



T.C.
KALKINMA BAKANLIĞI
YÖNETİM HİZMETLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
BİLGİ VE BELGE YÖNETİMİ DAİRESİ BAŞKANLIĞI
Şubat 2017

Necatibey Cad. No: 110/A 06100 Yüce-tepe - ANKARA
Tel: +90 (312) 294 50 00 • Faks: +90 (312) 294 69 77

KALKINMA BAKANLIĞI YAYINLARI BEDELSİZDİR, SATILMAZ.



DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ UYGULAMALARINA İLİŞKİN GELİŞMELER RAPORU:2016



T.C.
KALKINMA BAKANLIĞI



KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ RAPORU 2016

YATIRIM PROGRAMLAMA İZLEME VE DEĞERLENDİRME
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
ŞUBAT 2017



T.C. KALKINMA BAKANLIĞI

DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE
KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ
UYGULAMALARINA İLİŞKİN
GELİŞMELER RAPORU
2016

YATIRIM PROGRAMLAMA İZLEME VE DEĞERLENDİRME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

ŞUBAT 2017

İÇİNDEKİLER

GRAFİKLER.....	ii
TABLolar.....	iii
KISALTMALAR.....	iv
GİRİŞ.....	v
1. DÜNYADA KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ.....	1
1.1. Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği.....	2
1.2. Avrupa'da Kamu Özel İşbirliği.....	5
1.3. KÖİ Konusunda Öne Çıkan Ülkeler.....	9
1.3.1. Kanada.....	9
1.3.2. Avustralya.....	10
1.3.3. Güney Kore.....	11
2. TÜRKİYE'DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ.....	13
2.1. 10. Kalkınma Planında KÖİ'ye İlişkin Politikalar.....	13
2.2. Ülkemizde Uygulanan KÖİ Modelleri.....	14
2.3. KÖİ Mevzuatı Gelişmeler.....	14
2.4. KÖİ Uygulamaları.....	18
2.5. Bazı KÖİ Projelerinde Gelişmeler.....	28
2.5.1. 2016 Yılında Hizmete Açılan Projeler.....	28
2.5.2. Yapımı Devam Eden Projeler.....	34
2.5.3. 2016 Yılında Sözleşmesi İmzalanmış Projeler.....	52
2.5.4. 2016 Yılında YPK Kararı Almış Olup Sözleşmesi İmzalanmamış Projeler.....	53
2.6. KÖİ Uygulamaları Hususunda Tespitler, Değerlendirmeler ve Tedbirler.....	56
Kaynakça.....	58

Bu çalışma Kalkınma Bakanlığının görüşlerini yansıtmaz. Sorumluluğu yazara aittir. Yayın ve referans olarak kullanılması Kalkınma Bakanlığının iznini gerektirmez.

*Bu çalışma Planlama Uzman Yardımcısı Merve Öner koordinasyonunda derlenmiştir.

Bu yayının 500 adet basılmıştır.

GRAFİKLER

Grafik 1: Altyapı Harcamalarının GSYH'ye Oranı (1997-2015).....	1
Grafik 2: Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği Projeleri Dağılımı (1990-2015).....	2
Grafik 3: Gelişmekte Olan Ülkelerde KÖİ Projelerinin Sayı ve Tutarlarının Sektörel Dağılımı (1990-2015).....	3
Grafik 4: Gelişmekte Olan Ülkelerde Sektörlere Göre Kamu Özel İşbirliği Proje Sayıları.....	3
Grafik 5: Bölgelere Göre KÖİ Projeleri Dağılımı (1990-2015).....	4
Grafik 6: Avrupa KÖİ Projelerinin Yıllara Göre Dağılımı (1991-2015).....	5
Grafik 7: AB Ülkeler Bazında Proje Tutarları ve Sayıları (2015).....	6
Grafik 8: AB KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (2015).....	6
Grafik 9: 2015 Yılı Ülkelere Göre Borç Vadeleri.....	7
Grafik 10: AB KÖİ Projelerinin Ülkelere Göre Dağılımı (2015) (Milyar Avro).....	7
Grafik 11: Kanada'da Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Adet).....	8
Grafik 12: Kanada'da Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Milyon Kanada Doları).....	8
Grafik 13: Kanada'da Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Yüzde).....	9
Grafik 14: Güney Kore'de Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Adet) (2013 Kasım itibarıyla).....	11
Grafik 15: Güney Kore'de Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Trilyon Won) (2013 Kasım itibarıyla).....	11
Grafik 16: Güney Kore'de Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Yüzde).....	12
Grafik 17: Yıllara Göre KÖİ Proje Yatırım Tutarlarının Kümülatif Değeri (Milyon ABD Doları).....	18
Grafik 18: KÖİ Uygulama Sözleşmelerinin Modellerine Göre Sayısal Dağılımı (1986-2016) (Adet, Yüzde).....	18
Grafik 19: KÖİ Uygulama Sözleşmelerinin Kullanılan Modellerine Göre Sektörel Dağılımı (Adet) (1986-2016).....	19
Grafik 20: Kullanılan Modellerine Göre KÖİ Proje Sayısı ve Sözleşme Değeri Dağılımı (Yüzde) (1986-2016).....	20
Grafik 21: KÖİ Uygulama Sözleşmelerinin Sektörel Dağılımı (Adet) (1986-2016).....	21
Grafik 22: KÖİ Uygulama Sözleşmelerinin Sektörel Dağılımı (Sözleşme Değeri-Milyon ABD Doları) (1986-2016).....	21
Grafik 23: KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Yatırım Tutarı-Milyon ABD Doları) (1986-2016).....	22
Grafik 24: 2015 Yılında AB ve Türkiye'de Ortalama KÖİ Proje Tutarı (Milyon ABD Doları).....	22
Grafik 25: Ödenecek Toplam Kira Tutarı (Milyon ABD Doları).....	26

TABLOLAR

Tablo 1: Kanada Finansal Kapanışı Gerçekleştirilen KÖİ Projeleri.....	9
Tablo 2: Avustralya Finansal Kapanışı Gerçekleştirilen KÖİ Projeleri (2012-2015).....	10
Tablo 3: Güney Kore'de Gerçekleştirilen Önemli KÖİ Projeleri.....	12
Tablo 4: KÖİ Modellerine İlişkin Mevzuat.....	15
Tablo 5: Proje Aşamasına Göre Sektörel Dağılım (Adet) (1986-2016).....	20
Tablo 6: 2016 Yılında Yürürlüğe Giren Üretim Lisanslarına İlişkin Bilgiler.....	23
Tablo 7: İşletmede Olan KÖİ Projelerinin Sektörlere Göre Yatırım Tutarı ve Devlete Yapılacak Ödeme Tutarı Dağılımı (Adet-Bin ABD Doları) (1986-2016).....	24
Tablo 8: Yapım Aşamasında Olan KÖİ Projelerinin Sektörlere Göre Yatırım Tutarı ve Devlete Yapılacak Ödeme Tutarı Dağılımı (Adet-Bin ABD Doları) (1986-2016).....	25
Tablo 9: Yapım Aşamasında Olan KÖİ Projeleri.....	27
Tablo 10: FTR, Psikiyatri ve YGAP Hastanelerinin Dağılımı.....	51
Tablo 11: 2016 Yılında YPK'dan Yetki Alan Projeler.....	53

KISALTMALAR

EPEC	: The European PPP Expertise Centre (Avrupa KÖİ Uzmanlık Merkezi)
GSYH	: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
İHD	: İşletme Hakkı Devri
KÖİ	: Kamu Özel İşbirliği
KDI	: Korea Development Institute (Kore Kalkınma Enstitüsü)
MOSF	: Ministry of Strategy and Finance (Maliye ve Strateji Bakanlığı - Güney Kore)
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü)
PIMA	: Public and Private Infrastructure Investment Management Center (Kamu ve Özel Altyapı Yatırımları Yönetim Merkezi - Güney Kore)
PFI	: Private Finance Initiative (Özel Sektör Finansman Girişimi)
PPP	: Public Private Partnership (Kamu Özel İşbirliği)
UDHB	: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
WEF	: World Economic Forum (Dünya Ekonomik Forumu)
YHT	: Yüksek Hızlı Tren
YİD	: Yap-İşlet-Devret
Yİ	: Yap-İşlet
YKD	: Yap-Kirala-Devret
YPK	: Yüksek Planlama Kurulu

GİRİŞ

Öteden beri kabul edildiği üzere artan nüfus ile beraber ihtiyaçlar katlanarak çoğalmakta ve bu ihtiyaca cevap verebilecek kamu kaynağı kısıtlı kalmaktadır. Son yıllarda ise, bu olguya, başta Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri olmak üzere uluslararası düzeyde ortaya konulan pek çok inisiyatif doğrudan etki etmektedir. İhtiyaçların çözümünde niceliğin yanında niteliği de artırma ve toplam yaşam kalitesinin yükseltilmesi ihtiyacı; verimlilik ve ilave kaynak yaratma zarurietini daha da öne çıkarmaktadır.

Bütün bu gelişmeler, kamu yatırımları ve bunlara bağlı bazı hizmetlerin sunumunda özel sektörün katılımının artmasını gerekli kılmaktadır. Bu noktada, **”bir sözleşmeye dayalı olarak, yatırım ve hizmetlerin, projeye yönelik maliyet, risk ve getirilerinin, kamu ve özel sektör arasında dengeli bir şekilde paylaşılması yoluyla gerçekleştirilmesi”** şeklinde ifade edilen Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) giderek daha fazla önem kazanmaya başlamıştır. Hali hazırda yüksek düzeyde uygulama geçmişine sahip Avrupa Birliği (AB), Latin Amerika ve Avusturalya gibi ülkeler uygulamalarını çeşitlendirmektedir. Daha önce bu alanda sınırlı tecrübesi olan ya da hiç tecrübesi bulunmayan Orta Asya, Afrika ve Balkan ülkeleri ise KÖİ sistemine yönelik altyapı ve kapasite çalışmaları ile pilot uygulamalara başlamaktadır. Önemli bir KÖİ geçmişine sahip ülkemizde de bu eğilime paralel önemli projeler hayata geçirilmiş olup geliştirilmeye devam etmektedir.

Bununla beraber yatırım ve hizmetlerin başarılı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için temel ilkelerin doğru şekilde uygulanması ve KÖİ uygulamalarının ilgili taraflara en iyi şekilde tanıtılması gerekmektedir. Bu amaçla ülkemizdeki KÖİ projelerine ilişkin gelişmeleri açıklayan ve dünyadaki gelişmeleri ana hatları ile sunan ilk yayın olan ”Kamu Özel İşbirliğine İlişkin Gelişmeler” isimli Rapor Kasım 2012’de çıkarılmış ve 2015 yılında güncellenmiş baskısı yayınlanmıştır. Bu raporda ise, ülkemizde ve dünyada KÖİ alanındaki önemli gelişmeler 2015 sonrası veriler ile güncellenmekte ve rapor kapsamına KÖİ’de öne çıkan ülkeler bölümü eklenerek AB dışındaki gelişmiş ülkelere de yer verilmektedir.

Yayının kullanıcılara faydalı olmasını dileriz.

Kamu Özel İşbirliği Daire Başkanlığı

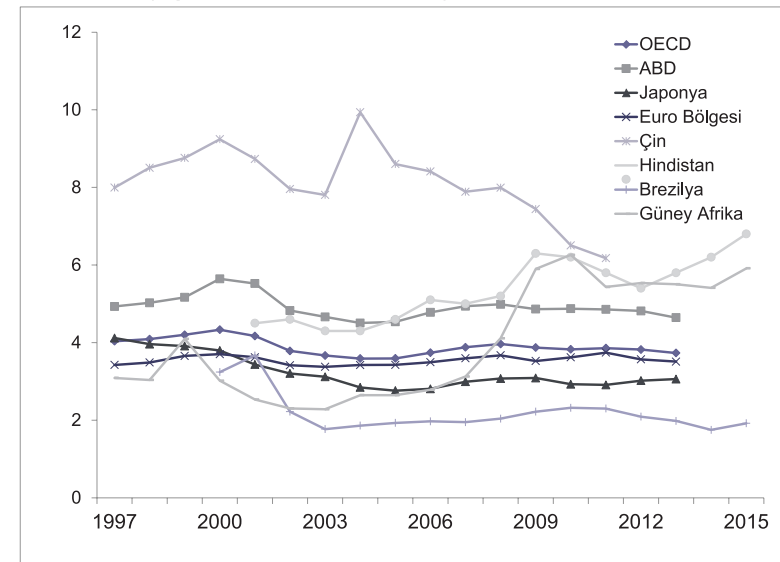
1. DÜNYADA KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ

Dünya genelinde 1,5 milyar insanın elektriğe ve 1 milyar insanın güvenilir içme suyuna erişimi bulunmamaktadır. 2,5 milyar insan ise sağlıklı ve temiz bir yaşam ortamının sağlanması amacıyla atıkları insan temasından hijyenik olarak ayıran sistemlerin oluşturulması ve bu sistemlerin kullanılmasını ifade eden temel sanitoryona erişimden mahrumdur (Citi CPS, 2016).

Öte yandan, OECD'nin %3,8 olan küresel ekonomik büyüme tahminini gerçekleştirmek için 2030 yılına kadar yaklaşık 59 trilyon ABD Doları altyapı yatırımı yapılması gerekmekte ve ortalama yıllık küresel altyapı harcamalarının 2016-2020 yılları arasında 3,5 trilyon ABD Doları, 2020-2030 yılları arasında ise 4 trilyon ABD Doları olması beklenmektedir (Citi CPS, 2016). Mevcut bu durum göz önüne alındığında büyük bir altyapı yatırım ihtiyacının olduğu görülmektedir.

Grafik 1'de dünya genelinde ulaştırma, telekomünikasyon, enerji ile su ve kanalizasyon alanlarında hali hazırda yapılmakta olan altyapı yatırımlarının GSYH'ye oranı karşılaştırıldığında, BRIC ülkeleri içinde yer alan Çin'de gerçekleştirilen harcamaların GSYH'ye oranının görece yüksek olduğu görülürken, bir başka BRIC ülkesi olan Brezilya'da, gelişmiş ülkelere kıyasla daha az harcama gerçekleştirildiği görülmektedir.

Grafik 1: Altyapı Harcamalarının GSYH'ye Oranı (1997-2015)



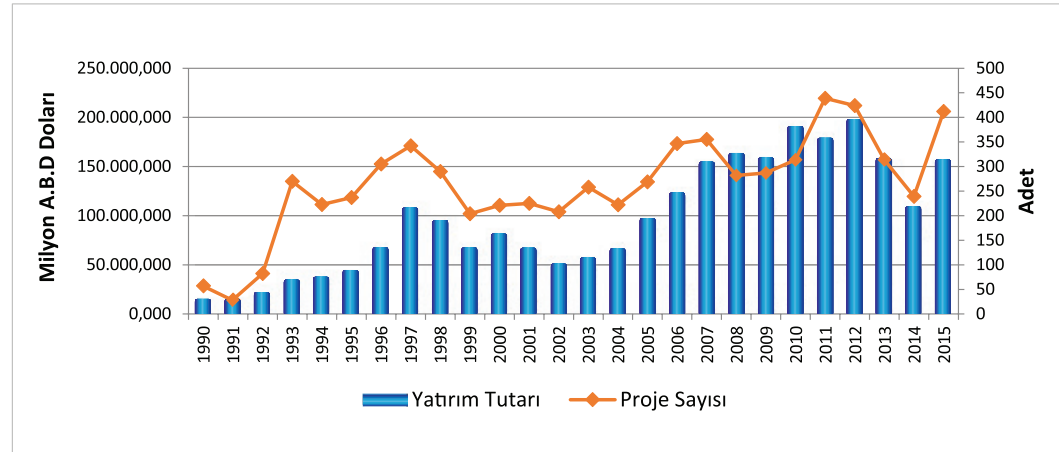
Kaynak: Infrastructure For Growth

Artan bu altyapı ihtiyaçlarına ve sınırlı kamu kaynağına karşılık ekonomik büyümelerini hızlandırmak isteyen gelişmiş ve gelişmekte olan birçok ülke kamu özel işbirliğine yönelmektedir.

1.1. Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği

Gelişmekte olan ülkelerde, özel sektörün altyapıya katılımı alanında yaşanan gelişmeleri rakamsal olarak izleyen Dünya Bankası'nın sunduğu verilere göre, 1990-2015 yılları arasında 2,5 trilyon ABD Doları tutarında 6.977 KÖİ projesi gerçekleştirilmiştir. Bu projelerin tutarlarının yıllara göre dağılımına bakıldığında, 1997 yılına kadar genel olarak bir artış yaşandığı, ardından gelen düşüşlerle 2002 yılında 1997 yılı sonrası en düşük seviyenin görüldüğü, sonrasında ise yeni bir artış eğilimine girilerek 2012 yılında 196,3 milyar ABD Doları tutarında proje büyüklüğüyle rekor seviyeye ulaşıldığı görülmektedir. 2015 yılında ise yatırım tutarı 155,6 milyar ABD Doları olmuştur.

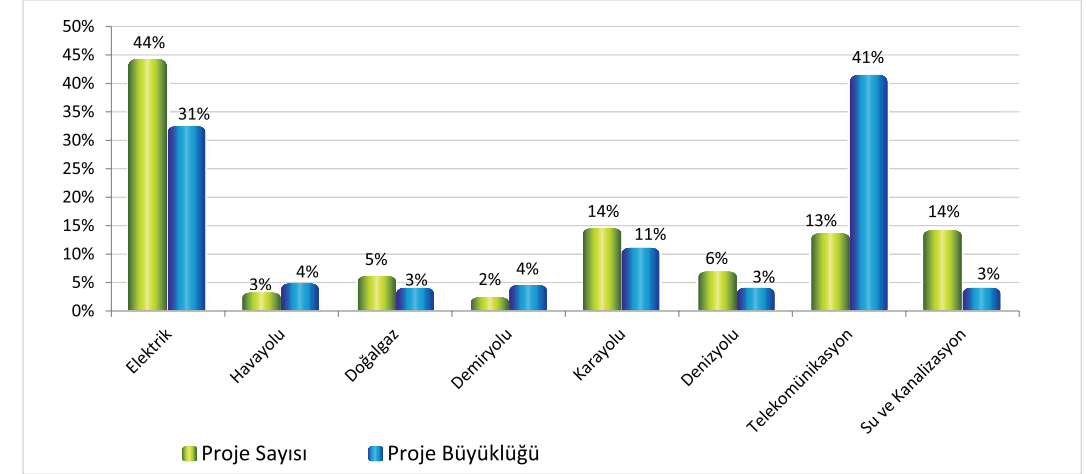
Grafik 2: Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği Projeleri Dağılımı (1990-2015)



Kaynak: Private Participation in Infrastructure Database (<http://ppi.worldbank.org/data>)

1990-2015 yılları arasında gelişmekte olan ülkelerde gerçekleştirilen KÖİ projelerinin sektörel dağılımı incelendiğinde, 1,4 trilyon ABD Doları ile en büyük yatırım telekomünikasyon projelerinde gerçekleşirken bunu 822,7 milyar ABD Doları yatırım tutarı ile elektrik projeleri takip etmektedir. Karayolu projelerinde 274 milyar ABD Doları, havayolu projelerinde 103,7 milyar ABD Doları, demiryolu projelerinde 101,6 milyar ABD Doları yatırım gerçekleştirildiği görülmektedir.

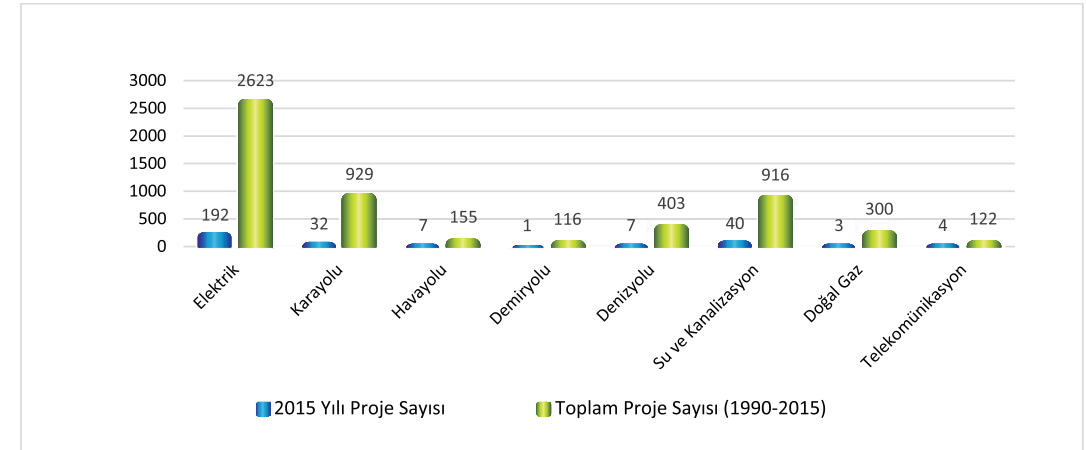
Grafik 3: Gelişmekte Olan Ülkelerde KÖİ Projelerinin Sayı ve Tutarlarının Sektörel Dağılımı (1990-2015)



Kaynak: Private Participation in Infrastructure Database (<http://ppi.worldbank.org/data>)

2015 yılında gerçekleştirilen proje sayısına bakıldığında 192 proje ile en çok KÖİ projesi gerçekleştirilen sektör elektrik olurken bunu 32 proje ile karayolu takip etmektedir.

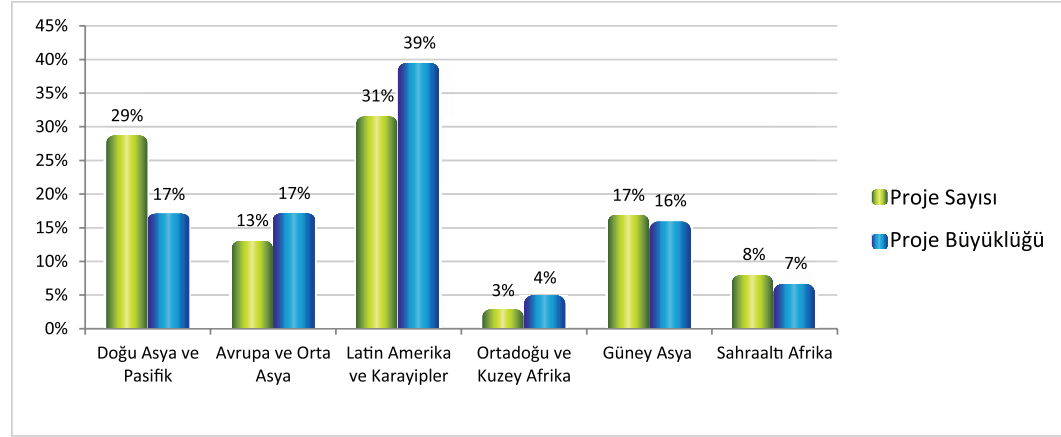
Grafik 4: Gelişmekte Olan Ülkelerde Sektörelere Göre Kamu Özel İşbirliği Proje Sayıları



Kaynak: Private Participation in Infrastructure Database (<http://ppi.worldbank.org/data>)

1990-2015 yılları arasında gelişmekte olan ülkelerde gerçekleştirilen KÖİ projeleri bölgesel olarak incelendiğinde en büyük paya sahip bölgenin Latin Amerika ve Karayipler olduğu görülmektedir. 1990-2015 yılları arasında bu bölgede gerçekleştirilen, 1 trilyon ABD Doları yatırım tutarına sahip 2.196 KÖİ projesi sektörel olarak incelendiğinde, en çok yatırım yapılan alanların elektrik, telekomünikasyon ve karayolları olduğu görülmektedir. Latin Amerika ve Karayipler bölgesini ise Doğu Asya ve Pasifik ile Avrupa ve Orta Asya'nın takip ettiği görülmektedir.

Grafik 5: Bölgelere Göre KÖİ Projeleri Dağılımı (1990-2015)



Kaynak: Private Participation in Infrastructure Database (<http://ppi.worldbank.org/data>)

1.2. Avrupa'da Kamu Özel İşbirliği

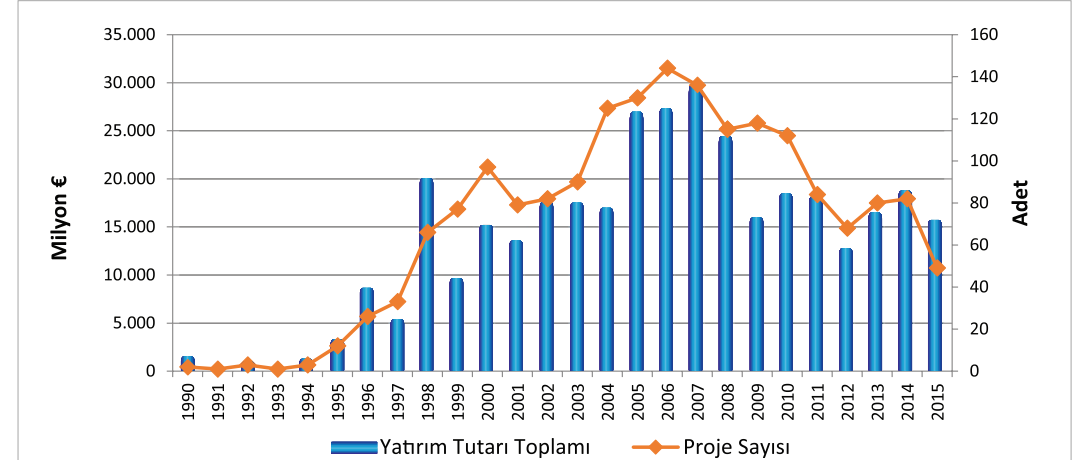
1980'li yıllardan itibaren Avrupa ülkelerinde kamu hizmetlerinin sağlanmasında özel sektör işletmelerinin daha aktif rol almaya başlamasıyla, geleneksel olarak kamu hizmeti kabul edilen çoğu faaliyet özel sektörün katılımı ile gerçekleştirilmeye başlanmıştır (Emek, 2009). Kamu hizmetlerinin imtiyaz adı altında özel girişimciler tarafından görülmesiyle başlayan süreç gelişerek yatırım ihtiyaçlarının karşılanmasında KÖİ modellerinin kullanılmasının önünü açmıştır.

Eurostat KÖİ'yi geniş anlamda, kamu altyapı hizmetlerinin sağlanması için kamu ile şirketler arasında imzalanan çeşitli türdeki uzun vadeli sözleşmeler olarak tanımlamaktadır. KÖİ kapsamında kamu, özel kesimin inşa ettiği varlığı kullanmak üzere hizmet satın alma anlaşması yapmaktadır. Bu alanda en gelişmiş uygulamalar İngiltere, Fransa, İrlanda, Almanya ve İtalya'da görülmektedir.

Sürdürülebilir bir büyüme sağlamak için Avrupa'da 2020 yılına kadar yapılması gereken altyapı yatırımının 1,5 trilyon Avro ile 2 trilyon Avro arasında olacağı tahmin edilmektedir. Altyapı yatırımlarındaki açığın özellikle enerji, ulaştırma ve genişbant ağı alanlarında olduğu belirtilmektedir (European Commission, 2013).

1991-2015 yılları arasında toplam büyüklüğü 353 milyar Avroya ulaşan 1.815 KÖİ projesi gerçekleştirilmiştir. 2012 yılında KÖİ projelerine yapılan yatırımlar son on yılın en düşük değeri olurken, daha sonra artış eğilimine girmiştir. 2015 yılında ise bir önceki yıla göre %17 azalarak 15,6 milyar Avro olmuştur.

Grafik 6: Avrupa KÖİ Projelerinin Yıllara Göre Dağılımı (1991-2015)



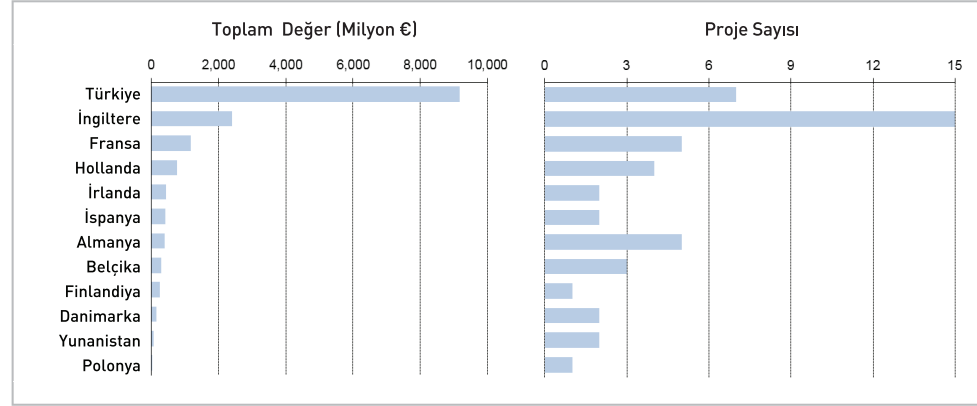
Kaynak: Market Update: Review of the European PPP Market in 2015 (EPEC), Market Update: Review of the European PPP Market in 2014 (EPEC), Market Update: Review of the European PPP Market in 2013 (EPEC), Market Update: Review of the European PPP Market in 2012 (EPEC)

2014 yılında 82 KÖİ projesinin finansal kapanışı gerçekleştirilmiş iken, 2015 yılında 49 KÖİ projesinin finansal kapanışı gerçekleştirilmiştir.

2015 yılında AB ülkelerinde gerçekleşen KÖİ proje büyüklükleri ülkeler bazında incelendiğinde; ilk sırada 9,2 milyar Avro ile Türkiye'nin, ikinci sırada 2,4 milyar Avro ile İngiltere'nin ve üçüncü sırada 1,2 milyar Avro ile Fransa'nın yer aldığı görülmektedir.

Finansal kapanışı gerçekleştirilen projelerin sayısı incelendiğinde ise ilk sırada 15 proje ile İngiltere yer alırken, onu Türkiye, Almanya ve Fransa takip etmektedir.

Grafik 7: AB Ülkeler Bazında Proje Tutarları ve Sayıları (2015)

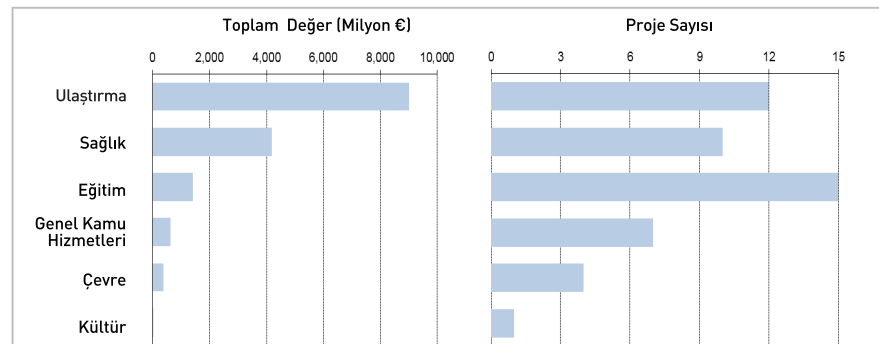


Kaynak: Market Update: Review of the European PPP Market in 2015 (EPEC)

2015 yılında gerçekleştirilen KÖİ projelerinin sektörel dağılımı incelendiğinde, en çok yatırım yapılan sektörün 9 milyar Avro (toplam yatırımın yaklaşık %60'ı) ile ulaştırma olduğu görülmektedir. Sağlık projelerinde ise bir önceki yıla göre finansal kapanışa ulaşan proje sayısı düşmüş olmasına rağmen neredeyse iki katına ulaşan yatırım değeri ile artış eğiliminin devam ettiği görülmektedir.

Finansal kapanışı gerçekleştirilen projeler dikkate alındığında ise 15 proje ile eğitim sektörünün ilk sırada yer aldığı görülmektedir.

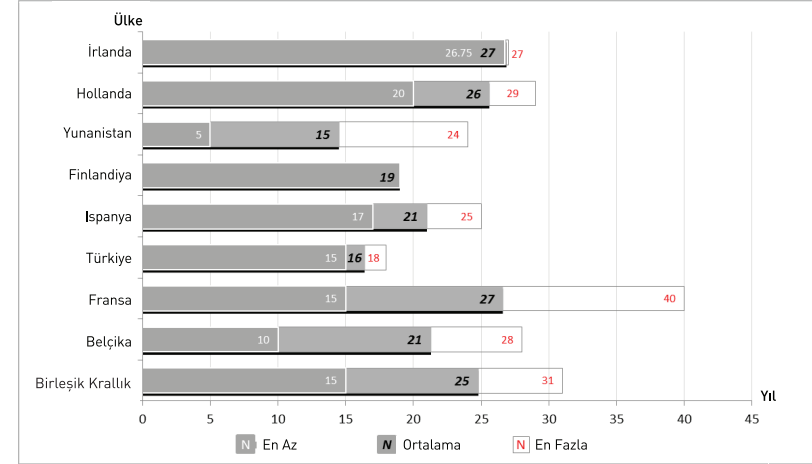
Grafik 8: AB KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (2015)



Kaynak: Market Update: Review of the European PPP Market in 2015 (EPEC)

20 projenin borç finansmanında kurumsal yatırımcılar (sigorta şirketleri, emeklilik fonları) yer almıştır. Bu kurumsal yatırımcılar uzun vadelerle (ortalama 25 yıl) yaklaşık 1,2 milyar Avro fon sağlamışlardır. Ticari banka borçlarının ortalama vadesi 2015 yılında 22 yıl olmuştur. Projelerin %60'ının vadesi ise 25 yılı aşmaktadır.

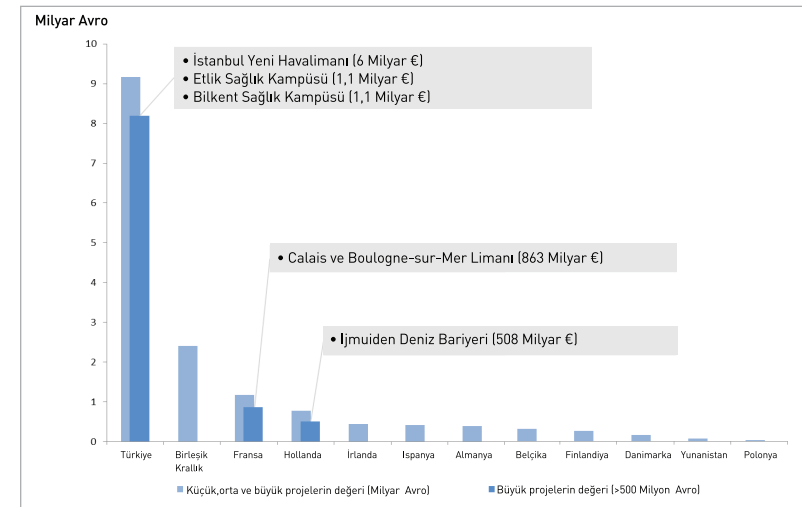
Grafik 9: 2015 Yılı Ülkelere Göre Borç Vadeleri



Kaynak: Market Update: Review of the European PPP Market in 2015 (EPEC)

2015 yılında finansal kapanışı gerçekleştirilen İstanbul Yeni Havalimanı projesi, 2002 yılından itibaren Avrupa'da yapılan en büyük yatırım tutarına sahip KÖİ projesi olmuştur. Danimarka'da gerçekleştirilecek Slagelse Hastanesi projesi ise tamamen emeklilik fonları ile finanse edilmektedir.

Grafik 10: AB KÖİ Projelerinin Ülkelere Göre Dağılımı (2015) (Milyar Avro)



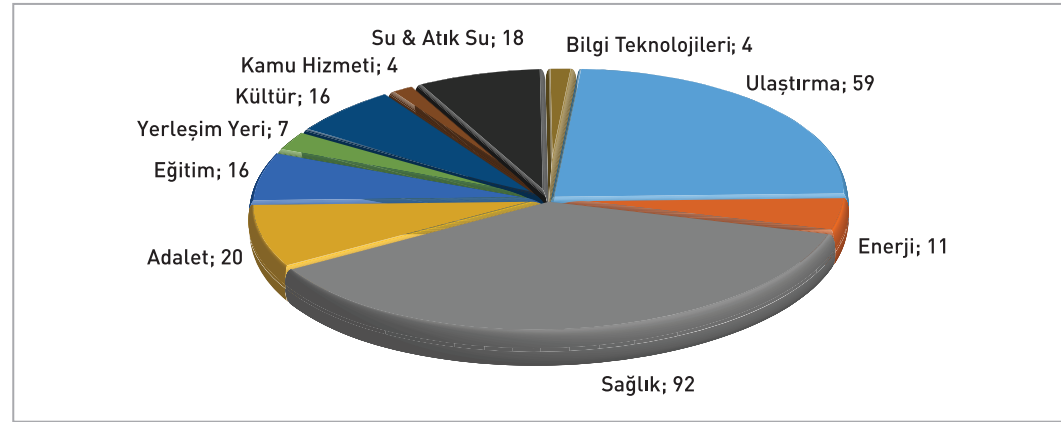
Kaynak: Market Update: Review of the European PPP Market in 2015 (EPEC)

1.3. KÖİ Konusunda Öne Çıkan Ülkeler

1.3.1. Kanada

1990'lı yılların başından beri KÖİ modellerini çeşitli şekillerde kullanmakta olan Kanada'da günümüze kadar 119,6 milyar Kanada Doları tutarında 247 KÖİ projesi gerçekleştirilmiştir. Bu projelerin sektörel dağılımı incelendiğinde 92 proje ile sağlık sektörünün ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Bunu 59 proje ile ulaştırma, 20 proje ile adalet sektörü takip etmektedir.

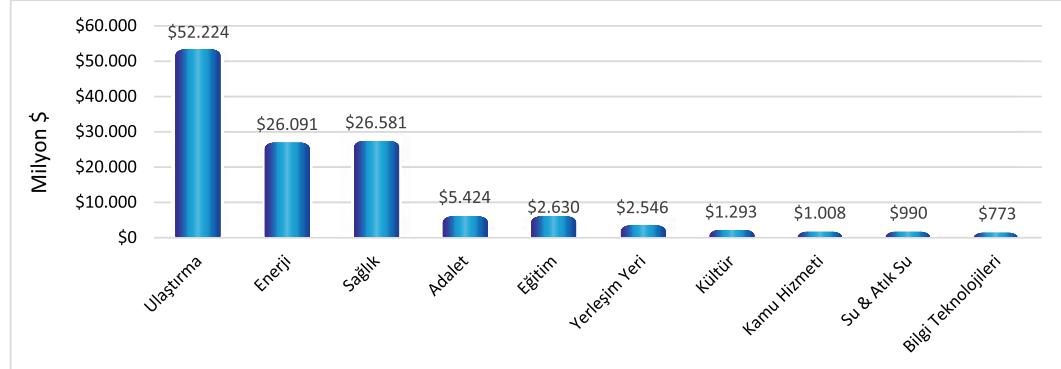
Grafik 11: Kanada'da Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Adet)



Kaynak: <http://projects.pppcouncil.ca/ccppp/src/public/search-project>

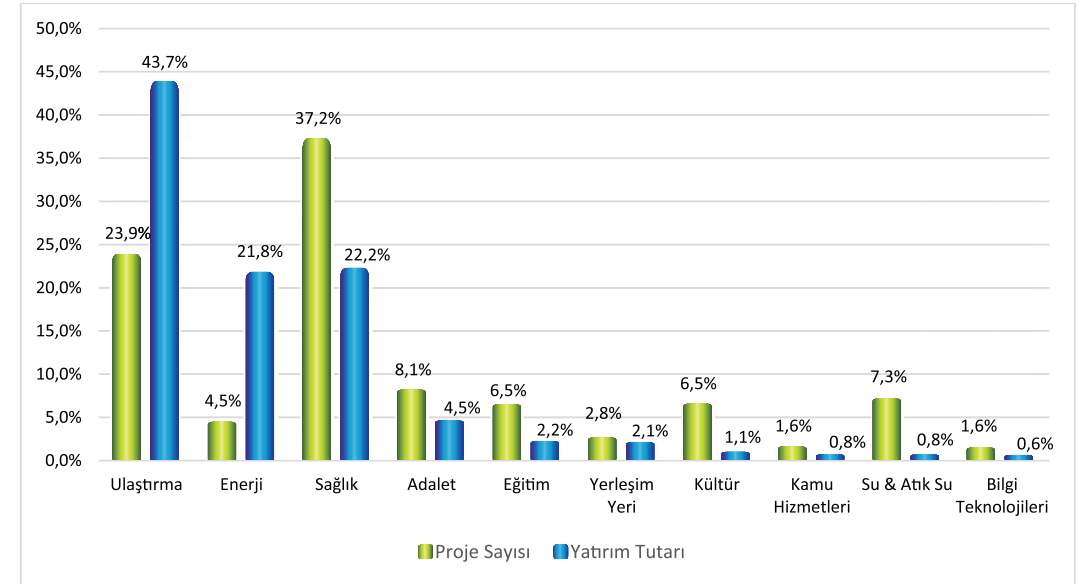
Finansal kapanışı gerçekleştirilen projeler arasında, 52 milyar Kanada Doları ile en fazla yatırım ulaştırma projelerinde gerçekleştirilmiş olup, sağlık projelerinde 26,6 milyar Kanada Doları ve enerji projelerinde 26 milyar Kanada Doları tutarında yatırım gerçekleştirilmiştir.

Grafik 12: Kanada'da Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Milyon Kanada Doları)



Kaynak: <http://projects.pppcouncil.ca/ccppp/src/public/search-project>

Grafik 13: Kanada'da Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Yüzde)



Kaynak: <http://projects.pppcouncil.ca/ccppp/src/public/search-project>

Finansal kapanışı gerçekleştirilen önemli projelere ilişkin bilgiler Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1: Kanada Finansal Kapanışı Gerçekleştirilen KÖİ Projeleri

Proje	Yatırım Tutarı (Milyon Kanada Doları)	Sektör
Calgary Southwest Çevre Yolu	1.420	Ulaştırma
Fort McMurray West 500 kV Enerji Hattı Projesi	1.430	Enerji
Haute-Yamaska (Montérégie) Uzun Süreli Bakım Merkezi	Bilgi bulunmamaktadır	Sağlık
Penticton Regional Hastanesi	312	Sağlık
StoneyCNG Otobüs Depolama Alanı	174	Ulaştırma

Kaynak: <http://www.transportation.alberta.ca/sw-crrgp.htm>

<https://www.aeso.ca/grid/competitive-process/fort-mcmurray-west-500-kv-transmission-project/>
<http://www.partnershipsbcc.ca/projects/projects-under-construction/penticton-regional-hospital-patient-care-tower-project/>
<http://www.calgary.ca/Transportation/TI/Pages/Transit-projects/Stoney-CNG-Transit-Bus-Garage.aspx>
<http://projects.pppcouncil.ca/ccppp/src/public/search-project>

1.3.2. Avustralya

KÖİ konusunda gelişmiş ülkelerden biri olan Avustralya'da ulaşım için yapılan yeni altyapı yatırımlarının büyük çoğunluğu KÖİ modeliyle yapılmaktadır. 2000 yılından itibaren KÖİ, ekonomik projelerin yanında sosyal projelerin yapımında da kullanılmaya başlamıştır.

1987 ile 2012 yılları arasında toplam 59 milyar Avustralya Doları tutarında 125 KÖİ projesi tamamlanmıştır. 2008 yılında Queensland'te yapılan havaalanı bağlantı yolu ve otobüs yolunun tamamlanmasıyla proje tutarı 12 milyar Avustralya Doları ile zirveye ulaşmıştır.

Avustralya'da finansal kapanışı gerçekleşmiş bazı projelere ilişkin bilgiler Tablo 2'de gösterilmektedir.

Tablo 2: Avustralya Finansal Kapanışı Gerçekleştirilen KÖİ Projeleri (2012-2015)

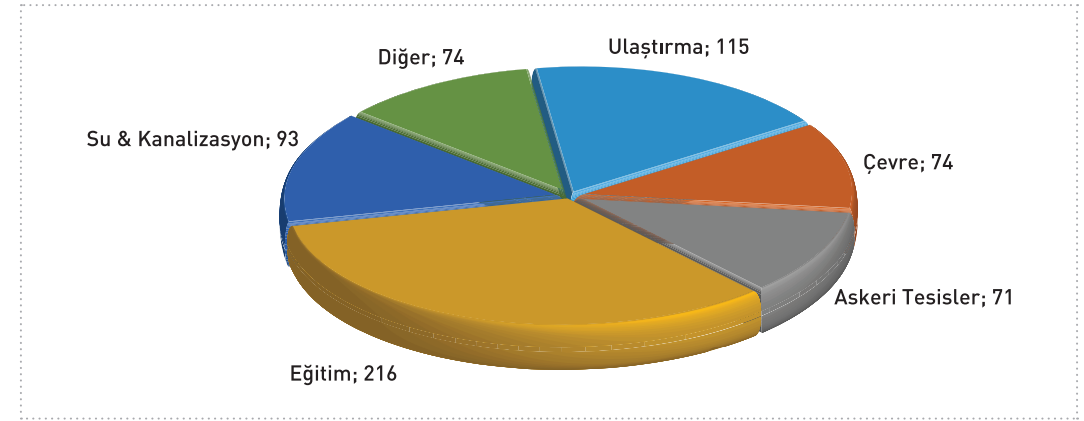
Proje	Yatırım Tutarı (Milyon ABD Doları)	Sektör
Melbourne Limanı	4.260	Ulaştırma
Hafif Raylı Sistem (II.Kısım) (Queensland)	420	Ulaştırma
Hafif Raylı Sistem (Canberra)	707	Ulaştırma
Bendigo Hastanesi	587	Sosyal & Sağlık
A.C.T Mahkeme Binası	108	Sosyal & Sağlık
15 Adet İlkokul İnşası (Melbourne)	207	Sosyal & Sağlık
Sydney PPP Kongre Merkezi	931	Sosyal & Sağlık
TSRC Otoyolu (Queensland)	1.170	Ulaştırma
NorthConnex Karayolu Tüneli	2.240	Ulaştırma
Hafif Raylı Sistem (Sydney)	1.700	Ulaştırma
Demiryolu Hattı (New South Wales)	7.819	Ulaştırma
Queensland Demiryolu Hattı	4.100	Ulaştırma
SCUH Hastanesi	1.862	Sosyal & Sağlık

Kaynak: <http://infrapppworld.com/pipeline-html/projects-in-australia>

1.3.3. Güney Kore

1994 yılında "Sosyal Sabit Sermaye Yatırımlarında Özel Sermaye Yatırımlarının Teşviki" kanununun geçmesiyle başlayan KÖİ ile yapılan projelerin sektörel dağılımı incelendiğinde 216 proje ile eğitim sektörünün ilk sırada yer aldığı görülmektedir.

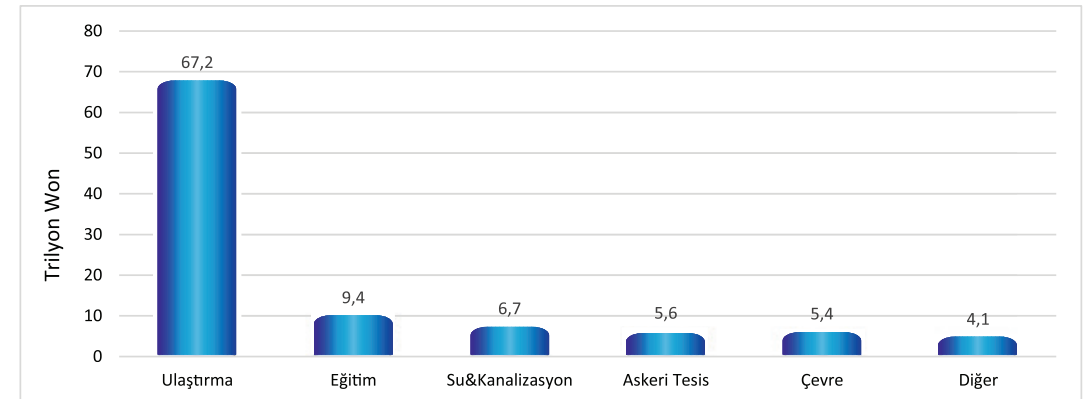
Grafik 14: Güney Kore'de Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Adet) (2013 Kasım İtibariyle)



Kaynak: http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_performance.jsp

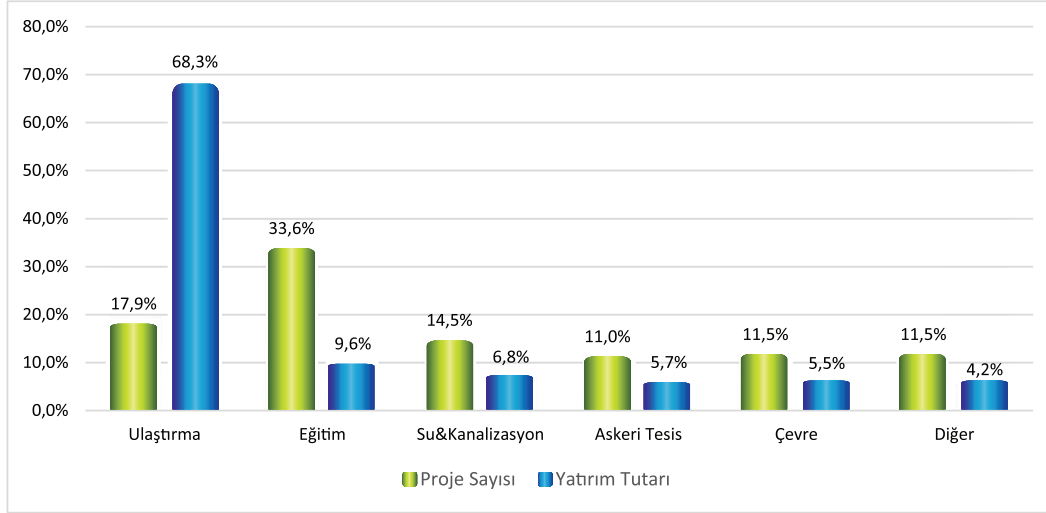
Proje büyüklüklerinin sektörel dağılımı incelendiğinde, en fazla yatırım ulaştırma sektöründe gerçekleştirilmiş olup onu eğitim ile su ve kanalizasyon projelerinin takip ettiği görülmektedir. Ulaştırma sektöründe ise en fazla yatırım yapılan alanın karayolları olduğu görülmektedir.

Grafik 15: Güney Kore'de Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Trilyon Won) (2013 Kasım İtibariyle)



Kaynak: http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_performance.jsp

Grafik 16: Güney Kore'de Gerçekleştirilen KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Yüzde)



Kaynak http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_performance.jsp

Güney Kore'de gerçekleştirilen bazı büyük projelere ilişkin bilgiler Tablo 3'te gösterilmiştir.

Tablo 3: Güney Kore'de Gerçekleştirilen Önemli KÖİ Projeleri

Proje	Yatırım Tutarı (Milyar Won)	Sektör
Incheon Uluslararası Havaalanı Otoyolu	250	Ulaştırma
Seoul Çevreyolu Kuzey Kesimi	1,3	Ulaştırma
Busan Yeni Liman Projesi (I. Kısım)	1,6	Ulaştırma
Çöp Gazı Depolama Tesisi	77,2	Enerji
Chungju Askeri Konut	18,6	Askeri
Ulsan Ulusal Bilim ve Teknoloji Enstitüsü	250	Eğitim
Seoul - Sejong Otoyolu	6.700	Ulaştırma

Kaynak: Public-Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional Arrangements and Performance (2013), Government to Work on Seoul-Sejong Highway Construction (<http://english.mosf.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=3967>)

2. TÜRKİYE'DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ¹

2.1. 10. Kalkınma Planında KÖİ'ye İlişkin Politikalar

Ülkemizde 1986 yılından bu yana; 182 adedi işletmede 29 adedi ise yapım aşamasında olmak üzere, toplam yatırım tutarı 2017 yılı fiyatlarıyla 53,7 milyar ABD Doları olan 211 KÖİ projesi uygulamaya konulmuştur. Bu projelerin toplam sözleşme değeri 123,5 milyar ABD Dolarıdır. Ancak altyapı ihtiyaçları hala devam etmektedir. Uygulanmakta olan Yap-İşlet-Devret, Yap-Kirala-Devret, Yap-İşlet ve İşletme Hakkı Devri modellerinin daha etkin kullanılması için gerekli politika ve tedbirlerin belirlenmesi amacıyla 2012'de gerçekleştirilen KÖİ Özel İhtisas Komisyonu ile bütün paydaşlarla çalışmalar sonucunda ortaya çıkan politikalar 10.Kalkınma Planına yansıtılmıştır. Bu politikaların gerçekleştirilmesi amacıyla, Bakanlığımızca 2015 yılından bu yana:

- KÖİ piyasasının yönlendirilmesini sağlamak amacıyla kamuya vizyon oluşturan ve proje uygulayıcı kuruluşlara yol göstermeyi amaçlayan Strateji Taslağı hazırlanmış,
- Mevcut KÖİ mevzuatından kaynaklanan sorunların giderilmesi için çok sayıda yasal düzenlemenin yürürlükten kaldırılıp tek bir kanun oluşturulması amacıyla KÖİ Çerçeve Kanun Taslağı hazırlanmış,
- Etkin bir İzleme-Değerlendirme sistemi oluşturmak için çalışmalara devam edilmiş,
- İdari kapasitesinin geliştirilmesi amacıyla Dünya Bankası ile "KÖİ Kapasite Geliştirme Projesi" hazırlanmış, projenin, banka kaynaklarıyla finanse edilecek olan "Türkiye'nin KÖİ Alanında Mevcut Durumunun Saptanması ve Değerlendirilmesi" kısmına ilişkin ilgili tüm kurum/kuruluşların katıldığı bir başlangıç tanıtım toplantısı ve çalıştay 12-13 Mayıs 2015 tarihinde düzenlenmiştir.

¹Bu bölümde yer alan fiyatlar 2017 fiyatlarıdır.

2.2. Ülkemizde Uygulanan KÖİ Modelleri

Ülkemizde KÖİ alanında Yap-İşlet-Devret (YİD), Yap-Kirala-Devret (YKD), Yap-İşlet (Yİ) ve İşletme Hakkı Devri (İHD) modelleri uygulanmaktadır.

Yap-İşlet modeli, ülkemizde elektrik enerjisi üretiminde kullanılmıştır. Bu modelde, özel sektöre mülkiyetleri kendilerine ait olmak üzere termik santral kurma ve işletme izni verilmekte, üretilen elektriği devlet satın almaktadır. Sözleşme bitiminde ise tesis özel sektörde kalmaktadır. Model 1997 tarihli ve 4283 sayılı Kanunla düzenlenmiş olup bu kapsamda toplam 4.271 MW gücünde beş adet enerji üretim tesisi projesi gerçekleştirilmiştir.

Yap-İşlet-Devret modelinde kamuya ait bir arazi üzerinde özel sektöre tesis inşa etme hakkı verilmekte, riskler özel sektör ile kamu arasında paylaşılmaktadır. Özel sektör belirli bir süre tesisi işletmekte, bakım ve onarımını yapmakta, süre sonunda ise kamuya devretmektedir. Model; otoyol, havaalanı, liman, köprü, tünel yapımından tabiat parkı, toptancı hali yapımına kadar birçok farklı alanda uygulanabilmektedir.

Yap-Kirala-Devret modelinde özel sektör tesisi yapmakta, fiziksel donanımını sağlamakta, belirlenen süre boyunca sözleşmede belirlenen alanları işletmekte ve sonunda tesisi kamuya devretmektedir. Kamu ise her yıl özel sektöre kira ödemesi yapmaktadır. Ülkemizde, sağlık sektöründe Şehir Hastaneleri ve Sağlık Kampüslerinde bu model kullanılmaktadır.

İşletme Hakkı Devri modelinde, devletin mevcut bir tesisinin işletme hakkı belirli bir süreliğine özel sektöre devredilmektedir. Bu model tam olarak bir özelleştirme yöntemi özelliği taşımamaktadır. Çünkü tesisin işletme hakkı sadece belli bir süreliğine özel sektöre devredilmekte, mülkiyet kamuda kalmaktadır.

2.3. KÖİ Mevzuatı Gelişmeler

Kamu ile özel sektörün işbirliğine yönelik uygulamalar Osmanlı İmparatorluğu dönemine kadar uzanmakta olup, kamu hizmetine ilişkin imtiyazlar 10 Haziran 1910 tarihli Menafii Umumiyye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun ile yasal statüye kavuşturulmuştur. 1910 tarihli Kanun bugün de yürürlükte ve genel olarak kamu hizmeti imtiyaz yönteminin yasal çerçevesini oluşturmaktadır. Zamanla kamu hizmetlerine duyulan ihtiyaçla birlikte kamu hizmetlerinin nitelik ve nicelik olarak gösterdiği artış, devlet tarafından yatırımlara ayrılan kaynakların yetersiz kalmasına sebep olmuş, bu kaynakların etkin bir şekilde kullanılmasında görülen eksiklikler ve klasik yönetim anlayışıyla kamu hizmetlerinin istenen kalite ve düzeyde gerçekleştirilememesi nedeniyle KÖİ modellerinin uygulanması söz konusu olmuştur. Bu çerçevede, 1980'li yıllardan itibaren çeşitli yasal düzenlemeler yapılarak kamu hizmetlerinin özel sektör eliyle ve farklı modellerle gerçekleştirilmesine çalışılmıştır.

Kullanılan KÖİ modellerinin tabii olduğu mevzuat Tablo 4'te gösterilmiştir.

Tablo 4: KÖİ Modellerine İlişkin Mevzuat

Model	Mevzuat
Yap-İşlet-Devret (YİD)	3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun
	3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanunun Uygulama Usul ve Esaslarına İlişkin Karar
	3096 Sayılı Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtımı ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun
	3465 Sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun
	Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği
Yap-Kirala-Devret (YKD)	6428 Sayılı Sağlık Bakanlığınca Kamu Özel İşbirliği Modeli ile Tesis Yaptırılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınması Hakkında Kanun
	Sağlık Bakanlığınca Kamu Özel İşbirliği Modeli ile Tesis Yaptırılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınmasına Dair Uygulama Yönetmeliği
	652 Sayılı Millî Eğitim Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 23. Maddesi
	Eğitim Öğretim Tesislerinin Kiralama Karşılığı Yaptırılması ile Tesislerdeki Eğitim Öğretim Hizmet Alanları Dışındaki Hizmet ve Alanların İşletilmesi Karşılığında Yenilenmesine Dair Yönetmelik
351 Sayılı Yüksek Öğrenim Kredi ve Yurtlar Kurumu Kanununun 20. Maddesi	
Yap-İşlet (Yİ)	4283 Sayılı Yap-İşlet Modeli ile Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesi ile Enerji Satışının Düzenlenmesi Hakkında Kanun
	Yap-İşlet Modeli ile Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesi ile Enerji Satışının Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik
Özelleştirme ve İşletme Hakkı Devri (İHD)	4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun
	5335 Sayılı Kanunun 33. Maddesi (Havaalanlarının İşletme Hakkının Devri)
	4458 Sayılı Gümrük Kanununun 218/A Maddesi (Gümrük Kapılarının İşletme Hakkının Devri)
İmtiyaz	Menafii Umumiyye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun
	Menafii Umumiyye Müteallik İmtiyazat Hakkındaki 10 Haziran 1326 Tarihli Kanuna Bazı Maddeler Tezyiline ve Bu Kanunun Bazı Maddelerinin İlgasına Dair Kanun
	4483 Sayılı İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi İmtiyazıyla Tesisatının Satın Alınmasına Dair Mukavelenin Tasdiki ve Bu Müessesenin İşletilmesi Hakkında Kanun
	4501 Sayılı Kamu Hizmetleri ile İlgili İmtiyaz Şartlaşma ve Sözleşmelerinden Doğan Uyuşmazlıklarda Tahkim Yoluna Başvurulması Halinde Uyulması Gereken İlkeler Dair Kanun
406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu	

2015 ve 2016 yılında bu kanunlarda yapılan değişiklikler ve KÖİ ile ilgili hukuki gelişmeler şu şekildedir;

1. 15 Nisan 2015 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 6639 sayılı Kanununun 3 üncü maddesi ile, 21/02/2013 tarihli ve 6428 sayılı "Sağlık Bakanlığınca Kamu Özel İş Birliği Modeli ile Tesis Yapıtırılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun"un 4 üncü maddesinin 11. Fıkrasında yer alan; "Sözleşmenin uygulanması sırasında taraflar arasında doğabilecek hukuki ihtilaflarda Türk hukuku uygulanır ve ihtilafların çözümünde Türkiye Cumhuriyeti mahkemeleri görevli ve yetkilidir. Ancak, taraflar ihtilafların esasına Türk hukukunun uygulanması **ve davanın Türkiye'de görülmesi** kaydıyla ihtilafların 21/06/2001 tarihli ve 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu çerçevesinde çözümlenebileceğini kararlaştırabilirler." ifadesinde bulunan "**ve davanın Türkiye'de görülmesi**" ibaresi kanun metninden çıkarılmıştır. Böylece sözleşme uyuşmazlıklarında Türkiye dışında da tahkim yerinin belirlenebilmesi olanağı sağlanmıştır.

2. 30 Haziran 2016 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanan 8998 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanuna göre Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde yaptırılan köprülerin kullanımında alınacak geçiş ücretlerindeki KDV oranı % 8 olarak belirlenmiştir.

3. 20 Ağustos 2016 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 6745 sayılı Kanununun 3 üncü maddesi ile 31/08/1956 tarihli ve 6831 sayılı Orman Kanununa, "Bu maddenin yürürlük tarihinden önce Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından erişme kontrolü uygulanan karayollarında yapılan, işletilen, işlettilen veya Yap-İşlet-Devret modeli esas alınarak yaptırılan ve işlettilen binalar ile hizmet tesisleri ve bakım işletme tesisleri, erişme kontrolü uygulanan karayolunun müstemilatı sayılır. Bu bina ve tesislerin Devlet ormanlarında bulunması hâlinde Orman ve Su İşleri Bakanlığınca Karayolları Genel Müdürlüğüne devrine bedelsiz olarak izin verilir" düzenlemesi GEÇİCİ MADDE 10 olarak eklenmiştir.

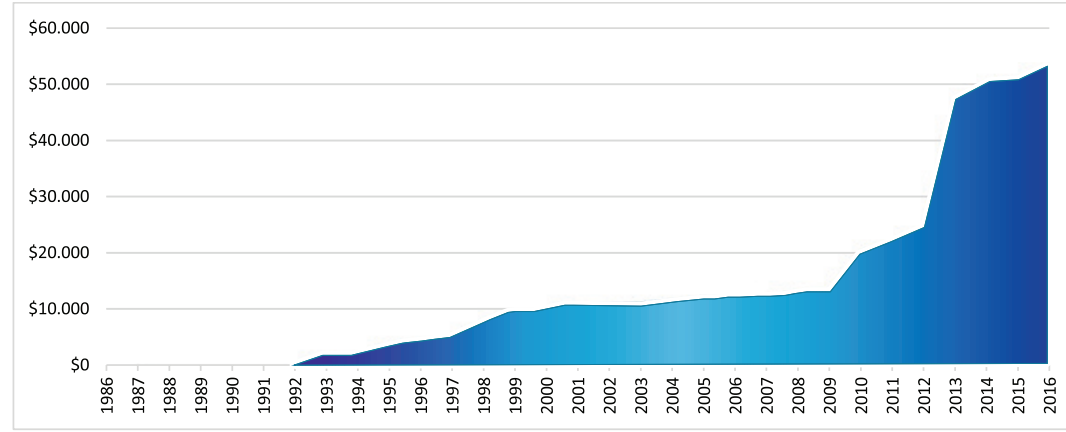
4. 7 Eylül 2016 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 6745 sayılı Kanununun 74 üncü maddesi ile 21/02/2013 tarihli ve 6428 sayılı "Sağlık Bakanlığınca Kamu Özel İş Birliği Modeli ile Tesis Yapıtırılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun"un

4 üncü maddesinin 4. Fıkrası "(4) İdare, yüklenicinin sözleşme kapsamına giren faaliyetlerini bütün aşamalarda denetler veya denetletir. Bakanlık, yüklenicinin performans denetimi ve işin yönetimine ilişkin olarak bir denetim ve yönetim sistemi kurabilir. Denetimle yetkilendirilecek isteklilerden, ekonomik ve mali yeterlik ile mesleki ve teknik yeterliklerinin belirlenmesine ilişkin olarak gerekli bilgi ve belgeler istenir. Bu amaçla isteklinin; bankalardan temin edilecek mali durumu ile ilgili belgeler, ilgili mevzuatı uyarınca yayımlanması zorunlu olan bilançosu veya bilançosunun gerekli görülen bölümleri, yoksa bunlara eşdeğer belgeleri, iş hacmini gösteren toplam cirosu veya ihale konusu iş ile ilgili taahhüdü altındaki ve bitirdiği iş miktarını gösteren belgeler ile ihale konusu işin niteliğine göre yeterlik değerlendirmesinde kullanılmak üzere, ihale dokümanında ve ihale veya ön yeterliğe ilişkin ilan veya davet belgelerinde belirtilen diğer belgeler istenir. Denetimle yetkilendirilen yüklenicinin taahhüdünü ihale dokümanı ve sözleşme hükümlerine uygun olarak yerine getirmemesi veya işi süresinde bitirmemesi hâlinde, ihale dokümanında belirlenen oranda gecikme cezası uygulanmak üzere, idarenin en az on gün süreli ve nedenleri açıkça belirtilen ihtarına rağmen aynı durumun devam etmesi hâlinde, ayrıca protesto çekmeye gerek kalmaksızın kesin teminat ve varsa ek kesin teminatlar gelir kaydedilir ve sözleşme feshedilerek hesabı genel hükümlere göre tasfiye edilir. Denetimle yetkilendirilen yüklenici, hazırladıkları raporlardaki yanlış ve yanıltıcı bilgi ve kanaatler sebebiyle doğabilecek zararlar ile sözleşme kapsamındaki faaliyetleri dolayısıyla idare ve üçüncü kişilere verecekleri zararlardan ve denetime ilişkin olarak idareye sunacakları bilgi ve belgelerin, mali ve teknik tablo ve raporların sözleşmesine ve ilgili mevzuatına uygunluğu ve doğruluğundan, genel kabul görmüş denetim ilke ve esaslarına göre denetiminden on beş yıl süreyle sorumludur" şeklinde değiştirilmiştir.

2.4. KÖİ Uygulamaları

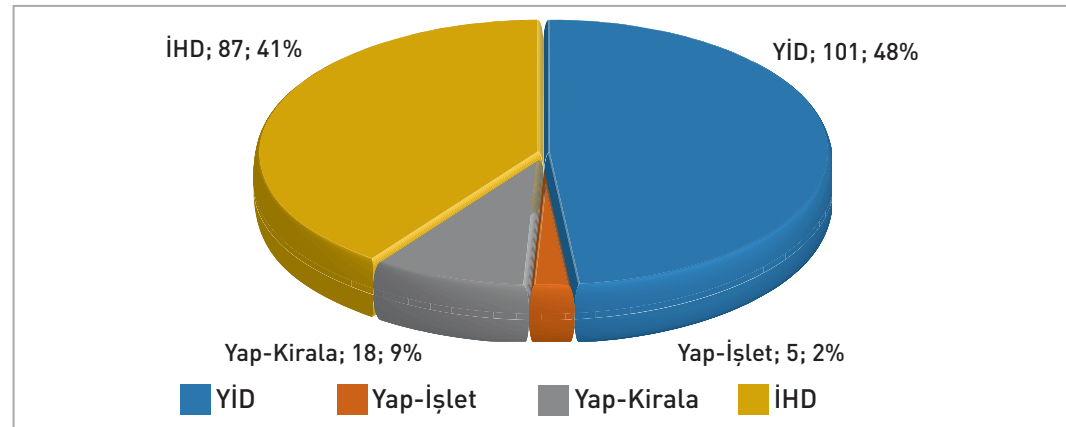
1986-2016 döneminde ülkemizde toplam 211 KÖİ projesinin uygulama sözleşmesi imzalanmıştır. Bu projelerden 162 tanesi işletmede iken 20 tanesinin işletme süresi sona ermiş olup 29 tanesinin yapımına devam edilmektedir. Grafik 17'de görüldüğü üzere KÖİ proje yatırımlarında, yıllık artışın 2013 yılına kadar normal seyir izlediği, 2013 yılında ise keskin bir artış olduğu ve sonra normal artış eğilimine devam ettiği görülmektedir.

Grafik 17: Yıllara Göre KÖİ Proje Yatırım Tutarlarının Kümülatif Değeri (Milyon ABD Doları)



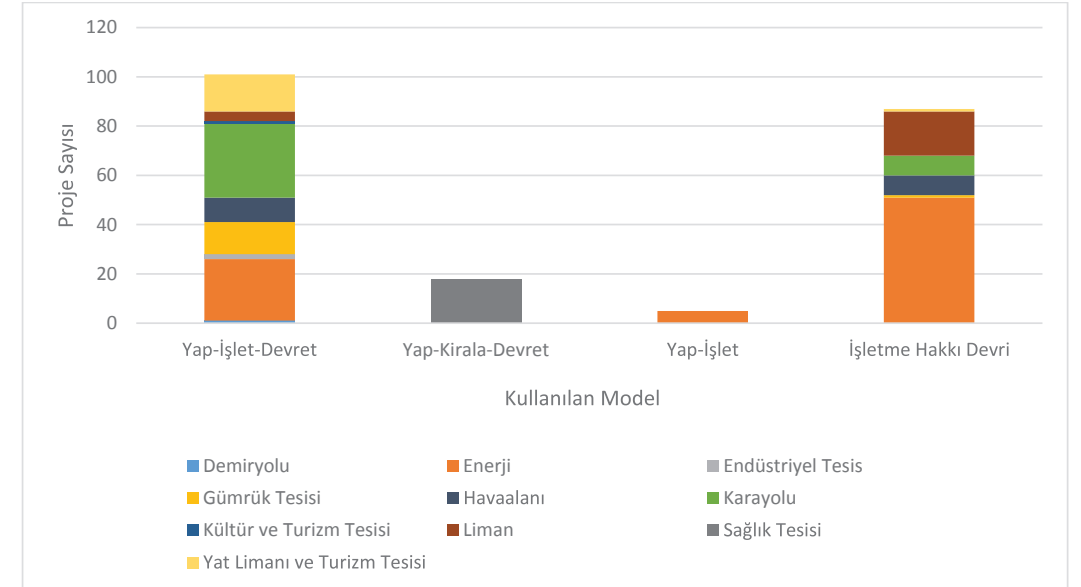
Uygulama sözleşmesi imzalanan 211 proje içinde %48'lik payla (101 proje) Yap-İşlet-Devret modelinin ilk sırada yer aldığı görülmektedir. YİD modelini %41'lik payla (87 proje) İşletme Hakkı Devri, %9'luk payla (18 proje) Yap-Kirala ve %2'lik payla (5 proje) Yap-İşlet modelleri takip etmektedir.

Grafik 18: KÖİ Uygulama Sözleşmelerinin Modellere Göre Sayısal Dağılımı (1986-2016) (Adet, Yüzde)



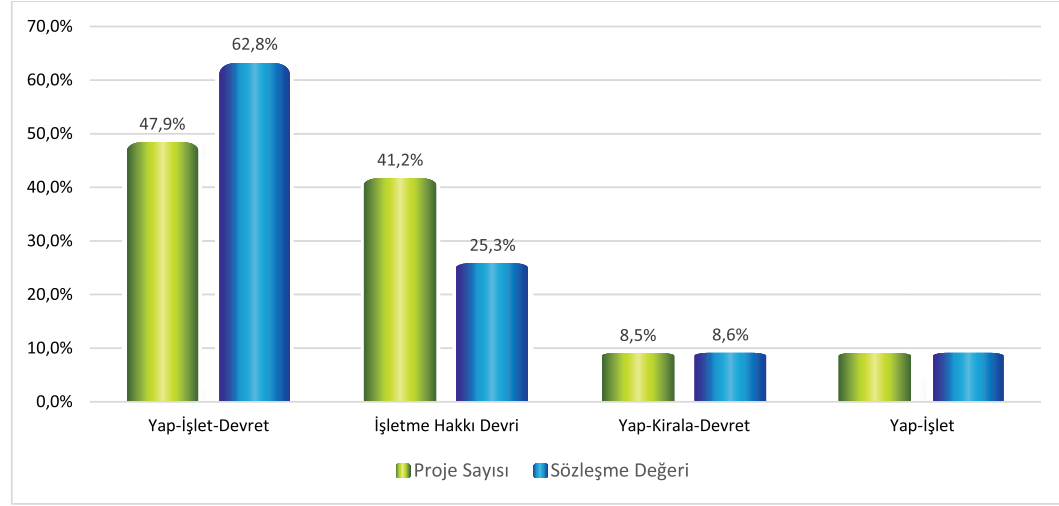
Uygulama sözleşmesi imzalanmış projelerin kullanılan modellere göre sektörel dağılımı incelendiğinde, YİD modelinde en büyük payın 30 proje ile karayolu sektöründe olduğu görülmektedir. Karayolu sektörünü 25 proje ile enerji ve 15 proje ile yat limanı ve turizm tesisleri takip etmektedir. YİD modelinden sonra en fazla uygulanan İHD projelerinde en büyük payın 51 proje ile enerji sektöründe olduğu görülmektedir. Enerji sektörünü 18 proje ile liman ve 8'er proje ile karayolu ve havaalanı takip etmektedir. YKD modeli sağlık sektöründe (18 proje), Yİ modeli ise enerji sektöründe (5 proje) kullanılmaktadır.

Grafik 19: KÖİ Uygulama Sözleşmelerinin Kullanılan Modellere Göre Sektörel Dağılım (Adet) (1986-2016)



211 projenin toplam sözleşme büyüklüğü 2017 yılı fiyatlarıyla 123,5 milyar ABD Doları olup, en büyük payı 77,6 milyar ABD Doları ile YİD modeliyle yapılan projeler oluşturmaktadır. Bunu 31,2 milyar ABD Doları ile İHD modeliyle yapılan projeler, 10,6 milyar ABD Doları ile YKD modeliyle yapılan projeler ve 4,1 milyar ABD Doları ile Yİ modeliyle yapılan projeler takip etmektedir.

Grafik 20: Kullanılan Modellere Göre KÖİ Proje Sayısı ve Sözleşme Değeri Dağılımı (Yüzde) (1986-2016)



Projelerin sektörel dağılımı incelendiğinde, işletmede olan projelerde ilk sırada 81 proje ile enerji sektörünün yer aldığı görülmektedir.

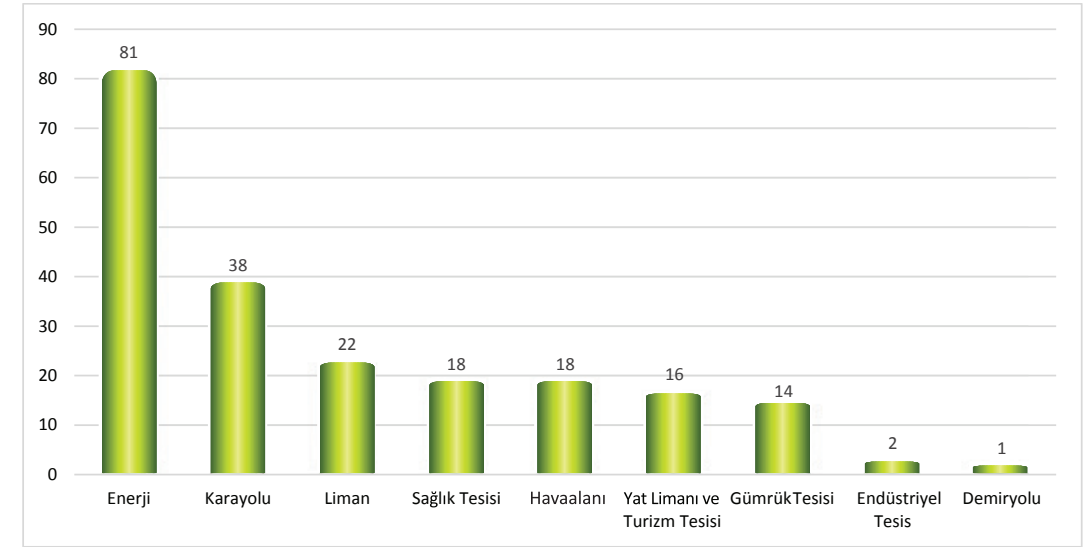
Yapımı devam etmekte olan projeler incelendiğinde ise, 16 proje ile sağlık sektörünün ilk sırada yer aldığı görülmektedir.

Tablo 5: Proje Aşamasına Göre Sektörel Dağılım (Adet) (1986-2016)

Sektörler	İşletmede Olan Proje Sayısı	Yapımı Devam Eden Proje Sayısı
Enerji	81	-
Karayolu	34	4
Liman	21	1
Sağlık Tesisi	2	16
Havaalanı	17	1
Gümrük Tesisi	13	1
Yat Limanı ve Turizm Tesisi	11	5
Endüstriyel Tesis	2	-
Demiryolu	1	-
Kültür ve Turizm Tesisi	-	1

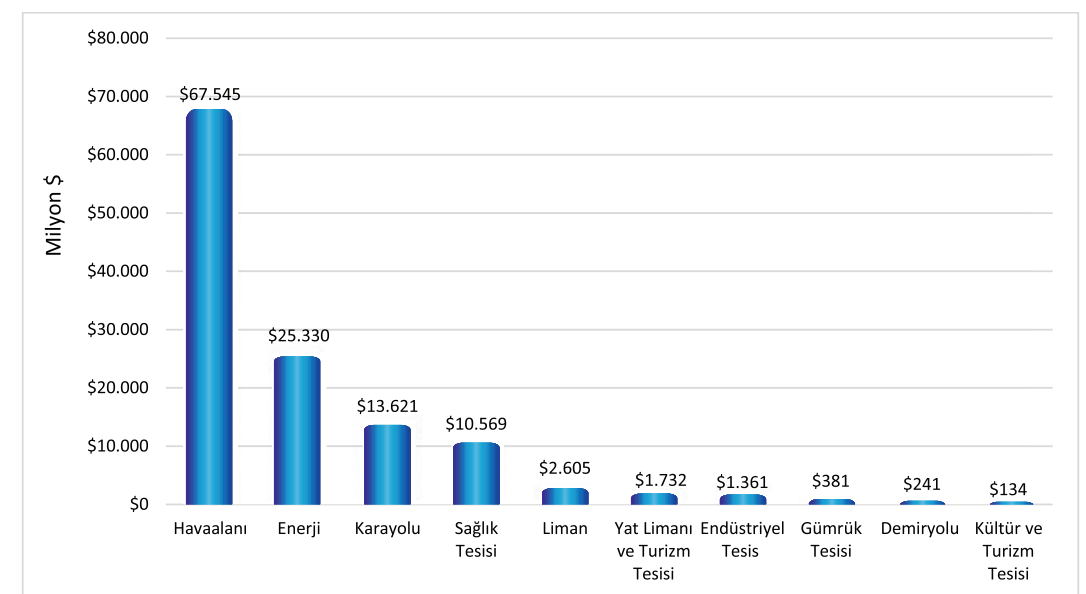
Uygulama sözleşmesi imzalanan projelerin sektörel dağılımı incelendiğinde, 81 proje ile ilk sırada yer alan enerji sektörünü, karayolu ve liman projelerinin takip ettiği görülmektedir.

Grafik 21: KÖİ Uygulama Sözleşmelerinin Sektörel Dağılımı (Adet) (1986-2016)



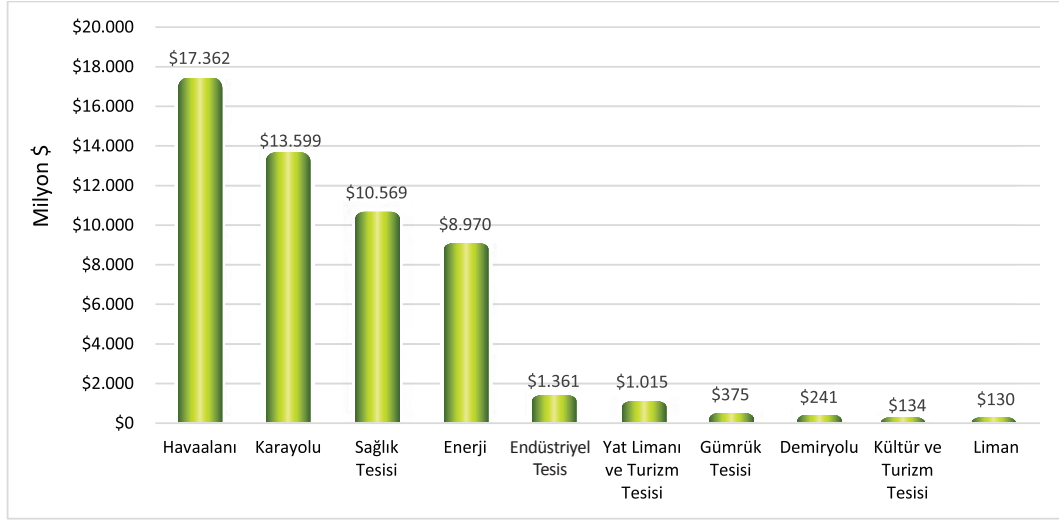
123,5 milyar ABD Doları sözleşme değeri içinde 67,5 milyar ABD Doları ile en büyük pay havaalanı projelerinde görülmekte olup bunu enerji ve karayolu projeleri takip etmektedir.

Grafik 22: KÖİ Uygulama Sözleşmelerinin Sektörel Dağılımı (Sözleşme Değeri-Milyon ABD Doları) (1986-2016)



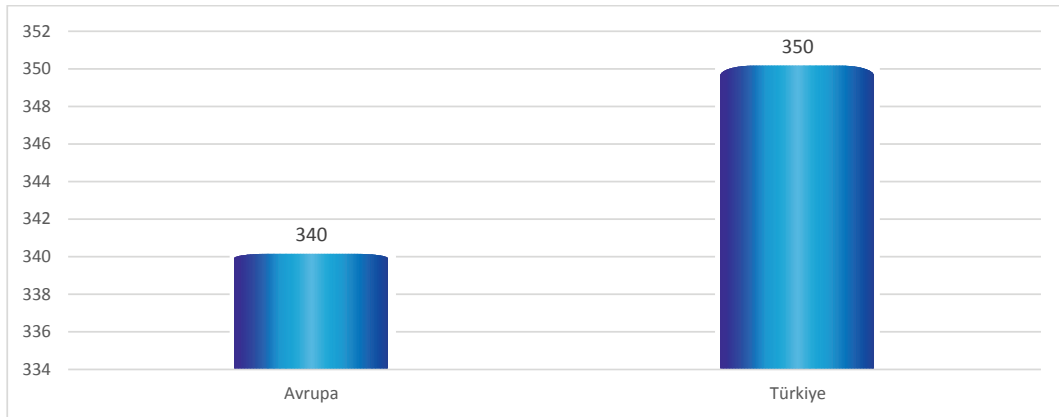
Uygulama sözleşmesi imzalanan 211 projenin toplam yatırım tutarının 2017 fiyatlarıyla 53,7 milyar ABD Doları olduğu görülmektedir. 17 milyar ABD Doları ile ilk sırada yer alan havaalanı projelerini, karayolu ve sağlık projeleri takip etmektedir.

Grafik 23: KÖİ Projelerinin Sektörel Dağılımı (Yatırım Tutarı-Milyon ABD Doları) (1986-2016)



AB ve Türkiye'de 2015 yılında gerçekleştirilen² KÖİ projeleri³ için ortalama yatırım büyüklükleri sırasıyla 340 milyon ABD Doları ve 350 milyon ABD Dolarıdır.

Grafik 24: 2015 Yılında AB ve Türkiye'de Ortalama KÖİ Proje Tutarı (Milyon ABD Doları)



²Türkiye: Uygulama sözleşmesi imzalanan projeler. Avrupa: Finansal kapanışı gerçekleşen projeler (2015)

³İşletme Hakkı Devri modelli projeler hariç tutulmuş olup sadece "Greenfield" tabir edilen yeni projeler dikkate alınmıştır.

Dünya Bankası'nın KÖİ tanımına göre imtiyaz ve lisans sözleşmeleri de KÖİ kapsamı içinde yer almaktadır. Bu kapsamda, 2016 Temmuz ayı itibarıyla yürürlüğe giren üretim lisanslarına ait bilgiler Tablo 6'da gösterilmiştir.

Tablo 6: 2016 Yılında Yürürlüğe Giren Üretim Lisanslarına İlişkin Bilgiler

Yakıt/Kaynak Türü	İşletmeye Geçen Kurulu Gücü (MW)	Tahmini Gerçekleşen Yatırım Tutarı (ABD Doları)
Biyokütle	16,6	9.893.891
Doğalgaz	1.644,5	517.332.327
Hidrolik	394,1	247.968.416
Jeotermal	88,5	58.452.246
Kömür	1.139,7	537.797.282
Rüzgar	564,5	443.971.255
Proses Atık Isı	30,6	21.420.000
TOPLAM	3878,5	1.836.835.417

İşletmede olan ve yapımı devam eden KÖİ projelerinin yatırım ve ödeme tutarlarına ait detaylı bilgiler ise Tablo 7 ve Tablo 8'de gösterilmektedir.

Tablo 7: İşletmede Olan Köi Projelerinin Sektörlere Göre Yatırım Tutarı ve Devlete Yapılacak Ödeme Tutarı Dağılımı (Adet-Bin ABD Doları) (1986-2016)

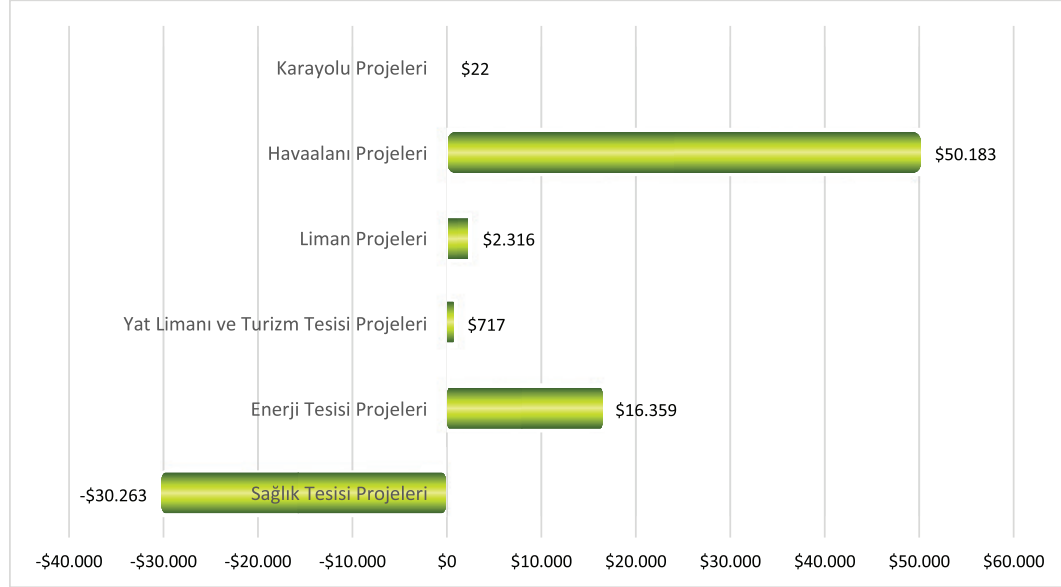
Sektör	Model	Proje Sayısı	Yatırım Tutarı	Devlete Ödenecek Tutar
Havaalanı Projeleri	Yap-İşlet-Devret	3	826.998	3.194.864
	İşletme Hakkı Devri	8	993.466	10.653.515
	Yap-İşlet	-	-	-
	Yap-Kirala-Devret	-	-	-
Karayolu Projeleri	Sektörel Toplam	11	1.820.464	13.844.379
	Yap-İşlet-Devret	24	1.606.320	-
	İşletme Hakkı Devri	8	-	21.977
	Yap-İşlet	-	-	-
Liman Projeleri	Sektörel Toplam	32	1.606.320	21.977
	Yap-İşlet-Devret	2	31.147	-
	İşletme Hakkı Devri	16	-	2.316.096
	Yap-İşlet	-	-	-
Enerji Tesisi Projeleri	Sektörel Toplam	18	31.147	2.316.096
	Yap-İşlet-Devret	17	3.125.599	-
	İşletme Hakkı Devri	51	-	16.359.144
	Yap-İşlet	5	4.107.136	-
Sağlık Tesisi Projeleri	Sektörel Toplam	73	7.232.735	16.359.144
	Yap-İşlet-Devret	-	-	-
	İşletme Hakkı Devri	-	-	-
	Yap-İşlet	-	-	-
Yat Limanı ve Turizm Tesisi Projeleri	Sektörel Toplam	2	541.562	-1.728.066
	Yap-İşlet-Devret	2	541.562	-1.728.066
	İşletme Hakkı Devri	10	235.807	-
	Yap-İşlet	-	-	717.253
Gümrük Tesisi ve Gümrük Kapısı Projeleri	Sektörel Toplam	11	235.807	717.253
	Yap-İşlet-Devret	11	341.968	-
	İşletme Hakkı Devri	1	-	6.018
	Yap-İşlet	-	-	-
Demiryolu Projeleri	Sektörel Toplam	12	341.968	6.018
	Yap-İşlet-Devret	1	238.587	-
	İşletme Hakkı Devri	-	-	-
	Yap-İşlet	-	-	-
Endüstriyel Tesis	Sektörel Toplam	1	238.587	-
	Yap-İşlet-Devret	2	1.361.536	-
	İşletme Hakkı Devri	-	-	-
	Yap-İşlet	-	-	-
TOPLAM	Sektörel Toplam	2	1.361.536	-
	Yap-İşlet-Devret	162	13.410.126	31.536.801
	İşletme Hakkı Devri	-	-	-
	Yap-İşlet	-	-	-

Tablo 8: Yapım Aşamasında Olan Köi Projelerinin Sektörlere Göre Yatırım Tutarı ve Devlete Yapılacak Ödeme Tutarı Dağılımı (Adet-Bin ABD Doları) (1986-2016)

Sektör	Model	Proje Sayısı	Yatırım Tutarı	Devlete Ödenecek Tutar
Havaalanı Projeleri	Yap-İşlet-Devret	1	14.245.218	36.338.528
	İşletme Hakkı Devri	-	-	-
	Yap-İşlet	-	-	-
	Yap-Kirala-Devret	-	-	-
Karayolu Projeleri	Sektörel Toplam	1	14.245.218	36.338.528
	Yap-İşlet-Devret	4	11.988.421	-
	İşletme Hakkı Devri	-	-	-
	Yap-İşlet	-	-	-
Liman Projeleri	Sektörel Toplam	4	11.988.421	-
	Yap-İşlet-Devret	1	77.718	-
	İşletme Hakkı Devri	-	-	-
	Yap-İşlet	-	-	-
Sağlık Tesisi Projeleri	Sektörel Toplam	1	77.718	-
	Yap-İşlet-Devret	-	-	-
	İşletme Hakkı Devri	-	-	-
	Yap-İşlet	-	-	-
Yat Limanı ve Turizm Tesisi Projeleri	Sektörel Toplam	16	10.080.107	-28.534.464
	Yap-İşlet-Devret	16	10.080.107	-28.534.464
	İşletme Hakkı Devri	5	778.981	-
	Yap-İşlet	-	-	-
Gümrük Tesisi ve Gümrük Kapısı Projeleri	Sektörel Toplam	5	778.981	-
	Yap-İşlet-Devret	1	22.338	-
	İşletme Hakkı Devri	-	-	-
	Yap-İşlet	-	-	-
Kültür ve Turizm Tesisleri	Sektörel Toplam	1	22.338	-
	Yap-İşlet-Devret	1	132.328	-
	İşletme Hakkı Devri	-	-	-
	Yap-İşlet	-	-	-
TOPLAM	Sektörel Toplam	29	37.325.111	7.804.064
	Yap-İşlet-Devret	162	13.410.126	31.536.801
	İşletme Hakkı Devri	-	-	-
	Yap-İşlet	-	-	-

YİD, İHD ve YKD modeli ile yapılan projeler kapsamında ödenecek kira tutarlarına bakıldığında, sözleşmesi imzalanan 18 sağlık projesi için devlet tarafından ödenecek toplam bedelin yaklaşık 30 milyar ABD Doları olduğu, İstanbul Yeni Havalimanı projesinden ise devletin 36 milyar ABD Doları gelir elde edeceği görülmektedir.

Grafik 25: Ödenecek Toplam Kira Tutarı (Milyon ABD Doları)⁴



⁴Tutarlar, uygulama sözleşmesi imza tarihindeki Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası döviz kuru baz alınarak çevrilmiş olup ABD Tüketici Fiyat Endeksiyle 2017 fiyatlarına çekilmiştir. (+) Değerler kamuya yapılacak ödemeyi, (-) değerler ise kamunun yapacağı ödemeleri göstermektedir.

KÖİ projeleri kapsamında işletmeye alınanların dışında YPK yetkisi almış olup yapımı devam eden veya yapımına başlanacak 29 proje bulunmaktadır.

Tablo 9: Yapım Aşamasında Olan KÖİ Projeleri

No	Projeler	Yatırım Tutarı* (ABD Doları) (2017 Yılı Fiyatları)
1	İstanbul Yeni Havaalanı Projesi	14.245.218.450
2	Gebze - Orhangazi - İzmir (İzmit Körfez Geçişi ve Bağlantı Yolları Dahil) Otoyolu Projesi	6.931.620.872
3	Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü dahil) (Odayeri - Paşaköy Kesimi)	2.574.450.856
4	Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü dahil) (Kurtköy - Akyazı Kesimi)	1.552.716.450
5	İkitelli Entegre Sağlık Kampüsü	1.245.557.316
6	Bilkent Entegre Sağlık Kampüsü	1.228.135.415
7	Etlük Entegre Sağlık Kampüsü	1.111.708.170
8	Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü dahil) (Kınalı - Odayeri Kesimi)	929.632.615
9	Gaziantep Entegre Sağlık Kampüsü Projesi	846.211.813
10	Ulusal Halk Sağlığı Kurumu ile Türkiye İlaç ve Tıbbi Cihaz Kurumu	780.356.568
11	İzmir Bayraklı Entegre Sağlık Kampüsü	764.230.939
12	Haliç Yat Limanı ve Kompleksi	729.153.723
13	FTR, Psikiyatri ve YGAP Hastaneleri Projesi	663.715.011
14	Adana Entegre Sağlık Kampüsü Projesi	654.760.596
15	Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü Projesi	508.653.757
16	Kayseri Entegre Sağlık Kampüsü	407.332.705
17	Eskişehir Şehir Hastanesi	382.471.544
18	Elazığ Entegre Sağlık Kampüsü	372.408.674
19	Bursa Entegre Sağlık Kampüsü	317.614.504
20	Isparta Sağlık Yerleşkesi Projesi	303.165.600
21	Konya Karatay Entegre Sağlık Kampüsü	256.776.019
22	Manisa Eğitim Araştırma Hastanesi	184.374.813
23	Yassıada - Sivriada Projesi **	133.874.718
24	Karasu Limanı Projesi	77.718.069
25	Kapıköy Gümrük Kapısı Tesisleri	22.338.053
26	Dalaman Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri	17.935.116
27	Muğla - Datça Yat Limanı	15.528.748
28	Gazipaşa Yat Limanı	9.667.918
29	Tekirdağ Yat Limanı	6.695.136

* Projelerin yatırım tutarları olup, devlete ödenecek kira bedeli dahil edilmemiştir.

** Yassıada-Sivriada projesi ihaleden muaftır.

2.5. Bazı KÖİ Projelerinde Gelişmeler

2.5.1. 2016 Yılında Hizmete Açılan Projeler

Kuzey Marmara Otoyolu Odayeri-Paşaköy Kesimi

Proje, Kuzey Marmara Otoyolunun Yavuz Sultan Selim Köprüsü de dahil olmak üzere 97 km'lik Odayeri-Paşaköy kesiminden oluşmaktadır.



Yatırım bedeli 2017 yılı fiyatlarıyla 2,6 milyar ABD Doları olan, 7 yıl 8 ay 20 gün işletme süresi bulunan proje; 2016 yılında hizmete girmiştir.

Avrasya Tüneli

Avrupa yakası kesimi, boğaz geçişi ve Asya yakası kesimi olmak üzere üç ana bölümden oluşan projenin, tünel uzunluğu 5,4 km olmak üzere toplam uzunluğu 14,6 km'dir. Projenin Avrupa yakası ile Asya yakası kısmı mevcut yolların tünele girişlerini sağlamak üzere genişletilmesinden oluşmaktadır. Avrupa yakasında Kazlıçeşme'den başlayan proje Asya yakasında Göztepe Kavşağı mevkinde sona ermektedir.



Kaynak: www.avrasyatuneli.com.tr

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 1,3 milyar ABD Doları olan projenin işletme süresi 24 yıl 5 aydır. Tünel, 20 Aralık 2016 tarihinde hizmete girmiştir.

Osmangazi Köprüsü

Toplam yatırım tutarı 6,9 milyar ABD Doları olan ve 384 km uzunluğunda otoyol ile 49 kilometre bağlantı yolundan oluşan Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolunun en büyük ayağını oluşturan köprü; 252 metre kule yüksekliğine, 35,93 metre tabliye genişliğine, 1.550 metre orta açıklığına ve 2.682 metre uzunluğa sahiptir.



2013 yılında yapımına başlanan 2x3 şeritli köprü 30 Haziran 2016 tarihinde trafiğe açılmıştır.

Ankara Hızlı Tren Garı

178 bin m² inşaat alanı ve 32 bin m² yapı izdüşüm alanına sahip ve içerisinde otel, alışveriş merkezi, restoranlar, kapalı ve açık otoparklar, metro ve banliyö bağlantısı bulunan yüksek hızlı tren garında, aynı anda 12 YHT setinin bulunabileceği 420 metre uzunluğunda 6 adet hat yer almaktadır.



Kaynak: www.udhb.gov.tr

Yatırım tutarı 2017 fiyatlarıyla 241 milyon ABD Doları olan ve 19 yıl 7 ay işletme süresi bulunan gar, 29 Ekim 2016 tarihinde hizmete açılmıştır.

Yozgat Şehir Hastanesi

141.120 m² alan üzerinde inşa edilen proje 475 yatak kapasitesine sahiptir. Yatırım tutarı 2017 yılı fiyatlarıyla 175 milyon ABD Doları olan ve 25 yıl işletme süresi bulunan hastane, 16 Ocak 2017 tarihinde açılmıştır.



Kaynak: <http://www.rysrota.com/>

Mersin Entegre Sağlık Kampüsü

328.235 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 464 yataklı Bölge Hastanesi, 169 yataklı Kalp ve Damar Hastalıkları Hastanesi, 138 yataklı Onkoloji Hastanesi, 383 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi, 96 yataklı Psikiyatri Hastanesi olmak üzere toplam 1.250 yataklı bir entegre sağlık kampüsü projesidir.



Kaynak: www.diainsaat.com

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 366 milyon ABD Doları olan ve 25 yıl işletme süresi bulunan hastane, 3 Şubat 2017 tarihinde açılmıştır.

2.5.2. Yapımı Devam Eden Projeler

İstanbul Yeni Havalimanı



Kaynak: www.dhmi.gov.tr

Proje, İstanbul ili, Avrupa yakasında yapılacak olup, 6 adet pist ve yıllık 150 milyon yolcu kapasitesine sahip olacaktır. Projenin ilk etabında, toplam 90 milyon yolcu kapasitesine sahip 680 bin metrekare büyüklüğünde ana terminal ve 170 bin metrekare büyüklüğünde ikinci terminal olmak üzere iki terminal bulunmaktadır. Söz konusu havalimanı ilerleyen etaplarda yapılacak terminallerle birlikte önce 120 milyon yolcu kapasitesine, proje sonunda ise 4 adet yolcu terminali ile 150 milyon yolcu kapasitesine ulaşacaktır.

14,2 milyar ABD Doları tutarında yatırım bedeli bulunan projenin, 25 yıl için 2017 yılı fiyatlarıyla toplam 35,9 milyar ABD Doları devlete ödenecek kira bedeli bulunmaktadır. Kasım 2016 itibarıyla %39'u tamamlanan projenin 2018 yılında açılması planlanmaktadır.

Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu

Proje, 384 km uzunluğunda otoyol ve 49 kilometre uzunluğundaki bağlantı yollarının inşasını kapsamaktadır. Otoyol, yapımı tamamlanmış ve hizmete sunulmuş olan Bursa çevreyolundan ayrılarak, Susurluk'un kuzeyinden geçip Balıkesir'e ulaşmaktadır.



Kaynak: yapim.otoyolas.com.tr

Projenin yatırım maliyeti 2017 yılı fiyatlarıyla yaklaşık 6,9 milyar ABD Dolarıdır. Sözleşmede belirtilen 22 yıl 4 aylık sürenin 7 yılı yatırım süresi, 15 yıl 4 ayı ise işletme süresidir.

Bu proje kapsamında yapımı gerçekleştirilen otoyolun Osmangazi Köprüsünü de içeren 58,5 km'lik kısmı hizmete açılmış olup, otoyolun kalan kısmı da tamamlandığında otomobil ile mevcut yol kullanılarak 1 saat 20 dakika, feribot ile 45-60 dakika süren körfez geçişi 6 dakikaya, İstanbul-Bursa ulaşımı 2,5-3 saatten 1 saate, İstanbul-İzmir ulaşımı 8-10 saatten 3,5-4 saate ve İstanbul-Eskişehir ulaşımı 2-2,5 saate inecektir.

Isparta Şehir Hastanesi

194.989 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 450 yataklı Genel Hastane, 305 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi olmak üzere toplam 755 yataklı bir entegre sağlık kampüsü yatırımını kapsamaktadır.



Kaynak: <http://yts.saglikyatirimlari.gov.tr>

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 303 milyon ABD Doları olan projenin yapım süresi 2 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır. Fiziksel gerçekleşme oranı % 97 olan hastanenin 2017 yılında açılması planlanmaktadır.

Kayseri Entegre Sağlık Kampüsü

718.993 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 900 yataklı Genel Hastane, 258 yataklı Kadın Doğum Hastanesi, 200 yataklı Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi, 126 yataklı Psikiyatri Hastanesi ve 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi olmak üzere toplam 1.584 yataklı bir entegre sağlık kampüsü projesidir.



Kaynak: <http://www.saglikyatirimlari.gov.tr>

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 407 milyon ABD Doları olan projenin yapım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır. Fiziksel gerçekleşme oranı % 78 olan hastanenin 2017 yılında açılması planlanmaktadır.

Ankara Bilkent Entegre Sağlık Kampüsü

1.285.798 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 580 yataklı Bölge Hastanesi, 557 yataklı Onkoloji Hastanesi, 425 yataklı Kalp Damar Hastalıkları Hastanesi, 412 yataklı Ortopedi ve Nörolojik Bilimler Hastanesi, 574 yataklı Kadın Doğum Hastanesi, 514 yataklı Çocuk Hastanesi, 300 yataklı Rehabilitasyon Hastanesi, 198 yataklı Psikiyatri Hastanesi ve 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi olmak üzere toplam 3.660 yataklı bir entegre sağlık kampüsü yatırımını kapsamaktadır.



Kaynak: cnnholding.com

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 1,2 milyar ABD Doları olan projenin yapım süresi 3,5 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır. Fiziksel gerçekleşme oranı % 75 olan hastanenin 2017 yılında açılması planlanmaktadır.

Adana Entegre Sağlık Kampüsü

318.504 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 584 yataklı Bölge Hastanesi, 182 yataklı Onkoloji Hastanesi, 349 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi, 185 yataklı Kalp Damar Hastalıkları Hastanesi, 150 yataklı Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi ve 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi olmak üzere toplam 1.550 yataklı bir entegre sağlık kampüsü yatırımını kapsamaktadır.



Kaynak: yts.saglikyatirimlari.gov.tr

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 655 milyon ABD Doları olan projenin yapım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır. Fiziksel gerçekleşme oranı % 77 olan hastanenin 2017 yılında açılması planlanmaktadır.

Manisa Eğitim ve Araştırma Hastanesi



Kaynak: yts.saglikyatirimlari.gov.tr

97.515 m² alan üzerinde inşa edilen proje 558 yatak kapasitesine sahiptir. Yatırım tutarı 2017 yılı fiyatlarıyla 184 milyon ABD Doları olan ve 25 yıl işletme süresi bulunan hastanenin fiziksel gerçekleşme oranı %44 olup 2017 yılında açılması planlanmaktadır.

Eskişehir Şehir Hastanesi

290.885 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 715 yataklı Genel Hastane, 127 yataklı Onkoloji Hastanesi, 139 yataklı Kalp Damar Hastalıkları Hastanesi ve 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi olmak üzere toplam 1.081 yataklı bir entegre sağlık kampüsü yatırımını kapsamaktadır.



Kaynak: <http://www.saglikyatirimlari.gov.tr>

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 382 milyon ABD Doları olan projenin yapım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır.

Ankara Etlik Entegre Sağlık Kampüsü

1.400.000 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 718 yataklı Bölge Hastanesi, 494 yataklı Onkoloji Hastanesi, 362 yataklı Kalp Damar Hastalıkları Hastanesi, 478 yataklı Ortopedi ve Nörolojik Bilimler Hastanesi, 500 yataklı Kadın Doğum Hastanesi, 508 yataklı Çocuk Hastanesi, 300 yataklı Rehabilitasyon Hastanesi, 106 yataklı Psikiyatri Hastanesi ve 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi olmak üzere toplam 3.566 yataklı bir entegre sağlık kampüsü yatırımını kapsamaktadır.



Kaynak: <http://www.saglikyatirimlari.gov.tr>

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 1,1 milyar ABD Doları olan projenin yapım süresi 3,5 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır.

Bursa Entegre Sağlık Kampüsü

366.046 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 468 yataklı Bölge Hastanesi, 275 yataklı Kalp ve Damar Hastalıkları Hastanesi, 264 yataklı Onkoloji Hastanesi, 48 yataklı Psikiyatri Hastanesi, 200 yataklı Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi ve 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi olmak üzere toplam 1.355 yataklı bir entegre sağlık kampüsü projesidir.



Kaynak: www.rsy.com.tr

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 318 milyon ABD Doları olan projenin yapım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır.

İstanbul İkitelli Sağlık Kampüsü

789.031 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 441 yataklı Bölge Hastanesi, 303 yataklı Kalp ve Damar Hastalıkları Hastanesi, 359 yataklı Onkoloji Hastanesi, 451 yataklı Çocuk Hastanesi, 451 yataklı Kadın Doğum Hastanesi, 347 yataklı Nörolojik ve Ortopedik Bilimler Hastanesi, 128 yataklı Psikiyatri Hastanesi ve 200 yataklı Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi olmak üzere toplam 2.680 yataklı bir entegre sağlık kampüsü projesidir.



Kaynak: yts.saglikyatirimlari.gov.tr

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 1,2 milyar ABD Doları olan projenin yapım süresi 3,5 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır.

Elazığ Entegre Sağlık Kampüsü

347.283 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 495 yataklı Bölge Hastanesi, 299 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi, 96 yataklı Psikiyatri Hastanesi ve 150 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi olmak üzere toplam 1.040 yataklı bir entegre sağlık kampüsü projesidir.



Kaynak: yts.saglikyatirimlari.gov.tr

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 372 milyon ABD Doları olan projenin yapım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır.

Gaziantep Entegre Sağlık Kampüsü

330.090 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 636 yataklı Bölge Hastanesi, 174 yataklı Onkoloji Hastanesi, 498 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi, 205 yataklı Kalp Damar Hastalıkları Hastanesi, 112 yataklı Psikiyatri Hastanesi, 150 yataklı Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi ve 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi olmak üzere toplam 1.875 yataklı bir entegre sağlık kampüsü projesidir.



Kaynak: yts.saglikyatirimlari.gov.tr

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 846 milyon ABD Doları olan projenin yapım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır.

İzmir Bayraklı Entegre Sağlık Kampüsü

655.829 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 583 yataklı Genel Hastane, 141 yataklı Onkoloji Hastanesi, 424 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi, 380 yataklı Kardiyovasküler Cerrahi Hastanesi, 132 yataklı Psikiyatri Hastanesi, 300 yataklı Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi ve 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi olmak üzere toplam 2.060 yataklı bir entegre sağlık kampüsü projesidir.



Kaynak: yts.saglikyatirimlari.gov.tr

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 764 milyon ABD Doları olan projenin yapım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır.

Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü

364.589 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 494 yataklı Bölge Hastanesi, 116 yataklı Onkoloji Hastanesi, 246 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi, 124 yataklı Kalp ve Damar Hastalıkları Hastanesi, 100 yataklı Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi ve 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi olmak üzere toplam 1.180 yataklı bir entegre sağlık kampüsü projesidir.



Kaynak: <http://www.saglikyatirimlari.gov.tr>

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 509 milyon ABD Doları olan projenin yapım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır.

Konya Karatay Entegre Sağlık Kampüsü

616.000 m² alan üzerinde inşa edilen proje, 420 yataklı Bölge Hastanesi ve 420 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi olmak üzere toplam 840 yataklı bir entegre sağlık kampüsü projesidir.



Kaynak: <http://yda.com.tr>

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 257 milyon ABD Doları olan projenin yapım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır.

Türkiye Ulusal Halk Sağlığı Kurumu ile Türkiye İlaç ve Tıbbi Cihaz Kurumu

293.482 m² alan üzerinde Ankara'da inşa edilen proje, bir adet Tüketici Güvenliği Referans Laboratuvar Binası, iki adet Enfeksiyon Hastalıkları Referans Laboratuvar Binası, iki adet İlaç ve Tıbbi Cihaz Analiz ve Kontrol Laboratuvar Binası, bir adet Biyogüvenlik Seviye 3 (BSL-3-P3) ve Biyogüvenlik Seviye 4 (BSL-4-P4) üniteleri içeren Araştırma ve Referans Laboratuvar Binası, bir adet Deney Hayvanları Üretim, Test ve Araştırma Binası, Türkiye Halk Sağlığı Kurumu İdari Binası, Türkiye İlaç ve Tıbbi Cihaz Kurumu İdari Binası, Veri Merkezi, Sosyal Tesis ve Teknik Tesislerden oluşan bir Sağlık Tesisi yatırımını kapsamaktadır.



Kaynak: <http://www.saglikyatirimlari.gov.tr>

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 780 milyon ABD Doları olan projenin yapım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 15 yıldır.

FTR, Psikiyatri ve YGAP Hastaneleri

Proje kapsamında yapılacak Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon, Psikiyatri ve Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanelerinin dağılımı aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

Tablo 10: FTR, Psikiyatri ve YGAP Hastanelerinin Dağılımı

İLLER	FTR	PSİKİYATRİ	YGAP
1 Afyon	150	-	-
2 Diyarbakır	150	200	100
3 Erzurum	150	-	100
4 İstanbul - Bakırköy	-	400	200
5 Malatya	150	-	-
6 Samsun	150	-	100
7 Trabzon	-	-	100
8 Van	150	200	100
TOPLAM	900	800	700
GENEL TOPLAM	2400		

Kaynak: <http://www.saglikyatirimlari.gov.tr>

2017 yılı fiyatlarıyla yatırım tutarı 664 milyon ABD Doları olan hastanelerin yapım süresi 2 yıl, işletme süresi ise 25 yıldır.

2.5.3. 2016 Yılında Sözleşmesi İmzalanmış Projeler

Kuzey Marmara Otoyolu Kurtköy-Akyazı Kesimi



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

Haritada 4 numara ile gösterilmekte olan proje, Kuzey Marmara Otoyolunun 3. Boğaz Köprüsü de dahil olmak üzere Kurtköy-Akyazı kesiminden oluşmaktadır. Toplam uzunluğu 169 km olan 2x4 şeritli projenin, 118 kilometrelik kısmı otoyol, 51 kilometrelik kısmı ise bağlantı yollarından oluşmaktadır.

Proje yatırım tutarının 2017 fiyatlarıyla 1,5 milyar ABD Doları olması planlanmaktadır. Projenin 3 yıllık yatırım süresine karşılık 3 yıl 9 ay 12 günlük işletme süresi bulunmaktadır.

Kuzey Marmara Otoyolu Kınalı-Odayeri Kesimi



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

Haritada 3 numara ile gösterilmekte olan proje, Kuzey Marmara Otoyolunun 3. Boğaz Köprüsü de dahil olmak üzere Kınalı-Odayeri kesiminden oluşmaktadır. Toplam uzunluğu 88 km olan 2x4 şeritli projenin, 73 kilometrelik kısmı otoyol, 15 kilometrelik kısmı ise bağlantı yollarından oluşmaktadır.

Proje yatırım tutarının 2017 fiyatlarıyla 930 milyon ABD Doları olması planlanmaktadır. Projenin 3 yıllık yatırım süresine karşılık 4 yıl 9 ay 12 günlük işletme süresi bulunmaktadır.

2.5.4. 2016 Yılında YPK Kararı Almış Olup Sözleşmesi İmzalanmamış Projeler

2016 yılında 7 proje YPK yetkisi almıştır.

Tablo 11: 2016 Yılında YPK'dan Yetki Alan Projeler

Sıra No	Proje Adı	Görevli İdare	YPK Karar Tarihi ve No
1	Rize Beş Yıldızlı Otel Projesi	Rize İl Özel İdaresi	18/05/2016 2016/T-9
2	İzmir Çeşmealtı Yat Limanı Projesi	UDHB	18/05/2016 2016/T-10
3	Menemen-İliç-Çandarlı Otoyolu Projesi	UDHB	02/09/2016 2016/T-17
4	Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu	UDHB	02/09/2016 2016/T-18
5	Hamzabeyli Gümrük Kapısı	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı	08/09/2016 2016/T-19
6	İpsala Gümrük Kapısı	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı	08/09/2016 2016/T-20
7	Artvin Teleferik Projesi	Artvin İl Özel İdaresi	11/11/2016 2016/T-23

Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu (Boğaz Köprüsü Geçişi Hariç)

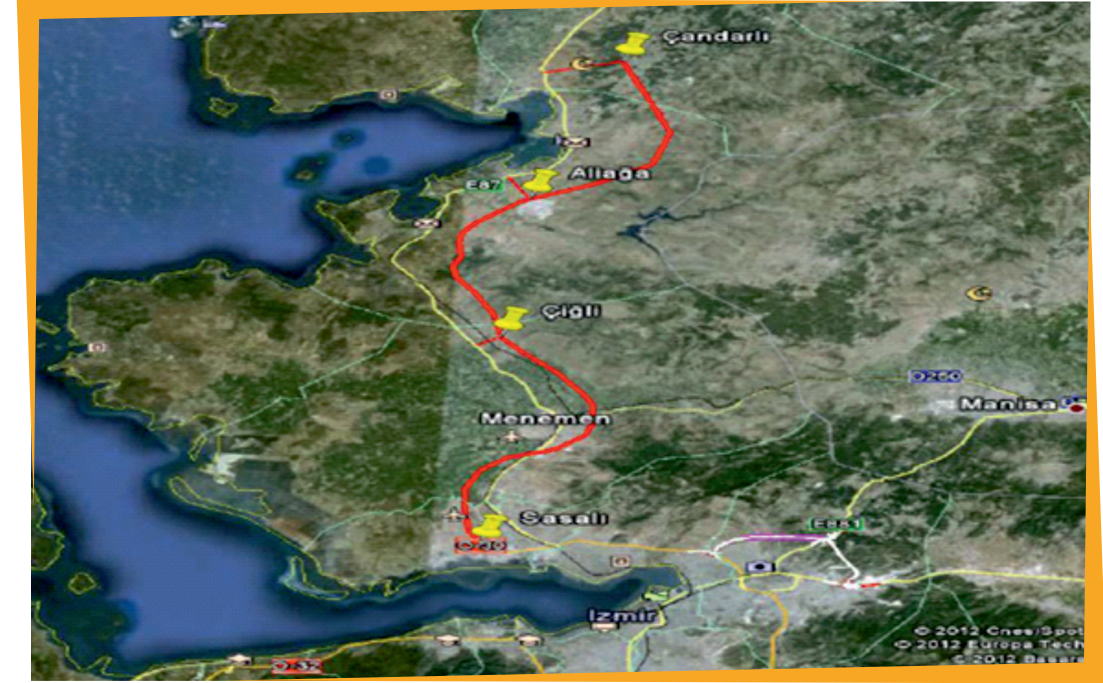


Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

Toplam uzunluğu 352 km olan proje, 325 km otoyol ve 27 km bağlantı yolundan oluşmaktadır. Proje, TEM (Trans European Motorway) Otoyolu'nun, Kınalı Mevkii'nden başlayarak, Çanakkale Boğazını, Gelibolu -Lapseki arasında öngörülen bir asma köprü ile geçmekte, Çan -Yenice - Balya güzergâhını takip ederek, Balıkesir'in batısında, Gebze -İzmir Otoyolu'na bağlanmaktadır.

Menemen-İliça-Çandarlı Otoyolu

Toplam uzunluğu 75,6 km olan proje, 2x3 şeritli 51 km otoyol ve 2x2 şeritli 24,6 km bağlantı yolundan oluşmaktadır.



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

İzmir Çevre Otoyolunun Kuzey bağlantısının devamı niteliğinde olan projenin tamamlanmasıyla İzmir kent merkezi ile kuzeyde İliça İlçesi üzerinde yapılması planlanan Çandarlı Limanına bağlantı sağlanacaktır.

2.6. KÖİ Uygulamaları Hususunda Tespitler, Değerlendirmeler ve Tedbirler

Dünya genelinde 2030 yılına kadar yıllık ortalama yüzde 0,9 nüfus artışı ve yüzde 3,8 büyüme tahmini iktisadi ve sosyal altyapı ihtiyacının da artacağını göstermektedir. Nitekim 2015 - 2030 yıllarını kapsayan dönemde Dünya'da altyapıya olan talep ile altyapı harcamaları arzı arasındaki açığın % 65'inin orta gelir grubu ülkelerden kaynaklanacağı öngörülmektedir. Türkiye'nin de içinde bulunduğu orta gelirli ülkeler grubunda altyapıya olan talebin altyapı arzının 2,5 katı olacağı tahmin edilmektedir. 2050 yılında şehirlerde bugünden % 50 daha fazla insan yaşayacak ve birçok şehir karşılaşacağı taleplere cevap verecek yeterli kaynağa sahip olmayacaktır. Artan bu finansman ihtiyacının karşılanmasında kamu özel işbirliği yönteminin önemli bir araç olacağı düşünülmektedir.

Türkiye'de de son yıllarda KÖİ projelerine daha fazla önem verilmeye başlanmıştır. Türkiye'de uygulanan projelerin sayısının yanı sıra ortalama proje büyüklüğü de artmaktadır. Ancak, Dünya ekonomik konjonktürünün mevcut sorunlu durumuna ilaveten, bir taraftan çok sayıda projenin uygulamaya konulması diğer taraftan proje büyüklüklerinin artması bazı projelerde finansal kapanışı zorlaştırmaktadır.

Projelerin finansman bulmasını kolaylaştırmak için borç üstlenimi ve talep garantisi verilmesi gibi mekanizmalar devreye girmektedir.

Mevcut durumda sorunların bertaraf edilmesi ve sistemin geliştirilmesi açısından aşağıdaki hususlar öne çıkmaktadır:

1. KÖİ modelinin kullanım amacı, yatırım projelerinin gerçekleştirilmesinde özel sektörün yatırım ve işletme becerisinden yararlanmak ve projelerde harcama etkinliğini sağlamaktır. Bu nedenle projelerin henüz fizibilite etüdü hazırlama aşamasındayken gerekli analizlerinin yapılması ve projelerin geleneksel tedarik yöntemi mi, yoksa KÖİ modeliyle mi yapılacağını harcama getirisine göre belirlenmesi ve KÖİ modeliyle yapılmasına karar verilen projelerin kendi içerisinde önceliklendirilmesi büyük önem taşımaktadır.

2. Yaşanan krizin bir süre daha finans piyasalarında etkisini sürdüreceği ve ülkemizde hali hazırda uygulama sözleşmesi imzalanmış proje stoğu büyüklüğü

dikkate alındığında önümüzdeki yıllarda KÖİ projeleri için uzun vadeli fon kaynağı sıkıntısının yaşanabileceği öngörülmektedir. Bu nedenle olası gecikmeleri önlemek için banka finansmanına ek olarak kullanılabilir finansman kaynaklarının araştırılması gerekmektedir. Bununla birlikte bütçenin de olası finansal krizlere karşı dayanıklı olması için kamunun gelecek yıllarda garanti, borç üstlenimi vs. nedenlerle oluşacak birikmiş yükümlülüklerinin iyi analiz edilmesi ve KÖİ projelerinin bu doğrultuda incelenmesi gerekmektedir.

3. Projelerin hazırlık ve ihale sürecinin iyileştirilmesi, süreçte yaşanan eksikliklerin tamamlanması, hataların düzeltilmesi gibi zaman kaybı yaratan işlemlerin standartlaştırılmasıyla projelerin finansal kapanışı için geçen süre ve gerçekleştirilme süresi kısaltılmış olacaktır.

4. KÖİ ile ilgili rehber dokümanların hazırlanması KÖİ'nin tüm paydaşları açısından faydalı olacaktır.

5. Projelerin başarılı olması için, ön fizibilite etüdü hazırlanmasından, sözleşme metinlerinin değerlendirilmesine kadar geçen süreçte tüm aşamaların yeknesak, belirli kalite düzeyinde ve öngörülen sürede tamamlanması gerekmektedir. Bu nedenle KÖİ sürecinde yer alan birimlerin uzmanlık kapasitelerinin geliştirilmesi önem arz etmektedir.

6. Dünyadaki proje finansman yöntemleri incelenerek ülkemiz için uygun olanların pilot projelerde denenmesi de mevcut proje stoğunun bir an önce hayata geçirilmesinde fayda sağlayacaktır.

7. Çerçeve bir KÖİ mevzuatı, daha bütüncül bir hukuki zemin oluşturarak uygulamaların standartlaşmasını ve özellikle hukuki sorunların azalmasını sağlayabilecektir.

8. KÖİ projelerinin sözleşmeleri de dahil olmak üzere gelişmelerin merkezi bir birim tarafından toplanarak izlenmesi ve değerlendirilmesi, projelerden kaynaklı yükümlülüklerin bir birim tarafından analiz edilmesi ile bütüncül bir bakış açısının sağlanması için faydalı olabilecektir.

KAYNAKÇA

ACCA. (2012). Taking Stock of PPP and PFI Around the World.

Akintola Akintoye, M. B. (2015). Public Private Partnerships: A Global Review. Routledge.

Association of Consulting Engineering Companies. Understanding Public Private Partnerships In Canada.

Canadian PPP Project Database. The Canadian Council for Public Private Partnerships:

<http://projects.pppcouncil.ca/ccppp/src/public/search-project> adresinden alındı

Citi CPS. (2016). Infrastructure for Growth.

Emek, U. (2009). Karşılaştırmalı Perspektiften Kamu Özel İşbirlikleri: Avrupa Topluluğu ve Türkiye.

EPEC. (2015). Market Update - Review of the European PPP Market in 2015. European PPP Expertise Centre:

http://www.eib.org/epec/library/epec_market_update_2015_en2 adresinden alındı

European Commission. (2013). Multiannual Financial Framework 2014-2020.

European Commission. Investment Needs. Economic and Financial Affairs:

http://ec.europa.eu/economy_finance/financial_operations/investment/europe_2020/investment_needs_en.htm adresinden alındı

Fort McMurray West 500 kV Transmission Project. Alberta Electric System Operator:

<https://www.aeso.ca/grid/competitive-process/fort-mcmurray-west-500-kv-transmission-project/> adresinden alındı

Hahn, J. Korean PPP Experience. PPPs in Infrastructure. World Bank Institute.

InfraPPP. (2015). Global PPP Report Q2 2015 .

Investing in Canada New Infrastructure Canada Programs. Gouvernement du Canada:

[http://www.infrastructure.gc.ca/site/alt-format/pdf/program-programme/investing-in-canada-eng\(1\).pdf](http://www.infrastructure.gc.ca/site/alt-format/pdf/program-programme/investing-in-canada-eng(1).pdf) adresinden alındı

Jay Hyung Kim, J. W. (2011). Public Private Partnerships Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea. KDI, ADB.

KDI. (2012). Public-Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional Arrangements and Performance. Ministry of Strategy and Finance (MOSF), Republic of Korea.

Kim, Y. S. (2011). Public and Private Partnerships in Korea. PIMAC, KDI.

McKinsey. (2013). Infrastructure Productivity: How to Save \$1 Trillion a Year.

OECD. (2011). Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030.

OECD. (2012). Public Governance of Public-Private Partnerships.

Penticton Regional Hospital Patient Care Tower Project. Partnerships British Columbia:

<http://www.partnershipsbcc.ca/projects/projects-under-construction/penticton-regional-hospital-patient-care-tower-project/> adresinden alındı

Private Participation in Infrastructure Database. The World Bank:

<https://ppi.worldbank.org/> adresinden alındı

Rabah Arezki, P. B. (2016). From Global Savings Glut to Financing Infrastructure: The Advent of Investment Platforms. IMF.

Southwest Calgary Ring Road. Government of Alberta Ministry of Transportation:

<http://www.transportation.alberta.ca/sw-crrgp.htm> adresinden alındı

Stoney CNG Bus Storage and Transit Facility. (2016). The City of Calgary:

<http://www.calgary.ca/Transportation/TI/Pages/Transit-projects/Stoney-CNG-Transit-Bus-Garage.aspx> adresinden alındı

T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2014). Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Raporu.

T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2015). Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı.

T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2015). Kamu-Özel İşbirliği Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler.

The World Bank. (2013). Global Development Horizons Savings and Investment in an Independent World.

UN. (2016). Sustainable Development Goals. United Nations:

<http://www.un.org/sustainabledevelopment/> adresinden alındı

World Bank Group. (2015). 2015 Global PPI Update.



NOT:

A series of horizontal dotted lines for writing.