hatlarının modernize edilmesi, mevcutta iki olan hat sayısının hızlı trenin geçeceği hattın da eklenmesi ile üçe çıkarılması ve mevcut istasyonlara Anadolu yakasında on, Avrupa yakasında iki ilave hat eklenmesi işidir.

CR1 olarak adlandırılmış olan Projenin bu bölümü için 2006 senesinde ihaleye çıkmıştır. AMD Rail (Alstom - Marubeni - Doğuş) konsorsiyumu ihaleyi kazanmış ve 28.03.2007'te sözleşme imzalanarak 21 Haziran 2007 tarihinde iş başı yapılmıştır. Fakat konsorsiyum bir süre sonra maliyet artışlarını bahane ederek işi durdurmuş ve fiyat artışı istemiştir. 2010 yılının Temmuz ayında anlaşma feshedilmiştir. Tahkim süreci devam etmektedir.²⁷

Sözleşme Tutarı	: 815.049.200 EUR
Yedek Akçe	: 51.343.710 EUR
Toplam	: 866.392.910 EUR ²⁸

Projenin Finansmanı

CR1-Banliyö Hatları İyileştirmesi işi için AYB'den birinci dilim kredi olarak değişken faizli, 15.03.2013'e kadar geri ödemesiz toplamda 22 yıl vadeli 200 milyon EUR'luk kredi temin edilmiştir. (Sözleşme A (No:22.693 TR), 22.10.2004 tarih ve 8052 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe girmiştir.) Kredinin ikinci dilimi ise 450 milyon EUR tutarlı, değişken faizli, kullanımından sonra sekiz yıl ödemesiz daha sonra ise altı ayda bir ödemeli bir finansmandır. (Sözleşme B (No:23.306 TR), 20.02.2006 tarih ve 10099 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe girmiştir.)²⁹

217 Milyon EUR tutarlı, kullanımdan itibaren beş yıl ödemesiz sonrasında altı ayda bir ödemesi olan, değişken faizli ve 30 yıl vadeli AKKB (Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası) kredisi 19.09.2007 tarihinde AKKB İdare Meclisi tarafından onaylanmıştır.³⁰

²⁷ (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2012/01/marmaray-projesinin-tarihcesi/>, 11 Ocak 2012.

²⁸ DLH Marmaray Projesi Raporu, Kasım 2008, s. 29.

²⁹ A.e., s.40

³⁰ (Çevrimiçi) <http://www.uab.gov.tr/images/istatistik/85f0eebd190ae3c.pdf>, 09 Ekim 2018.

CR2 (Commuter Rail Trains) Demiryolu Araç Temini

Gebze ile Halkalı arasındaki 76.3 km’lik hatta çalışacak 440 tane araç için 2008 yılında ihaleye çıkılmış ve yapılan ihale projenin finansmanını sağlayacak olan AYB’nin uygunluk onayı vermesinden sonra kesinleşmiştir. İhaleyi alan Güney Kore’den Hyundai ROTEM ile 10 Kasım 2008 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.³¹

Sözleşme Bedeli:

Araç Bedeli	: 520.436.909 EUR
Araç Bakım Bedeli	: 22.979.350 EUR
Yedek Akçe	: 41.621.845 EUR
Toplam	: 585.038.104 EUR ³²

Projenin Finansmanı

CR2- Demiryolu Araç Temini işi için 400 milyon EUR tutarında, sekiz yıl ödemesiz sonrasında altı ayda bir ödemeli, değişken faizli toplam 22 yıl vadeli kredi AYB’den temin edilmiştir. (Sözleşme CR2 (No:23.421 TR), 14 Haziran 2006 tarih ve 10607 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe girmiştir.)

Ayrıca 170,1 milyon EUR tutarında, beş yıl ödemesiz, sonrasında altı ayda bir ödemeli, AKKB sabit faiz oranlı ve 25 yıllık kredi Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası’ndan sağlanmıştır. Söz konusu krediye ilişkin anlaşma 13 Kasım 2006 Cuma günü imzalanmıştır.³³

CR3 (Commuter Rail Systems) Banliyö Hatları İyileştirmesi

CR1 olarak tanımlanan işin bitirilememesi ve konunun mahkemeye taşınması neticesinde Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi işi ile ilgili mevcut sözleşme iptal edilmiştir. Sözleşmenin iptal edilmesi neticesinde ihale süreci CR3 adıyla tekrar ihale edilmiş ve 2010 yılının Temmuz ayında Uluslararası İhale ilanının yayınlanmasından sonra 28.02.2011 tarihine kadar teklifler alınmıştır. Gerçekleştirilen ihaleyi 1 milyar 42 milyon 79 bin 84 Euro ile alan “OHL ve Dimetronic” ortak girişimi ile

³¹ DLH Marmaray Projesi Raporu, Kasım 2008, s. 34.

³² A.e., s. 35

³³ A.e., s. 40

26.10.2011 günü sözleşme yapılmış ve 03.11.2011 günü yer teslimiyle birlikte işe start verilmiştir.³⁴

Yapılan bu sözleşme neticesinde 29.04.2012 günü Gebze-Pendik, 01.03.2013 günü Halkalı-Kazlıçeşme ve en son da 19.06.2013 günü Pendik-Ayrılıkçeşme arasındaki mevcut olan hatlar ulaşıma kapatılmış ve ortak girişime teslim edilmiştir.

İhalesi yapılan bu proje ile Gebze-Halkalı kesintisiz raylı sistem kurulması hedeflenmiş olup ortak girişim çalışmaya 2013 yılının Haziran ayında başlamıştır. 2015 yılının Haziran ayında bitirilmesi planlanan proje, ortak girişimin fiyat artışlarının bahane ederek 2014 yılının Ağustos ayında işi durdurması ile akamete uğramıştır. Projenin ilk ihalesinden sonra ikinci ihalesinden de istediği sonucu alamayan Ulaştırma Bakanlığı 18.11.2016 tarihinde OHL kontratı uzatmış ve projenin bitirilme tarihi 31.12.2018'e çekilmiştir. Projede ortak girişim herhangi bir imalat yapmamakta onlar adına Kalyon İnşaat, Kolin İnşaat ve Cengiz İnşaat taşeronluk yapmaktadır.³⁵Yaptığımız araştırmalar neticesinde taşeronluk hizmeti veren inşaat firmaları bu işten 200 milyon Türk Lirası zarar etmektedirler. Fakat süre uzatımı sonunda da iş tam anlamıyla bitirilememiştir. Proje ancak 10 Mart 2019 tarihinde hizmete alınabilmiştir.

Projenin Finansmanı

CR1 adı altında daha önce ihalesi yapılan fakat tamamlanamayan proje için sağlanan krediler CR3 projesinin finansmanında kullanılacaktır. İlave olarak Hazine Müsteşarlığı tarafından 08 Mayıs 2014 tarihinde Avrupa Yatırım Bankası ile 200.000.000,- EUR'luk yeni bir kredi anlaşması imzalanmıştır. Yapılan bu ilave kredi sözleşmesi ile toplam Avrupa Yatırım Bankası kredisi 1.250 milyon EUR'a yükselmiş oldu.³⁶

³⁴ (Çevrimiçi) <http://www.rayhaber.com/2012/07/cr3-sozlesmesi-gebze-haydarpasa-sirkeci-halkali-banliyo-hatlarinin-iyilestirilmesi-insaat-elektrik-ve-mekanik-sistemler/>, 01 Temmuz 2012.

³⁵ (Çevrimiçi) <http://www.rayhaber.com/2017/01/marmaray-kapsaminda-banliyo-hatlarinin-iyilestirilme-calismalari-tekrar-basladi>, 18 Ocak 2017.

³⁶ <https://www.avrupa.info.tr/tr/pr/turkiyenin-marmaray-projesi-icin-aybden-200-milyon-euro-daha>, 08 Mayıs 2014.

Müşavirlik Hizmeti

Mühendislik ve Müşavirlik Hizmeti işleri için açılan ihaleye üç ayrı ortak girişim başvurmuş olup en yüksek skoru elde eden Avrasya Ortak Girişimi ihaleyi kazanmıştır. Ortak girişim bir Türk(Yüksel Proje), üç Japon (Pacific Consultants İnternatinal, Oriental Consultants, Japan Railway Tecnical Service) firmadan oluşmaktadır. Müşavirlik sözleşmesi 13.12.200’de imzalanarak 14.03.2002’de işe başlanılmıştır.³⁷

Sözleşme Tutarı	: 5.494.547.080 JPY
Keşif Artış Tutarı	: 824.186.615 JPY
Toplam Sözleşme Bedeli	: 6.318.733.695 JPY ³⁸

Projenin Finansmanı

1999 yılında Türkiye ve Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) arasında imzalanan finansman anlaşması, Boğaz Tüp Geçşi (Marmaray) kesimi için alınacak kredinin temelini oluşturmuştur. TK-P15 no.lu kredi anlaşması 17 Eylül 1999 tarihinde Hazine ile JBIC arasında imzalanmıştır. Bu anlaşma ile 12.464 milyon JPY’lik finansman sağlanmıştır. Bu dilimin 3.371 milyon JPY Projenin Mühendislik ve Müşavirlik işleri için kullanılmıştır. Daha sonra TK-P17 no.lu kredi anlaşması 18 Şubat 2005 tarihinde Hazine ile JBIC arasında imzalanmıştır. Bu anlaşma ile 97.732 Milyon Japon Yeni kredi sağlanmıştır. Bu anlaşmanın bir kısmı ile Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri finansmanının kalan kısmı karşılanmıştır.³⁹

3.2.2. Metro Yatırımları

İstanbul’da metro yatırımları Aksaray – Havalimanı Hafif Metro Hattı (M1A) ile başlamıştır. Yatırımlar aynı güzergâhın devamında Otogar – Bağcılar - Kirazlı (M1B), Taksim – 4. Levent (M2), Başakşehir – Olimpiyat Stadı (M3), Kadıköy – Kartal (M4) Metro hatları ve bu hatlara yapılan ilaveler ile devam edilmiştir. Halihazırda birçok metro yapımının yapımı devam etmektedir. Metro hatlarının uzunluğu 2016 yılı sonu itibarı ile 150 km’ye ulaşmıştır. 2019 sonu itibarı ile 490 km’ye ve 2019 sonrasında ise 1.000 km’ye ulaşılması hedeflenmektedir.

³⁷ **DLH Marmaray Projesi Raporu**, Kasım 2008, s. 14.

³⁸ (Çevrimiçi) <https://www.slideshare.net/Raaci/marmaray>, 02 Mayıs 2019

³⁹ (Çevrimiçi) <https://emlakkulisi.com/marmaray-finansman/203859>, 02 Mayıs 2019

İstanbul’da büyük bir sorun haline gelmiş olan kent içi ulaşım sorunu yapılan metro yatırımları ile bir nebze olsun hafifletilmiştir. Bu sayede İstanbul dünyadaki en modern metropollerden biri olmaya adım adım yaklaşmaktadır.

3.2.2.1. Aksaray – Havalimanı Metro Hattı (M1A)

- I. Etap Aksaray-Otogar Hattı
- II. Etap Otogar-Yenibosna Hattı
- III. Etap Yenibosna – Havalimanı Hattı
- IV. Etap Yenikapı – Aksaray Hattı⁴⁰

Kentsel raylı sistemlerin Türkiye'deki öncüsü olarak nitelendirilebilecek Aksaray - Havalimanı metro hattının(İstanbul Hafif Metrosu) temeli 1986 yılında atılmış ve hattın ilk kesimi olan Aksaray ile Kartaltepe arasında 03.09.1989 tarihinde yolcu taşınmaya başlanmıştır. İnşaatın başladığı dönemlerde 2. etap güzergâhı olarak Büyük İstanbul Otogarı üzerinden Esenler - Bağcılar ve İkitelli şeklinde bir güzergâh etüt edilmişse de yapılan karar değişikliği ile Otogar sonrasında hattın Zeytinburnu ve Bakırköy üzerinden Havalimanına ulaştırılması için çalışmalara devam edilmiştir.

18.12.1989 tarihinde tali bir bağlantı olarak Esenler istasyonu, 31.01.1994 tarihinde Otogar istasyonu hizmete açılmıştır. İkinci etap içerisinde yer alan Terazidere, Davutpaşa, Merter, Zeytinburnu ile Bakırköy duraklarının da aynı yıl içerisinde hizmete girmesiyle hattın yolcu potansiyelinde artış yaşanmıştır.

26.07.1995 tarihinde Bakırköy – Ataköy ve 25.08.1995 tarihinde Ataköy - Yenibosna arasında hizmete alınmıştır. Ardından 15.01.1999 tarihinde Bahçelievler istasyonu ve nihayetinde 20.12.2002 tarihinde Dünya Ticaret Merkezi ve Havalimanı istasyonları da açılarak hattın doğu ucu tamamlanmıştır.

Hafif metro sisteminin havalimanına kadar ulaşmasıyla Türkiye’nin o güne kadar en büyük havalimanı olan Atatürk Havalimanına ulaşım bağlantısı sağlanmış ve her türlü hava şartlarında veya trafik yoğunluğunda dahi kesintisiz olarak havalimanına ulaşım imkanı getirilmiştir.

⁴⁰ (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M1A>, 02 Mayıs 2019

Açılan istasyon sayesinde çalışan, katılımcı ve ziyaretçiler fuar alanlarına ve İDTM'ye kolaylıkla ulaşabilmektedirler. Hafif metro hattı, 36.000 yolcu/saat/yön yolcu kapasitesine sahiptir.⁴¹

Batı uçta yer alan Yenikapı bağlantısı için yapılan çalışmalar çeşitli nedenler ile sekteye uğrayarak uzun yıllar tamamlanamamıştır. 2011 yılında tünel kazısı ve hat ile fiziki bağlantısı gerçekleşmiş olan bu kesimin Yenikapı istasyonunun bölgede yer alan aktarma kompleksi içerisinde yer alması nedeni ile burada yer alacak diğer sistemler ile birlikte açılması planlanmış ve 09.11.2014 tarihinde hizmete açılmıştır.

İşletme Bilgileri:

Hat Uzunluğu	: 20,3 km
İstasyon Adedi	: 18
Vagon Adedi	: 80
Araçlar	: ABB/SGP
Sefer Müddeti	: 35 dk
Yolcu Miktarı	: 400.000 yolcu /gün (2016 ort.) (M1B ile birlikte)
Sefer Adedi	: 340
Sefer Aralığı	: 2.5 dk.
İşletmede En Büyük Hız:	80 km/s ⁴²

İstasyon ve Hat Yapıları

Aksaray Havalimanı güzergâhında yer alan istasyonlardan altı adedi orta peronlu, onbir adedi ikili peronlu, Otogar istasyonunda olan ise iki hattında kullanabildiği iki adet orta peron şeklinde yapılmıştır. Halen Aksaray ve Zeytinburnu bölgelerinde aktarma yapılabilmektedir. Bu İstasyonlardan altı tanesi tünel istasyon, üç tanesi viyadük istasyon, sekiz tanesi hemzemin istasyon ve bir tanesi de yeraltı istasyonu şeklindedir.⁴³

⁴¹ (Çevrimiçi) <https://www.istanbul.net.tr/istanbul-ulasim/rayli-sistemler/m1-hafif-metro-aksaray-otogar-havalimani/1/10>, 02 Mayıs 2019

⁴² (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M1A>, 02 Mayıs 2019

⁴³ A.e.

Projenin Finansmanı

Aksaray-Havalimanı Hafif Metro Hattının finansmanı ile ilgili projeye özgü bir borçlanmaya gidilmemiş olup yatırımı İstanbul Büyükşehir Belediyesi kendi imkânları ile gerçekleştirmiştir. İşletmesi Metro İstanbul A.Ş. tarafından yapılmaktadır.

3.2.2.2. Otogar – Bağcılar – Kirazlı Metro Hattı (M1B)

M1B olarak isimlendirilen hat Yenikapı-Havalimanı hattı ile Yenikapı-Otogar arasını ortak olarak kullanmakta, bu hattan Otogar İstasyonu itibarıyla ayrılmaktadır. Esenler İstasyonu ve Menderes İstasyonu ile esenler ilçesini geçip Üçyüzlü İstasyonu, Bağcılar Meydan İstasyonu ve Kirazlı İstasyonu ile de Bağcılar ilçesine hizmet vermektedir. Kirazlı İstasyonu itibarı ile hafif metro kesimi nihayete ermektedir. Bu istasyon Metro ve LRT'nin her ikisini de barındırmaktadır.⁴⁴

Hattı teşkil eden istasyonlardan Esenler İstasyonu M1A hattı ile aynı zaman diliminde 04.12.1989'da açılmış ve 22.02.2012 tarihinde yenilenmiştir. Tüm hattın resmi olarak işletmeye açılması ise 14.06.2013'te gerçekleştirilmiştir.

Hat Boyu	: 5,800 m
İstasyon Adedi	: 5 (Esenler, Menderes, Üçyüzlü, Bağcılar, Kirazlı)
Sefer Aralığı	: 5 dk
Araç Kapasitesi	: 1.285 yolcu
Taşıma Kapasitesi	: 36.000 yolcu/saat
Max. Hız	: 80 km/saat ⁴⁵

Otogar-Bağcılar Raylı Toplu Taşıma Sistemi İnşaat, Elektro-Mekanik İşlerinin Yapımı ve Araç Temin İşİ

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ilk Olarak Otogar – Bağcılar Metro Hattı için ihaleye çıkmış fakat daha sonra ihaleyi kazanan Gülermak-Doğuş Adi Ortaklığı'na ihalesiz ek iş olarak Bağcılar (Kirazlı)–İkitelli–Başakşehir Olimpiyat Metro Hattını da vermiştir.

⁴⁴ (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M1B>, 16 Mayıs 2019

⁴⁵ A.e.

Yüklenici	: Gülermak-Doğuş Adi Ortaklığı
İhale Tarihi	: 02.07.2003
İhale Bedeli	: 173.357.877,48 USD
Sözleşme Tutarı	: 1.355.277.095,16 USD
Sözleşme Tarihi	: 01.02.2005
İş Başlangıcı	: 14.10.2005
Toplam Süre	: 2 Yıl İmalat + 6 Ay Deneme + 2 Yıl Garanti
İşi Bitirme Tarihi	: 30.05.2013 ⁴⁶

Projenin Finansmanı

Aksaray-Havalimanı Hafif Metro Hattının finansmanı ile ilgili projeye özgü bir borçlanmaya gidilmemiş olup yatırımı İstanbul Büyükşehir Belediyesi kendi öz kaynakları ile gerçekleştirmiştir. İşletmesi Metro İstanbul A.Ş. tarafından yapılmaktadır.

3.2.2.3. Başakşehir – Kirazlı -Olimpiyat Stadı Metro Hattı (M3)

Başakşehir- Kirazlı – Olimpiyat Stadı metro hattı toplamda 11 adet istasyon ile toplamda 16.000 metre hat uzunluğunda yapılmıştır. İlave olarak Olimpiyat Stadı metro istasyonunda araçlar için depo sahası ve atölye binası inşa edilmiştir.

Otogar-Kirazlı metro hattı ile Kirazlı-Başakşehir-Olimpiyat Stadı Metro Hattı Kirazlı İstasyonunu ortak olarak kullanmaktadırlar. Kirazlı İstasyonunda aktarma yapılarak yolculuğa devam etmek mümkün olmaktadır.

Kirazlı - Başakşehir – Olimpiyat Stadı Metro Hattı, Kirazlı istasyonundan başlayarak tamamen yer altından ilerlemekte Mahmutbey, İkitelli ve İstoç istasyonlarını geçtikten sonra İkitelli Sanayi istasyonundan itibaren ikiye bölünmektedir. Kollardan biri Başakşehir tarafına diğeri ise Olimpiyat stadı yönüne gitmektedir.⁴⁷

⁴⁶ (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2011/11/basaksehir-metrosu-tamamlandi/>, 16 Haziran 2019

⁴⁷ (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M3>, 02 Mayıs 2019

Hat Boyu	: 15,9 km
İstasyon Adedi	: 11(Kirazlı, Yenimahalle, Mahmutbey, İSTOÇ, İkitelli Sanayi, Turgut Özal, Siteler, Başak Konutları ve Metrokent ile Ziya Gökalp ve Olimpiyat Stadı
Sefer Süresi	: 20 dk
Sefer Aralığı	: 5 dk. (başlangıçta), 90 sn. (nihai)
Araç Kapasitesi	: 1872 kişi
Kapasitesi	: 70.000 yolcu/saat (Tek Yön)
Mak. Hız	: 80 km/saat ⁴⁸

Depo ve Bakım Alanı

M3 hattında; toplam kapalı alanı 12.500 metrekare, toplam alanı 70.000 metrekare olan 120 metro aracı kapasiteli metro aracı depo sahası ve atölye binası yapılmıştır. Bu alan ileriki yıllarda kapasitenin artması durumu hesaplanarak genişlemeye uygun bir şekilde planlanmıştır. Atölye binasının içine kumanda kontrol merkezi konuşlandırılmıştır. Ayrıca bu alanda M3 hattının tamamı ile entegre sinyal sistemi yer almaktadır. İnşa edilen Atölyede Metro Araçlarının tüm hizmetleri görülebilmektedir.⁴⁹

Bağcılar (Kirazlı)–İkitelli–Başakşehir Olimpiyat Metrosu İnşaat, Elektro-Mekanik İşlerinin Yapımı işi

Yüklenici	: Gülermak-Doğuş Adi Ortaklığı
İhale Tarihi	: 02.07.2003
İhale Bedeli	: 173.357.877,48 USD
Sözleşme Tutarı	: 1.355.277.095,16 USD
Sözleşme Tarihi	: 01.02.2005
İş Başlangıcı	: 14.10.2005
Toplam Süre	: 2 Yıl İnşaat + 6 Ay Deneme + 2 Yıl Garanti
İş Bitimi	: 30.05.2013 ⁵⁰

⁴⁸ A.e.

⁴⁹ A.e.

⁵⁰ (Çevrimiçi) <http://www.rayhaber.com/2011/11/basaksehir-metrosu-tamamlandi>, 30 Kasım 2011.

Kirazlı–İkitelli–Başakşehir Olimpiyat Metro Hattı 80 Adet Metro Aracı Alımı İşi

Yüklenici	: Alstom Transporte S.A
Güzergâh	: Kirazlı–İkitelli–Başakşehir Olimpiyat Köyü Metro Hattı
İhale Tutarı	: 78.132.000 € (68 araç için)
Toplam Tutar	: 91.920.000 € (80 araç için)
İhale Tarihi	: 24.07.2007
Sözleşme Tarihi	: 29.08.2007
Yolcu Kapasitesi	: 1.234 kişi ⁵¹

29 Ekim 2008 tarihinden itibaren başlatılan sevkiyatlar tamamlanarak 20 diziye ulaşmıştır. Araçların ilk test sürüşü 20 Ocak 2011 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Araçların tamamı klimalı ve birinde diğerine yolcu geçişine imkân verecek şekilde üretilmiştirler. Bu sayede araçlardaki yolcuları daha iyi bir şekilde dağılımı mümkün olabilecektir.

Projenin Finansmanı

Otogar-Bağcılar-Kirazlı ve Bağcılar (Kirazlı)–İkitelli–Başakşehir Olimpiyat Metro Hatlarının finansmanı ile ilgili projeye özgü bir borçlanmaya gidilmemiş olup yatırımı İstanbul Büyükşehir Belediyesi İETT üzerinden kendi imkânları ile yapmıştır. Her iki hattın işletmesi de Metro İstanbul A.Ş. tarafından yapılmaktadır.

3.2.2.4. Taksim – 4. Levent Metro Hattı (M2)

Taksim-Şişli arası ve Şişli-4.Levent arasında iki etap olarak ihale edilen Taksim-4.Levent metro inşaatının ihalesinin ilk etabını 07.03.1992’de yapılan ihale ile üstlenen Garanti Koza/Enka/Doğuş konsorsiyumuna 19.08.1992’de yer teslimi yapılmış ve inşaat başlatılmıştır.⁵²

Şişli-4.Levent bölümü ise aynı tarihte Tekfen-Nurol-Gama-Kiska Konsorsiyumu'na ihale edilmiştir. 19.08.1992’de yer teslimi yapılarak, 11.09.1992 tarihinde temel atma töreni gerçekleştirilmiştir. 03.02.1997 tarihinde kaba inşaat işleri bitirilerek Elektromekanik Tesisler İmalat ve Montajı İşlerine başlanmıştır.

⁵¹ (Çevrimiçi) <http://mkaslan.blogcu.com/basaksehir-metro-hattinda-kullanilacak-80-adet-vagon-20-set-oc/6359112>, 24 Nisan 2019.

⁵² (Çevrimiçi) <http://emlakansiklopedisi.com/wiki/istanbul-metrosu>, 24 Nisan 2019

Taksim ile Şişli arasında İlk deneme sürüşü 25.03.1999'de gerçekleştirilmiştir. 16.09.2000 tarihinde Taksim-Levent arası, 24.10.2000'de ise Levent-4.Levent arası hizmete alınmıştır.⁵³

Taksim-4.Levent Arası Genel Özellikleri:

İstasyon Adedi	: 6 (Taksim, Osmanbey, Şişli, Gayrettepe, Levent, 4.Levent)
Araç Adedi	: 32
Taşıma Kapasitesi	: 480.000 Yolcu/ Gün
Toplam Sefer /Gün	: 275
Seyahat Müddeti	: 12 dk
Hizmet Aralığı	: 06.15-00.30
Ortalama Sürat	: 40 km/s
Maks. Sürat	: 80 km/s ⁵⁴

Taksim-4.Levent metrosunda ilk olarak Taksim ile Şişli arası kaba inşaat teslimatı gerçekleştirildiğinden bu kısım ilgili Elektromekanik Tesisler İmalat Montaj ve İşletmeye Alma Yüklenicisine verilerek iş başlanılmıştır.⁵⁵

Taksim – Şişli Kısmı Tünel Kazma İşi

Yüklenici	: Garanti Koza/Enka/Doğuş Grubu
İhale Tarihi	: 03.07.1992
Sözleşme Tarihi	: 04.08.1992
İşyeri Teslim Tarihi	: 19.08.1992
İş Bitim Tarihi	: 31.01.2000
İhale Bedeli	: 757.882.080.574.-TL+KDV
Sözleşme Bedeli	: 959.748.290.307.-TL ⁵⁶

Şişli – 4.Levent Kısmı Tünel Kazma işi

Yüklenici	: Tekfen-Kiska-Nural-Gama Grubu
İhale Tarihi	: 03.07.1992
Sözleşme Tarihi	: 06.08.1992

⁵³ (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M2>, 16 Mayıs 2019

⁵⁴ (Çevrimiçi) http://www.maden.org.tr/resimler/ekler/f1d0705c91c2145_ek.pdf, 29 Nisan 2019

⁵⁵ A.e.

⁵⁶ (Çevrimiçi) [https://tr.wikipedia-on-ipfs.org/wiki/Taksim_\(%C4%B0stanbul_metrosu\).html](https://tr.wikipedia-on-ipfs.org/wiki/Taksim_(%C4%B0stanbul_metrosu).html), 02 Mayıs 2019

İşyeri Teslim Tarihi : 21.08.1992
İş Bitim Tarihi : 31.01.2000
İhale Bedeli : 624.978.682.509.-TL+KDV
Sözleşme Bedeli : 1.123.206.402.592.-TL⁵⁷

Elektromekanik Tesisler İmalat Montaj ve İşletmeye Alma İşi

Yüklenici : Cengiz-Albayrak-Alstom Entreprise SA Konsorsiyumu
İhale Tarihi : 07.11.1996
Sözleşme Tarihi : 28.03.1997
İşyeri Teslim Tarihi : 06.11.1997
İş Bitim Tarihi : 24.10.2010
İhale Bedeli : 180.000.000 USD
Sözleşme Bedeli : 202.729.575 USD⁵⁸

Taksim-4.Levent Metrosu 32 Adet Metro Aracı Temin İşi

Yüklenici : Gec-Alstom Transport SA
İhale Bedeli : 45.000.000 USD
İhale Tarihi : 1997⁵⁹

Alınan araçların ilk 4 tanesi 05.02.1999'da raylara yerleştirilerek testten geçirilmiş ve 25.03.1999'da Taksim ile Şişli arasında ilk deneme seferi yapılmıştır. Taksim-Levent arası 16.09.2000 tarihinde, Levent-4.Levent arası 24.10.2000 tarihinde hizmete açılmıştır.

Hacıosman-Yenikapı Metrosu 68 Adet Araç Temin İşi

Yüklenici : Hyundai Rotem
İhale Tarihi : 08.10.2014
Sözleşme Tarihi : 26.02.2015
Teslim Tarihi : 24 ay
İhale Bedeli : 83.216.989 EUR+KDV
Sözleşme Bedeli : 77.520.000 EUR+KDV
Yerlilik Oranı : %40⁶⁰

⁵⁷ (Çevrimiçi) https://www.turkcebilgi.com/m2_hatt%C4%B1, 02 Mayıs 2019

⁵⁸ (Çevrimiçi) <http://www.cengiz-insaat.com.tr/demiryolu-projeleri/#1520511501143-e4201c1f-17a1>, 02 Mayıs 2019

⁵⁹ (Çevrimiçi) <http://archive.is/UptP>, 12 Ekim 2018.

Projenin Finansmanı

Taksim-4. Levent hattında inşaat işleri 325 Milyon USD'ye malolmuş ve maliyetinin tamamı belediyenin kendi özkaynakları ile karşılanmıştır. Elektromekanik işler ve araçlar ise 225 milyon USD'lik kredi ile temin edilmiştir.⁶¹

Hacıosman-Yenikapı metro hattı için alınan 68 adet araç için ise Avrupa Yatırım Bankası'ndan 77,520,000 EUR'luk 13 yıl vadeli, Eurobor + %1,3 faizli kredi kullanılmıştır.⁶²

3.2.2.5. 4.Levent Sanayi-İTÜ Ayazağa(Hacı Osman) Metro Hattı (M2)

Taksim – 4.Levent Metro hattına ilk ilave kuzey yönünde olmuş sırası ile Sanayi Mahallesi İstasyonu, İTÜ-Ayazağa İstasyonu, Atatürk Oto Sanayi Sitesi İstasyonlarını kapsayan bölüm ile Darüşşafaka İstasyonu ve Hacıosman istasyonuna ilave olarak Seyrantepe İstasyonundan Sanayi istasyonuna bağlanan bölümler eklenerek ihale edilmiştir. Bu hat Galatasaray Futbol Kulübünün maçlarını oynadığı Türk Telekom Arena'ya ulaşımı sağlayacaktır.⁶³

I. Etap İnşaat İşi: 4.Levent-Maslak Arası Kaba İnşaat İşi ve Seyrantepe Bağlantısı Tünelleri Yapım İşi

Yüklenici	: Garanti Koza İnşaat–Alsim Alarko Sanayi A.Ş.
İhale Bedeli	: 70.703.249 TL
Sözleşme Bedeli	: 137.655.984 TL
İstasyon Adedi	: 3 (Sanayi, İTÜ-Ayazağa, Atatürk Oto Sanayi Sitesi)
İhale Tarihi	: 05.08.2003
Sözleşme Tarihi	: 01.10.2004
İş Başlangıcı	: 18.10.2004
İş Bitim Tarihi	: 05.12.2008 ⁶⁴

⁶⁰ (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2015/01/haciosman-yenikapı-rayli-toplu-tasima-sistemine-68-adet-metro-araci-temini-ihalesi-sonuclandi/>, 02 Mayıs 2019

⁶¹ (Çevrimiçi) <https://www.termodinamik.info/soylesi/istanbul-metro-projesi-nin-bugunu>, 05 Ağustos 1999.

⁶² (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2015/01/haciosman-yenikapı-rayli-toplu-tasima-sistemine-68-adet-metro-araci-temini-ihalesi-sonuclandi/>, 15 Ocak 2015.

⁶³ (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M2>, 18 Nisan 2019

⁶⁴ (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2004/10/proje-bilgisi-istanbul-metrosu-4-levent-ayazaga-kesimi-depo-sahasi-ve-baglanti-hatlari-insaat-isi/>, 18 Nisan 2019

Bu ihale ile kapsamında Seyrantepe bağlantı tünelleri ve 3 adet istasyonun kaba inşaatı yapılmıştır. 75 bin metrekarelik depo alanı Seyrantepe'deki vadiye konuşlandırılmıştır. Metro hattı ile bağlantı bu tüneller vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Üç adet istasyonun inşaat işleri tamamlandıktan sonra ince işler ve elektromekanik tesisler, imalat ve montaj işleri için yüklenicinin emrine verilmiştir. Bu konudaki işler de bitirilerek hat 30.01.2009 tarihinde hizmete başlamıştır.

II. Etap İnşaat İşi ve Seyrantepe Depo Sahası ve Depo Bağlantı Hatları İkmal İnşaatı ve Elektro-Mekanik Sistemler Temin, Montaj ve İşletmeye Alma İşleri

Yüklenici	: Alsim Alarko A.Ş.–Makyol A.Ş. Ortak girişimi
İhale Bedeli	: 316.317.214,16 EUR
Sözleşme Bedeli	: 340.000.000,92 EUR
İstasyon Adedi	: 6 (Sanayi, İTÜ-Ayazağa, Atatürk Oto Sanayi Sitesi, Darüşşafaka, Hacıosman ve bu istasyonlara ilave olarak olarak stadyum yönünde ek bir istasyon)
İhale Tarihi	: 18.10.2007
Sözleşme Tarihi	: 24.12.2007
İş Başlangıcı	: 07.01.2008
İş Teslim Tarihi	: 2011 ⁶⁵

Şişhane'den Atatürk Oto Sanayi'ne kadar olan yolculuk önceleri 4.Levent İstasyonunda aktarma yapılarak sağlanıyor iken 29.03.2010'dan itibaren kesintisiz hizmet verilmektedir.

Mevcut altı istasyon ile hizmet veren metro hattında daha sonra Sanayi ve Seyrantepe İstasyonları da 11.11.2010 hizmete alınarak da yolcu hattın istasyon sayısı sekize yükselmiştir.⁶⁶

Taksim ile Atatürk Oto Sanayi İstasyonları arasında kesintisiz sefer sağlamak gayesiyle 10 Ocak 2010 tarihinde başlatılan ve Mart ayı sonuna kadar devam eden

⁶⁵ (Çevrimiçi) <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=1645109>, 16 Mayıs 2019

⁶⁶ (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M2>, 16 Mayıs 2019

süreçte metro seferleri 06:00 ile 22:30 saatleri arasında yapılmıştır. Bu geçici işletme döneminde Taksim ile Atatürk Oto Sanayi arasında eski sistem yenilenmiş olup, aynı zamanda Sanayi ve Seyrantepe İstasyonları arasında da deneme seferlerine devam edilmiştir.⁶⁷

Taksim-4.Levent metro hattına Şişhane-Taksim ve 4. Levent-Hacıosman uzatmaları eklenince 92 araçlık bir ihale yapılmış 126.034.515 USD' lik teklifle Hyundai-Rotem ihaleyi almıştır.⁶⁸

Projenin Finansmanı

İstanbul Metrosu 4.Levent-İTÜ Ayazağa bölümü Depo Sahası ve Bağlantı Hatlarının İnşa işi için ihtiyaç duyulan miktar İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin öz kaynakları ile karşılanmıştır.

II. Etap İnşaat işi ve aynı ihale içinde yer alan diğer işler için gereken finansman AFD(Fransız Kalkınma Bankası) ve AYB'dan (Avrupa Yatırım Bankası) sağlanmıştır. AFD 4. Levent-Hacıosman Metro hattına 120.000.000 EUR kredi tahsis etmiştir. Toplamda 15 yıllık bir vadeye sahip olan kredinin ilk beş yılında ödeme olmayıp sonraki on yılda ödemeler yapılacaktır. Proje için ikinci olarak AYB'den 196.000.000 EUR'luk kredi temin edilmiştir. ATB kredisinin toplamda vadesi yirmi senedir. Bu sürenin ilk beş senesinde ödeme olmayıp on beş senede ödeneler yapılacak ve faiz oranı libor artı-eksi 0,30 arasında değişecektir. Proje için ihtiyaç duyulan finansmanın eksik kalan kısmı İstanbul Büyükşehir Belediyesi öz kaynaklarından karşılanmıştır.⁶⁹

Sağlanan krediler için hazine garantisine ihtiyaç duyulmamıştır. AYB ile imzalanan 700.000.000 EUR'luk finansmanın 504.000.000 EUR'luk dilimi Üsküdar-Çekmeköy metrosunda, 196.000.000 EUR'luk dilimi ise 4.Levent-Hacıosman bölümünde kullanılmış olup sağlanan bu kredi o ana kadar AB ülkeleri dışında bir belediyeye Hazine garantisi olmadan verilen en yüksek kredi tutarıdır.⁷⁰

⁶⁷ (Çevrimiçi) [https://tr.wikipedia.org/wiki/M2_\(%C4%B0stanbul_metrosu\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/M2_(%C4%B0stanbul_metrosu)), 16 Mayıs 2019

⁶⁸ A.e.

⁶⁹ (Çevrimiçi) <http://www.turkiyeturizm.com/metroya-1-milyar-571-milyon-euro-11781h.htm>, 13 Haziran 2008.

⁷⁰ A.e.

3.2.2.6. Taksim – Yenikapı Metro Hattı (M2)

Taksim – 4.Levent Metro hattına ikinci ilave güney yönünde olmuş sırası ile Şişhane, Haliç, Vezneciler, Yenikapı İstasyonlarını kapsayan bölüm ihale edilmiştir. Bu istasyonların en önemlisi kuşkusuz Yenikapı İstasyonudur.

Hattın Marmara Denizi'ne en yakın noktasında bulunan Yenikapı İstasyonu dört ayrı raylı sistemine hizmet vermesi bakımından metro sisteminde çok önemli bir yer tutmaktadır. M1A, M1B, M2 ve Marmaray hatları burada kesişmekte bu hatlar bu istasyonu ortak istasyon olarak kullanmaktadır.

Yenikapı İstasyonu içinde otoparkı da barındırmakta olup toplamda yaklaşık 59.000 metrekaredir. Üç katlı ve yirmi metre derinlikte, bitişikteki 482 araç kapasiteli otopark ise on iki metre derinlikte yapılmıştır.

Yenikapı istasyonunda dört ayrı raylı sistemin birbiriyle entegre olması ulaşımında ciddi avantajları beraberinde getirmektedir. Haliç Metro Geçiş Köprüsü ile Yenikapı İstasyonu 15 Şubat 2014'te, Vezneciler İstasyonu 16 Mart 2014 tarihinde hizmete açılmıştır.

Projenin toplam tutarı toplam 593.000.000 USD mertebesinde. Bu maliyetin içinde inşaat işleri, elektromekanik işler ile 92 tane araç yer almaktadır.

İstanbul Metrosu Unkapanı-Taksim Bölümü Metro İnşaatı İşi

Yüklenici	: Yüksel-Reha-Güriş-Başyazıcıoğlu Konsorsiyumu
Sözleşme Bedeli	: 10.708.499,70 TL+KDV
İstasyon Sayısı	: 1(Şişhane)
İhale Tarihi	: 31.03.1998
Sözleşme Tarihi	: 09.09.1998
İş Başlangıcı	: 22.10.1998
İş Bitim Tarihi	: 15.07.2005
Süre Uzatımı	: 03.11.2009 ⁷¹

⁷¹ (Çevrimiçi)<http://www.rayhaber.com/1998/10/proje-bilgisi-taksim-yenikapı-metro-hattı/>, 22 Ekim 1998.

İstanbul Metrosu Yenikapı-Unkapanı Arası Metro İnşaatı İşi

Yüklenici	: Yüksel-Reha-Güriş-Başyazıcıoğlu Konsorsiyumu
Sözleşme Bedeli	: 26.039.081.49 TL + KDV
İstasyon Sayısı	: 2 (Vezneciler, Yenikapı)
İhale Tarihi	: 13.10.1998
Sözleşme Tarihi	: 11.11.1998
İş Başlangıcı	: 15.12.1998
İş Bitim Tarihi	: 24.05.2012 ⁷²

İstanbul Metrosu Haliç Metro Geçiş Köprüsü İnşaatı İşi

Haliç'in üzerine metro geçişi için yapılan köprü için Koruma Kurulu Onayı gerekmiştir. 06.07.2005'te onayın alınması ile birlikte kuzey taraftan Şişhane, güney taraftan Şehzadebaşı tünelleri ile Haliç'in kıyısına kadar ulaşan metro hattının bağlantısı üzerinde 180 m.'lik durak barındıran, açılıp kapanabilme özelliğine sahip, yaklaşım viyadükleri ile birlikte toplam 920 m. uzunluğunda, denizden azami yüksekliği 17 m. olan asma bir köprü ile sağlanmıştır.

Yüklenici	: Astaldi-Gülermak Konsorsiyumu
İhale Bedeli	: 146.722.828,25 EUR+KDV
Sözleşme Bedeli	: 169.536.900,55 EUR+KDV
İstasyon Sayısı	: 1(Haliç)
İhale Tarihi	: 06.10.2008
Sözleşme Tarihi	: 19.12.2008
İş Başlangıcı	: 02.01.2009
İş Bitim Tarihi	: 28.06.2012 ⁷³

Haliç Metro Geçiş Köprüsü 15.02.2014 tarihinde hizmete açılmıştır.

Haliç üzerinde inşa edilen köprünün orta kısmı açılır şekilde ve doksan derece dönecek biçimde planlanmış olup yüksekliği on bir metrenin üstünde olan teknelerin geçişi mümkün olmaktadır.

⁷² A.e.

⁷³ (Çevrimiçi) <http://www.rayhaber.com/2009/02/proje-bilgisi-halic-metro-gecis-koprusu-insaati/>, 01 Şubat 2009.

Taksim-Yenikapı Arası Elektro-Mekanik Sistemleri Temin, Montaj ve İşletmeye Alma İşleri

Yüklenici	: Hyundai Rotem-Alarko-Hyundai Konsorsiyumu
İhale Bedeli	: 225.000.000 USD
Sözleşme Bedeli	: 292.499.109,24 USD
İstasyon Sayısı	: 4 (Şişhane, Haliç, Vezneciler, Yenikapı)
İhale Tarihi	: 31.07.2001
Sözleşme Tarihi	: 23.01.2002
İş Başlangıcı	: 07.07.2006
İş Bitim Tarihi	: 13.02.2014 ⁷⁴

Projenin Finansmanı

İstanbul Metrosu Taksim-Yenikapı arası metro inşaatları için gereken finansman İstanbul Büyükşehir Belediyesinin öz kaynaklarından karşılanmıştır.

M2 metrosunun bu bölümünün elektromekanik işleri için toplamda 270.000.000 USD tutarında kredi içinde Standart Charter Bank, Kexim, Deutsche Bank, İş Bankası'nın yer aldığı kredi kuruluşlarından Hazine Müsteşarlığının verdiği garanti ile sağlanmış ilgili kredi sözleşmeleri taraflar arasında 27.03.2006'da imzalanmıştır.⁷⁵ Taksim-Yenikapı Metro Hattı'nın elektronik aksamı için gereken toplam 270 milyon dolarlık kredinin 108 milyon dolarlık bölümünü Güney Kore Eximbank'ı temin etmiştir.

Proje için ihtiyaç duyulan finansmanın kredilerden artan kısmı İstanbul Büyükşehir Belediyesinin öz kaynaklarından karşılanmıştır.

3.2.2.7. Kadıköy-Kartal Metro Hattı (M4)

Kadıköy-Kartal Metro Hattı(M4), 21.700 metre uzunluğunda olup içinde on altı adet istasyonun yer almaktadır. Maltepe içinde inşa edilen bakım atölyesi ve depo sahası da dâhil olmak üzere tamamı yer altında olarak inşa edilmiş ve 2012 senesinde hizmete açılmıştır.

⁷⁴ (Çevrimiçi) <http://www.ibb.gov.tr/en-US/Organization/Birimler/RayliSistemler/Documents/TaksimYenikapı.htm>, 02 Mayıs 2019

⁷⁵ (Çevrimiçi) http://www.yapi.com.tr/Haberler/rayli-sistemde-dev-adim_44082.html, 31 Mart 2006.

Projenin ilk ihalesini (Kadıköy – Kozyatağı arası inşaat işleri) Yapı Merkezi-Doğuş-Yüksel-Yenigün-Belen konsorsiyumu kazanmış 28.01.2005 tarihinde sözleşme imzalanmasına karşın ortak girişim işi tamamlayamamış ve yeniden ihaleye çıkılmıştır. Tekrarlanan ihaleyi Astaldi-Makyol-Gülermak Ortak Girişimi kazanmıştır.

Daha sonra metro hattı Kaynarca'ya kadar uzatılmıştır. Bu bölümün açılması ile birlikte metro hattının uzunluğu 26.000 metreye ve istasyon adedi on dokuzaya yükselmiştir.

Kadıköy-Kartal Arası 1.Etap İnşaat İşleri

Yüklenici	: Doğuş-Yüksel-Yenigün-Yapı Merkezi-Belen Konsorsiyumu
İşin Kapsamı	: Kadıköy-Kozyatağı arası 9.000 metrelik kısım
İstasyonu Adedi	: 7 (Kadıköy, Ayrılık Çeşmesi, Acıbadem, Ünalın, Göztepe, Yenisahra, Kozyatağı,
İhale Tutarı	: 139.574.679,63 USD
Sözleşme Tutarı	: 181.447.083,52 USD
İhale Tarihi	: 30.12.2004
Sözleşme Tarihi	: 28.01.2005
İş Başlangıcı	: 11.02.2005 ⁷⁶

İhale işinin yüklenicisi Doğuş-Yüksel-Yenigün-Yapı Merkezi-Belen Konsorsiyumu ihale ile ilgili yükümlölüklerini getirememiş olup ihale konusu hat uzatılarak Kartal'a kadar olan tüm işler tekrar ihale edilmiştir.

Kadıköy-Kartal Metrosu İkmal İnşaatı ve Elektro-Mekanik Sistemler Temin, Montaj ve İşletmeye Alma İşleri

Yüklenici	: Astaldi-Makyol-Gülermak Konsorsiyumu
Hat Boyu	: 21.663 m
İstasyonu Adedi	: 16 (Kadıköy, Ayrılık Çeşmesi, Acıbadem, Ünalın, Göztepe, Yenisahra, Kozyatağı, Bostancı, Küçükalyalı, Maltepe, Huzurevi, Gülsuyu, Esenkent, Hastane/Adliye, Soğanlık, Kartal)

⁷⁶ (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2012/11/m4-kadikoy-kartal-metro-hatti-surecindeki-tum-gelismeler/>, 17 Nisan 2019

İhalenin Tutarı	: 751.256.042,50 EUR
Sözleşme Tutarı	: 901.356.999,00 EUR
İhalenin Tarihi	: 14.01.2008
Sözleşme Tarihi	: 06.03.2008
İş Başlangıcı	: 21.03.2008
İş Bitimi	: 02.10.2012 ⁷⁷

Kadıköy-Kartal Metrosu Araç Alım İşi

İlk olarak alınacak 120 adet aracın ihalesi yapılmıştır. Daha sonra 06.04.2012 tarihinde %20 keşif artışıyla birlikte 24 araç daha alınmış ve toplamda 144 araca ulaşılmıştır.

Üretici Firma	: Construcciones Auxiliar de Ferrocarriles S.A. (CAF-İspanya)
Tren Tipi	: 4'lü araç
Araç Adedi	: 120 + 24
İhale Tutarı	: 138.739.027 EUR
İhale Tarihi	: 14.07.2009
Sözleşme Tarihi	: 09.09.2009
İş Başlangıcı	: 28.09.2009 ⁷⁸

Projenin Finansmanı

Kadıköy-Kartal metrosu için 526.000.000 EUR'u ticari kredi ve 225.000.000 EUR'u ihracat kredisi olmak üzere toplam 751.000.000 EUR kredi on bir banka (Fortis Bank, Calyon, Dexia/Deniz Bank, Vakıfbank, Depfa Bank, ABN AMRO, Societe Generale, Unicredit Corporate Banking, Black Sea Trade and Development Bank, Mcc- Mediocredito Centrale ve West LB AG) tarafından verilmiştir. Yapılacak inşaat işleri için alınan 526.000.000 EUR tutarındaki kredinin vadesi toplamda on sene olup bunun ilk üç senesinde ödemesiz dönem sonraki yedi sene Euribor + 2.20'luk faizli, Elektromekanik işlere alınan 225.000.000 EUR tutarındaki

⁷⁷ (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2012/11/m4-kadikoy-kartal-metro-hatti-surecindeki-tum-gelismeler/>, 17 Nisan 2019

⁷⁸ A.e.

kredinin vadesi ise toplamda on dört sene olup bunun ilk dört senesinde ödemesiz dönem sonraki on senede geriye ödenecektir.⁷⁹

Projeye alınacak metro araçları için 138.739.000 EUR'luk finansman BNP Baribas Fortis tarafından temin edilmiştir. Sağlanan finansmanın 118.000.000 EUR'luk kısmının vadesi toplamda on üç sene olup bunun ilk üç senesinde ödemesiz dönem, sonraki on sene Euribor + yüzde 0,90 faizli, ticari kredi olarak alınan bakiye 20.000.000 EUR'luk bölümünün ise vadesi toplamda 7,5 yıl olup bunun ilk altı ayı ödemesiz dönem, sonraki yedi yıl Euribor + yüzde 2,50 faizli, güncel faiz hadlerine göre çok avantajlı fiyatlarla, üstelik hazineden garanti almaksızın sağlanmıştır.⁸⁰

3.2.2.8. Kartal – Kaynarca Metro Hattı (M4)

Mevcut metro hattına Kartal İstasyonundan itibaren Kaynarca yönünde içinde Yakacık, Pendik ve Tavşantepe istasyonlarının yer aldığı 4.400 metrelik ilave bir hat eklenmiştir. Bu ilave hat 10 Ekim 2016 tarihinde hizmet vermeye başlamıştır.

Projeye inşaat işleri, elektromekanik işler, Ünalın, Kartal ve Maltepe istasyonlarında bağlantı tünelleri ve çıkış kapıları, Huzurevi istasyonunda bir katlı otopark yapımı dâhildir.

Kartal-Kaynarca Metrosu İnşaatı ve Elektromekanik Sistemler Temin, Montaj ve İşletmeye Alma İşleri

Yüklenici	: Şenbay-Öztaş-Albayrak Konsorsiyumu
Hat Boyu	: 4.400 m
İstasyon Adedi	: 3 (Yakacık Adnan Kahveci, Pendik, Tavşantepe)
Sözleşme Tutarı	: 105.527.725 EUR
İhale Tarihi	: 06.03.2013
Sözleşme Tarihi	: 03.05.2013
İş Başlangıcı	: 16.05.2013
İş Bitimi	: 810 gün
Süre Uzatımına Göre İş Bitimi:	25.12.2015 ⁸¹

⁷⁹ (Çevrimiçi) <http://www.mimdap.org/?p=7306>, 14 Haziran 2008.

⁸⁰ (Çevrimiçi) <http://www.milliyet.com.tr/istanbul-belediyesine-138-milyon-avro-kredi-ekonomi-1209581/>, 10 Mart 2010.

⁸¹ (Çevrimiçi) <https://www.emlakwebtv.com/kartal-kaynarca-metro-hatti-yapiliyor/10790>, 17 Nisan 2019

Projenin Finansmanı

Kartal-Kaynarca Metrosu inşaatının finansmanı ile ilgili projeye özgü bir borçlanmaya gidilmemiş olup finansmanı İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından kendi öz kaynakları ile karşılanmıştır. Hattın işletmesi de Metro İstanbul A.Ş. tarafından yapılmaktadır.

3.2.2.9. Üsküdar – Ümraniye – Çekmeköy Metro Hattı (M5)

Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy metrosu önce LRT şeklinde planlanmış fakat yolcu talebinin her geçen gün artması ile birlikte metro sistemi olarak projelendirilmiştir. İhale daha önceki metro ihalelerinden farklı olarak ihaleyi kazanan firmanın finansmanı da kendisinin temin edeceği bir şekilde ve inşaat işleri ile elektromekanik işlerin tek elden yapılmasını sağlayacak şekilde yapılmıştır. Dahili ve Yurt içinden ve yurt dışından on dört ayrı firmanın otaklıklar yaparak girdiği ihaleyi 563.899.995 EUR'luk teklifle Doğuş İnşaat kazanmıştır.

Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy Metrosu İnşaat ve Elektromekanik İşleri

Yüklenici	: Doğuş İnşaat ve Ticaret A.Ş.
Hat Boyu	: 20.000 m.
İstasyon Adedi	: 16 (Üsküdar, Fıstıkağacı, Bağlarbaşı, Altunizade, Kısıklı, Bulgurlu, Ümraniye, Çarşı, Yamanevler, Çakmak, İhlamurkuyu, Altınşehir, İmam Hatip Lisesi, Dudullu, Necip Fazıl, Çekmeköy-Sancaktepe
İhale Tutarı	: 563,899,995,32 EUR
İhale Tarihi	: 15.09.2011
Sözleşme Tarihi	: 07.03.2012
İş Başlangıcı	: 20.03.2012 ⁸²

Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy Metrosu Metro Aracı Alma İşi

M5 metrosu için gereken 126 adet araç temini için yapılan ihaleye CSR (Çin), Hyundai Rotem (G.Kore) - Hyundai Eurotem (Türkiye), Siemens (Almanya), Alstom

⁸² (Çevrimiçi) <http://www.uskudarumraniyecekmekeymetrosu.com/ana-sayfa/projenin-tarihcesi.aspx>, 18 Ekim 2018.

(Fransa) firmaları katılmıştır. Mitsubishi firması ihaleyi en düşük teklifi vererek 119.028.000 EUR'luk tutarla almıştır.⁸³

Projenin Finansmanı

AYB'den sağlanan 700.000.000 EUR'luk kredinin 504.000.000 EUR'luk dilimi Üsküdar-Çekmeköy metrosunda, 196.000.000 EUR'luk dilimi ise 4.Levent-Ayazağa-Hacıosman metrosunda kullanılmış olup yukarıda da belirtildiği üzere sağlanan bu kredi o ana kadar AB ülkeleri dışında bir belediyeye Hazine garantisi olmadan verilen en yüksek kredi tutarıdır. Faiz oranı libor artı-eksi 0,30 arasında değişecektir.⁸⁴

İhaleyi kazanan firma ve ya ortaklık işi yapmak için gereken meblağın kalan kısmının kredisini kendisi bulacaktır.

İBB meclisine 17 Mart 2017 tarihinde gelen teklifle, 20 km'lik metronun kalan işlerinin bitirilmesi için 112 milyon 721 bin Avro tutarında kredi alınması yani dış borçlanma için yetki talep edilmiştir. Paranın, 'metronun işlevselliğini arttırmak, mevcut alanları verimli şekilde kullanmak, hatların entegrasyonu, otopark ihtiyacının karşılanması, yapım güvenliğinin sağlanması' gibi çalışmalara aktarılacağı belirtilmiştir.

3.2.2.10. Levent – Hisarüstü/Boğaziçi Üniversitesi Metro Hattı (M6)

M6 metrosu merkezi hükümet ile yerel belediyenin güzel bir örneğidir. Önceleri hafif metro sistemi olarak düşünülen proje daha sonra metroya çevrilmiş ,İBB adına metro inşaatını Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yerin yirmi beş metre altında tek tüp olarak yaptırılmıştır.

M2 hattından Boğaziçi Üniversitesine uzanan 3.300 metre uzunluğundaki Levent-Hisarüstü/Boğaziçi metrosunda 4 adet istasyon yer almakta olup istasyonlar çift hatlıdır. Dörder vagondan oluşan iki adet araç seti ile ulaşım sağlanmaktadır.

⁸³ (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2014/05/istanbul-b-b-126-adet-metro-araci-alimi-ihalesini-kazanan-mitsubishi-firmasi-sozlesme-icin-davet-edildi/>, 17 Nisan 2019

⁸⁴ (Çevrimiçi) <http://www.turkiyeturizm.com/metroya-1-milyar-571-milyon-euro-11781h.htm>, 13 Haziran 2008.

Metro saatte 80 bin yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Alstom Bombardier ve Hyundai Rotem markalı araçlar kullanılmaktadır.⁸⁵

Levent-Hisarüstü/Boğaziçi Üniversitesi Metro Hattı İnşaat ve Elektromekanik İşleri

Yüklenici: Alarko- Makyol ortaklığı

Proje Bedeli: 99.000.000 EURO

İhale Tarihi: Aralık 2012 tarihinde Levent-Hacıosman metro hattı sözleşmesine ilave edilmiştir.

İstasyonlar: Levent, Nispetiye, Etiler, Hisarüstü / Boğaziçi Üniversitesi

Yapım Süresi: 20 Ay

Hizmete Açılış Tarihi: 19.04.2015⁸⁶

Projenin Finansmanı

Levent-Hisarüstü/Boğaziçi Üniversitesi Metro Hattı inşaatının finansmanı ile ilgili projeye özgü bir borçlanmaya gidilmemiş olup yatırımı İBB'nin devrettiği Ulaştırma, Deniz ve Habercilik Bakanlığı tamamlamıştır.

3.2.2.11. Taksim – Kabataş Füniküler Sistemi

İşletmede olan İstanbul Metrosu'nun (M2 hattı) ve Taksim-Tünel Nostaljik Tramvayının sahilde yer alan Kabataş ile bağlantısının sağlanarak aktarma ile tramvaya ve deniz ulaşım sistemlerine entegre edilmesi için Taksim-Kabataş Füniküler Sistemi projelendirilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu Sultan Abdülaziz devrinde, 17.01.1875 yılında inşa edilen ve Beyoğlu ile Karaköy arasında hizmet veren ilk füniküler sistem olan Tünel'den 131 sene sonra yirmi birinci yüzyıla yakışan son derece özel bir proje olarak hizmete alınmıştır. Böylece Atatürk Havalimanı, metrobüs, Esenler Otogarı, raylı sistemler, deniz ulaşım araçları arasındaki ulaşım kesintisiz sağlanabilecektir. Sistem aynı zamanda Gümüşsuyu civarındaki kara trafik yükünün bir kısmını üzerine alacaktır ve Kabataş'ı en önemli aktarma merkezlerden biri haline getirmiştir.

⁸⁵ (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M6>, 30 Ekim 2018.

⁸⁶ (Çevrimiçi) http://www.alarko.com.tr/faaliyet_gruplari_tr.asp?id=1, 15 Haziran 2013.

Füniküler sistem dik yamaçlarda çelik halatlar yardımı ile hareket ettirilen raylı sistemlere verilen isimdir ve Fransızca'da yer alan Funiculaire'den kelimesinden gelmektedir.

Füniküler sistemde ilk deneme seferi 05.01.2006 tarihinde yapılmış ve toplam iki istasyondan oluşan hat Kabataş'taki törenle 29.06.2006 tarihinde hizmete sokulmuştur.⁸⁷

Tünelde olduğu gibi bu sistemde de ikişer vagonlu iki araç üç dakika ara ile Taksim ve Kabataş istasyonları arasında tek ray üzerinde karşılıklı olarak hareket etmekte tam orta nokta çift ray ile geçiş sağlanmaktadır. Sistemin kapasitesi 27 bin yolcu/gün'dür. Yolculuk süresi 110 saniyedir.

Taksim-Kabataş Füniküler Sistemi İnşaat ve Elektro-Mekanik İşleri

Yüklenici	: Yapı Merkezi-Garaventa AG Konsorsiyumu
İhale Tutarı	: 12.895.263.538.107 TL+ 9.800.159,24 USD+KDV
İstasyon Sayısı	: 2
İstasyonlar	: Taksim-Kabataş
İhale Tarihi	: 22.01.2002
Sözleşme Tarihi	: 12.07.2002
İş Başlangıcı	: 23.08.2002
Hizmete Açılış Tar.	: 29.06.2006 ⁸⁸

Projenin Finansmanı

Taksim – Kabataş Funiküler Sistemi inşaatının finansmanı ile ilgili projeye özgü bir borçlanmaya gidilmemiş olup yatırımı İstanbul Büyükşehir Belediyesi kendi imkânları ile yapmıştır. Hattın işletmesi de Metro İstanbul A.Ş. tarafından yapılmaktadır.

⁸⁷ (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=F1>, 17 Nisan 2019

⁸⁸ (Çevrimiçi) [https://tr.wikipedia.org/wiki/F1_\(%C4%B0stanbul_metrosu\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/F1_(%C4%B0stanbul_metrosu)), 30 Ekim 2018.

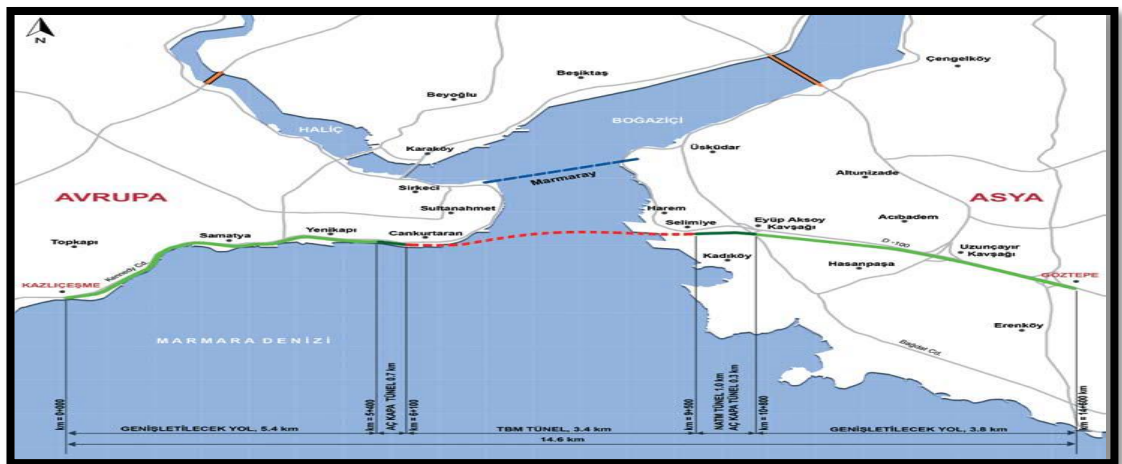
3.3. Tüp Geçit Projeleri

3.3.1. Avrasya Tüneli Projesi

Proje Kadıköy-Kazlıçeşme arasında toplam uzunluğu 14.600 metre olan, boğazı deniz altından 5.400 metrelik iki katlı tünel ile aşan bir karayolu projesidir. Boğazın altından yapılan Marmaray vasıtasıyla iki yaka raylı sistem ile birleştirilmiş, bu defa lastik tekerlekli araçların kullanabileceği bir hat oluşturularak mevcut köprülerin artan trafik yükünün hafifletilmesi hedeflenmiştir. Her iki yakada özellikle Avrupa yakasında 9200 metre uzunluğundaki mevcut yollarda da iyileştirmeler yapılmış ve ulaşımın daha rahat sağlanması gerçekleştirilmiştir.⁸⁹

Gerçekleştirilen proje sayesinde köprülerin üzerindeki yük bir nebze olsun azaltılmış ve sahil bandından karşı yakaya geçmek isteyen sürücülerin trafiği daha da arttırmadan hedeflerine ulaşmaları sağlanmıştır. Bununla birlikte geçiş ücretinin her iki yönde de alınması ve yüksekliği, tünel girişlerinde polis kontrolü sebebi ile ulaşımın tek şeride düşmesi gibi sebeplerle bazı sürücüler tarafından tercih sebebi olmamaktadır.

Proje ile birlikte azalan köprü trafikleri dolayısı ile sadece zamandan tasarruf sağlanmamış aynı zamanda egzoz gazlarından dolayı çevre sağlığı açısından da büyük faydalar sağlanmıştır.



Şekil 7: Avrasya Projesi Güzergâhı⁹⁰

⁸⁹ (Çevrimiçi) <http://www.ym.com.tr/avrasya-tuneli/>, 08 Kasım 2018.

⁹⁰ (Çevrimiçi) <https://docplayer.biz.tr/7925359-Avrasya-tuneli-kitalari-birlestiren-en-modern-ulasim-altyapisi.html>, 17 Nisan 2019.

Avrasya projesi Avrupa yakasındaki sahil yolunun 5.400 metrelik kısmının iyileştirilmesi, yaya geçişleri ve U dönüşler yapılması; Asya yakasında 3.800 metrelik yolun iyileştirilmesi, üst geçit, köprü ve kavşakların modernize edilmesi ile boğaz geçişinde iki katlı bir tünelin, geçiş gişeleri ve işletme binasının yapımını kapsar.

İhale tarihindeki unvanıyla DLH; Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün 30.06.2008'te YİD modeli ile açtığı ihaleyi, Türkiye'den Yapı Merkezi ile Kore'den SK E&C firmalarının ortaklık yaptığı Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım A.Ş. 25 sene 11 ay 9 gün işletme hakkı ile kazanmıştır. Temel atma töreni 26.02.2011 tarihinde atılan projede konsorsiyum projenin yapımı için 1.245 milyon USD'lik yatırım yaparak elli beş ayda tamamlayacaktır. Bu süre içinde projenin bakım ve onarımından da sorumlu olacak ortak girişim süre sonunda işletme kamuya devredilecektir. Modernize edilen yollar ise inşaatı bitildiği zaman İBB'ye devredilecektir.⁹¹

Projenin Finansmanı

Projeyi üstlenen Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım A.Ş. toplam yatırım için gerekli olan 1 milyar 245 milyon ABD Dolarının 285 milyon ABD Dolarlık kısmını öz kaynaklarından karşılamış kalan 960 milyon ABD Dolarlık kısmı için kredi kullanmıştır.⁹²

Kredinin 550 milyon dolarlık kısmı doğrudan AYB, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası ve Kore Eximbank'tan; 210 milyon dolarlık kısmı Kore İhracat Sigortası Kurumları garantörlüğü ile Standart Chartered Bank, Sumitomo Mitsui Banking Corporation ve Mizuho Bank'tan; 200 milyon dolarlık kısmı ise AYB'den YKB, Garanti Bankası ve Türkiye İş Bankasının garantörlüğünde karşılanmıştır.

Kullanılan kredi toplam 18 sene vadeli. Başta 4,5 senelik kısmı ödeme olmadan 13.5 yılında ödemeler yapılacaktır. Bu koşulları ile temin edilen kredi Yapı-İşlet-Devret projeleri içindeki en uzun vadeli finansman modelidir.⁹³

⁹¹ A.e.

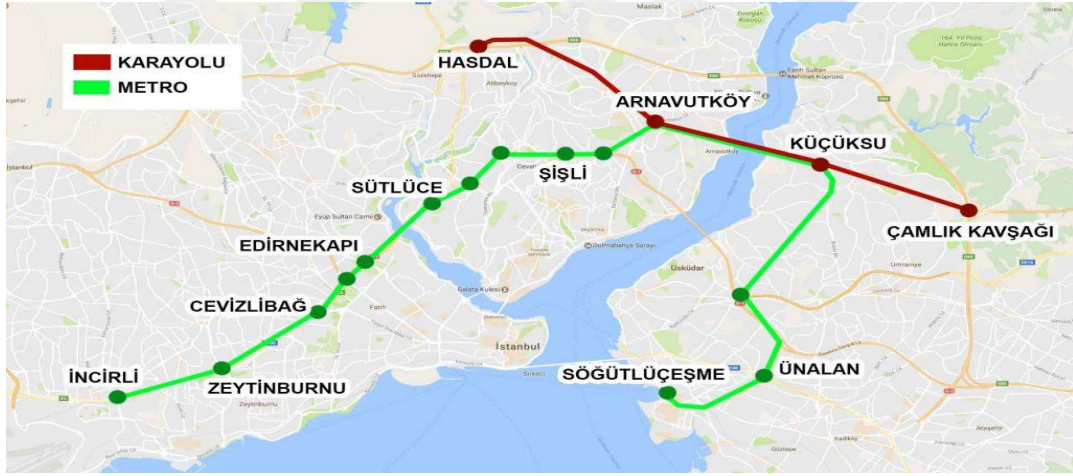
⁹² (Çevrimiçi) <https://www.avrasyatuneli.com/kurumsal/ne/projenin-kunyesi>, 30 Ekim 2018.

⁹³ (Çevrimiçi) https://www.avrasyatuneli.com/_assets/pdf/avrasya_tuneli_brosur.pdf, 30 Ekim 2018.

3.3.2. Boğaz Tüp Geçit Projesi

Ulaştırma Bakanlığı, İstanbul Boğazı'nın altına yapılması planlanan 3. Tüp geçit projesi ile iki köprüsü arasında bir noktadan, İstanbul'un iki yakasının 3 katlı bir tünelle birleştirilmesini öngörülmektedir. İki yakanın demiryolu ile birleştirildiği Marmaray ve karayolu ile birleştirildiği Avrasya tünellerinden farklı olarak, bu tünelden hem karayolu, hem de metro hattının geçmesi planlanmaktadır.

16.8 metre çapında olacak tüp geçidin alt ve üst katlarından otomobiller ve minibüsler, orta katından ise yeni yapılacak metro hattı geçecektir. Tünelin uzunluğu 6,5 km. Tünelin en dip noktası, deniz seviyesinden 110 metre, deniz dibinden 45 metre aşağıda bulunmaktadır. Boğazın altında yapılacak tünel dışında Avrupa yakasındaki karayolu uzunluğu 5600 metre, Anadolu yakasındaki karayolu uzunluğu 4.050 metredir. Karayolunun seyahat süresi 14 dakika ve kapasitesi 120 bin araç olarak planlanmaktadır.



Şekil 8: Büyük İstanbul Tüneli Güzergâhı⁹⁴

Tünelden geçen karayolları, TEM otoyolunu yer altından birbirine bağlayacak. Bu bağlantılar için, 3 katlı tünele ek olarak, toplam 9,65 km uzunluğunda çift ve tek katlı tüneller inşa edilecektir. Tünelin günde 120 bin araç kapasitesi olacağı belirtilmektedir.

Tünelden geçen metro hattı ise, İncirli/Bakırköy'ü Söğütluçeşme/Kadıköy'e bağlayacak yeni bir metro hattı olacaktır. İncirli'den Mecidiyeköy'e kadar metrobüs

⁹⁴ (Çevrimiçi) <https://evdenhaberler.com/3-katli-buyuk-istanbul-tuneli-ne-zaman-bitecek/>, 14 Aralık 2017.

hattının altından ilerleyen, sadece Haliç'i köprü üzerinden geçecek hat, Gayrettepe'den 3. Tüp geçite bağlanacaktır. Anadolu yakasında Küçüküsu'da karayolu tüneline ayrılan metro hattı Altunizade'de yeniden metrobüs hattını takip etmeye başlayıp ve Söğütluçeşme'ye varmaktadır.

Hızlı metro hattının, İstanbul'un diğer metrolarına oranla %25 daha hızlı gitmesi, 14 istasyonun olduğu 31 kilometreyi 40 dakikada tamamlaması hedeflenmektedir. Dokuz ayrı raylı sistem hattına entegre olacak metroyu günde 1,5 milyon kişinin kullanması beklenmektedir.⁹⁵

Projenin etüt, proje ve mühendislik hizmetleri ihalesini Yüksel Proje Uluslararası A.Ş. 28 milyon 835 bin liralık teklif kazanmıştır. Bütün projeler bir sene zarfında bitirilip YİD modeli ile tüneline inşaat ihalesine çıkılması planlanmaktadır.

Projenin Finansmanı

Proje için herhangi bir bütçe ayrılmayacak. 3,5 milyar USD'ye mal olması planlan tüneline yap-işlet-devret yoluyla, devlete herhangi bir maliyeti olmadan yapılması hedeflenmektedir.⁹⁶

3.4. Havalimanı Projeleri

Gelişen teknoloji ile birlikte ulaşım da büyük mesafeler alınmış yolcu ile mal ve hizmetlerin bir yerden başka bir yere aktarılması hızı ve kalitesinde çok ileri gidilmiştir. Çoğu zaman kara, deniz ve tren yolu araçları ile yapılan taşımacılık işleri uzun mesafelerde yeterli sürelerde yapılamamakta rekabet piyasasında daha hızlı bir taşımacılığı zorunlu kılmaktadır. Bu sebeplerden dolayı havayolu taşımacılığı toplam pazar içindeki pazar payını günden güne arttırmış ve sürekli de arttırmaktadır.

Fakat bu özelliklerinin yanında havayolu taşımacılığı, havalimanı veya havaalanı denilen dış dünya ile teması bazı şartlara bağlanmış özel bölgelerde yapılmakta, çok büyük bir altyapı, teknoloji, finans ve uluslararası ilişkiler ağı gerektirmektedir. Bu gibi özellikleri ile havayolu taşımacılığı öncelikle devlet tekelinde doğup büyümüştür.

⁹⁵ (Çevrimiçi) <http://www.udhb.gov.tr/bultenler/3KBIT/#p=20>, 17 Nisan 2019.

⁹⁶ (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2018/08/3-katli-buyuk-istanbul-tuneli-nerelerden-gececek/>, 07 Ağustos 2018.

Seksenli yılların ortalarından itibaren özelleştirme çalışmalarına hız verilmesi ile kamu ile özel sektörün işbirliği içerisinde beraberce ekonomik faaliyette bulunması sonucunu getirmiştir. Devlet tarafından işletilen birçok ekonomik faaliyet özel sektöre devredilerek devletin verimsiz işletmesinin önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bu akımdan havalimanları da nasibini almış ve büyük hacimli havalimanlarının hemen hemen hepsi özelleştirilmiştir. Özelleştirilen havalimanlarından bazılarında devlet bir kısmının faaliyetlerini sürdürüyor iken bazılarında ise tamamen dışarıda kalmıştır.

Havalimanları geçmişte genellikle nüfusun, ticaretin ve turizmin yoğun olduğu yerlerde yapılmakta ve bu merkezleri daha da fazla cazibe merkezi haline getirirken günümüzde artık birçok şehirde veya yakınında havalimanı veya havaalanı bulunmaktadır. Bunda insanların gelir seviyelerinin artmasının yanında daha hızlı iş yapma için daha hızlı seyahat etme ihtiyacının yattığı da bir gerçektir.

Eskiden yüksek gelir gurubuna dâhil olan insanların tercih ettiği bir ulaşım aracı olan havayolu taşımacılığı günümüzde bilet fiyatlarının da ucuzlaması ile özellikle uzak mesafelerde bütün nüfusa hitap etmektedir.

Ülkede yaşanan ekonomik krizle, terör olayları, ülkelerarası anlaşmazlıklar gibi sebepler ile havayolu taşımacılığının hızı bazen azalsa da genel anlamda büyüme sürekli artmaktadır. Türkiye'deki havayolu taşımacılığının lokomotif dış hat uçuşları olmakla birlikte son senelerde iç hat uçuşları da büyük gelişim göstermiştir. Türkiye'deki havayoluna talep Avrupa bölgesindeki ülkelerin hepsinden daha hızlı artmaktadır.

Havayolu taşımacılığına talebin bu denli yüksek bir hızda artması dolayısı ile yatırım miktarlarını dolayısı ile ihtiyaç duyulan finansmanı çok yukarılara taşımıştır. Devletin tüm bu yatırım kalemlerini karşılayabilmesinin imkansızlığı sonucunda Yap-İşlet-Devret gibi yapımında devletin kasasından para çıkmayan veya devletin finansman kaynağı bulmak zorunda olmadığı değişik alternatif finansman modellerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Havalimanları gibi yapımı yüksek tutarlara mal olan yatırımlarda bu model sıklıkla kullanılmıştır.⁹⁷

⁹⁷ M.Cemil Acar, **Havalimanı Terminal Binalarında Yap-İşlet-Devret Modeli**, Ankara, SHGM Yayınları, 2006, s. 32-44,

Havayolu işletmelerinin liberalleşme sürecinde bulunmaları, havaalanlarını daha fazla müşteri odaklı olmaya yöneltmiş, ticarileşen havaalanları özel yatırımcıların ilgisini çekmiştir. 1987 yılında British Airports Authority (BAA)'nın “hisselerin halka arzı” yöntemiyle özelleştirilmesinin ardından, bu yöndeki uygulamalar giderek hızlanmıştır. Dünyada bu gelişmeler yaşanırken, Türkiye’de yüksek enflasyonun, ekonomik durgunluğun, kıtlığın hâkim olduğu ve siyasi istikrarın temellerinin atılmaya çalışıldığı dönemde, kamu yatırımlarının finansmanı için en uygun yöntem olarak YİD modeli gündeme gelmiştir. Tabii ki YİD modeli ile yapılan bu özelleştirmeler ile bazı avantajlar elde edilse de bazı olumsuz yönlerde göz ardı edilmemelidir.

Havalimanları için uygulanacak Devlet Hava Meydanları İşletmesi ihalesinin şartnamesini hazırlar. Genel anlamda hazırlanan mimari projeyi belirlenen sürede inşa edecek ve en kısa süreli işletim süresini önerecek ortaklık ihaleyi kazanır. Konsorsiyum inşaat için gereken finansmanı da kendisi bulur ve riskini üstlenir. İşletme süresinin sonunda proje tamamen devlet tarafından devir alınır. İlgili proje devlet tarafından yeniden belirli bir süre ile ihaleye çıkarılır. Atatürk Havalimanı, ilk ihalede belirtilen işletme süresi dolduktan sonra tekrar aynı firmaya verilerek süre uzatılmıştır. Diğer iki havalimanında ise henüz işletme süreleri dolmamıştır.

Yap İşlet Devret modelinde proje ortaklarının proje dışındaki varlıkları proje için temin edilen krediler için bir güvence teşkil etmemektedir. Bundan dolayı Yap-İşlet-Devret modeli “bilanço dışı finansman” diye adlandırılmaktadır.⁹⁸

Havaalanı terminali YİD ihalelerine girecek şirketlerdeki ortaklardan herhangi birinin; en az 25 bin metrekare terminal binası yapmış veya işletmiş olması, en az 75.000.000 TL tutarında ciro, imalat ve yatırım gerçekleştirmiş olması gibi özellikler aranmaktadır. Ortaklıklar sabit yatırımın en az %20’si oranında bir öz kaynağı kendileri sağlamak zorundadır.⁹⁹

Yap-İşlet-Devret modeli havalimanı uygulamalarında başta birçok olumsuzluk yaşansa da hem devlet hem de özel sektörün bu konuda büyük ilerleme

⁹⁸ Mehmet Başar, **Proje Finansmanında Bir Araç Olarak YİD Modeli ve İzmit Büyükşehir Belediyesi Su Temin Projesinde Modelin Uygulanışı**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2000, s. 17.

⁹⁹ (Çevrimiçi) <http://cometoproject.blogspot.com/2012/02/havaalanarnda-yap-islet-devret.html>, 08 Şubat 2012.

kaydettiği müşahede edilmektedir. Günümüzde özel sektör ile kamu tarafının en güzel işbirliği havalimanı projelerinde görülmektedir. Özel sektör yurt içinde elde ettiği tecrübeler ile yurt dışında da birçok projeye dâhil olmuştur.

Sonuç olarak yaşanan süreçte kamu ve özel sektör birçok tecrübe kazanmış ve bu durum daha sonra yapılan veya yapılacak yeni özelleştirmelerdeki aksaklıkların giderilmesi için büyük kazanım olmuştur.

3.4.1. Atatürk Havalimanı

Atatürk Havalimanı 2018 yılına kadar Avrupa yakasında yaklaşık 12 milyon metrekarelik alanda tek başına hizmet vermiştir. 2018 yılının Ekim ayında Yeni İstanbul Havalimanının açılması ile birlikte çok az sayıda uçuş bu havalimanına kaydırılmıştır. O güne kadar Türkiye'nin en büyük havalimanı iken yeni yapılan İstanbul Havalimanının açılışı ile birlikte bu unvanını kaybetmiştir. Tarifeli uçuşların tamamının 2019 yılı Mart ayından itibaren yeni havalimanına kaydırılması planlanmaktadır. İlgili tarihten itibaren Atatürk Havalimanına sadece kargo uçakları ve özel jetler uçabilecektir. Yeni havalimanının diğer fazları açıldıktan sonra bu hizmetler de bu havalimanında verilebilecektir. 1,5 milyon metrekarelik PAT sahasına sahip olan havalimanını DHMİ işletmektedir.

1912 tarihinde İstanbul'da ilk hava meydanı hava kuvvetlerinin kullanımı için Yeşilköy'de açılmıştır. 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması ile sivil havacılığa başlangıcı olarak kabul edilir. Sivil havacılığının ilk uçuşu İstanbul-Ankara arasında 1933 yılında Yeşilköy Hava Meydanı'ndan gerçekleştirilerek meydan sivil uçuşlara açılmış oldu. 1949 yılında başlanıp 1953 yılında biten yenileme inşaatları sonucunda meydan 01.08.1953 tarihinde uluslararası uçuşlara açılmıştır.¹⁰⁰

Günümüzde dünyadaki en kapasiteli havalimanlarından biri olan Atatürk Havalimanı, 60*2.600 metre boyutlarında bir adet, 45*3.000 boyutlarında iki adet olmak üzere üç adet piste; çeşitli büyüklükte 90 tane uçağa hizmet verecek park alanına; 369.200 metrekarelik apron sahasına; 330.500 metrekarelik terminal binasına; yıllık 200.000 ton kapasitesinde kargo terminaline ve 7.076 araç kapasiteli

¹⁰⁰ (Çevrimiçi) <http://ataturkhavalimani.gov.tr/tarihce/>, 08 Kasım 2018

otoparka sahiptir. Bunların yanında her havalimanında bulunması elzem olan birçok birim ve yapıya sahip kompleks bir tesistir.¹⁰¹

Atatürk Havalimanı hava taşımacılığının adeta itici gücü olmuş ve yıllar geçtikçe çık hızlı bir gelişim göstermiştir. 1997 senesinde 14 milyon 600 bin olan yolcu sayısı, 2007 senesinde 23 milyon 196 bine, 2010 senesinde 32milyon 143 bine, 2017 senesinde 64 milyon 106 bine yükselmiştir. Bu artışta en büyük pay şüphesiz Türk Hava Yolları'na aittir. Bu hızlı artış beraberinde havalimanına kapasitesinin üstünde bir yük getirmiş, özellikle prime zamanlarda slot'lar tamamen dolmuştur.¹⁰²

YILLAR	YOLCU SAYISI		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam
2007	9.595.923	13.600.306	23.196.229
2008	11.484.063	17.069.069	28.553.132
2009	11.416.838	18.396.050	29.812.888
2010	11.800.833	20.342.986	32.143.819
2011	13.421.536	23.973.158	37.394.694
2012	15.279.655	29.812.307	45.091.962
2013	17.218.672	34.079.118	51.297.790
2014	18.542.295	38.152.871	56.695.166
2015	19.333.873	41.998.251	61.332.124
2016	19.133.533	41.281.937	60.415.470
2017	19.629.425	44.476.589	64.106.014

Tablo 1: Atatürk Havalimanı Trafik Raporu¹⁰³

¹⁰¹ A.e.

¹⁰² (Çevrimiçi) <https://www.dhmi.gov.tr/sayfalar/istatistik.aspx>, 08 Kasım 2018.

¹⁰³ A.e.

Yeni İstanbul Havalimanının birinci fazının tam anlamı ile hizmete başlaması ile birlikte tarifeli uçuşlara kapanacak olan havalimanı belirli bir süre sadece kargo ve özel jet uçuşlarına açık kalacaktır. 29 Ekim 2018 tarihinden itibaren yeni havalimanından sadece Türk Hava Yolları belirli noktalara uçmaktadır. Tarifeli seferlerin tamamının yeni havalimanından yapılması 06 Mart 2019 tarihinde gerçekleştirilmiştir.¹⁰⁴

Atatürk Hava Limanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası ve Katlı Otoparkı Mütemmimleri Projesi

16.05.1997 tarihinde ihalesi yapılan “Atatürk Hava Limanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası ve Katlı Otoparkı Mütemmimleri” projesini TAV grubu 306 milyon USD tutarındaki yatırım için 3 yıl 8 ay 20 günlük teklifle kazanmış ve 14.10.1997 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. 2001 tarihinde yapılan anlaşma ile 92 milyon USD tutarındaki terminal binasına yapılacak ekler ve havalimanında beş yıldızlı bir otelin yapımı karşılığı Yükleniciye ilave 13 ay 12 gün işletim süresi verilmiş, Marmara depremi dolayısı ile bu süreye 13 gün daha eklenmiştir. Konsorsiyum 17.02.1998 tarihinde inşaata başlamış ve tesisi 10.01.2000 tarihinde 22 aylık sürede hizmete açmıştır. Yapılan ekler ile birlikte Terminal binası %42’ye yakın büyümüş ve yolcu kapasitesi yıllık 20 milyon yolcuya yükselmiştir. TAV grubunun işletme süresi 02.07.2005 tarihi olarak belirlenmiştir. Devlet tarafından TAV grubuna işletim süresinin ilk yılında 4 milyon dış hat yolcusu ve sonraki her yıl için %3 yolcu artışı garantisi verilmiştir.

Genel Karakteristikler:

Yüklenici	: Tepe-Akfen-Vie (TAV)
Yıllık Kapasite	: 14+6 milyon yolcu
Yatırım Süresi	: 30 ay
Yatırım Tamamlanma Süresi	: 22 ay
Terminal İnşaat Alanı (m2)	: 189.000 + 75.000
Terminal Oturma Alanı	: 57.621 + 24.000 m2
Apron Alanı	: 73.000 m2
Viyadük Alanı	: 3.500 m2

¹⁰⁴ (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/galeri-istanbul-havalimaninda-buyuk-goc-sonrasi-ilk-ucus-heyecani-41174171>, 06 Nisan 2019

Yollar	: 45.000 m2
Otopark Alanı	: 179.000 m2
Otopark Kapasitesi	: 7.076 araç
Yolcu Köprü	: 18 + 5 ¹⁰⁵

Tepe-Akfen-Vie (TAV) gurubu proje için %5 payı Vie, %95 payı eşit olarak Tepe ve Akfen gruplarına ait olan “TAV Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.” ni kurmuştur. Havalimanın inşa ve işletmesinde Tepe ve Akfen gruplarının inşaat, vie'nin havalimanı işletme tecrübesinden yararlanılmıştır. Bir süre sonra Vie'nin şirketteki payı %1.4'e gerilemiş ve sonra da ortaklıktan ayrılmıştır. Yıllar içerisinde TAV'ın ortaklık yapısında büyük değişiklikler olmuştur. Son olarak Firmanın %46.12'si Aéroports de Paris Grubuna, %5.06'sı Tepe İnşaat'a, %1.29'u Sera Yapı'ya, %44.33'ü halka açık ve %3.20'si diğer küçük ortaklara aittir.¹⁰⁶

Atatürk Havalimanının Yap-işlet-devret modeli ile yapılan ihalesinde yolcu sayısının o zamana kadar en yüksek seviyeye ulaştığı 1997 senesi baz alınmıştır. Fakat garanti edilen yolcu sayısının yüksek olması işletme süresinin son yılı hariç idare gelir elde edememiş, yükleniciye garanti edilen yolcu farkı aktarılmıştır. YİD modelli projelerin bir handikabının ortaya çıkmasında projeksiyonun doğru yapılamamasının yanında işletme süresinin kısalığı en önemli sebep olmuştur.¹⁰⁷

02.07.2005 tarihinde işletme süresinin sonuna gelindiğinde tekrar bir ihale düzenlenmiş ve imtiyaz kapsamı genişletilerek Atatürk Havalimanı 15 yıl 6 aylık bir süre ile yeniden TAV grubunun işletimine bırakılmıştır. İhalede belirtilen işletme süresinin uzun tutulmasının da etkisi ile ülkemizde 3 milyar USD bedeliyle o zamana kadarki en yüksek tutarlı özelleştirme yapılmıştır. İhale bedelinin %23'ü nakit olarak ödenecek, geri kalan miktar ise her işletme döneminin başında ödenecektir. Buna göre TAV, Atatürk Havalimanı İç Hatlar, Dış Hatlar, Genel Havacılık terminalleri ve otoparkları 3 Ocak 2021 tarihine kadar işletecektir.¹⁰⁸

¹⁰⁵ (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/ataturk-havalimani-nihayet-39271514>, 01 Kasım 1997

¹⁰⁶ (Çevrimiçi) <http://www.tavhavalimanlari.com.tr/tr-TR/Pages/GlobalBusinessUnitsofTAV.aspx>, 16 Mayıs 2019

¹⁰⁷ (Çevrimiçi) <https://docplayer.biz.tr/68283602-Havaalaniarinda-yap-islet-devret.html>, 08 Kasım 2018.

¹⁰⁸ (Çevrimiçi) <http://www.tav.aero/tr-TR/Sayfalar/Havalimaniisletmeleri.html>, 08 Kasım 2018.

Projenin Finansmanı

Yapılan kira sözleşmesi kapsamında ödeyeceği 3 milyar USD'nin %23'ünü peşin ve yıllık 150 milyon USD ödeme taahhüdü altına giren TAV Havalimanları Holding 06.07.2005 tarihinde Hypo-Vereinsbank'ın kredi desteği ile İş Bankası önderliğinde Vakıflar Bankası, Bayındırbank ve Körfezbank'ın aralarında bulunduğu bankalardan, ilk senesi ödemesiz on sene vadeli 360.000.000 USD'lik kredi sağlamıştır. Alınan kredinin 150.000.000 USD'lik bölümü kira ödemelerinin ilk taksiti için kullanılmıştır.

TAV Havalimanları Holding, Atatürk Havalimanı'nın ihalesini 15 yıl 6 aylık süre ile ikinci kez kazanması ile birlikte Bayerische Hypo Und Vereinsbank'tan 377.500.000 USD ve Garanti Bankası'ndan 337.500.000 USD olmak üzere toplam 715.000.000 USD tutarlı libor artı 2,5 faizli on sene vadeli proje finansmanı için sözleşme imzaladı.¹⁰⁹

TAV Havalimanları Holding, 2008 yılında T. Garanti Bankası, Goldman Sachs International ve Dexia Credit Local eş liderliğindeki finansal kuruluşlar ile 505.000.000 EUR'luk proje refinansman kredisi sözleşmesini imzaladı. TAV Havalimanları Holding sağladığı bu refinansman kredisi ile önceden aldığı finansmanın hem koşullarını daha uygun hale getirdi hem de faizde 0.25 puanlık bir avantaj elde etti. Böylece 7 sene vadesi kalan kredinin süresi on seneye çıkarıldı.¹¹⁰

3.4.2. Sabiha Gökçen Havalimanı

Savunma Sanayi İcra Komitesi 1987 senesinde İstanbul'un Anadolu yakasına "İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Sivil Havacılık Merkezi (İTEP)" kurulması kararı almıştır. Bu kararla kurulan Sabiha Gökçen Havalimanı üç milyon dış hat yolcu, 500 bin iç hat yolcu ve 90.000 ton kargo kapasiteli olarak planlanmıştır.

Sabiha Gökçen Havalimanı kurulurken elde edilecek gelirle savunma sanayimizin her türlü alt yapısının yenilenmesi ve modernize edilmesi amacı güdülmüştür. Bu amaçla 27.01.2000'te SSM, TAİ, TSKGV, ASELSAN,

¹⁰⁹ (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/tav-a-715-milyon-dolar-kredi-3628923>, 10 Aralık 2005.

¹¹⁰ (Çevrimiçi) <http://www.milliyet.com.tr/--ekonomi-503816/>, 10 Mart 2008.

HAVELSAN VE THK'nın ortaklığı ile HEAŞ kurulmuştur, Daha sonra TAI, ASELSAN ve HAVELSAN'ın hisselerini 25 Aralık 2014'te Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme vakfı'na devretmeleri ile birlikte TSKGV'nın hisse oranı yükselmiştir. Bu ortaklıkta Savunma Sanayii Müsteşarlığı'nın % 96,443 TSKGV'nın % 3,004 ve üçüncü ortak THK'nun ise % 0,553 hissesi bulunmaktadır.¹¹¹

Ülkemizin ilk özel işletilen havalimanı olan Sabiha Gökçen Havalimanı 08.01.2001'de Pendik Kurtköy'de hizmete girmiştir. Sabiha Gökçen havalimanı da artan havayolu taşımacılığında nasibini almış, iç ve dış hat yolcu sayısı ile hizmet verdiği kargo miktarını her geçen yıl arttırmayı başarmıştır.

HEAŞ tarafından işletme faaliyetleri icra edilen havalimanının terminalleri, yer hizmetleri, otopark işletmesi, kargo hizmetleri, havalimanı oteli ve uçak yakıt ikmal operasyonları 1.932 milyon EUR bedelle 01.05.2008'de tarihinde yirmi yıllığına özelleştirildi. Yapılan ihaleyi kazanan ortaklıkta yer alan GMR

30.04.2014'te, Limak ise 31.12.2014 tarihinde hisselerini diğer ortak Malezya Havalimanları Holdings Berhad'a (MAHB) devrettiler. Böylece MAHB işletme hakkının tamamına sahip olmuş oldu.¹¹²

Sabiha Gökçen Havalimanının ihalesini kazanan firmaların kurduğu İSG firması, toplamda 336.000.000 EUR'luk bir yatırımla eski terminal binasının yanında, 320.000 metrekarelik; 25 milyon yolcu/yıl kapasiteli; 116 adet check-in kontuarına, beş bin metrekare lokanta ve kafe sahasına, elli adet pasaport kontuarına, lounge, CIP ve VIP bölümlerine, dört yüz metrekarelik konferans salonuna, 4.790 adet araç kapasiteli otoparka, yüz yirmi sekiz odalı bir otele sahip olan bir terminal binası ile eklerini uluslararası normlarda ve çağdaş bir mimari anlayışla inşa ederek 31.10.2009'da hizmete sokmuştur.¹¹³

¹¹¹ (Çevrimiçi) <https://www.sabihagokcen.aero/kurumsal-bilgiler/hakkimizda/isg-hakkinda>, 15 Haziran 2019

¹¹² (Çevrimiçi) <http://www.sgairport.com/kurumsal/tarihce>, 11 Ağustos 2018.

¹¹³ (Çevrimiçi) <https://www.sabihagokcen.aero/kurumsal-bilgiler/isg-hakkinda>, 23 Mart 2017.

Sene	Yolcu Sayısı (İç Hat)	Yolcu Sayısı (Dış Hat)	Toplam
2001	11.925	35.452	47.375
2002	2.974	127.301	130.275
2003	2.825	154.345	157.170
2004	10.322	235.277	245.599
2005	559.823	459.921	1.019.744
2006	2.153.560	762.892	2.916.452
2007	2.563.282	1.228.341	3.791.623
2008	2.789.742	1.568.966	4.358.708
2009	4.547.672	2.092.284	6.639.956
2010	7.665.020	3.933.004	11.598.024
2011	9.117.048	4.571.929	13.688.977
2012	9.752.384	5.120.524	14.872.908
2013	12.029.273	6.813.165	18.842.438
2014	15.028.256	8.603.625	23.631.881
2015	18.581.983	9.703.593	28.285.576
2016	20.118.328	9.533.213	29.651.541
2017	20.977.292	10.338.815	31.316.107

Tablo 2: Sabiha Gökçen Havalimanı Trafik Raporu¹¹⁴

¹¹⁴ (Çevrimiçi) <https://www.sabihagokcen.aero/kurumsal-bilgiler/havalimani-trafik-raporu>, 08 Kasım 2018.

Projenin Finansmanı

İSG, 01.05.2009 tarihinde işletme hakkını devralmasıyla birlikte yeni terminal binasının inşası için gereken ilk beş senesi ödeme olmadan sonraki 8,5 sene ödemeli toplam 13,5 senelik 336.000.000 EUR'luk proje finansmanını, YKB ve ABN AMRO Bankasının ortak paylarda desteği ile temin etmiştir. İhale şartlarına göre verilmesi gereken 118.000.000 EUR'luk teminat mektubu ise Şu an faaliyette bulunmayan Bank Asya'dan alınmıştır. Böylece sağlanan toplan finansman desteği 454.000.000 EUR'a ulaşmıştır¹¹⁵

3.4.3. İstanbul Havalimanı (İGA)

İstanbul'daki mevcut iki havalimanının hâlihazırdaki kapasitelerinin artan ihtiyacı karşılayamaması, bundan dolayı başta Türk Hava Yolları olmak üzere ülkemizde hizmet veren havayolu firmalarının belirli bir büyüklükten ileriye gidememesi ve uluslararası yolcu ve yük taşıma işlerinden alınan paylarını artıramamaları, Atatürk Havalimanı'nın şehrin ortasında kalarak büyümeye müsait olmaması gibi sebeplerle Karadeniz kıyısında Akpınar ile Yeniköy arasında eski kömür ocaklarının yer aldığı bölgeye yeni ve yüksek kapasiteli bir havalimanının

yapılmasına karar verilmiştir. Daha sonraları İstanbul Havalimanı ismini alacak olan üçüncü havalimanı senelik 200.000.000 yolcuya hizmet verecek şekilde planlanmış olup 6 adet piste ve ödüllü lale şeklinde kuleye sahiptir. 03.05.2013 tarihinde YİD modeli ile ihale edilen havalimanı yapım ve işletim ihalesini Kalyon-Kolin-Cengiz-Mapa-Limak konsorsiyumu ülke tarihindeki en yüksek bedelle 22.152.000.000 EUR'luk (KDV Hariç) bedelle aldı. Ortak girişim ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi arasında DHMİ'nin sekseninci kuruluş yıldönümü olan 19.05.2013 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Ortak girişim kiralamanın haricinde havalimanının yapımı içinde takriben 10.247.000.000 EUR'luk bir harcama yapacaktır. İstanbul Havalimanı'nın yapımı üç etapta bitirilecek ve tüp etaplar hizmete girdiğinde dünyada sıfırdan başlanarak inşa edilen en büyük havalimanı unvanını kazanacaktır.

¹¹⁵ (Çevrimiçi) <http://www.airporthaber.com/sabiha-gokcen-haberleri/sabiha-gokcen8217e-en-uzun-vadeli-kredi-3495h.html>, 25 Haziran 2008.

07.06.2014'te temeli atılmış ve inşa süreci başlamıştır. Başlangıçta havalimanının ilk etabının 2019 yılının ilk yarısında tamamlanması hedeflenmiştir.¹¹⁶

İstanbul Havalimanının tüp etapları bittiği zaman yüz altmış beş adet körük, birbirleri arasındaki transferinin raylı sistem ile yapılacağı dört terminal binası, üç adet teknik bina ve hava trafik kontrol kulesi, sekiz kontrol kulesi, en büyük uçakların dahi iniş ve kalkışlarının yapılabileceği altı pist, on altı adet taksi yolu, beş yüz adet uçağın park edebileceği toplam 6.500.000 m²'lik apron, kargo ve genel havacılık terminali, devlet konuk evi, şeref salonu, yaklaşık 70.000 araçlık otopark, itfaiye ve garaj merkezi, hastaneler, oteller, ibadethane alanları, güç santralleri, kongre merkezi, arıtma ve çöp bertaraf tesisleri gibi tesislerden oluşacaktır.¹¹⁷

Bakanlar Kurulu 13.08.2012'de yaptığı toplantıda o zamana kadar Türkiye'nin en büyük havalimanı olan Atatürk Havalimanının kapasitesinin yetersizliği sebebi ile İstanbul'un Avrupa yakasında Karadeniz kıyısına 200 milyon yolcuya hizmet verebilecek çok yüksek kapasiteli bir havalimanı yapılması kararı aldı. İsminin belirlenmediği zamanlarda geçici olarak İGA (İstanbul Grand Airport) olarak isimlendirilen havalimanı daha sonra İstanbul Havalimanı ismini almıştır.¹¹⁸

Türkiye tarihinin en büyüğü olan, 03.05.2013 tarihinde gerçekleştirilen, Varyap, Makyol , Limak, Alarko, IC, TAV gibi firmaların katıldığı ve altı saatte biten ihaleden birinci turunda en büyük teklifi Fraport vermesine rağmen ihaleyi doksan altıncı turda 22.152.000.00+KDV EUR'luk teklifle Kalyon-Kolin-Cengiz-Mapa-Limak OGG galip ayrıldı. Ortak girişim gurubu inşaat maliyetlerini kendisi üstlenecek, yüzde yirmi öz kaynak koyacak ve havaalanının işletmeye açıldığı günden başlayarak, toplam yirmi beş yıllık kiralama karşılığı yılda 886.000.000 EUR+KDV kira ödeyecektir.

İGA, Alman Heinemann ve Türk ortağı Ünifree ile kira müddeti boyunca olmak üzere terminalde 120.000.000 EUR yatırımla açılacak duty free kompleksinin işletmesini yapmak üzere bir anlaşma imzalamıştır.¹¹⁹

¹¹⁶ (Çevrimiçi) <http://www.yapimalzeme.com.tr/dev-proje-ucuncu-havalimani/>, 08 Kasım 2018.

¹¹⁷ (Çevrimiçi) <https://www.sabah.com.tr/yasam/2014/06/06/istanbulun-ucuncu-havalimaninin-temeli-yarin-atiliyor>, 06 Haziran 2014.

¹¹⁸ (Çevrimiçi) <https://www.yeniakit.com.tr/haber/3-havalimaninin-adi-ne-oldu-istanbul-3-havalimaninin-ismi-aciklandi-476147.html>, 30 Ekim 2019

¹¹⁹ (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/havalimani-icin-mayista-4-5-milyar-euro-kredi-28016437>, 21 Ocak 2015.

Tüm izinler alındıktan sonra 01.05.2015'te firmaya yer teslimi yapılarak inşaat faaliyetleri başlamıştır. Dört etapta tamamlanacak havalimanı inşaatının 42 ayda tamamlanacak ilk etabında; ikisi 3.750*60 ve biri 4.100*60 metre boyutunda üç adet paralel pist, bunların taksi yolları, Apron, Terminal Binası, Kule ve tüm elektronik sistemler yapılması planlanmıştır. Önce 2018 yılının Şubat ayında daha sonra ise aynı yılın Ekim ayının yirmi dokuzunda açılacağı açıklanan havalimanı, çalışmalar yetiştirilemediği için 29.10.2018 tarihinde kısmi olarak açılabilmiştir. Açılışın yapıldığı tarihlerden taşınmanın tamamlandığı zamana kadar çok az sayıda THY uçuşu bu istasyondan gerçekleştirilmiştir. Havalimanı mevcut tarifeli seferlere tam olarak hizmet vermeye taşınmanın tamamlandığı tarih olan 06.03.2019'da başlamıştır.

İkinci etapta 3.5000*60 metre boyutunda bir adet pist ve ona ait taksi yolu; Üçüncü etapta 3.7500*60 metre boyutunda bir adet paralel pist ve terminal binası; dördüncü etapta ise 3.750*60 metre boyutunda bir adet paralel pist ve bunların taksi yolları yapılacaktır.¹²⁰

Projenin Finansmanı

Projenin finansmanında kullanılacak olan ana kredinin şartları oluşuncaya kadar geçecek süre içinde faaliyetlerin devam edebilmesi için 750 milyon Euro'luk köprü kredisi kullanılmıştır.¹²¹

Daha sonra İGA, yapılacak yeni havalimanının birinci kısmının finansman ihtiyacı için altı bankadan toplam 4,5 milyar EUR'luk kredi sağlanmıştır. Kredi paketinin pilot bankası olan Ziraat Bankası 1,5 milyar EUR, Halk Bankası ile Vakıflar Bankası birer milyar EUR, Denizbank 0.3 milyar EUR, Garanti ve Finansbank da projeye 0.3'er milyar EUR temin etmişlerdir. Sağlanan finansmanın ilk 4 sene sadece faiz ödemeli olup toplam 16 yıl vadelidir. İnşaat döneminde ödemeler olmayacaktır. Toplamda 6 Milyar EUR yatırım yapılacağı ilk etap için toplam yatırımın %25'lik kısmı olan 1 milyar 500 milyon EUR'luk kısım öz kaynaklardan karşılanacaktır.¹²²

¹²⁰ (Çevrimiçi) <https://www.igairport.com/tr/iga-hakkinda/insaat/asamalar>, 17 Nisan 2019

¹²¹ (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/havalimani-icin-mayista-4-5-milyar-euro-kredi-28016437>, 21 Ocak 2015.

¹²² (Çevrimiçi) <https://www.cnnturk.com/ekonomi/turkiye/istanbula-3-havalimani-icin-6-bankadan-4-5-milyar-euro-kredi>, 19 Ekim 2015.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Altyapı yatırımları büyük maliyetli, uzun süreli ihtiyaçları kapsamaları ve çoğunlukla sermaye/hâsıla oranı yüksek yatırım türleri olması sebebi ile sosyal devlet olmanın gerekliliği ile merkezi hükümetler veya yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilmektedir.

Eğitim, Sağlık, Ulaştırma-Haberleşme, Enerji ve Kentsel Altyapı Yatırımları olarak çeşitlere ayrılan altyapı yatırımlarının gelir arttırıcı, kapasite yaratıcı, prodüktivite arttırıcı ve ekonominin yapısal değişimine etkileri vardır.

Bu yatırımların yapılmasının amacı sermayenin fiziki kısmının yükseltilmesi ve beşeri kısmının kalitesinin arttırılmasıdır. Özellikle gelişmekte olan ülkeler asgari bir altyapı düzeyine sahip olması gereklidir. Bu altyapının gerçekleştirilmesi için büyük ölçekli sermaye gerekliliğinden yüksek miktarda yabancı sermaye gerekmektedir.

Genellikle altyapı yatırımlarının sağladığı hizmetler ithal edilemediği için dâhili olarak gerçekleştirilmek zorunludur. Altyapı yatırımları çoğunlukla bir defa yapıldığı için devlet eliyle gerçekleştirilmektedir.

Altyapı yatırımları türüne göre merkezi hükümet veya yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilirler. Eğitim Yatırımları, Sağlık Yatırımları, Enerji Yatırımları daha çok merkezi hükümet tarafından yapılırken; Kentsel Altyapı Yatırımları yerel yönetimler tarafından; Ulaştırma-Haberleşme Yatırımları ise her iki otorite tarafından yapılır.

Ekonomik kalkınmada en önemli yatırım insan gücüne yapılan yatırımdır. İş gücünün niteliklerinin yükseltilmesi ve verimini arttırmak bir ekonomi için en elzem faaliyettir. Çünkü birçok örnekte görüldüğü üzere gelişmiş ülkeler genelde çok miktarda yer altı ve yer üstü kaynağa sahip olanlar değil nitelikli işgücüne sahip olanlardır.

Eğer uzun vadede kalkınmanın sürekli ve kalkınma hızının maksimum olması isteniyor ise yapılacak altyapı yatırımlarının üretken yatırımlarla koordineli ve dengeli bir şekilde yapılmalıdır. Sonuçta altyapı yatırımlarının uzun vadede ekonomik kalkınma üzerindeki etkisi son derece fazladır ve stratejik bir öneme

sahiptir. Kalitatif veya kanitatif olsun, fiziki ve beşeri altyapı, kalkınma politikasının stratejik bir enstrümanıdır.

Merkezi Hükümet veya yerel Yönetimler yapacakları yatırımlar için gereksinim duyduğu sermayeyi birbiriyle aynı şekilde sağladıkları gibi birbirinden farklı şekillerde de sağlarlar. Bu kaynaklardan en önemlisi borçlanmadır. Borçlanma konusu finansman kaynağı olarak benzer olsa da borçlanma şekilleri ve borçlanma kaynakları farklıdır. Her iki otorite de şartları yerine getirdiği takdirde iç ve dış borçlanma yapabilir. Merkezi hükümet Merkez Bankası'ndan, Devlet Tahvili ile, Hazine Bonosu ile, Sosyal Güvenlik Kuruluşlarından iç borçlanma; IMF, AKB, Asya Kalkınma Bankası, İslam Kalkınma Bankası, Uluslararası Kalkınma Ajansı ve AYB gibi kuruluşlardan dış borçlanmaya gidebilir. Yerel yönetimler ise İller Bankası'ndan, Ticari Bankalardan ve Tahvil İhracı şeklinde iç borçlanma; hazine garantili veya hazine garantisiz olarak dış borçlanma yapabilir. Yurtdışı borçlanma yapıldığında borçlanan kamu kuruluşunun derecelendirme kuruluşları tarafından verilen puanı alınacak kredinin şartlarında etkili olmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yüksek kredibilitesi aldığı kredileri çok uygun şartlarda ve hazine garantisiz almasını sağlamıştır. Hatta İBB bazı kredilerin ödemesi devam ederken daha uydun şartlarda süre uzatımı imkânı elde etmiştir.

İstanbul'da ulaştırma ile ilgili altyapı yatırımlarını incelediğimizde yerel yönetimin yaptığı projelerini genellikle borçlanarak finanse ettiğini görmekteyiz. Metro Projelerinin büyük çoğunluğu dış borçlanma veya iç borçlanma şeklinde borçlanarak, bir kısmı ise öz sermaye ile yapılmıştır. Merkezi Hükümetin ise İstanbul'daki yatırımların çok az bir kısmı borçlanarak finanse edilmiştir. Bununla ilgili en önemli örnek olarak Marmaray'ı gösterebiliriz.

Her iki otoritenin de ortak olarak yapabildiği bir finansman şekli de Yap-İşlet-Devret modelidir. YİD Modelinde otorite ekstra bir borçlanmaya gitmeden gerçekleştirilecek altyapı yatırımını ihale yolu ile bir ortaklığa ihale eder. İhaleyi kazanan ortaklık altyapı yatırımını yapmanın ve belirlenen ödemenin bir karşılığı olarak ilgili yatırımı belirli bir süre işlettikten sonra ihaleyi yapan otoriteye devreder.

Bu tür yapılan ihalelerde otorite belirli bir hasılatı ortaklığa garanti edebilir. Bu finansman şeklinde otoritenin belirli bir hasılatı garanti etmesini kamu zararına

yol açıp açmayacağı tartışma konu olmaktadır. Bazı iddialara göre yapılacak yatırımdan yüksek kar edilmesi halinde ihaleyi kazanan ortaklık yüksek gelir elde etmekte, yeterli ciro yapılmaması halinde ise otorite yükümlülüğünü yerine getirerek garanti ettiği hasılatın eksik kalan kısmını ortaklığa aktararak zarar etmesinin önüne geçmektedir. İşin özü tam olarak incelendiği zaman otoritenin garanti ettiği hasılatın ortaklığın zararını tam olarak karşılamadığı, bir kısmına kadar garanti edildiği görülmektedir. Yani ortaklık ilgili yatırımdan yüksek hasılat elde ettiği zaman kar elde etmekte, düşük hasılatla ise otorite zararın bir kısmını karşılamaktadır. Kamunun işletme maliyetlerinin özel sektöre göre her zaman yüksek olduğu ülkemizde özellikle kar edeceği şüpheli yatırımlarda YİD modeli avantajlı bir görünüm sergilemektedir. Aynı yatırımı kamunun yaptığı bir senaryoda yeterli hasılatla ulaşılamaması durumunda daha büyük zararlar söz konusu olacaktır. Marmaray gibi yüksek hasılat ve yüksek kar garantisi olan projelerde YİD modeli tercih edilmemiş, borçlanma yoluna gidilmiş; YİD modelinin tercih edildiği projelerde ise kamu ekstra pay almıştır.

Yap-İşlet-Devret modeli kamu yönüyle incelendiğinde herhangi bir borçlanmaya sebep olmadığı hatta bazı karlı projelerde kamuya kaynak sağladığı görülmektedir. İhaleyi kazanan ortaklık yönü ile bakıldığında ise yapılacak yatırım için yüksek meblağlı kaynak gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Projede kamuya ödenecek meblağ için işletme süresince yeterli kaynağın oluşacağı düşünülse bile yapılacak inşaat için finansmana gereksinim duyulmaktadır. Projeyi gerçekleştirecek ortaklıklar inşaat için gerekli bu finansmanın az bir kısmını öz kaynaklarından karşılamakta kalan kısmı ise inşaat süresince geri ödemesiz sonrasında ise uzun vadeli ödemeli finansman yöntemi ile sağlanmaktadır. Kamunun özellikle son yıllarda gerçekleştirdiği ihaleyi alan ortaklıkların bu finansman ihtiyaçlarını yüksek oranda kamu bankalarından karşıladıkları görülmektedir. İktidarların sahibi olduğu projeleri gerçekleştirmek adına ihaleyi alan ortaklıklara here türlü desteği verdikleri ortaya çıkmaktadır. Bu tür krediler geri ödendikleri takdirde, hem projenin yapılmasına katkı sunmakta hem de krediyi veren finansal kuruluşlara atıl fonlarını değerlendirerek ilave kar elde etme imkânı vermektedir. Kredinin geri ödenmemesi durumunda ise, projenin yapılmasına katlı sağlanırken krediyi veren kuruluşların zarar etmesine yol açabilmektedir. Fakat finansal kuruluşlar kendilerini garantiye almak için ortaklığın hesaplarını kendi bünyelerinde toplayarak bloke yöntemi ile

sorunu çözüme yoluna gitmektedirler. Dolayısı ile finansal kuruluşlar oluşacak zarar ortaklıkların koyduğu öz sermayeyi aşmadığı durumlarda zarar etmeyecektir. Zararın bu kadar büyümesini ise otoritenin verdiği hasılat garantisi engellemekte bu durum kamu bankalarının zarar etmesini imkânsız yakın bir hale getirmektedir. Kamu bankalarının imkânı ile kamu ihalesi alınarak belirli grupların kayırıldığı iddiası da bu şekilde karşılık bulmamaktadır.

Büyük bir altyapı projesi hayata geçirileceği zaman ilgili kamu kuruluşunun yapacağı en önemli incelemelerden biri projenin karlılığına göre borçlanma biçimi olacaktır. Yüksek kar getirisi garanti olan projeleri kamu borçlanarak kendisi yapmalı, yapım maliyetleri ve ilave olarak kamuya ödenecek nakit toplamının ilgili projenin karından az olması muhtemel yatırımlarda YİD modeli tercih edilmelidir. Bu projelerde zararın bir kısmına kadar hasılat garantisi verilebilir. Bu durum kamu zararına yol açmamaktadır.

Sonuç olarak eğer ülkenin ekonomik kalkınması amaçlanıyor ise optimum seviyede bir altyapı yatırımı yapılmalıdır. Yapılacak altyapı yatırımları üretken yatırımlarının yapılmasının en büyük destekçisi ve kolaylaştırıcı olacaktır. Aksi halde karlılık hedefi gözetken özel sektörün üretken faaliyetlerde bulunması ve ekonomik kalkınma olası görülmemektedir.

KAYNAKÇA

- Abuşoğlu, Ömer,
Ömer İnan: **Kalkınmada Öncelikli Yörelere ve Bölgesel Gelişme İçin Bir Model**, Ankara, TOBB Yayınları, 1989.
- Acar, Cemil M.: **Havalimanı Terminal Binalarında Yap-İşlet-Devret Modeli**, Ankara, SHGM Yayınlar, 2006.
- Acartürk, Ertuğrul,
Orhan Çakmak: **Yerel Yönetimlerde Borçlanma, Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar 1**, Der: Hüseyin Özgür-
Muhammet Kösecik, Ankara, Nobel Yayınları, 2005.
- Akçay, Engin: **Bir Dış Politika Enstrümanı Olarak Türk Dış Yardımları**, Ankara, Turgut Özel Üniversitesi Yayınları,
2012.
- Akçay, Belgin: **Altyapı Yatırımlarının Finansmanında Kamu Sektörü**, Ankara, 2006.
- Aksoy, Mehmet: **En Son Değişikliklerle (Kamu İhale Kurumu kararları ışığında) Kamu alımları İhale süreci (Mal ve
Hizmet Alımları ile yapım işleri)**, Ankara, T.C. Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Yayın
No:402, 2010.
- Alpar, Cem, M.
Tuba Ongun: **Dünya Ekonomisi ve Uluslararası Ekonomik Kuruluşlar**, İstanbul, Evrim Yayınları, 1985.
- Alkin, Erdoğan: **İktisat**, İstanbul, Filiz Kitapevi, 1992.
- Arsan, Üren: **Türkiye’de Cumhuriyet Devrinde İç Devlet Borçları**, Ankara, Sevinç Matbaası, 1961.
- Arsan, Üren: “Kalkınan Ülkelerde Kamu Borçları”, **SBF Dergisi**, Cilt XXV, Sayı 3, s. 123.
- Başer, Mehmet: **Proje Finansmanında Bir Araç Olarak YİD Modeli ve İzmit Büyükşehir Belediyesi Su Temin
Projesinde Modelin Uygulanışı**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler, 2000.
- Başak, Zafer Z.: **Dış Yardım Ve Ekonomik Etkileri**, Ankara, Hacettepe Üniversitesi Yayınları, 1977.
- Bağcı, Hamdi: **Kamu Borçları Yönetimi ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme**, Ankara, Sermaye Piyasası Kurulu, Yayın
No:135, 2001.
- Bayraktutan, Yusuf: **Kalkınma Ve Altyapı**, Ankara, Ankara Üniversitesi Dergisi, s.85-86-87.
- Bazan, Nimet
Baylan: **Yerel Yönetimlerde Kamu Ve Özel Sektör İşbirliği Uygulamaları**, Yüksek Lisans Tezi 2016.
- Bos, H.C.: **İktisadi Gelişmede Eğitimin Yeri ve Değeri-Ekonomik Gelişmeyi Hızlandıran Etken Olarak Eğitim**,
(Konferans Tebliğleri) I, İstanbul, 1967., s. 65

- Bulutoğlu, Kenan: **Kamu Ekonomisine Giriş**, İstanbul, Filiz Yayınları, 1988.
- Bülbül, Duran: **Türkiye Ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yerel Yönetimler Eğitim Malzemesi**, 2006.
- Çetinkaya, Özhan, Tolga Demirbaş: “Türkiye’de Belediyelere İlişkin Borçlanma Mevzuatı, Borçlanma Yapısı ve Belediye Borçlanma Yapısının İncelenmesi”, **Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi**, Sayı 8., 2004, s. 25.
- Çınar Tayfun, Birgül A.: **Yerel Maliye Sistemi**, TODAİE, Yerel Yönetimler Araştırma ve Eğitim Merkezi, Ankara, 2004.
- Çömlekçi, Necla: **Türkiye’nin İktisadi Kalkınmasında Eğitimin Rolü**, Ankara, Eskişehir İTİA Yayınları, 1971.
- DLH Marmaray Projesi Raporu**, Kasım 2008.
- Demir, Meral Vurucu: **4749 Sayılı Kamu Finansmanı Ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Getirdiği Yenilikler, Önceki Mevzuat ile Karşılaştırılması**, 2004.
- Duran, Lütfi: “Yap-İşlet-Devret”, **AUSBF Dergisi**, XLVI(1-2), 1991.
- Durucasu, Hasan, Elif Acar: “Yap İşlet Devret (YİD) Modeli, Tarafları, Önemli Sözleşme Unsurları Ve Belirsizlikleri”, **Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Yıl:3 Sayı:12, 2015, s. 296.
- Doğan, Mahmut, Ali İhsan Baş: “Bir Finansman Kaynağı Olarak Belediyelerde Borçlanma”, **İstanbul, Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, 2013, Sayı 1, s. 296.
- Dönmez, Mustafa: **Belediyelerin Gelir Kaynakları**, Ankara, Ankara Yayınevi, 2010.
- Eker, Aytaç, Metin Meriç: **Devlet Borçları (Kamu Kredisi)**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi İİBF Yayını, 2005, s. 86.
- Eğilmez, Mahfi: **Makro-Ekonomi**, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2004.
- Eğilmez, Mahfi: **Hazine**, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2004.
- Erkal, Mustafa: **Bölgelerarası Dengesizlik ve Doğu Kalkınması**, İstanbul, Şamil Yayınları, 1978.
- Erdoğan, Seyhan: “Yap-İşlet-Devret Modeli: Özelleştirmenin Kestirme Yolu”, **Mülkiyetler Birliği Dergisi**, c.21, 1997, s.23.
- Erdoğan, Hasan: “Belediye Yatırımlarının Finansmanında Yap-İşlet-Devret Alternatifi”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi**, Yıl:2010, Cilt:15, Sayı:3, s.471-486.
- Fidan, Ahmet: “Yerel Yönetimlerde Kaynakların Etkin Ve Verimli Kullanımını Engelleyen Faktörler”, **Mevzuat Dergisi** Sayı:73, 2004.

- Gençoğlu, Şerife: **Türk İdare Hukukunda Yap İşlet Devret Modeli**, Ankara, G.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, 2008.
- Güngör, Hayrettin: “Belediyelerde Borç Yönetimi”, **İller ve Belediyeler Dergisi**, Sayı 726, 2008, s. 11.
- Gül, Mustafa: “Türkiye’de Belediyelerin Dış Borçlanması”, **Sayıştay Dergisi 74-75**, s.101-102-112.
- İlkin, Akın: **Kalkınma ve Sanayi Ekonomisi**, İstanbul, İ.Ü.İ.F. Yayınları, 1983.
- Karakum, Hüseyin: “Türkiye’de Ekonomik Büyüme ve Dış Borçlanma -1”, **Maliye ve Sigorta Yorumları Dergisi**, Sayı:43, 2005, s. 130.
- Karasar, Niyazi: **Eğitim-Teknoloji İlişkisi** (Teknolojik Gelişmeler Karşısında İşgücünün Eğitim, Uyum ve İstihdam Sorunları Sempozyumu), Ankara, MPMY., 1988.
- Kayra, Cahit: **Dış Finansman Teknikleri**, İstanbul, Bilgi Kitapevi, 1972.
- Kılıçbay, Ahmet: **İktisadi Planlama**, İstanbul, İ.Ü.İ.F. Yayınları, 1981.
- Kurtuluş, Barış: **Türkiye’de Belediyelerin Mali Yapısı ve Harcamalarının Finansmanı**, Ankara, DPT Yayın No:2692, 2006.
- Kaya, Ergün, Ender Gere, Mehmet Başar: “Havaalanlarında Yap İşlet Devret Uygulamaları”, **Amme İdare dergisi**, Cilt:40 Sayı:2, 2007, s. 99-129.
- Parasız, M. İlker: **İktisadın ABC’Sİ**, Bursa, Ezgi Kitapevi, 1996.
- Rauch, James E., M. Gerald Meier: **İktisadi Gelişmenin Merhaleleri**, Çev. Erol Güngör, 2. bs., İstanbul, Ötüken Neşriyat Yayınları, 1999.
- Savaş, Vural: **Kalkınma Ekonomisi**, İstanbul, Beta Yayınları, 1986.
- Savaş, Vural: **Kalkınma Ekonomisi**, İstanbul, Met/er matbaası, 1991.
- Saltaş, Sakça: **Türkiye Karayollarında Yap-İşlet-Devret (YİD) Modelinin İncelenmesi**, Ankara, Gazi Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, 2013.
- Seyidoğlu, Halil: **Uluslararası İktisat**, İstanbul, Kurtiş Matbaası, 1991.
- Seyidoğlu, Halil: **Uluslararası İktisat**, İstanbul, Gizem Yayınları, 1996,

- Şen, Hüseyin,
Mahmut
Yardımcıoğlu: **Türkiye’de İç borçların Gelişini Ve Yönetimi**, Konya, Çizgi Yayınları, 2007.
- Şengül, Ramazan: **Yerel Yönetimler**, Kocaeli, Umuttepe Yayınları, 2010.
- Tekin, Fazıl: **Uluslararası Finans**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayını No:261, 1988, s. 55.
- Trzcinski E., S.
Randolph: **Human Capital Investments and Relative Earnings Mobility**, Economic Development, 1991.
- Turan, Ebru: **Yap İşlet Devret Modelinde Muhasebe Düzeni**, Malatya, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü basılmamış Yüksek Lisans Tezi, 2009.
- Tozar, Aslı: **Türkiye’de Yerel Yönetim Projelerinin Dış Finansmanı, Bu Tür Projelerin Finansmanına İlişkin Dünya Örnekleri ve Türkiye İçin Öneriler**, Ankara, Hazine Uzmanlık Tezi, 2005.
- Turanlı, Rona,
Tamer İşgüden: **Ekonomi Sözlüğü**, 3.bs., İstanbul, Bilim Teknik Yayınları, 1992.
- Ulusoy, Ahmet: **Devlet Borçlanması**, Trabzon, Derya Kitapevi, 2001.
- Ulusoy, Ahmet,
Tekin Akdemir: **Ankara, Mahalli İdareler**, Seçkin Yayınevi 6. Baskı, 2010.
- Ülgener, Sabri F.: **Milli Gelir, İstihdam ve İktisadi Büyüme**, İstanbul, Der Yayınları, 1970.
- Yerlikaya, Gökhan
Kürşat: **Yap-İşlet-Devret Modeli, Hukuki Mahiyeti ve Vergilendirme**, Ankara, Seçkin Yayınevi, 2002..
- Zaim, Sabahattin: **Türkiye'nin İktisadi ve Sosyal Gelişmesinde İşgücü ve Prodüktivite Meselelerin Önemi ve Tesirleri**, İstanbul, Çalışma Ens. Yayınları, 1962.
- Zeytinoğlu, Erol: **Türkiye'nin İktisadi Bünyesi**, İstanbul, y.y., 1969.
- “15 Temmuz Şehitler Köprüsü Proje Bilgileri,” (Çevrimiçi)
<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Bolgeler/1Bolge/BogaziciKoprusuProjeBilgileri.pdf> , 05 Haziran 2018.
- “15 Temmuz Şehitler Köprüsü Trafiğe Açıldı.,” (Çevrimiçi) <https://www.mynet.com/15-temmuz-sehitler-koprusu-trafige-acildi-110104270922>, 16 Temmuz 2018.
- “3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli Nerelerden Gececek?,” (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2018/08/3-katli-buyuk-istanbul-tuneli-nerelerden-gececek/>, 07 Ağustos 2018.
- “3 Metro Hattı için 1.6 Milyar Euro Kredi,” (Çevrimiçi) <http://www.mimdap.org/?p=7306>, 14 Haziran 2008.

“3. Havalimanı’nın adı ne oldu? İstanbul 3. Havalimanının ismi açıklandı!” (Çevrimiçi)
<https://www.yeniakit.com.tr/haber/3-havalimaninin-adi-ne-oldu-istanbul-3-havalimaninin-ismi-aciklandi-476147.html>, 30 Ekim 2019.

“3996 Sayılı Bazı Yatırım Ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun Uygulama Usul ve Esaslara İlişkin Karar” (Çevrimiçi)
<http://www.mevzuatlar.com/sy/resmiGazete/rga/11/06/1106110111m.htm>, 20 Mayıs 2019.

“Atatürk Havalimanı Tarihçe,” (Çevrimiçi) <http://ataturkhavalimani.gov.tr/tarihce/>, 08 Kasım 2018.

“Avrasya Tüneli Broşür,” (Çevrimiçi)
https://www.avrasyatuneli.com/_assets/pdf/avrasya_tuneli_brosur.pdf, 30 Ekim 2018.

“Avrasya Tüneli Kurumsal Projenin Künyesi,” (Çevrimiçi)
<https://www.avrasyatuneli.com/kurumsal/ne/projenin-kunyesi>, 30 Ekim 2018

“Ağ Haritaları,” (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/YolcuHizmetleri/AgHaritalari>, 09 Ekim 2018.

“Alarko Faaliyet Grupları,” (Çevrimiçi) http://www.alarko.com.tr/faaliyet_gruplari_tr.asp?id=1, 15 Haziran 2013.

“Atatürk Havalimanı Nihayet” (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/ataturk-havalimani-nihayet-39271514>, 01 Kasım 1997.

“Avrasya Tüneli” (Çevrimiçi) <https://docplayer.biz.tr/7925359-Avrasya-tuneli-kitalari-birlestiren-en-modern-ulasim-altyapisi.html>, 17 Nisan 2019.

“Başakşehir Metro Hattında Kullanılacak 80 adet Vagon” (Çevrimiçi)
<http://mkaslan.blogcu.com/basaksehir-metro-hattinda-kullanilacak-80-adet-vagon-20-set-oc/6359112>, 24 Nisan 2019.

“Başakşehir Metrosu Tamamlandı,” (Çevrimiçi) <http://www.rayhaber.com/2011/11/basaksehir-metrosu-tamamlandi>, 30 Kasım 2011.

“Başakşehir Metrosu Tamamlandı” (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2011/11/basaksehir-metrosu-tamamlandi/>, 16 Haziran 2019.

“Boğaz Köprüsü’nde 40 Yaş Heyecanı,” (Çevrimiçi) <http://www.milliyet.com.tr/bogaz-koprusu-nde-40-yas-heyecani-gundem-1492369/>, 22 Ocak 2012.

Eğilmez, Mahfi:

“Bütçe Açıkları Borçlanarak mı para basarak mı finansa Edilmeli?” (Çevrimiçi)
<http://www.mahfiegilmez.com/2016/06/butce-acklar-borclanarak-m-para-basarak.html>, 09 Haziran 2016.

“CR3 Sözleşmesi (Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi, İnşaat, Elektrik ve Mekanik Sistemler),” (Çevrimiçi) <http://www.rayhaber.com/2012/07/cr3-sozlesmesi-gebze-haydarpaşa-sirkeci-halkali-banliyo-hatlarinin-iyilestirilmesi-insaat-elektrik-ve-mekanik-sistemler/>, 01 Temmuz 2012.

“Dev Proje: Üçüncü Havalimanı,” (Çevrimiçi) <http://www.yapimalzeme.com.tr/dev-proje-ucuncu-havalimani/>, 08 Kasım 2018.

“Devlet İç Borçlanma Senetleri” (Çevrimiçi)
<http://www.mevzuatlar.com/sy/resmiGazete/rga/11/06/1106110111m.htm>, 20 Mayıs 2019

“F1 Taksim-Kabataş Füniküler Hattı” (Çevrimiçi)
<https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=F1>, 17 Nisan 2019.

“F1(İstanbul Metrosu)” (Çevrimiçi) [https://tr.wikipedia.org/wiki/F1_\(%C4%B0stanbul_metrosu\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/F1_(%C4%B0stanbul_metrosu)), 30 Ekim 2018.

“Fatih Sultan Mehmet Köprüsü,” (Çevrimiçi) <http://www.istanbulkesfi.com/fatih-sultan-mehmet-koprusu/>, 08 Ocak 2016.

“Hacıosman-Yenikapı Raylı Toplu Taşıma Sistemine 68 adet metro aracı temini ihalesi sonuçlandı.” (Çevrimiçi)
<https://rayhaber.com/2015/01/haciosman-yenikapi-rayli-toplu-tasima-sistemine-68-adet-metro-araci-temini-ihalesi-sonuclandi/>, 02 Mayıs 2019.

“Havaalanlarında Yap İşlet Devret Uygulamaları,” (Çevrimiçi) <http://cometoproject.blogspot.com/2012/02/havaalanlarında-yap-islet-devret.html>, 08 Şubat 2012.

“Havalimanı İçin Mayıs'ta 4.5 milyar Euro Kredi,” (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/havalimani-icin-mayista-4-5-milyar-euro-kredi-28016437>, 21 Ocak 2015.

“Havalimanı Trafik Raporu,” (Çevrimiçi) <https://www.sabihagokcen.aero/kurumsal-bilgiler/havalimani-trafik-raporu>, 08 Kasım 2018.

“Havalimanları Özelleştirilmesi,” (Çevrimiçi) <https://www.bagimsizhavacilar.com/havalimanlari-ozellestirilmesi/>, 07 Ocak 2015.

“İga Hakkında” (Çevrimiçi) <https://www.igairport.com/tr/iga-hakkinda/insaat/asamalar>, 17 Nisan 2019.

“İlklerin Köprüsü” (Çevrimiçi) <https://www.3kopru.com/proje/PROJE-HAKKINDA/1>, 15 Mayıs 2019.

“İSG Hakkında,” (Çevrimiçi) <https://www.sabihagokcen.aero/kurumsal-bilgiler/isg-hakkinda>, 23 Mart 2017.

“İstanbul B.B 126 adet Metro Aracı Alımı İhalesini kazanan Mitsubishi Firması sözleşme için davet edildi” (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2014/05/istanbul-b-b-126-adet-metro-araci-alimi-ihalesini-kazanan-mitsubishi-firmasi-sozlesme-icin-davet-edildi/>, 17 Nisan 2019.

“İstanbul Belediyesine 138 Milyon Avro Kredi,” (Çevrimiçi) <http://www.milliyet.com.tr/istanbul-belediyesine-138-milyon-avro-kredi-ekonomi-1209581/>, 10 Mart 2010.

“İstanbul Boğazındaki Köprüler,” (Çevrimiçi) <https://www.topragizbiz.com/konular/istanbul-bogazindaki-kopruler.6687/>, 14 Ağustos 2016.

“İstanbul II. Çevre Otoyolu Proje Hizmetleri Ve Asma Köprünün Kontrollük ve Mühendislik Hizmetleri,” (Çevrimiçi) <http://www.botekcorp.com/tr/projeler/kopruler-ve-tuneller/istanbul-ii-cevre-otoyolu-proje-hizmetleri-ve-asma-koprünün-kontrollük-ve-mühendislik-hizmetleri/> 08 Ekim 2018.

“İstanbul M2 Hattı Kuzey Uzatması 2. Etap “Darüşşafaka-Hacıosman İnşaat Bilgileri” (Çevrimiçi) <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=1645109>, 16 Mayıs 2019.

“İstanbul Metro Projesinin Bugünü,” (Çevrimiçi) <https://www.termodinamik.info/soylesi/istanbul-metro-projesi-nin-bugunu>, 05 Ağustos 1999.

“İstanbul Metrosu 4. Levent Ayazağa Kesimi Depo Sahası Ve Bağlantı Hatları İşİ” (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2004/10/proje-bilgisi-istanbul-metrosu-4-levent-ayazaga-kesimi-depo-sahasi-ve-baglanti-hatlari-insaat-isi/>, 18 Nisan 2019.

“İstanbul Metrosu” (Çevrimiçi) http://www.maden.org.tr/resimler/ekler/fld0705c91c2145_ek.pdf, 29 Nisan 2019

“İstanbul Metrosunun Tarihçesi Nedir?” (Çevrimiçi) <http://emlakansiklopedisi.com/wiki/istanbul-metrosu>, 24 Nisan 2019.

“İstanbul’a 3. Havalimanı İçin 6 Bankadan 4,5 Milyar Euro Kredi,” (Çevrimiçi) <https://www.cnnturk.com/ekonomi/turkiye/istanbula-3-havalimani-icin-6-bankadan-4-5-milyar-euro-kredi>, 19 Ekim 2015.

“İstanbul’un Üçüncü Havalimanının Temeli Yarın Atılıyor,” (Çevrimiçi) <https://www.sabah.com.tr/yasam/2014/06/06/istanbulun-ucuncu-havalimaninin-temeli-yarin-atiliyor>, 06 Haziran 2014.

“Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun (4749 Sayılı Kanun) (Çevrimiçi) <http://www.alomaliye.com/2002/04/09/kamu-finansmani-ve-borc-yonetiminin-duzenlenmesi-hakkinda-kanun-4749-sayili-kanun/>, 20 Mayıs 2019.

“Kanunlar” (Çevrimiçi) <http://www.mevzuatlar.com/sy/resmiGazete/rga/11/06/1106110111m.htm> , 20 Mayıs 2019.

“Kartal Kaynarca Metro Hattı Yapılıyor!” (Çevrimiçi) <https://www.emlakwebtv.com/kartal-kaynarca-metro-hatti-yapiliyor/10790>, 17 Nisan 2019.

“Köprü Yolundaki Orman 65 viyadükle geçilecek,” (Çevrimiçi) <http://www.kuzeyinnabzi.com/ekonomi/kopru-yolundaki-orman-65-viyadukle-gecilecek-h6946.html>, 02 Haziran 2013.

“Kurumsal Mali Durum Ve Beklentiler Raporu,” (Çevrimiçi) <http://www.uab.gov.tr/images/istatistik/85f0eebd190ae3c.pdf>, 09 Ekim 2018.

“M1 hafif Metro: Aksaray-Otogar-Havalimanı” (Çevrimiçi) <http://www.istanbul.net.tr/istanbul-ulasim/rayli-sistemler/m1-halif-metro-aksaray-otogar-havalimani/1/10>, 02 Mayıs 2019.

“M1A Yenikapı-Atatürk Havalimanı Metro Hattı” (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M1A>, 02 Mayıs 2019.

“M2 Hattı” (Çevrimiçi) https://www.turkcebilgi.com/m2_hatt%C4%B1, 02 Mayıs 2019.

“M2 İstanbul Metrosu” (Çevrimiçi) [https://tr.wikipedia.org/wiki/M2_\(İstanbul_metrosu\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/M2_(İstanbul_metrosu)), 16 Mayıs 2019.

“M2 Yenikapı-Hacıosman Metro Hattı” (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M2>, 17 Nisan 2019.

“M2 Yenikapı-Hacıosman Metro Hattı” (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M2>, 16 Mayıs 2019.

“M3 Kızıllı-Olimpiyat-Başakşehir Metro Hattı” (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M3>, 02 Mayıs 2019.

“M4 Kadıköy-Kartal Metro Hattı Sürecindeki Tüm Gelişmeler” (Çevrimiçi) <https://rayhaber.com/2012/11/m4-kadikoy-kartal-metro-hatti-surecindeki-tum-gelistmeler/>, 17 Nisan 2019.

“Marmaray Finansman” (Çevrimiçi) <http://emlakkulisi.com/marmaray-finansman/203859>, 02 Mayıs 2019.

“Marmaray Kapsamında Banliyö Hatlarının İyileştirilme Çalışmaları Tekrar Başladı,” (Çevrimiçi) <http://www.rayhaber.com/2017/01/marmaray-kapsaminda-banliyo-hatlarinin-iyilestirilme-calismalari-tekrar-basladi>, 18 Ocak 2017.

“Marmaray Projesi Segmentleri Üretimi Tekin İnşaat Tarafından Başarıyla Bitirilmiştir,” (Çevrimiçi) <http://www.tekingroup.com.tr/marmaray/>, 09 Ekim 2018.

“Marmaray Projesi” (Çevrimiçi) <http://www.slideshare.net/Raaci/marmaray>, 02 Mayıs 2019.

“Marmaray Teknik Özellikleri” (Çevrimiçi) <http://www.marmaray.gov.tr/icerik/marmaray/Marmaray-Teknik-%C3%96zellikleri/56>, 15 Mayıs 2019.

“Metro Hatları,” (Çevrimiçi) <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/TumHatlarimiz>, 08 Kasım 2018.

“Metro Hatlarımız” (Çevrimiçi) <http://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=MIA>, 02 Mayıs 2019.

“Metroya 1 Milyar 571 Milyon Euro,” (Çevrimiçi) <http://www.turkiyeturizm.com/metroya-1-milyar-571-milyon-euro-11781h.htm>, 13 Haziran 2008.

“Proje Bilgisi: Haliç Metro Geçiş Köprüsü İnşaatı,” (Çevrimiçi) <http://www.rayhaber.com/2009/02/proje-bilgisi-halic-metro-gecis-koprusu-insaati/>, 01 Şubat 2009.

“Proje Bilgisi: Taksim Yenikapı Metro Hattı,” (Çevrimiçi) <http://www.rayhaber.com/1998/10/proje-bilgisi-taksim-yenikapı-metro-hatti/>, 22 Ekim 1998.

“Raylı Sistemler” (Çevrimiçi) <http://www.ibb.gov.tr/en-US/Organization/Birimler/RayliSistemler/Documents/TaksimYenikapı.htm>, 02 Mayıs 2019.

“Sabiha Gökçen Havalimanı hakkında” (Çevrimiçi) <https://www.sabihagokcen.aero/kurumsal-bilgiler/hakkimizda/isg-hakkinda>, 15 Haziran 2019.

“Sabiha Gökçen’e en uzun vadeli kredi,” (Çevrimiçi) <http://www.airporthaber.com/sabiha-gokcen-haberleri/sabiha-gokcen8217e-en-uzun-vadeli-kredi-3495h.html>, 25 Haziran 2008.

“Taksim (İstanbul Metrosu)” (Çevrimiçi) [https://tr.wikipedia-on-ipfs.org/wiki/Taksim_\(%C4%B0stanbul_metrosu\).html](https://tr.wikipedia-on-ipfs.org/wiki/Taksim_(%C4%B0stanbul_metrosu).html), 02 Mayıs 2019.

“Tav Havalimanı İşletmeleri,” (Çevrimiçi) www.tav.aero/tr-TR/Sayfalar/Havalimaniisletmeleri.aspx, 08 Kasım 2018.

“Tav Havalimanları Ortaklık Yapısı” (Çevrimiçi) <http://www.tavhavalimanlari.com.tr/trTR/Pages/GlobalBusinessUnitsofTAV.aspx>, 16 Mayıs 2019.

“Tav’a 505 Milyon Avro Kredi,” (Çevrimiçi) <http://www.milliyet.com.tr/--ekonomi-503816/>, 10 Mart 2008.

“Tav’a 715 Milyon Dolar Kredi” (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/tav-a-715-milyon-dolar-kredi-3628923>, 10 Aralık 2005.

“Türkiye’de Yap-İşlet-Devret Uygulamaları ve Sorunlar” (Çevrimiçi) <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/12188.pdf>, 20 Mayıs 2019.

“Türkiye’nin Marmaray Projesi İçin AYB’den 200 Milyon Euro Daha,” (Çevrimiçi) <https://www.avrupa.info.tr/tr/pr/turkiyenin-marmaray-projesi-icin-aybden-200-milyon-euro-daha-3990>, 08 Mayıs 2018.

“Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli Ne Zaman Bitecek?,” (Çevrimiçi) <https://evdenhaberler.com/3-katli-buyuk-istanbul-tuneli-ne-zaman-bitecek/>, 14 Aralık 2017.

“Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli” (Çevrimiçi) <http://www.udhb.gov.tr/bultenler/3KBIT/#p=20>, 17 Nisan 2019.

“Üçüncü Köprü’nün Proje Finansman Sözleşmesi Onaylandı,” (Çevrimiçi) <http://www.milliyet.com.tr/3-kopru-nun-proje-finansman-sozlesmesi-istanbul-yerelhaber-218810/>, 29 Mayıs 2014.

“Üsküdar Ümraniye Çekmeköy Sancaktepe Metrosu Projesinin Tarihçesi,” (Çevrimiçi) <http://www.uskudarumraniyecekmekeymetrosu.com/ana-sayfa/projenin-tarihcesi.aspx>, 18 Ekim 2018.

“Yapı Merkezi Avrasya Tüneli” (Çevrimiçi) <http://www.ym.com.tr/avrasya-tuneli/>, 08 Kasım 2018.

“Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nden 5,4 Milyar TL’lik Gelir,” (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/yavuz-sultan-selim-koprusunun-5-4-milyar-tlik-gelir-40903367>, 20 Temmuz 2018.