

DEMİRYOLU HİZMETLERİNİN ÖZELLEŞTİRİLMESİNE DAİR TEORİK BİR İNCELEME

Berkan KARAGÖZ*

ÖZ

Çalışma, demiryolu hizmetlerinin maliye teorisi açısından hangi kamusal mal özelliği taşıdığını araştırmakta ve söz konusu hizmetlerin nasıl özelleştirilebileceğinin yollarını aramaktadır. Devletin doğal tekel nedeniyle iktisadi regülasyonla yasal tekele dönüştürdüğü endüstrilerin rekabete açılması iktisadi kuramlara göre mümkündür. Bu durum, demiryolu hizmetleri için de geçerlidir. Buna bağlı olarak, demiryolu endüstrisi dikey ayrıştırmayla alt segmentlerine ayrılarak; doğal tekel niteliği taşıyan ray döşeme ve sinyalizasyon kurulum kısmı kamu tekelinde kalarak; diğer bölümlerin (yolcu ve yük taşımacılığı ile bakım-onarım işleri) serbestleştirilmesi mümkündür. Dikey ayrıştırmada, altyapı hizmetini kuran kuruluş kamu mülkiyeti devam ettirilerek, taşımacılık hizmeti sunan kısmı rekabete açılabilir. Yatay ayrıştırma yolu ise, demiryolu işletmeciliğinde iki nokta arasındaki birden fazla hatta rekabet yapılmasıdır ve genellikle yük taşımacılığında kullanılır. Yatay ayrıştırmının bir türü olan varış noktası rekabetine göre, demiryolu işletmeciliğinde ülkeyi birden çok coğrafi yöreye bölerek, oluşan segmentlerin işletilmesinin özel firmalara bırakılması sağlanabilir.

Anahtar Kavramlar: Doğal Tekel, Demiryolları, Özelleştirme.

Jel Kodları: L12, L43, L92.

Atıf Önerisi /Cited as (APA): Karagöz, B. (2021). Demiryolu hizmetlerinin özelleştirilmesine dair teorik bir inceleme. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, (60), 103-117. DOI: 10.18070/erciyesiibd.758594*

* Dr. Öğr. Üyesi, Yozgat Bozok Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Maliye Bölümü, berkan.karagoz@bozok.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-7622-5113>

Geliş/Received: 26.06.2020

Kabul/Accepted: 21.06.2021

A THEORETICAL INVESTIGATION ON PRIVATIZATION OF RAILWAY SERVICES

ABSTRACT

The study explores the public goods characteristics of railway services in terms of public finance theory and looks for ways to privatize these services. It is possible, according to economic theories, to open up the industries to competition that the state has transformed into legal monopoly by economic regulation due to natural monopoly. This also applies to railway services. Accordingly, the railway industry is subdivided by vertical separation; rail flooring and signaling installation part, which has the nature of natural monopoly, remain in the public monopoly; it is possible to liberalize other parts (passenger and freight transport and maintenance-repair works). In vertical separation, the establishment establishing the infrastructure service may continue public ownership and the part providing transportation services may be opened to competition. The need for regulation is eliminated or the regulation can be reduced in the markets where the units opening up to competition by vertical division operate. The way of horizontal separation is to compete on more than one line between two points in railway operations and is generally used in freight transportation. According to the destination competition, which is a type of horizontal separation, it can be divided into multiple geographical regions in railway operation, and the operation of the segments formed can be left to private companies.

Keywords: Natural Monopoly, Railway, Privatization

Jel Codes: L12, L43, L92

GİRİŞ

Çalışma, demiryolu hizmetlerinin maliye teorisi açısından hangi kamusal mal özelliği taşıdığını araştırmakta ve söz konusu hizmetlerin nasıl özelleştirilebileceğinin yollarını aramaktadır.

Demiryolu hizmeti, bir ağ üzerinde insanların ve yüklerin bir noktadan diğer bir noktaya ulaştırılmasını sağlayan taşıma ve nakliye hizmetidir. Demiryolu ulaştırmasının en önemli özelliği, bir ağ üzerinde ölçek ve kapsam ekonomilerine sahip olmasıdır. Demiryolu hizmetinin esasını, ray yapımı ve sinyalizasyon sisteminin kurulması ile insan taşıma ve yük taşıma kısmı oluşturmaktadır.

Tarihsel olarak bakıldığında sanayi devriminden bu yana, dünyada demiryolu ulaşımına önemli bir rol biçilmiştir. Ülkelerin en ücra köşelerine kadar döşenmeye çalışılan rayların oluşturduğu şebekeler aracılığıyla hane halkı ve firmalara ulaşım ve nakliye gibi iki önemli alanda hizmet verilmeye çalışılmıştır. Sanayi devriminden bu yana ülke ekonomilerinin gelişmesine ve rekabet ortamının oluşmasına demiryolu sektörü büyük katkı sağlamıştır. Uluslararası emek ve meta hareketlerinin serbest dolaşımında ve nihayet, emek ve meta mobilitesinin yoğunlaşmasında demiryolu ağları başat bir öncülüğe sahip olmuştur.

Demiryolu hizmetleri, tüketicilere düşük fiyatlarla hizmet sunulduğundan sosyal boyutu da olan bir endüstridir. Demiryolu ulaştırmasının sahip olduğu

özellikler nedeniyle, genellikle demiryolu hizmetleri ulusal kamu işletmecileri tarafından gerçekleştirilmiştir.

1980'lerle birlikte gerek dünyada gerekse ülkemizde önce iktisadi devlet teşekkülleri daha sonraları da kamu iktisadi kuruluşları rekabetçi bir yapıya doğru gelişim göstermeye başlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı sonrası yoğun bir devletleştirme dönemi yaşayan ulusal ekonomilerde, ortaya çıkan kaynak dağılımında etkinsizliğin ve işletme verimsizliklerinin zaman içerisinde genel ülke endüstrisinin verimliliğini düşürdüğü kanısına varılmıştır (Stiglitz, 1999). Ülke ekonomilerinde ortaya çıkan verimsizliğin nedeni ise, genelde endüstrideki yaygın kamu mülkiyetine bağlanmıştır (Aktan ve Dileyici, 2005b). Bunun üzerine başlayan arayışlar, devletin ekonomideki mülkiyetinin azaltılmasının verimlilik artışı için çözüm olacağı önerisini gündeme getirmiştir.

Bu argümanlarla başlayan özelleştirme sürecinde, demiryolu hizmeti veren ulusal kamusal işletmelerin serbestleştirilmesi daha sonraki zamanlara bırakılmıştır. İlk aşamada öncelikle devletin mülkiyetinde bulunan tipik özel mal üreten işletmeler ile devlet varlıklarının satışı (denationalization) ön plana çıkarılmıştır. Daha sonraki aşamada deregülasyon süreci başlamıştır. Bu aşama, demiryolu hizmetlerinin de serbestleştirilmesini gündeme getirmiştir. Ancak demiryolu hizmetlerinin özelleştirilmesi, telefon, enerji, havayolları gibi şebeke endüstrilerinin serbestleştirilmesinden daha sonralara bırakılmıştır. Bunun nedenini demiryolu taşımacılığının kendine özgü karakteristiklerinde aramak gerekir. Avrupa ülkeleri, 90'lı yıllarda işletme ile altyapının birbirinden ayrılması gerektiğini savunarak rekabete açılabilir ve açılmaz kısımlarını tanımlayarak söz konusu ayrımı gerçekleştirmiş ve 2000'li yılların başında demiryolu sektörünün rekabete açılabilir taraflarını (yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığı ile bakım-onarım hizmetleri) tamamen rekabete açmışlardır. (Stiglitz, 1999)

İktisadi dönüşümden önce demiryolu hizmetinin esası, yük ve yolcuları kamusal bir ağ içerisinde kamusal işletmelerce düzenli ve programlı olarak dağıtmak ve taşımak şeklindeydi. Mülkiyetteki devlet tekelinin ortadan kalkması ile birlikte rekabet edilebilir piyasa oluşturulmaya çalışılmıştır. Ancak liberal mantalitenin ön planda olduğu ABD'de hem ray döşeme hem de demiryolu ulaştırma hizmeti özel şirketler tarafından yerine getirilmiştir (Stiglitz, 1994, s. 226).

Çalışmada öncelikle demiryolu endüstrisinin temel karakteristikleri ve segmentleri ortaya konularak teorik yapısı incelenmektedir. İkinci bölümde demiryolu endüstrisinin rekabete açılmasında politika seçenekleri araştırılmaktadır.

Çalışmanın genel hipotezi, demiryolu endüstrisinin dikey ayrıştırma ile alt segmentlerine ayrılarak; doğal tekel niteliği taşıyan ray döşeme ve sinyalizasyon kurulum kısmı kamu tekelinde kalarak; diğer bölümlerin (yolcu ve yük taşımacılığı ile bakım-onarım işleri) serbestleştirilebileceği yönündedir. Dikey ayrıştırma,

altyapı hizmetini kuran kuruluş kamu mülkiyeti devam ettirilerek, taşımacılık hizmeti sunan kısmı rekabete açılabilir. Yatay ayrıştırma yolu ise, demiryolu işletmeciliğinde iki nokta arasındaki birden fazla hatta (paralel hatlar üzerinden) rekabet yapılmasıdır ve genellikle yük taşımacılığında kullanılır. Yatay ayrıştırmada demiryolu teşebbüsleri, aynı çıkış noktasından gönderilecek ürünlerin veya yolcuların ayrı varış noktalarına ulaştırılmasında olduğu gibi farklı ulaşım güzergâhları için de birbirlerine rakip olabilmektedir.

I. DEMİRYOLU ENDÜSTRİSİNİN TEMEL ÖZELLİKLERİ VE SEGMENTLERİ

Demiryolu sektörü; yoğun ilk yatırım maliyeti gerektiren, sabit maliyetleri yüksek olan ve şebeke gerektiren bir hizmet sektörüdür. Öte yandan, ulaşım hizmeti verilebilmesi için belirli bir altyapı donanımına sahip olması gerektiği için, altyapı ekonomisi altında da incelenen bir toplu ulaştırma sektörüdür. En önemli özelliklerinden biri demiryolu sektörünün, dikey bütünleşik olmasıdır¹ (Tangül, 2014; Stiglitz, 1999). Buna bağlı olarak, demiryolları bir sektör olarak ray döşeme ve sinyalizasyon, yolcu ve yük taşımacılığı ve bakım-onarım hizmetleri olmak üzere üç alt ana dala ayrılmaktadır. Ray döşeme ve sinyalizasyonun doğal tekel özelliği göstermesi söz konusu endüstriye devlet tarafından müdahale edilmesine yol açmıştır². Demiryolu hizmetinin yalnızca kamu kesimi tarafından inşası ve sunulmasına ilişkin getirilen kurallar en katı iktisadi regülasyon türlerinden biridir.

Demiryolu sektörü hem ölçek ekonomileri³ hem de kapsam ekonomileri⁴ özelliği taşır. Demiryollarında hizmetten yararlananlar arttıkça ortalama maliyetler azalma eğilimine girmektedir. Aynı zamanda ürün çeşitliliği (yolcu taşıma-yük taşıma) olması nedeniyle demiryolunda faaliyet gösteren bir firma veya kuruluş maliyet avantajı elde edebilir. Bu yüzden demiryolu ulaşımının genel niteliklerinden biri birleşik mal özelliği göstermesidir. Demiryolu hizmeti büyük altyapı yatırımı gerektirir. Özel kesimlerce demiryolu altyapısına kaynak ayırmasının yapılamadığı ekonomilerde, kamunun bu yatırımları gerçekleştirmesi gerekmektedir (Aktan ve Dileyici, 2005a, s. 18).

Demiryolu hizmeti, şebeke özelliği gösterir ve şebeke ağı ne kadar geniş ise insanların ve firmaların (kurumların) o hizmetten yararlanma talebi artar. Demiryolu hizmetinde kural olarak, bedeli kullanıcılar tarafından karşılanır. Bu yüzden, demiryolu hizmeti fiyatlandırılabilir veya belirli bir bedel karşılığı

¹ “Dikey bütünleşik ağ sanayileri, rekabete açılmayan doğal tekel niteliğindeki bir bileşen ile bu bileşenin aşağı ve/veya yukarısında bulunan rekabete açık bir veya birden çok bileşen ile bütünleşik olduğu sektörlerdir” (Emek, 2003, s. 8).

² İktisadi regülasyon, bir piyasanın öğelerine devlet tarafından müdahale edilerek piyasanın etkinliğini sağlama amaçlı devlet müdahaleleridir (Ardıyok, 2002, s. 15).

³ “Ölçek ekonomileri, bir firmada bir ürünün üretimi arttıkça ortalama maliyetlerde azalma nedeniyle ortaya çıkan maliyet avantajlarıdır” (Akalin, 2003, s. 249-250).

⁴ “Kapsam ekonomileri ise, bir firmada birden fazla ürünün birlikte üretilmesi durumunda firmanın sağlayabileceği maliyet avantajlarını ifade eder” (Akalin, 2003, s. 249).

sunulmasından dolayı, tüketimde dışlama söz konusu olmaktadır. Demiryolu hizmetleri, nüfus artışı, kentleşme gibi faktörler dikkate alındığında yerel bazda da önemli bir sektördür. Üretici firmaların katlanmak zorunda oldukları ulaşım maliyetlerinin, demiryolu hizmetinden faydalananlarda daha az olduğu tespit edilmiştir (OECD, 1997). Kamusal demiryolu işletmeciliğinde sunulan hizmetin maliyeti sosyal motiflerle alt gelir gruplarının sübvansede edilmesi için demiryolu hizmeti veren üretici birim tarafından karşılanabilir ya da kamu üreticisi maliyetin altında fiyat belirleyebilir (Tangül, 2014).

Demiryolu yolcu ve yük taşımacılığı hizmetinde alınan fayda bölünebilir ve alınan hizmet fiyatlandırılabilir. Dünya genelinde bireyler 21. yüzyıla kadar demiryolundan çoğunlukla “kamusal olarak arz edilen özel mal veya hizmet” olarak bedel ödeyerek faydalanmışlardır. Örneğin, 20. yüzyılda Batı Avrupa ülkelerinde demiryolu hizmetinin tamamı kamu girişimciliği ile üretilirken, Japonya’da demiryolu hizmetlerinin %75’i kamu tarafından gerçekleştirilmiştir (Stiglitz, 1994, s. 226). Yalnız ABD’de kamunun demiryolu işletme rolü, sadece %10 dolaylarında kalmıştır (Stiglitz, 1994, s. 226).

Devletin demiryolu hizmetini yerine getirdiği tekel durumunda üretim maliyetleri marjinal maliyet üzerinde seyrederek. Bu durumda X-etkinsizliğinden söz edilir. Tekelin yapısından ve mülkiyet sorunundan X-etkinsizliği yaşanır (Akça, 2007). Ancak iktisadi etkinliği belirleyen ise genel kaniya göre mülkiyet değil rekabetin durumudur. Mülkiyet özel sektörde de olsa kamuda da olsa tekelin varlığı etkinsizliğin kaynağıdır. Marter-Parker mülkiyet anlayışına göre, kamu mülkiyetinde bulunan ancak rekabetçi bir sektör; özel mülkiyette bulunana ancak tekelci bir sektöre göre, iktisadi açıdan daha etkin sonuçlar doğurabilir (Kirmanoğlu, 2007). Ölçeğe göre artan getiri sağlayan bir demiryolu hizmeti de X-etkinsizlikleri nedeniyle rekabete açılması gerekir. Tekel özelliğe sahip demiryolu hizmeti serbest ve etkin çalışan piyasalar üzerinde tehdit oluşturur. Bununla beraber demiryolu taşımacılığında fiyatların düşük tutulması ve maliyetlerin altında fiyatlandırılması aslında toplam refahını olumsuz etkileyebilir (OECD, 1997; Tangül, 2014).

A. RAY DÖŞEME VE SİNYALİZASYON

Ekonomi çevrelerinde, yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığında ziyade, demiryolu altyapısının oluşturulmasında kamunun aktif olarak üstlenmesi gerektiği pek tartışma konusu olmamaktadır. Çünkü ray ve sinyalizasyon altyapısı genellikle rekabetçi olmayan faaliyetler olarak tanımlanır (OECD, 2001, s. 8). Doğal tekel niteliğine sahip olması ve azalan maliyet koşulları nedeniyle demiryolu hizmetinin gerçekleştirilebilmesi için gerekli olan demiryolu hattının inşa edilmesi çoğunlukla kamu yatırımlarıyla gerçekleştirilmiş ya da kamu yeterli gelişmiş teknolojiye sahip değilse özel sektörden bu hizmeti satın alarak demiryolu altyapısını oluşturmuştur. Sonuç olarak, demiryolu hizmetinin altyapısı kamu mülkiyetinde olmuştur. Demiryolu ulaşımının gelişmiş olduğu pek çok Batı Avrupa ülkesi ve Japonya’da

demiryolu altyapısı kamu tarafından finanse edilmiş ve kamu mülkiyetine alınmıştır (Stiglitz, 1994, s. 226).

Demiryolu endüstrisinde doğal tekel olgusu endüstrinin bütününde değil, ray döşeme ve sinyalizasyon sistemin kurulumunda ortaya çıkmaktadır. Demiryolu endüstrisinde iktisadi regülasyona duyulan ihtiyaç, esasen ray döşeme ve sinyalizasyon sisteminin kurulumunda doğmaktadır. Ray döşeme ve sinyalizasyon konusunda serbest piyasa duyarsız kaldığından ve iktisaden etkin olmadığından ötürü bu hizmet için kamu, temel iktisadi aktör olmak zorunda kalmaktadır.

Dikey bütünleşik ağ ekonomisi özelliğine sahip olan demiryollarında, rekabete açılmayan doğal tekel niteliğindeki bileşen ray ve sinyalizasyon kurulum hizmetidir. Bu bileşenin iktisadi yapısı, bileşenin rekabete açılmasını engellemektedir (Tangül, 2014). Bunun teorideki iktisadi temelini ise ölçek ekonomileri ve doğal tekel kavramı oluşturmaktadır. Ölçeğin artması durumunda firmanın maliyetleri azalır. İkincisi, bu tür piyasada üretimin iki veya daha fazla firmaya göre tek bir firma tarafından gerçekleşmesi iktisadi açıdan daha etkindir (Akça, 2007). Bu kavramların varlığı, devletin doğal nitelikteki tekel piyasası içerisinde konumlandırılan ray ve sinyalizasyon kurulumunun hukuksal olarak kendi tekeline almasına ve yasal tekele dönüşmesine neden olur. Ayrıca, özel bir firma, ilgili demiryolunu nakliye faaliyetlerini gerçekleştirmeden yalnızca ray döşeme faaliyetlerini gerçekleştirmek istemez.

Demiryollarındaki kapsam ekonomisi nedeniyle özel firmanın çapraz sübvansiyona başvurabileceği düşüncesi (Akalın, 2003, s. 244) ve demiryolu döşemesinin ulusal birliği sağladığından hareketle stratejik öneme sahip olduğu düşüncesi demiryolu inşasının yasal tekel özelliği kazandırılmasında sebep olarak gösterilebilir. Demiryolu hattı inşasında, uzun dönem ortalama maliyetleri iki veya daha fazla firmanın varlığı halindekinden daha düşüktür (Akça, 2007). Demiryolu hattı inşasının kapsamı arttıkça ortalama maliyetler azalır. Doğal tekel niteliğindeki ray döşeme hizmetinde yasal tekel oluşturma seçeneği bir zorunluluktur. Bunun yanında, rekabete dayalı bir çözüm getirilmesi veya ortamın pazara giriş için rekabet unsurları ile donatılabilmesi hizmetin özellikleri nedeniyle mümkün değildir.

B. YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞI HİZMETİ

Yolcu ve yük taşımacılığı hizmeti; posta, elektrik, sigortacılık, bankacılık hizmetleri gibi bir özel maldır (Stiglitz, 1994, s. 221). Özel mal niteliğinde olduğu için yolcu ve yük taşımacılığı özel sektör tarafından sunulabilir. Zira, demiryolu taşımacılığı hizmetinde tüketiciler birbiri ile rakip olabilirler ve herhangi bir tüketici, demiryolu hizmetinden mahrum bırakılabilir (Kirmanoğlu, 2007, s. 118). Yük taşımacılığı; parça yük taşımacılığı, kuru dökme yük taşımacılığı ve sıvı yük taşımacılığı gibi farklı hizmetlere ayrılabilir.

Demiryolu ray döşeme ve sinyalizasyon hizmeti doğal tekel niteliğinde olmasına rağmen, yolcu ve yük taşımacılığı hizmetinin üretim ve arzı rekabete

açılabilir (OECD, 2001, s. 8). Çünkü yolcu ve yük taşımacılığı hizmetinde doğal tekel niteliği bulunmamaktadır.

Demiryolu endüstrisinin üç farklı hizmetten oluşan dikey bütünleşik sektör olması, doğal tekel niteliğinde altyapı bileşeninin bulunması ve şebeke gerekliliği; yolcu ve yük taşımacılığı hizmetinde iktisadi regülasyonu beraberinde getirmiştir. Dikey bütünleşik sektörde işlem maliyetlerini düşürmek, bilgi akışından kaynaklanan etkinliği arttırmak ve hâkim durumun kötüye kullanımından ortaya çıkan fiyat tahribatını engellemek için kamunun aktif rol aldığı ileri sürülmüştür (Emek, 2003, s. 13). Sosyal örüntüye sahip yolcu taşımacılığında bütünleşik sektör olma özelliğinden yararlanılarak farklı gelir gruplarına yönelik çapraz sübvansiyon uygulamaları ve ülke genelinde tüm kullanıcılara uygun fiyat uygulanmasının sağlanmasının yolu hizmetleri kamu tarafından verilmesini gerektirmektedir.

Doğal tekel altyapısı ve ölçek ekonomisinin varlığı, bir firmanın iki veya daha fazla firmanın etkinliğinden daha etkin bir üretim gerçekleştirebileceği savı nedenleriyle yolcu ve yük taşıma hizmetinde kamunun tercih edilmesine yol açmıştır. Yine marjinal maliyetin ortalama maliyetin altında olması, marjinal maliyet fiyatlandırmasını yapabilecek sektörün, kamu sektörü olduğu gerçekliğini doğurmaktadır. Çünkü bu durumda ortaya çıkacak zararı ancak kamu karşılayabilmektedir. Burada da yasal tekel konumundaki kamu işletmeciliği devreye girmektedir. Doğal tekele dayalı altyapı sektörlerinde regüle edilen özel tekel firmanın desteklenmesi, ölçek ekonomilerini tam olarak kullanamayan söz konusu tekelde kapasite fazlasının oluşmasına ve kaynak israfına yol açacaktır. Demiryollarının geniş bir ağdan oluşması ve bu ağın ölçek ve kapsam ekonomilerine bağlı olarak genişlemesiyle ortalama maliyetlerin azalması söz konusu olabilir. Bölgelerarası çapraz sübvansiyon uygulamalarıyla performans sürekliliği sağlanabilir. Uygun fiyatlandırma yöntemi kullanılabilir. Kamu girişimciliğinde marjinal maliyet ve ortalama maliyet fiyatlandırılması yapılabilir.

Yolcu taşıma ve yük taşıma segmentinde yasal tekel oluşturarak kamu işletmeciliğine başvurma seçeneği bir zorunluluk değildir. Rekabete dayalı bir çözüm getirilmesi veya ortamın pazara giriş için rekabet unsurları ile donatılabilmesi mümkündür. Hatta regülasyona tabi, iktisadi etkinsizliğin minimum olduğu özel tekele müsaade edilmesi de seçenekler arasındadır (Ardıyok, 2005, s. 71; Çakal, 1996, s. 33).

C. BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ HİZMETİ

Demiryolu bakım ve onarım hizmetleri ile çeken ve çekilen araçların bakım ve onarımı hizmetleri rekabete açılabilir demiryolu hizmetidir (OECD, 2001, s. 8). Yük ve yolcu taşımacılığının iktisadi regülasyona tabi tutulmasına yönelik gerekçeler ve kamu müdahalesi bu hizmet için de geçerlidir. Genel olarak bakım ve onarım hizmetleri, kamu tarafından sunulabileceği gibi rekabet koşulları oluşturularak özel sektör tarafından da sunulabilir.

II. DEMİRYOLU ENDÜSTRİSİNİN REKABETE AÇILMASI

Demiryolu sektörünün rekabete açılmasında ana hedef iktisadi etkinliği sağlamak olmalıdır. Demiryolu sektöründe de teşebbüs performanslarını geliştirmek ve kaynak etkinliğini sağlayabilmek için deregülasyon uygulamaları gündeme gelmektedir. Devletin demiryolu endüstrisinden çekilmesi ve aktif pozisyonu bırakması anlamına gelen deregülasyon politikaları birçok ülkede uygulanmaya başlanmıştır.

Demiryolu hizmetlerinin deregüle edilmesi politikası benimsense de teorik olarak özel sektörün kamuya göre performans üstünlüğünü ileri süren genel geçici bir kanıt yoktur. Ancak özel sektör işletmeciliği verimliliğinin kamuya göre daha yüksek olduğu ortaya konulmuştur (Stiglitz, 1999; Vickers ve Yarrow, 1998; Kwoka, 1996; OECD, 2001; OECD, 1997). İngiltere’de yapılan bir çalışmada, bir kamu kurumunun özelleştirilmesinin kurum içi etkinliği arttırdığı ancak bu kurum regüle edilmezse kaynak tahsis etkinliğini bozabildiği ortaya konmuştur (Vickers ve Yarrow, 1998). Diğer yandan özelleştirmenin fiyat üzerindeki etkisinin belirsiz olduğu belirtilmektedir (Kwoka, 1996). Driessen, Lijesen ve Mulder (2006) tarafından yapılan çalışmada; rekabetin üretimde etkinliği teşvik ettiği ancak pazar içinde rekabetin her zaman etkinliği artırmadığı sonucuna ulaşılmış, dikey bölünme ile etkinlik arasında bir bağlantı bulunamamıştır.

Dikey ayrıştırma ve yatay ayrıştırma yaparak özelleştirebilecek hizmetlerin özel kesime devredilmesi ana politikadır. Burada doğal tekel niteliğindeki demiryolu hattının özel sektörün erişimine açılması sağlanır. Kamu ile özel sektör arasında erişimin koşullarının nasıl sağlanacağına dair antlaşma yapılır. İkincisi, yapısal düzenlemelerle rekabete açık hizmetlerle rekabete kapalı hizmetlerin sahiplik ayrıştırması gerçekleştirilir. Daha sonra, özel işletmelerin doğal tekele ortak sahiplendirilmesi gerçekleştirilir. Buna bağlı olarak, doğal tekelin hizmetlerine sınırlama getirilir. Doğal tekel niteliğine haiz hizmetler bölgesel tekellere bölünebilir. Söz konusu politika seçeneklerinden pek çoğu Avrupa ülkelerinde demiryollarının rekabete açılmasında tercih edilmiştir (OECD, 2001).

Tekelci ve rekabetçi hizmetlerin ayrıştırılması için, altyapı ile işletmenin ayrılması gerekir. Buna dikey ayrıştırma denir. Dikey ayrıştırma kendi arasında tam dikey ayrışık yapılanma ve dikey erişim sağlanması şeklinde iki türdür. Tam dikey ayrışık yapılanmada altyapı sahibinin demiryolu ulaşım hizmetlerini sunmasına izin verilmediği durum olarak tanımlanmaktadır (OECD, 2005, s. 6). Tam dikey ayrışık yapılanmanın, altyapı firmasını ayrımcı davranmaya iten nedenleri ortadan kaldıran ve daha fazla rekabete olanak tanıyan bir model olduğu kabul edilmektedir. Ancak tam dikey ayrışık yapılanma yeni girişlerin yaşanmadığı durumda, demiryolu hizmetlerinde altyapı faaliyetlerindeki tekel gücüne bir yenisinin daha eklenmesi anlamına gelmektedir (Pittman, 2005, s. 191). Böyle bir durumda kamunun regülatörlüğüne ihtiyaç duyulur. İngiltere tam dikey ayrışık yapılanmaya giden ve dahası altyapı hizmetlerini de özelleştiren örnek olarak var olmaktadır (Karamanoğlu, 2012, s. 32). Bu model karşıtı görüşlerde, altyapı-

işletme arasındaki etkileşimin koordinasyon sorunlarını ve işlem maliyetlerini artırarak rekabetin getireceği etkinliklerin önüne geçeceği dile getirilmektedir.

Dikey erişim sağlanması ise kamunun idaresinde olan altyapı hattında özel firmaların hizmet vermesi amacıyla özel firmaların raylara erişiminin sağlanmasıdır. Bu yöntemde, özel firmalar yanında kamu da taşımacılık yapmaya devam etmektedir. Bağımsız demiryolu işletmelerine erişim ücreti karşılığında erişim hakkı tanınır. Böylece tam dikey ayrışık yapıda karşılaşılan etkinlik kayıplarının önüne geçilmesi beklenmektedir. Dikey erişimde bağımsız demiryolu işletmelerinin pazara girişine izin verilirken yerleşik firmanın dikey bütünlük yapıda bırakılmasının işlem maliyeti gibi olumsuzlukları azaltacağı kabul edilmektedir. Ayrışmanın düzeyi, altyapı ve işletmeye ilişkin faaliyetlerin hesaplarının ayrı tutulmasını öngören muhasebe bazında ayırım, altyapı-işletme faaliyetlerinin aynı holding çatısı altında farklı tüzel kişiliklerin kontrolü/yönetimi altında olduğu organizasyonel ayırım veya tamamen farklı ekonomik bütünlük içinde yer aldıkları kurumsal ayırım şeklinde olabilmektedir (Kurosaki, 2008, s. 90). Ancak dikey erişim modeline karşı olan görüşler, bütünlük yapıda kalan yerleşik firmanın pazar gücünü yeni girişler sonrasında dahi korumasının bağımsız demiryolu işletmelerine karşı ayrımcı davranmasına zemin hazırlayacağını savunmaktadır. Söz konusu durum, ayrımcı uygulamaların önüne geçilmesi için başta erişim fiyatlandırması, kapasite tahsisi olmak üzere pek çok konuda detaylı düzenlemelerin yapılmasını gerektirmektedir. Ancak demiryolu sisteminin yatırım kararlarından, bakım-onarımların zamanlanması ve trafiğin akışı sırasında alınacak önlemlere kadar pek çok karmaşık süreçleri içinde barındırması ayrımcı davranışların tamamen engellenmesini imkansız hale getirmektedir (Karamanoğlu, 2012, s. 39-40).

Demiryollarında daha çok, batı ülkelerinde kurumsal ayırım ve organizasyonel ayrıştırma yöntemleri benimsenmiştir (8. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, 2001). Örneğin, Avusturya, Belçika, Yunanistan ve İrlanda'da muhasebe bazında ayırım, Almanya ve İtalya'da organizasyonel ayırım, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hollanda, Portekiz, İspanya ve İsveç'te kurumsal ayırım yapılarak demiryoluna bağımsız demiryolu işletmelerinin erişimine açılmıştır (Gomez-Ibanez ve Rus 2006, s. 34-35). Diğer bir ifadeyle, muhasebe bazında, organizasyonel veya kurumsal ayırımla kamu bölümlenmiş ve bağımsız işletmelerin rekabetine açılmıştır.

Yapılan bir çalışmada, dikey ayrıştırma ile rekabet sağlandığı ancak etkinlik ortaya çıkmadığı konmuştur (Driessen, G., Lijesen, M. ve Mulder, 2006). Rivea'ya (2004) göre, demiryolları hizmetlerinin ayrıştırılarak demiryolu altyapı ve sinyalizasyon hizmetlerinin özel şirketler tarafından sağlanması teknik etkinlik sağladığı ileri sürülmüştür. Ancak altyapı ve sinyalizasyon hizmetleri de yolcu taşımacılığıyla birlikte serbestleştirilmelidir. Asmild, vd. (2008)'e göre muhasebe ayrıştırması işlem maliyetlerini azaltmakta, organizasyonel ve kurumsal ayırımın ise etkinlik sonucu bilinmemektedir. Avrupa demiryollarında mülkiyet

ilişkilerinde değişim süreci ile birlikte demiryollarının hukuki yapısı kamu kuruluşu niteliğinden hisselerinin çoğunluğunun özel olduğu anonim şirket haline dönüşmüştür. Demiryolu işletmeciliğinde kamudan kaynaklanan keyfi ve fiili uygulamalar son bulmuş, tarife düzenlemeleri piyasaya bırakılmıştır (Tangül, 2014). Demiryolu işletmeciliğini piyasaya bırakmadan önce, devlet tarafından mali altyapısı iyileştirilmelidir. Demiryolu sektörü için en uygun yapısal modelin (tam dikey ayrışık yöntem, dikey erişim sağlama yöntemi veya yatay ayrıştırma modelleri) hangisi olduğuna dair henüz ortak kanaata ulaşılamamıştır (Drew, 2006, s.1).

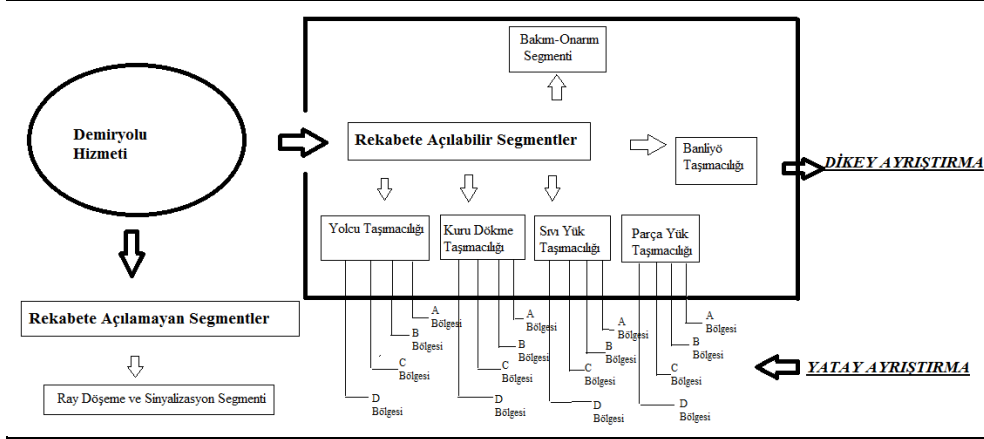
Dikey ayrıştırma yapılırken demiryolları, yolcu taşımacılığı, kuru dökme taşımacılığı, sıvı yük taşımacılığı, parça yük taşımacılığı, banliyö taşımacılığı, bakım-onarım hizmetleri ve altyapı hizmetleri olarak ayrıştırılabilir. Her segment ayrı olarak rekabete hazırlanabilir.

Yatay ayrışma modelinde, farklı demiryolu teşebbüslerinin mülkiyeti veya kontrolünde birden fazla demiryolu şebekesi bulunmaktadır. Her bir teşebbüs bünyesinde altyapı ve işletme faaliyetleri birlikte yürütüldüğünden dikey ayrışma söz konusu değildir. Bu nedenle, yatay yapılanma modeli, dikey yapılanma modellerinden (dikey erişim-tam dikey ayrışık yapı) farklı olarak dikey bütünsel teşebbüsler arasında rekabete elverişli bir ortam sunmaktadır (Karamanoğlu, 2012, s. 20). Yatay yapılanmadaki klasik rekabet şekli, paralel hatlar rekabetidir. Bu rekabet türünde, çıkış-varış noktaları olan iki şehir güzergâhını birbirine bağlayan ve farklı teşebbüslerin kontrolünde olan en az iki demiryolu hattı bulunmaktadır. Bu sistem, her bir teşebbüs kendi mülkiyetindeki/kontrolündeki altyapı üzerinde işletme faaliyetlerini sürdürdüğünden dikey anlamda bütünsel; hizmetin sunulduğu coğrafi alan içerisinde kullanıcı açısından birden fazla şebeke alternatifinin olması nedeniyle de yatay ayrışık bir yapı arz etmektedir (OECD, 2005, s. 36). Paralel hatlar belirli bir noktadan sonra diğer ulaşım sistemlerine (çokmodlu rekabet) geçiş şeklinde de kurgulanabilmektedir. Paralel hat rekabeti ve çokmodlu rekabet ülkelerin coğrafi yapıları ve altyapı eksikliği nedeniyle uygulamaya zor geçirilmektedir. Ancak varış noktası rekabeti olarak adlandırılan yatay ayrıştırma türü, uygulamada gerçekleştirilebilir.

Yatay ayrıştırmada demiryolu teşebbüsleri, aynı çıkış noktasından gönderilecek ürünlerin ayrı varış noktalarına ulaştırılmasında olduğu gibi farklı ulaşım güzergâhları için de birbirlerine rakip olabilmektedir (*destination competition*). Demiryolu teşebbüslerin uygulayacakları taşıma fiyatı politikalarının, gönderimdeki malın varış noktalarındaki fiyat farklılıklarına duyarlı olacağı kabul edilmektedir. Eğer farklı noktalara yolcu ulaştırılacaksa, yolcu yoğunluğuna göre farklı fiyatlandırma yapabilirler (OECD, 2005, s. 38). Yatay ayrıştırma; demiryolu işletmeciliğinde ülkeyi birden çok yöreye ayırmak ve yörelerin demiryolu işletmelerini rekabetçi yöntemlerle özel firmalara vermektir. Yatay ayrıştırmada farklı yöre işletmeciliği üstlenen firmalar birbirleriyle fiyat yarış politikalarına girişeceklerdir. Geri kalmış bölgelerde işletmecilik kamu işletmeciliği tarafından

yerine getirilebilir, nüfus yoğunluğunun fazla olduğu hatlarda özel teşebbüslere işletmecilik hakkı tanınabilir (Bkz. Şekil 1).

Şekil 1: Demiryolu Hizmetinin Dikey ve Yatay Ayırıştırılması (Varış Noktası Rekabeti)



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

İktisadi ve ülkesel gerekçelere bağlı olarak yapılan dikey ya da yatay ayırıştırmada ortaya çıkan alt hizmetlerinin rekabete açılmasında şirketleştirme, yönetim sözleşmesi, performans sözleşmesi, yolcu hizmetlerinin özelleştirilmesi, imtiyaz, yap-işlet-devret, kamu-özel ortaklığı yöntemlerinden biri veya birkaçı kullanılarak ekonomi biliminin olması gereken olarak addettiği rekabet koşulları sağlanabilir. Demiryolu ağları üzerinde regülasyona tabi özel tekeller, oligopol piyasalar ya da daha fazla firmanın bulunduğu piyasalar oluşturulabilir. Bu seçenek, deregüle edilmek istenen sektörde yapılmak istenene bağlıdır. Deregülasyon, devletin piyasalarda iktisadi regülasyonların kaldırması veya azaltması anlamına gelir. Buna bağlı olarak doğal tekeller üzerinde yükselen demiryolu endüstrisinin de rekabete açılması mümkün hale gelir.

Mülkiyetin değiştirilmediği yöntemlerden; şirketleştirme, performans sözleşmesi ve yönetim sözleşmesi yöntemlerinden biri kullanılarak yolcu ve yük taşımacılığında rekabetçi yapılar kurulabilir. Şirketleşme, kamu kurumunu şirket haline dönüştürerek etkin çalışmasına olanak verir (Aktan, 1998, s. 68). Şirketleşme, özelleştirmeden önceki kamu kurumunu özel yönetime hazırlama sürecidir. Şirketleşmede artık kamu yararı değil, kar maksimizasyonu amaçlanır.

Ayrıştırma yapıldıktan sonra şirketleşme yapmadan veya şirketleşmeye giderek kamu elindeki demiryollarının rekabete hazırlanması için performans sözleşmesi uygulamasına gidilmesi, demiryolu yöneticilerinin performansa dayalı olarak çalışması ve demiryolu işletmesinin etkinlik kazanması bir başka rekabetçi yoldur. Bu tür bir uygulama tercihini, rekabete açılma için bir adım olarak görmek gerekir. (Aktan ve Dileyici, 2005c, s. 46; Stiglitz, 1994, s. 206-207).

Yönetim sözleşmesi ise, demiryolunun tüm mülkiyeti devlette kalmakta, işletme yönetimi bir dönem aralığı özel sektöre aktarılmaktadır. Yatırım kararı halen devlettedir. Amaç, özel şirketin tecrübelerinden yararlanmaktır. Özel sektör, yönetimi gerçekleştirdiği için devletten kazanç sağlar (Aktan, 1998, s. 64). Ya da işletme hakkını ve yanında gelir elde etme hakkını özel sektöre verme yoluyla demiryolu hizmeti rekabete hazırlanabilir. Aksi sözleşmeye koyulabilmekle birlikte, kiralayan firmanın sabit varlıklara yatırım yapma sorumluluğu yoktur.

Bu tür uygulama tercihleri demiryolu yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığı veya bakım-onarım hizmetlerinin rekabete hazırlama sürecinde kullanılabilir. Ancak bu tür yöntemlerde, mülkiyet değişimi söz konusu olmamaktadır.

Mülkiyet devrinin gerçekleştirildiği özelleştirme yöntemine imtiyaz sözleşmesi ile devir adı verilmekte ve imtiyaz sözleşmesiyle yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığı ve bakım-onarım hizmetleri özel firmalara devredilmektedir. Yatırım yapıp yapmama, fiyatları düşük tutup tutmama, risk alıp almama özel firmanın elindedir. Ancak kamunun regülatörlüğü devam eder. (Paşaoğlu, 2003, s. 35). Diğer yandan imtiyaz yöntemi, genel olarak regülasyona olan ihtiyacı azaltması gerekir. İmtiyaz sözleşmesi kendiliğinden demiryolu endüstrisinin düzenlenmesini sağlaması gerekir (Kessides, 2004). Rekabete açılan demiryolu endüstrisinde, kamu regülatör rolü üstlenir. Kamu, bir taraftan demiryolu standartlarını düzenler; bir taraftan da demiryolu piyasalarında rekabetçi yapıyı kurgular. Demiryolu endüstrisinin iyi yapılandırılmaması kamu tekeli yerine özel tekellerin oluşmasına neden olabilir ve ekonomik refah kamu üretiminden daha fazla olabilir.

Rekabetçi uygulamalarla, demiryolu işletmeciliğinin alt gelir gruplarına yönelik sübvansiyon oluşturma politikalarından vazgeçilmektedir. Ancak seyahat özgürlüğünün korunması, demiryolu ağlarının güvenliği, tehlikeli eşyaların nakli, çevrenin korunması ve ulusal kalkınma ve ulusal birlik sağlama konularında ve güvenlik gerektiren hallerde demiryolu taşımacılığında kamunun garantisi istenmektedir (Tangül, 2014).

SONUÇ

Liberalizasyon süreciyle beraber gelen, demonopolizasyon ve deregülasyon reformları altyapı hizmetleri ile devlet arasında kurulan bağları sorgulatmaktadır. Devletin doğal tekel nedeniyle iktisadi regülasyonla yasal tekele dönüştürdüğü endüstrilerin rekabete açılması iktisadi kuramlara göre mümkündür. Bu durum, demiryolu hizmetleri için de geçerlidir.

Kâr maksimizasyonunun sağlanabileceği modern hatların ve bu hatların üzerinde yapılacak ulaştırma hizmetlerinin birbirinden ayrıştırılarak rekabete açılması dünyada en çok uygulanan yöntemlerden biridir. Ayrıştırmanın sağlanmasıyla işletmecilik açısından varlık ve tesislerin imtiyaz hakkı sağlayan sözleşmeler aracılığıyla, kamudan özele mülkiyet transferi uzun dönemler boyunca gerçekleştirilebilir. Ancak bunun için ülkenin hukuk düzeninin oluşturulması,

anayasal, yasal ve diğer düzenlemelerle getirilen sınırlamaların kaldırılması ve yeni bir ekonomik yapının kurgulanması gerekir. Bu kurgu, tam rekabet koşullarının ve kaynak tahsisinde etkinliğin sağlanmasına yönelik hedeflerin gerçekleşmesine yönelik kurumlar oluşturma sürecinden başka bir şey değildir.

Buna bağlı olarak, demiryolu endüstrisi dikey ayrıştırma ile alt segmentlerine ayrılarak; doğal tekel niteliği taşıyan ray döşeme ve sinyalizasyon kurulum kısmı kamu tekelinde kalarak; diğer bölümlerin (yolcu ve yük taşımacılığı ile bakım-onarım işleri) serbestleştirilmesi mümkündür. Dikey ayrıştırmada, altyapı hizmetini kuran kuruluş kamu mülkiyeti devam ettirilerek, taşımacılık hizmeti sunan kısmı rekabete açılabilir. Yatay ayrıştırma yoluyla da varış noktası rekabeti uygulaması yoluyla demiryolu işletmeciliğinde ülke birden çok yöreye ayrılarak ve rekabetçi ihalelerle özel teşebbüslere o yöre demiryollarının işletilmesi imtiyazı verilebilir. Geri kalmış bölgelerde işletmecilik kamu işletmeciliği tarafından yerine getirilebilir, nüfus yoğunluğunun fazla olduğu hatlarda çok hat oluşturarak özel teşebbüslere işletmecilik hakkı tanınabilir.

KAYNAKÇA

- Akalın, G. (2003). *KİT'ler ve özelleştirmeleri*. Ankara: Gazi kitabevi.
- Akça, H. (2007). *Regülasyon ekonomisi*. Ankara: Nobel kitabevi.
- Aktan, C. C. (1998). *Değişim ve devlet*. Ankara: TİSK Yayınları, Yayın No: 176.
- Aktan, C. C. ve Dileyici, D. (2005a). "Genel olarak altyapı hizmetleri", *Altyapı ekonomisi altyapı hizmetlerinde serbestleşme ve özelleştirme*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Aktan, C. C. ve Dileyici, D. (2005b). "Altyapı hizmetleri, doğal tekeller ve regülasyon", *Altyapı ekonomisi altyapı hizmetlerinde serbestleşme ve özelleştirme*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Aktan, C. C. ve Dileyici, D. (2005c). "Altyapı reformu: altyapı hizmetlerinin sunumu ve finansmanında yeni trendler-alternatif yöntemler", *Altyapı ekonomisi altyapı hizmetlerinde serbestleşme ve özelleştirme*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Ardıyok, Ş. (2005). "Altyapı hizmetlerinde devletin düzenleyici rolü", *Altyapı ekonomisi altyapı hizmetlerinde serbestleşme ve özelleştirme*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Ardıyok, Ş. (2002). *Doğal tekeller ve düzenleyici kurumlar. Türkiye için düzenleyici kurum modeli*. Ankara: Rekabet Kurumu Tez Serisi No:9.
- Asmild, M., Holvad, T., Hougaard, J.L. ve Kronborg, D. (2008). "Railway reforms: do they influence operating efficiency?", *Discussion papers 08-05*, University of Copenhagen
- Çakal, R. (1996). *Doğal tekellerde özelleştirme ve regülasyon*. Ankara: DPT Uzmanlık Tezi Yayın No: 2455.
- Drew J. (2006), *Rail freight: the benefits and costs of vertical separation and open access*,
http://www.euromedtransport.org/fileadmin/download/InfrastructureEvents/18_Rail_Freight_The_Benefits_and_Costs_of_Vertical_Seperation_and_Open_Access.pdf
- Driessen, G., Lijesen, M. ve Mulder, M. (2006). "The impact of competition on productive efficiency in european railways", *Cbp Discussion Paper*, N:71.
- Emek, U. (2003). *Posta hizmetlerinin serbestleştirilmesi*. Ankara: DPT Yayın No: 2672.
- Gomez-Ibanez J. A. ve Rus G. D. (2006). *Competition in the railway industry: an international comparative analysis*, Edward Elgar Publishing, Inc, UK.
- Kessides, N. I. (2004). *Reforming infrastructure privatization, regulation and competition*. The World Bank, Oxford University Press.

- Karamanoğlu, C. (2012). *Demiryolu sektöründe yapısal reformlar ve rekabet: Serbestleşme öncesi Türkiye için öneriler*, Ankara: Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi.
- Kirmanoglu, H. (2007). *Kamu ekonomisi analizi*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Kurosaki F. (2008). *An analysis of vertical separation of railways*, Institute for Transport Studies, The University of Leeds
- Kwoka. J.E. (1996). "Privatization, deregulation and competition". *World Bank PSD Occasional Paper. No: 27*.
- Rivera, C. (2004). *Measuring the productivity and efficiency of railways (an international comparison)*. Unpublished PhD Thesis, University of Leeds.
- Stiglitz, J. E. (1999). "Promoting competition and regulatory policy: with examples from network industries". *The World Bank Speech*, Beijing, China.
- Stiglitz, J. E. (1994). *Kamu kesimi ekonomisi*. (çev. Batirel Ö. F.). İstanbul: Marmara Üniversitesi İİBF Yayınları.
- OECD, Policy Roundtables (2005), *Structural reform in the rail industry*, No. DAF/COMP(2005)46
- OECD (2001). *Restructuring public utilities for competition*. Paris: Competition And Regulatory Reform Publish.
- OECD (1997). *The OECD report on regulatory reform Vol.2: Thematic Studies*. Paris.
- Paşaoğlu, M. Ö. (2003). *Doğal tekellerde regülasyon ve rekabet – bir örnek: ingiliz elektrik sektörünün yeniden yapılandırılması*. Ankara: Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi No: 14.
- Pittman R. (2005), Structural separation to create competition? the case of freight railways, *Review of Network Economics*, vol 4, Issue 3 Sep. 2005.
- Tangül, Ö. (2014). *Avrupa birliği demiryolu reformu deneyimleri ve Türk demiryolu sektöründe serbestleşme çalışmaları*. Ulaştırma Ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi. Ankara.
- Türkiye Cumhuriyeti 8. beş yıllık kalkınma planı ulaştırma özel ihtisas komisyonu (2001). *Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu*, Ankara.
- Vickers J. ve Yarrow G. (1988). *Privatization: an economic analysis*. MIT Press.

