

**İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI
İZMİR ŞUBESİ**

**İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI
İZMİR ŞUBESİ**

**EGE ÜNİVERSİTESİ
MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ
İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ**

**DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ
İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ**

**TÜRKİYE'DE
YAP - İŞLET - DEVRET
UYGULAMALARI
VE
SORUNLAR**

DR. MÜH. Y. CENGİZ TOKLU

**1.
YAPI
İŞLETMESİ
KONGRESİ**

18 - 19 EKİM 1996 - İZMİR

ISMAILI ISLAMIC CENTER
12000 12TH AVE NW
ALBUQUERQUE, NM 87101

TÜRKİYE'DE YAP - İŞLET - DEVRET UYGULAMALARI VE SORUNLAR

Y.Cengiz TOKLU

Dr. Müh.

TVT Mühendislik Ltd.



GİRİŞ

Büyük ve geri dönüşün yavaş olduğu alt yapı projelerinin finansmanı için yapılan arayışlar, son yıllarda, yurt içinde ve yurt dışında, Yap - İşlet - Devret (YİD) (İngilizce'de Build - Operate - Transfer, BOT) denilen ve birkaç varyasyonu (Yap - Sahiplen - İşlet - Devret, Build - Own - Operate - Transfer, BOOT; Yap - Sahiplen - İşlet, Build - Own - Operate, BOO; ...) olan, esasında temeli yüz yıldan fazla bir zaman önce imtiyaz sözleşmeleri şeklinde Fransa'da atılmış bir uygulama tipinin yaygınlaşmasına yol açmıştır [1]. Söz konusu modelin uygulanmasında, yönetimler, belirli bir işin yapımını, işletmesini de üstlenerek elde edilen ürün ya da hizmetin satışından elde edilecek gelirle yatırımını karşılayacak ve kar elde edecek girişimcilere vermektedirler. Bu şekilde, girişimciler ellerindeki parasal ve teknolojik olanakları değerlendirmekte, yönetimler maddi imkanlarını zorlamadan belirli bir yapım işini gerçekleştirmekte, diğer taraftan kullanıcılar da, kendi ödemeleriyle, yaşam standartlarında iyileştirme sağlayan tesislere kavuşmaktadırlar.

Bu tebliğde, YİD modelinin dayandığı prensipler açıklanmakta, Türkiye'deki ilgili yasa ve yönetmelikler hakkında bilgi verilmekte, yurt içi ve yurt dışı uygulamalardan seçilmiş, özellikle paralı yollara yönelik uygulamalarda modelin karşılaştığı ve karşılaşılabileceği zorluklar üzerinde durulmaktadır.

YİD MODELİ TEMEL PRENSİPLERİ

Yapacağı yatırım için kaynakları kısıtlı bir yönetim kredi kullanmak zorunda olacaktır. Eğer kullanılacak kredi miktarı büyük ise, muhtemelen dış kaynaklı kredilere başvurulacaktır. Ancak, belli bir sınırdan sonra bu kredilerin bulunmasında zorluklarla karşılaşılacak, ya da hiç de uygun olmayan kredi koşullarıyla karşılaşılacaktır.

Türkiye'nin durumu bugün için böyledir. Bir yandan ülke büyük yatırımlara gereksinim duymaktadır. Çünkü nüfus eksilmeyen bir hızla artmakta, hızlı bir kentleşme yaşanmakta, sanayileşme yeni ihtiyaçlar doğurmakta, yurdun belli yörelerine doğru göç olgusu gerçekleşmekte, çağdaş yaşam yeni standartlar empoze etmektedir. Ne var ki öz parasal olanakların kısıtlılığı bu koşulları karşılayacak yatırımların yapılmasına engel olmaktadır. İç borçların ürkütücü miktarı, bu yatırımların iç borçlanma ile yapılamayacağını göstermektedir. Dış kaynaklı kredi kullanımında da bir tıkanma noktasına gelinmiş bulunmaktadır. Bu durumda, hükümetlerarası ilişkiler dışında, dış girişimcileri içeri çekecek bir yatırım olanağı sağlayan YİD modeli ön plana çıkmaktadır.

Devlet - hükümet düzeyinde yapılan bu söylemler, daha küçük birimler, özellikle yerel yönetimler için de aynen geçerlidir. Büyüklü, küçüklü pek çok belediye ya da belediye birliği, yapacağı yatırım için yeterli kamu kaynağı bulamadığından, ya da kredi sağlayamadığından, YİD modeli üzerinde çalışmaktadır.

Toparlandığında, YİD modeli, yeterli maddi imkanları öz kaynaklarından ya da kredi olarak temin edemeyen bir yönetimin başvuracağı bir yöntem olarak görülmektedir.

YİD modeli hemen her projeye uygulanabilirse de, esas uygulama ulaşım, enerji, su, kanalizasyon gibi hizmetlerin karşılanmasıyla ilgili olarak yapılmaktadır. Bu hizmetlerin alıcısı toplumdur, üretilen mal ve hizmetlerin fiyatlandırmasının tamamen serbest piyasa mekanizmalarına göre belirlenmesi beklenemez. Fiyat belirlenmesinde, proje sahibinin belli rolü olacaktır. Bu nedenle, YİD modelinde, işlev olarak bir kamu hizmeti verilmekte, ancak örgütlenme ve finansman yapısı itibarıyla, bir özel sektör yatırımı ile karşılaşılmaktadır [2].

YİD modelinde gözden kaçmaması gereken bir diğer özellik de, yatırım ve işletme maliyetinin kullanıcı tarafından ödenmesidir. Kamu bütçesinden yapılan yatırımlarda, bu ödemeler tüm toplum tarafından yapılmakta, verilen hizmetle uzaktan yakından ilgisi olmayan bireyler de yatırıma katkıda bulunmaktadır. Oysa ki YİD modelinde, dolaylı olarak oluşan küçük katkıların dışında, esas finansman bire bir kullanıcılar tarafından karşılanmaktadır. Bu da, ekonomiye gittikçe hakim olan "kullanan öder" prensibi ile tam olarak bağdaşmaktadır.

Yukarıda söylenenler özetlendiğinde, YİD modelinin avantajları aşağıda listelendiği şekilde ortaya çıkmaktadır.

- 1) Kamu hizmetleri devlet bütçesi dışında verilecektir.
- 2) Model içinde öngörülen yabancı ortaklıklar sayesinde, ülkeye yabancı sermayenin girişi ile yüksek teknoloji ve bilgi transferi gerçekleşecektir.

- 3) Proje finansmanı bu şekilde oluşturulacak şirket tarafından üstlenileceği için, devletin dış borçlanma yükü azalacaktır.
- 4) Kamu hizmetlerinin verilmesinde özel sektör tecrübesinden, etkinliğinden ve verimliliğinden yararlanılacaktır. Bu, hem yapım hem de işletme için geçerlidir.
- 5) Özelleştirme için öncülük yapılacak, girişimciler için fırsat yaratılacaktır.
- 6) Yatırımın yapım ve işletme giderleri bire bir kullanıcılar tarafından karşılanacaktır.

YİD MODELİNDE TARAFLAR VE TARİFLER



Modelde, esas olarak iki taraf vardır. Bunlardan birincisi idare, diğeri de işi yürütecek olan şirkettir.

İdare, proje sahibi olan kuruluştur. Devlet işlerinde, projeyi yürüten Bakanlık ya da ilgili kamu kurum ve kuruluşu idare konumundadır. Belediyelerin yürüttüğü işlerde Belediye, özel kuruluşların yürüttüğü işlerde kuruluşun kendisi bu rolde olacaktır.

İşi yürütecek olan taraf, özel sektör kuruluşu şirkettir. Genelde, YİD konusu işler finansman, yapım ve işletme unsurlarını içerdiğinden, şirket çoğunlukla bir ortak girişim halinde olacaktır. YİD modelinde en önemli unsurlardan biri finansman olduğundan, ortak girişimde finansörlerin doğrudan ya da dolaylı olarak önemli söz haklarının olması beklenir. Bu bakımdan, özellikle büyük projelere, yalın bir yapım, inşaat işi olarak bakmak doğru olmayacaktır.

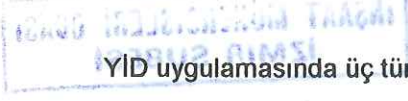
Şirket, projenin yapılabilirlik etüdünü yapar, gerekirse projelerini hazırlar, finansman kaynaklarını oluşturur, yapımı gerçekleştirir, belirlenen süre boyunca işletme ve bakım hizmetlerini yürütür, sürenin bitiminde de sözleşme hükümlerine göre, devir teslimine geçer.

Şirkete, yapılan sözleşme uyarınca, idare de çok yüksek olmayan oranlarda ortak olabilir. Bu ortaklık tüm sözleşme süresini kapsayacağı gibi, sadece işletme süresi boyunca da olabilir. İdarenin şirkete ortaklık oranının yüksek olması, özel sektör felsefesine aykırı hususlar getireceğinden, mahzurlu olarak düşünülmektedir.

YİD modelinin ilk ortaya konuş şekline göre, şirket, tüm tesisi, işletme süresi sonunda idareye devredecektir. Ancak bu uygulamanın yeni KİT ve BİT'ler yaratacağı düşünüldüğünden şimdilerde başka çözüm yolları da gündeme gelmektedir.

İdare ile şirket arasında yapılan ilk sözleşme çerçeve sözleşmesidir. Bu belge uygulama sözleşmesine esas teşkil edecek ana prensipleri içeren ve teklif mektubu örneği ile isteklilere gönderilen sözleşmedir.

Uygulama sözleşmesi, yatırım ve hizmetlerin gerçekleştirilmesiyle ilgili olarak, idare ve şirket arasında yapılan sözleşmedir. Aşağıda değinileceği gibi, bu sözleşmenin imtiyaz teşkil edip etmemesi çok önemli bir husus olup, devletin yapacağı YİD uygulamalarında şu andaki kritik noktayı oluşturmaktadır. Bu belgeyle, üretilecek mal ve hizmetin fiyatının belirlenmesi, projenin uygulama esasları, yapımı, işletmesi, bakımı, devri, finansmanın temini, teminatlar gibi hususlar taraflarca imza altına alınmış olur. Bu sözleşmeye aykırı hükümler içermeyecek diğer sözleşmelerle de yapının tamamlanması sağlanır.



YİD uygulamasında üç tür de kredi vardır:

Ana kredi, yasada öngörülen ve münhasıran yatırım ve hizmetlerin finansmanı amacıyla, şirketçe finansman kuruluşlarından sağlanan ve hazine garantisini haiz olmayan kredidir.

Köprü kredi deyimi ile, uygulama sırasında, şirketin kusuru dışındaki durumlar nedeniyle, projenin beklenmeyen finansman ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, idare adına fonlar ve diğer uluslararası finans kuruluşlarından temin edilen ve kısmen ya da tamamen hazine garantisini haiz kısa ve orta vadeli tali krediler kastedilmektedir.

Destek kredisi ise, şirket kusuru nedeniyle ortaya çıkan nakit sıkıntısının finansmanını karşılamaya yönelik olarak, şirketçe temin edilen ve hazine garantisini haiz olmayan tali kredi demektir.

YİD MODELİ İLE İLGİLİ YASA VE YÖNETMELİKLER

YİD türü uygulamalar Türkiye'de son yıllarda çıkarılmış olan yasa ve yönetmelikler doğrultusunda yapılacaktır. Bu konudaki yasalar aşağıdaki gibidir:

1- 3465 sayılı yasa: "Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun", Resmi Gazete No:19830, 2/6/1988.

2- 3996 sayılı yasa: "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap - İşlet - Devret Modeli Çerçevesinde Yapılması Hakkında Kanun", Resmi Gazete No: 21959, 13/6/1994.

3- 4047 sayılı yasa: "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap - İşlet - Devret Modeli Çerçevesinde Yapılması Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun", Resmi Gazete No: 22130, 3/12/1994

İlk iki yasa ile ilgili uygulama yönetmelikleri de, yasaların çıkışlarından sonra, hazırlanıp yayınlanmış bulunmaktadır:

1- 3465 sayılı yasa uygulama yönetmeliği: Resmi Gazete No:21552, 14/4/1993

2- 3996 sayılı yasa uygulama yönetmeliği: Resmi Gazete No:22068, 1/10/1994

1988 tarihli 3465 sayılı yasa, o dönemde düşünülen otoyol yatırımlarını düzenlemek için çıkarılmış, ancak her hangi bir uygulaması olamamıştır. Bunun üzerine, ve devlet politikasının gittikçe daha çok YİD modeline yönelmesi dolayısıyla, 1994 yılında 3996 sayılı yasa çıkarılmıştır. Bu yasanın amacı, hem 3465 sayılı yasada görülen aksaklıkların düzeltilmesi, hem de konunun otoyol dışındaki alanlara da genişletilmesi olmuştur. Bu yasada görülen bazı aksaklıkların giderilmesi için de, bir kaç ay içinde, 4047 sayılı yasa çıkarılmış bulunmaktadır.

YİD yasalarının çıkarılmasında ilk amaç otoyol yapımı olmuşsa da, bu konuda henüz hiç bir proje gerçekleşmiş değildir. Ancak, İstanbul - İzmir Otoyolu'nun çok önemli bir kesimini teşkil eden ve Gebze ile Orhangazi'yi birbirine bağlayacak olan İzmit Körfezi Geçişi konusundaki çalışmalar, YİD projesi olarak, en ileri gitmiş durumdadır. Bu konuda önce İlgili Bildirme Çağrısı yapılmış, alınan yanıtlar değerlendirilmiş, sonra Önseçim Çağrısı yapılmıştır. Bu çağrıya da, uluslararası çok büyük konsorsiyumlardan son derece olumlu cevaplar alınmıştır. Ancak daha sonra geçilen ihale aşamasında devlet politikalarının henüz oturmamış olması dolayısıyla, bir sonuca ulaşılmış değildir.

Yasal konularda en büyük sorun uygulama sözleşmesinin bir imtiyaz sözleşmesi sayılıp sayılmamasından kaynaklanmaktadır. 3996 sayılı yasanın 5. Maddesi "Yüksek Planlama Kurulunca belirlenen idare ile sermaye şirketi veya yabancı şirket arasında imtiyaz teşkil etmeyecek nitelikte bir sözleşme yapılır. Bu sözleşme özel hukuk hükümlerine tabidir." demektedir. Bu maddedeki ikinci tuncenin iptali için açılan davaya bakan Anayasa Mahkemesi, 20 Mart 1996 tarih ve 22586 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren gerekçeli kararında söz konusu maddeyi, Anayasaya aykırı bularak iptal etmiş bulunmaktadır.

Bu kararın sonucuna göre, kamu hizmetlerinin özel sektöre yaptırılmasını öngören YİD modelinin uygulama sözleşmesi bir imtiyaz niteliği taşıdığından bu sözleşmelerin idari sözleşmeler olması gereği ortaya çıkmaktadır, yani idare ile şirket arasında herhangi bir ihtilaf çıktığında, başvuru ve çözüm arama yeri Danıştay olacaktır. Bu durumda özel yargıya başvurulamayacağı gibi, ihtilaf vukuunda yurt dışı mahkemeler yolu da kapanmış olmaktadır. Bu da yabancı yatırımcıların konuya sıcak bakmalarının zor olacağı kanısını doğurmaktadır.

Yasal yönden oluşan bu engelin aşılması için yeni yasal düzenlemelere ihtiyaç olduğu görülmektedir.

YURT İÇİ VE DIŞINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR

YİD modelinde taraflar, yasaya göre 49 yıla çıkabilecek uzun bir süre geçerli olacak bir sözleşmeyle bağlanmaktadır. Bu uzun yapım ve işletim sürecinde olabileceklerin, gelir gider hesaplarının taraflarca çok iyi bir şekilde yapılmaması halinde, başlangıçta iki taraf ta birbirine güven duymayacak, sonra da bir tarafın mağduriyeti gibi bir durum kolaylıkla ortaya çıkabilecektir.

Gerçekten de, mesela bir otoyol projesi ele alındığında, ilk keşif ve süre tahminlerinin tecrübelerine göre ne kadar tutarsız olduğu ortadayken, hukuki ve mali mevzuatta sık sık çıkan değişiklikler bilinirken, toplanacak paranın esasını teşkil eden ücretlerdeki ve yoldan geçen araç sayısındaki bilinmezlikler ortadayken, bu kadar uzun bir süre için kar - zarar, gelir - gider hesapları yapmanın ve bu hesaplara dayanarak yüzlerce milyon dolarlık sözleşmelere imza atmanın, her iki taraf için de zorluğu ortadadır. Bu nedenle, her şeyden önce, işin kapsamının çok iyi belirlenmesi, projenin yapılabilirlik hesaplarının iki tarafça da son derece iyi yapılmış olması şarttır.

Bunlar ne kadar iyi yapılmış olursa olsun, bir takım belirsizliklerin işin özünde olduğunu da kabul etmek gerekecektir. Bu belirsizliklerin ne kadarı bertaraf edilebilirse, sıhhatli bir sonuca o kadar yaklaşılmış olacaktır. Her şeyden önce, mali ve hukuki mevzuatta belirsizliklerin yok edilmiş olması gerekir. Mesela, böyle bir işe yarım milyar dolar yatırmış olan bir girişimcinin, herhangi bir şekilde idarenin keyfi kararlarıyla karşılaşmaması gerekir. Yani, oyunun kuralları bir kere konmalı ve değişmeyeceği garanti edilmelidir. Bu garanti verilmediği takdirde, ya bu işe talip bulunamayacak, ya da ancak macera peşindeki bir takım girişimciler, o da kar marjlarını mümkün olduğu kadar yükselterek, projeye teklif vereceklerdir.

Yurt dışında yaşanmış ve yaşanmakta olan bazı örnekler bu söylenenlere tam olarak uymaktadır. Mesela 1989'da, Latin Amerika'da ilk olmak üzere, 5000 Km. otoyol yapımı için YİD uygulaması başlatılan Meksika'da bu olayların bir kaçı bir arada yaşanmıştır [3]. Sonuçta ancak kısıtlı bir başarı elde edilen bu uygulamada tecrübe eksikliği, yanlış zamanlama ve planlama, baştaki teknik ve ekonomik tahminlerin tutmaması, programın başarılı olmasını kaçınılmaz bir şekilde önlemiştir.

Söz konusu ülkede, başlangıçta 15 - 20 yıl olarak belirlenen işletme sürelerinin, başarısızlıkların ortaya çıkması üzerine, 30 yıl mertebesine uzatılması gerekmiştir. Bunda en

büyük etken, ilk işletme sürelerine göre hesaplanmış olan geçiş ücretlerinin, kullanıcılara yüksek gelmesi, bu yüzden arzulanan trafik sayılarına ulaşamaması yanında, YİD modeli otoyolların mevcut parasız yollara paralel olarak inşa edilmesi olmuştur. Bu sorunu çözmek için, işletme süresinin uzatılmasının yanısıra, nakliye şirketlerinin paralı yolların kullanmasını teşvik amacıyla, bazı önlemler alınması gibi tedbirlere başvurulmaktadır.

Meksika'daki uygulamadaki bir diğer sorun da, başlangıçta yapılan yapım maliyeti tahminlerinin, ve tabii buna dayalı olarak yürütülen fizibilite çalışmalarının sıhhatli olmamasıdır. Mesela, 1 Km otoyolun ilk keşfinin 1.5 milyon dolarken, uygulamada bu rakamın 2.6 milyon dolar olması, maliyet hesaplarını alt üst etmiştir. Firma seçiminde de yapılan yanlışlıklar sonra tüm görüşlerin değişmesine yol açmıştır. Başlangıçta, işletme süresinin kısalığı en belirleyici ölçüt olarak alınırken, şimdilerde verilen uzun bir süre için ücretin düşüklüğü daha sağlam bir ölçüt olarak alınmaktadır.

Filipinler'de 1994 yılında geçirilen YİD yasasıyla bir kaç yıl önce ekonomik faaliyetlere büyük kısıtlamalar getiren enerji sorunlarının çözülmesi amaçlanmıştır. Yürütülmekte olan YİD enerji programı, dünyadaki benzerleri arasında en başarılı olanlar arasında görülmektedir. Bu başarılı uygulamanın şimdi de ulaştırma, su temini, endüstriyel ve turistik tesisler gibi, enerji dışı alanlarda tekrarlanması amaçlanmaktadır [4]. Bu amaçla bir YİD merkezi oluşturulmuş bulunmaktadır. Bu merkez hem yatırımcılara yol göstermekte, hem de ülkedeki tüm YİD'le ilgili faaliyetlerin odak noktasını oluşturmaktadır.

Benzer şekilde, pek çok ülkede çıkan YİD yasalarıyla, uygulamanın denetim altında yürütülmesine çalışılmaktadır [5].

Türkiye'de ise en büyük sorun idare tarafında çıkmaktadır. YİD yasalarının, Anayasa'ya aykırılık nedeniyle, uygulanabilir olmamaları, idarenin herhangi bir tasarrufta bulunmasını önlemektedir. Diğer taraftan, hükümet düzeyinde meydana gelen değişiklikler uzun süreli bir YİD politikasının belirmesini önlemektedir. Esasında söz konusu modelin uygulanmasında aşılması gereken güçlükler ancak kuvvetli bir politik istek ile aşılabılır düzeydedir. Geçen hükümetlerin hiç biri YİD konusunda yeteri kadar istekli ve güçlü olamamışlardır.

YİD sisteminin henüz tam olarak anlaşılamamış olması yasalarda açıkça görülmektedir. Mesela, Bu konudaki bir diğer örnek de üretilecek mal ve / veya hizmetlerin ücreti konusunda görülmektedir. 3996 sayılı yasanın 4. maddesinde, üretilecek mal ve / veya hizmetlerin ücretlerinin belirlenmesinde kullanılacak kriterlerin sözleşme sırasında nasıl tesbit edileceği belirtildikten sonra, 8. maddede " ... ücretler ... gerekli görülen hallerde idarenin bağlı veya ilgili bulunduğu bakan tarafından belirlenebilir." denmektedir. Sistemin işleyişine tamamen ters olan bu ifadeyle, neredeyse, "önce sözleşme imzalsın, sonra esasları idare tesbit eder" gibi bir yöntemin yolu açılmış olmaktadır.

Daha alt düzeyde, bürokratlar seviyesinde de benzer sorunlar vardır. Deneyim eksikliği, YİD uygulamasına da 2886 sayılı yasa uygulamasına benzer bir bakışın genel yapıda hakim olmasını beraberinde getirmektedir. Oysa ki bir şekilde hesaplanan bir paranın ödenerek bir işin yaptırılmasıyla, tahmini bedel ve koşullarla bir işin bir sermayedara yaptırılıp sonra toplanacak paralarla girişimcinin giderlerini ve kar beklentilerini karşılaması tamamen başka şeylerdir.

Bu bakışa örnek olarak teminatlar ve garantiler konusu verilebilir. 2886 sayılı yasanın verdiği alışkanlıkla, idareler genellikle yüksek teminatlar istemeye, bunun karşılığında çok az garanti vermeye eğimli olmaktadır. Oysa ki işe sermayeyi ve emeği ortaya koyanlar açısından bakıldığında durum tamamen tersine görünmektedir. Gerçekten de böyle bir durumda, girişimci, zaten yatırımını yaparak teminatını vermiş durumda olmakta, karşılığında da garantiler istemektedir. Yurt dışındaki YİD modeli otoyol uygulamalarında, idarenin belli sayıda bir trafik garantisi vermesi çok olağandır. Türkiye'de henüz bu tip bir garanti verilmesinin düşünülmesi bile uzak görülmektedir. Tam tersine, mesela 3996 sayılı yasanın uygulama yönetmeliğinin 28. maddesinde şöyle denmektedir: "Uygulama sözleşmesinde belirtilen süreden önce, mücbir sebep veya idarenin sözleşmeyi tek taraflı feshetmesi sebebiyle tesisin veya görevli şirket hisselerinin devir alınmasına ilişkin hususlara sözkonusu sözleşmede yer verilir." Bu maddeyle, girişimciye garantiler verilmesi bir yana, idarenin sözleşmeyi tek taraflı fesih edebileceğinden bahisle, yabancı girişimcilerin konuya yaklaşımlarına büyük zorluklar getirilmektedir.

2886 sayılı yasanın verdiği bir diğer alışkanlık da, YİD uygulaması için çok sayıda firmanın teklif vermeye çağırılmasında olmaktadır. Oysa ki ön seçim aşamasında çok firmanın davet edilmesi ne kadar sıhhatli ise, teklif alma aşamasında çok firmanın çağırılması, YİD uygulamasında şirketin görevlendirme öncesi yapacağı hazırlıkların yoğunluğu ve parasal değeri işin içine girdiğinden, o kadar sıhatsız olmaktadır. Gerçekten de, dünyadaki uygulamalarda, güncel araştırmalar YİD görevlendirmelerinin %60'ının tek bir firmanın önerisi ve idarenin kabulüyle gerçekleştiğini, geri kalan %40 kadarının da teklif vermeye çağırılan iki ya da üç firma arasında oluşan bir yarışmanın sonucunda oluştuğunu göstermektedir [1]. Ülkemizde ise, YİD felsefesine aykırı bir şekilde, bu sayıların çok üstünde firmanın teklif vermeye çağırılması eğilimi hakim görüş olarak ortaya çıkmakta, bunun sonucunda ilgi kaybı meydana gelmektedir.

Mali mevzuat konularında da benzer güçlükler ortadadır. Bu nedenle vergi hukukunda da gözden geçirilmesi gereken pek çok nokta vardır [2].

YİD modeli, Türkiye gibi, maddi imkanları kısıtlı, kredibilitesi çok yüksek olmayan bir ülke için, özel sektör imkanları ve verimliliğiyle kamu hizmetlerinin görülmesi için uygulanabilecek bir modeldir. Ancak bu modele göre uygulamaların yapılabilmesi için henüz aşılabacak çok engeller vardır.

Her şeyden önce, konuya istekli olmak, zorlukları aşabilecek siyasi güce sahip olmak ve teknik bilgilerle donanmış olmak şarttır. Modelin uygulanacağı projenin iyi tariflenmiş olması önemli bir ön koşuldur. Bu tarifleme için hiç bir masraftan kaçınılmaması sonucunda elde edilecek fizibilite etüdü, idare ile şirket arasında daha az belirsizliği olan bir anlaşmaya varılmasını sağlayacaktır.

Türkiye'de YİD modelinde uygulanacak olan yasaların Anayasa ve mali, idari, hukuki bakımlardan tam bir açıklığa kavuşturulması da oynanacak oyunun kurallarının net olarak ortaya konulması açısından zorunludur. Bu kurallar yeterli netlikte ortaya konulmadıkça, ciddi iç ve dış girişimcilerin 20 - 30 yıllık anlaşmalara girmesi beklenemez.

Diğer taraftan, bu kuralların ortaya konulması sırasında, modelde sermaye ve emeğin girişimci tarafından ortaya konulduğunu, YİD uygulamalarının 2886 sayılı yasa uygulamalarında tamamen farklı bir felsefeye dayandığını da unutmamak gerekir. Her hangi bir anda, dünyada, 40 - 50 kadar ülkede, 500 civarında büyük YİD projesi gündemde olmaktadır. Yabancı sermayedarın bu projeleri bir tarafa bırakıp da, Türkiye'deki idarenin istediği projeye yönelmesi için önemli gerekçelerin var olması şarttır. Ciddi bir yabancı sermayedar, mutlaka koyduğu parayı kârıyla geri almanın garantisini isteyecektir. Bu garantilerin de net ve açık olması, hükümetlerin ve bürokratların keyfi kararlarına bağlı olmaması ilk koşul olacaktır. Bunların sağlanamaması halinde, projelere ya talip bulunamayacak, ya gayri ciddi teklifler ve karşılıklı görüşmelerle vakit geçirilecektir.

Tüm bunlara rağmen, YİD ülkemizde uygulanamaz değildir ve uygulanması için de elden gelen yapılmalıdır. Bu yola gidilmediği takdirde, büyük projelerin gerçekleştirilmesi, kamunun her gün artan bir istekle beklediği altyapı hizmetlerinin sağlanması, ülkemizin mevcut koşulları altında, çok zor ve yavaş gerçekleşebilecektir.

YİD felsefesinin tartışılması, geçerli mevzuatın şekil alması için tartışmaların yapılması, bu modele uygun projelerin seçilip yapılabilirliğinin gösterilmesi ve girişimcilere yol gösterilmesi için bir YİD merkezinin kurulması hususu da düşünülmelidir.

REFERANSLAR

- [1] SMITH, N.J., "Construction Project Management in Japan and the United Kingdom", Global Project Management Handbook, Ed.: D. I. CLELAND, R. Gareis, McGraw - Hill, 1993, pp. 26/1 - 26/18.
- [2] DERDİYOK, Türkmen, "Yap - İşlet - Devret Modeli", Yaklaşım, Yıl 1, Sayı 9, Eylül 1993, ss. 95 - 103.
- [3] SEDELNIK, Lisa, "Toll Road Lessons", Latin Finance, No.69, pp. 41 - 44.
- [4] - "Repeating a success", World Highways / Routes du Monde, November / December 1995, s.61
- [5] HOOD, Stephen and Raymond O'CONNOR, "Legal Issues in Infrastructure Finance", Project Finance in Latin America 1995, pp. 30 - 33