



Research Article

Journal of Business and Trade (JOINBAT) 5(1), 1-23, 2024

Received: 27-Jan-2024 Accepted: 15-May-2024

homepage: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/joinbat>

<https://doi.org/10.58767/joinbat.1426511>



SAKARYA UNIVERSITY
OF APPLIED SCIENCES

Türkiye'deki Teleferik Yatırımlarının Kamu Özel İşbirliği Modelleri Açısından İncelenmesi

İsmail KOÇ^{1*}

¹Dr. Öğr. Üyesi, Sapanca Meslek Yüksekokulu, Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi,
Türkiye, ismailkoc@subu.edu.tr

ÖZ

Bu çalışmanın amacı, Türkiye'deki teleferik yatırımlarının sayılarını, amaçlarını ve kullandıkları yatırım modellerini belirleyerek, ilgili destinasyonlarda teleferik yatırımlarının oluşturabileceği ekonomik büyüme ve istihdam gibi makro düzeydeki etkilere yönelik yapılacak çalışmalara ışık tutmaktır. Teleferik tesislerinin turizmdeki rolü ve turistik destinasyonların sürdürülebilir finans ve çevre ilkelerine uygun inşa edilip yönetilmesi, kamu kaynaklarının etkin kullanımı açısından kritik önem taşımaktadır. Bütçe sorunu yaşayan yerel yönetimler, kamu-özel İşbirlikleri aracılığıyla teleferik gibi yüksek maliyetli turizm yatırımları yaparak turistik destinasyonların gelişimine katkı sağlamaktadır. Bu araştırma, Türkiye'deki teleferik tesislerinin yatırım modellerini inceleyen nadir çalışmalardan biri olarak öne çıkmaktadır. Türkiye'deki 23 aktif, 3 inşaat aşamasındaki ve 1 hizmet dışı toplam 27 teleferik tesisini inceleyerek, bu tesislerin kamu-özel işbirliği yatırım modelleriyle inşa edildiklerini ve işletildiklerini ortaya koymaktadır. Türkiye'deki teleferik tesisleri; kamu yatırımı ve işletmeleri, yap-işlet-devret (20-49 yıl sürelerle), kira ve kâr payı içeren yap-işlet-devret modeli gibi kamu-özel sektör işbirlikleri ile inşa edilmiştir. Ayrıca Türkiye'deki teleferik tesislerinin çoğunlukla turizm amaçlı inşa edildiği ortaya koyulmuştur. Bu çalışma teleferiklerin buldukları bölgeye ve ülke ekonomisine makro düzeydeki katkılarına odaklanan daha kapsamlı araştırmaların yapılmasına da ilham vermektedir.

Anahtar Kelimeler: Kamu Ekonomisi, Kamu Özel İşbirliği Modelleri, Turizm Yatırımları, Teleferik

*Sorumlu Yazar: ismailkoc@subu.edu.tr

Examination of Cable Car Investments in Türkiye in Terms of Public-Private Partnership Models

ABSTRACT

The aim of this study is to determine the numbers, objectives and investment models used by cable car investments in Türkiye and to shed light on the macro-level effects such as economic growth and employment that cable car investments can create in the relevant destinations. The role of cable car facilities in tourism and the construction and management of tourist destinations in accordance with sustainable finance and environmental principles are of critical importance for the effective use of public resources. Local governments experiencing budget problems contribute to the development of tourist destinations by making high-cost tourism investments such as cable cars through public-private collaborations. This research stands out as one of the rare studies examining the investment models of cable car facilities in Türkiye. By examining a total of 27 cable car facilities in Türkiye, 23 of which are active, 3 under construction and 1 out of service, it reveals that these facilities are built and operated with public-private partnership investment models. Cable car facilities in Türkiye; public investment and enterprises have been built with public-private sector collaborations such as build-operate-transfer (with periods of 20-49 years), build-operate-transfer model, which includes rent and profit share. In addition, it has been revealed that the cable car facilities in Türkiye are mostly built for tourism purposes. This study also inspires more comprehensive research focusing on the macro-level contributions of cable cars to the region where they are located and to the national economy..

Keywords: Public Economics, Public-Private Partnership Models, Tourism Investments, Cable Car.

1. Giriş

Günümüzde birçok ülkede boyutu ve kapsamı değişmekle birlikte ulaşım hizmetleri ile ilgili kamu ekonomik birimlerinden merkezi yönetim, yerel yönetimler ve diğer kamu kurum ve kuruluşları etüt, planlama, projelendirme, ihale, yapım, bakım, işletme, güvenlik ve finansman konularında faaliyetlerde bulunmaktadır (Yardımcıoğlu, 2015: 250). Bu bağlamda, Türkiye'de turizm sektörüne yönelik yatırım ve hizmetler, kamu-özel ortaklık modelleri ile finanse edilmekte ve işletilmektedir. Turizm, ekonomik kalkınma ve sürdürülebilir büyümenin temel taşlarından biri olarak önemli bir rol oynamaktadır. Turistik destinasyonlar, kültürel çeşitlilik, doğal güzellikler ve tarihi zenginlikleri ile buldukları bölgenin çekim merkezleri haline gelerek özellikle yerel ekonomilere önemli katkılarda bulunmaktadır. Ancak günümüzde turizm sektörü, hızla değişen dünya dinamikleri ve seyahat alışkanlıklarıyla birlikte yeni trendlere ve yatırım modellerine adapte olma ihtiyacı duymaktadır. Bu bağlamda küresel çevre sorunlarına artan duyarlılık, sürdürülebilir turizm politikalarını öncelikli hale getirmektedir.

Merkezi yönetim ve yerel yönetimler, doğal kaynakların korunmasını ve çevre dostu uygulamaları teşvik ederek turistik destinasyonların sürdürülebilirliğini vaat eden projelere öncelik verildiği görülmektedir. Yerel ve merkezi yönetimler turizm altyapısını geliştirmek ve turistlerin ulaşım sorunlarını çözmek için teleferik gibi yüksek yatırım maliyetli olan nispeten daha düşük enerji maliyeti ve çevreci olan ulaşım araçlarını kullanabilmektedir. Bu araçların rotalarındaki alt ve üst yapı maliyetleri farklı özelliklerdeki kamu-özel işbirliği modellerini ile inşa edilebilmektedir. Teleferik gibi turizm olgusunun ulaşım ihtiyacını sağlamaktan öte inşa edildiği bölge için ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel boyutu ile pozitif etkileri olan bir yatırım olarak görülmektedir. Son yıllarda turizm bölgelerinin cazibesini ve çevresel sürdürülebilirliklerini arttırmak amacı ile turizm yatırımlarında önemli bir artış

görülmektedir. Bu bağlamda Teleferik yatırımları, ulaşım aracı olması yanında turistik ve doğal arz kaynakları bakımından zengin bölgelerdeki çekiciliği artırabilmekte ve turizm endüstrisinin büyümesine katkıda bulunabilmektedir. Aynı zamanda çevresel sürdürülebilirlik prensiplerine uygun olarak planlanan ve işletilen bu gibi tesisler doğal kaynakların korunmasına yardımcı olarak bölgesel kalkınmada önemli bir rol üstlenmektedir. Yapılan çalışma dünyada ve Türkiye ölçeğinde turizm amaçlı inşa edilmiş olan teleferik tesislerinin kamu-özel işbirlikleri çerçevesinde yatırım modellerini incelemeyi amaçlamaktadır. Ayrıca turizm sektöründe kamu-özel işbirliklerinin ve özellikle teleferik gibi çevreci ve sürdürülebilir turizm yatırımlarının önemine odaklanarak, Türkiye'deki bu alandaki gelişmeleri ve yapılan yatırımları ele almaktadır. Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde, turizm sektöründeki kamu-özel işbirlikleri modelleri incelenecek ve Türkiye'deki teleferik yatırımlarının işbirliği modelleri detaylı bir şekilde ele alınacaktır.

2. Kamu-Özel İşbirlikleri

Yerel yönetimler, kamu hizmetlerini etkin, verimli ve kaliteli bir şekilde sunmak için farklı modeller kullanabilmektedir. Kamu-özel işbirliklerinde belediyeler düzenleyici, özel yükleniciler üretici, vatandaşlar ise tüketiciler olarak işlev görmektedir (Usta ve Bilgiç, 2016:251). Belirtilen üç faktör, yetki, denetim, üretim ve finansman bakımından birbirlerine bağlı bir işleyiş düzeni içerisinde farklı hizmet modellerini ortaya çıkarmıştır (Eryılmaz, 2015: 211). Mali ve yönetsel ihtiyaçlar yerel yönetimlerin sadece hizmet sunar konumdan çıkarılarak, hizmet sunulmasını sağlayan ve yaptıran bir hüviyet kazanmasını sağlamıştır. Bu bağlamda merkezi yönetim kapsamında faydalanılan kamu özel işbirliklerinin yerel yönetimler tarafından da kullanıldığı görülmektedir (Usta ve Bilgiç, 2016: 251). Kamu-Özel işbirlikleri; hizmet üretimi ve sunumuna rekabetçilik ve hareketlilik kazandırmakla kalmayıp, aynı zamanda şehirlerde ticaretin büyümesine, yerel ekonominin kuvvetlenmesine ve kamusal kaynakların daha etkin ve verimli kullanılmasına katkıda bulunabilmektedir (Erdoğan, 2010: 483).

Kamu yönetim birimleri için bütçe, yönetim sürecinin merkezinde yer almaktadır. Yerel yönetimlerin özellikle son yıllarda hizmet sunumundaki aktif rolleri, yerel yönetim bütçeleri üzerindeki yükü artırmıştır. Dolayısı ile de yerelde kamu politikası yapıcıları ve harcama yetkilileri, yatırım planlamalarında ilin/ilçenin önceliklerine göre kararlar almaktadır. Alınan kararlar ya da planlamalar bütçe üzerindeki yükü arttırmakta ve kamu özel işbirlikleri de bu noktada bir çözüm olarak kullanılmaktadır. Ayrıca yerel yönetimler, bütçe yetersizliklerini aşmada yeterli irade gösterilmemesi, kurumlar arası işbirliği ve koordinasyon eksiklikleri, kaynakların popülist yaklaşımlarla kullanılması ve belediye işletmelerinin piyasada aktif rol alamaması gibi sorunlarla karşı karşıyadır. Bu durum, kamu hizmetlerinin verimli ve etkin bir şekilde sunulmasını zorlaştırmakta ve yerel yönetimlerin gelişimini kısıtlamaktadır (Koç, 2021: 250). Dolayısı ile mali ve yönetsel sorunlar yerel yönetimlerin öz kaynakları ile büyük çaplı yatırımları yapabilmesinin önünde engel teşkil edebilmektedir. Bu durum yatırım ve hizmet sunumu ile teknik bir yapı gerektiren turizm yatırımları için de benzerlik gösterebilmektedir. Yatırımın türüne ve büyüklüğüne bağlı olarak yerel yönetimler turizm yatırımlarında bazı kamu özel işbirliğine dayalı yatırım modellerini kullanabilmektedir. Son yıllarda “yap, işlet, devret”, “yap işlet”, “yap, kirala, devret”, “işletme hakkı devri” gibi modeller ön plana çıkmakla birlikte, “yap, devret, işlet”, “yap, işlet, sahip ol, devret”, “tasarla, yap”, “tasarla, yap, işlet”, “tasarla, yap, finanse et, işlet”, “ek yatırım yap, tüm tesisi işlet”, “ek yatırıma sahip ol, geliştir işlet” ve işletme bakım modeli şeklinde kamu özel işbirliği modellerinin kamu yatırım sürecinde kullanıldığı bilinmektedir.

2.1. Kamu-Özel İşbirliği Modelleri

Kamu-Özel işbirlikleri (KÖİ) kamu üzerinde yüksek oranda yatırım ve işlem maliyeti oluşturabilecek altyapı ve üst yapı tesislerinin gerçekleştirilmesinde kullanılmaktadır. Tarihi süreç içerisinde farklı şekillerde kamu hizmetlerinin yerine getirilmesinde kullanılan bir yöntem olduğu görülmektedir. Osmanlı döneminde Hicaz ve Bağdat Demiryollarının yapımından (Yıldız, 2004: 200), Sabiha Gökçen Hava Alanı, Esenboğa Hava Alanı, Osmangazi Köprüsü, Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Hattı gibi birçok tesisin kamu özel iş birliği yöntemleri ile gerçekleştirildiği görülmektedir. Ayrıca Türkiye'deki çeşitli belediyelerin ve kamu kurumlarının Kamu-Özel İşbirliği Modelleri kullanılarak kanalizasyon ve arıtma tesisleri, su temin projeleri, otobüs terminalleri, otoparklar, katı atık imha tesisleri, baraj inşaatları ve termal tesis yapımı gibi geniş farklı sektörlerde işbirliklerinden faydalandığı görülmektedir. Örneğin; İzmir Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü İzmir Kanalizasyon Projesi, İzmit Büyükşehir Belediye Başkanlığı İzmit Su Projesi, Eskişehir Büyükşehir Belediye Başkanlığı Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Otopark ve Yan Tesisleri Projesi, Aksaray Valiliği, Aksaray Güzelyurt Belediyesi (Yaprakhisar Köyü) Ziga Kaplıcaları Termal Tesis Yapımı Projesi (İçişleri Bakanlığı, Sayı: İ.Y.161/19). Turizm sektörüne yönelik yatırımlara bakıldığında Yat limanı projelere ön plana çıkmaktadır. Örneğin; Bodrum Turgut Reis Yat Limanı Didim Yat Limanı, Çeşme Yat Limanı, Sığacık Yat Limanı, Kaş Yat Limanı, Alanya Yat Limanı, Mersin Yat Limanı, Dalaman Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri, Datça Yat Limanı, Tekirdağ Yat Limanı, Yalova Yat Limanı, Afşa Adası Yat Limanı gibi Kamu-Özel işbirliğine dayalı yatırımların yapıldığı görülmektedir (Fırat Kalkınma Ajansı, 28-35).

Kamu özel işbirliği modellerinin kamu hizmetlerinin sunumu için ekonomik kaynak sağlayıcı rolü (Canoğlu, 2021:115) ön plana çıkmakla birlikte, bu modeller ortak işletmeler için şirket değerlerinde artış sağlayan bir yapı olarak da görülebilir (Topdemir ve Azaltun, 2019: 51). Kaynak sıkıntısı çeken yerel yönetim birimleri için alternatif gelir sağlama, kalkınmaya destek olma, atıl durumdaki kaynakların harekete geçirilmesi ve istihdam oluşturma gibi birçok olumlu etkisi bulunmaktadır (Altan vd.2013:16). Kamu-özel işbirliği modelinin avantajları arasında, risklerin kamu kurumları ile özel şirketler arasında paylaşılması, projelerin uzun vadeli kredilerle finanse edilmesi ve gerekli finansmanın özel sektör tarafından sağlanması yer almaktadır. Ancak, dezavantajlar arasında projelerin süresinin uzun olması, tarafların fazlalığı ve karmaşıklığı ile verilen garantilerin gerçekleşmemesi durumunda kamunun mali yük altına girmesi gibi etkenler bulunabilmektedir (Cesur ve Eyüğün, 2022:6). Bunun dışında özel kesimin KÖİ projelerine olan ilgisini artırmak amacıyla verilen kamu garantileri, hükümetlerin koşullu yükümlülüklerini artırabilmektedir. Bu durum, kamu harcamalarını ve kamu borç stokunu yükseltirken, mali disiplinin bozulmasına neden olabilmektedir. Tokatlıoğlu ve Şen, 2019:230).Türkiye de son yıllarda merkezi bütçe kapsamındaki büyük ölçekli yatırımların finansmanında kamu özel işbirliğine dayalı yatırımların yapıldığı bilinmektedir.

Tablo 1: Proje Sayılarının Modellere Göre Dağılımı(Milyar TL)

Kamu Yatırım Modelleri	Sayı	Toplam Yatırım Tutarı
Yap-İşlet-Devret	127	64,392271808
İşletme Hakkı Devri	120	12,819755015
Yap-Kirala-Devret	18	13,080728693
Yap-İşlet	5	8,321777480

Kaynak: (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2024)

Dünya Bankası verilerine göre, 1990-2023 yılları arasında toplam 8938 proje gerçekleştirilmiş olup 2.17 milyar dolar değerinde yatırım yapılmıştır. Dünyada KÖİ modeli ile yapılan projeler incelendiğinde enerji sektörünün gerek proje sayısı bakımından gerekse yatırım tutarı açısından ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Türkiye’de 1990-2023 yılları arasında toplam 261 projenin toplam yatırım maliyeti 148 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (Dünya Bankası, 2024). Strateji ve Bütçe verileri kapsamında 2024 yılı verileri incelendiğinde KÖİ kapsamında Karayolu (46), Havaalanı (20), Yat Limanı ve Turizm Tesisi (20), Demiryolu (1), Kültür ve Turizm Tesisi (3), Gümrük Tesisi (23), Endüstriyel Tesis (2), Sağlık Tesisi (18), Enerji (102), Liman (24), Madencilik (9), Katı Atık (2) toplam 271 tesis gerçekleştirilmiştir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2024).

Tablo 2: Kamu -Özel İşbirliği Modelleri ve Örnekler

Kamu Özel İşbirliği Modelleri	Açıklama	Dünya Örnekleri	Türkiye Örnekleri
Al-Yap-İşlet (BBO)	Kamu malının özel ya da yarı-özel kuruluşa belirli süreli devredilmesidir.	Heathrow Havaalanı Terminal 5, Birleşik Krallık	TEDAŞ
Yap-Sahip Ol-İşlet (BOO)	Özel sektör, bir tesis veya hizmeti süresiz olarak finanse eder, inşa eder, sahibi olur ve işletir.	Çin'in Xiamen Havaalanı Endonezya'nın Balikpapan Kömür Terminali	Akkuyu Nükleer Güç Santrali
Yap-Sahip Ol-İşlet-Devret (BOOT)	Özel sektörün tesis inşa edip, belirli bir süre işlettikten sonra devretmesi.	Manş Tüneli İngiltere-Fransa	Osmangazi Köprüsü ve İzmit Körfez Geçişi
Yap-İşlet-Devret (BOT)	Tesisin özel sektör tarafından inşa edilip, işletilmesi ve sonra devredilmesi.	Jiangsu Karayolu Çin	Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu
Yap-Kirala-İşlet-Devret (BLOT)	Özel sektör projeyi inşa eder, sahipliğini kamu sektörüne devreder ve belli bir süreliğine kamu sektöründen kiralar.	Metro Rail Transit Corporation Filipinler	Şehir Hastaneleri
Tasarla-Yap-Finanse Et-İşlet (DBFO)	Özel sektörün tesis tasarlayıp finanse etmesi ve işletmesi.	M25 Otoyolu, Birleşik Krallık	İstanbul Havalimanı
Finanse Et	Özel sektörün projeyi doğrudan finanse etmesi.	Yatırım Bankaları-Proje Tahvilleri	Yatırım Bankaları-Proje Tahvilleri
İşletme ve Bakım Sözleşmesi	Özel sektörün kamu malını işletmesi.	-	İstanbul Metro Sistemleri Bakım İşleri
Tasarla-Yap (DB)	Özel sektörün altyapıyı tasarlayıp inşa etmesi.	Millau Viyadüğü, Fransa	Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi
İşletme Lisansı	Özel sektörün hizmeti işletmesi için lisans alması.	Google Fiber, ABD	TÜRKSAT Kablo TV ve İnternet Hizmetleri

Kaynak: (United Nations, 2008) ve yazar tarafından hazırlanmıştır.

11. ve 12. Kalkınma Planları’nda Türkiye’nin artan altyapı ihtiyaçlarının karşılanmasında kamu kaynaklarının kullanılması yanında özel sektörün katılımıyla sağlanacak alternatif finansman modellerinden de yararlanılmasına gerek duyulduğu ifade edilmektedir. 11. Kalkınma Planında deniz turizmine katkı sağlamak amacıyla, talebe ve doğal özelliklere uygun olarak planlanan yat limanları, KÖİ modeli kullanılarak inşa edilmesi ve yat bağlama kapasitesinde bir artış sağlanması hedeflenmektedir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Bu bağlamda Türkiye

de son yıllarda KÖİ yatırım modellerinin katkısı ile Yat Limanı ve Kültür turizm tesis sayısında önemli bir artış olduğu görülmektedir. 12. Kalkınma Planı'nda (2023-2028) yer alan Kamu Özel İşbirliklerinin (KÖİ) etkin bir şekilde uygulanması, yerli malı kullanımının teşvik edilmesi, projelerin dengeli bir şekilde planlanması ve yürütülmesi, kurumsal güçlendirmenin sağlanması gibi stratejik amaçları yürütülmesinin hedeflendiği görülmektedir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023).

Dünyada ve Türkiye'de yerel yönetimlerin yatırım ve hizmet temininde özellikle ulaşım ve turizm amaçlı yatırımlarda Bayındırlık modeli, Yap-İşlet Modeli, Yap-İşlet-Devret Modeli, Özelleştirme ve İşletme Hakkı Devri, Yap-Kirala-Devret (YKD) Modeli yoğun olarak kullanılmaktadır. Bu modellerin diğer modellerden en temel farkı kamu açısından riskin paylaşılmasıdır.

2.1.1. Bayındırlık Modeli-Kamu İşletmesi

Devlet merkezi yönetim bütçesi ve yerel yönetimlere tahsis edilen bütçeler ile yatırım projelerini kendi kaynakları ile gerçekleştirebilmekte, işletme süreçlerini yönetebilmekte ve yatırımların bakımını üstlenebilmektedir. Teleferik projelerinde bayındırlık modeli genellikle kamu hizmeti güden yerel yönetimlerin ulaşım sorunlarını çözüme kullandıkları bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünya ölçeğinde La Paz ve Medellín, Ankara teleferik sistemleri bu kategoride değerlendirilebilir. La Paz, 10 hatlı 30 kilometreyi aşan uzunluğu ve günlük ortalama 160 bin yolcusuyla dünyanın en geniş Kentsel teleferik ağına sahiptir. Medellín ise yaklaşık 12 kilometre uzunluğunda 5 hatlı bir ağa ve günde 40 bin yolcuya hizmet etmektedir. Ülkemizde Ankara Yenimahalle-Şentepe arasına yapılan 3.257 metre uzunluğundaki teleferik sistemi ise 2014 yılında hizmete açılmıştır. Ankara Büyük Şehir Belediyesi Teleferik İşletmesi EGO tarafından işletilmektedir (EGO Genel Müdürlüğü, 2024). 2020 yılında faaliyetlerine ara veren EGO Teleferik 2022 yılından itibaren hizmet vermeye devam etmektedir (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2022).

2.1.2. Özelleştirme ve İşletme Hakkı Devri (İHD)

Kamuya ait tesislerin belirli süre ve şartlarla gerçek ve/veya tüzel kişiler tarafından işletilmesi ve varsa mamullerinin pazarlama ve dağıtımının yapılması hakkının devrini ifade etmektedir. Kamu hizmetinin her iki biçiminde de, özel hukuk kişilerine "kamu hizmetinin" "işletilmesi hakkının devri" unsuru bulunmaktadır. İmtiyazın birinci biçiminde özel hukuk kişisine kamu hizmeti tesisatını işletme hakkının verilmesiyle birlikte, aynı zamanda bunun içinde mündemiç bir şekilde kamu hizmetini işletme hakkı da devredilmektedir. İkinci biçiminde ise, herhangi bir tesisat gerektirmeyen bir kamu hizmeti söz konusu olduğundan, sadece kamu hizmetini yürütme yani işletme hakkının devri söz konusu olmaktadır. Konusu kamu hizmeti olan işletme hakkı devirlerinde, kurulmuş bulunan kamuya ait bir tesisin, özel hukuk kişisi tarafından sadece işletilmesi suretiyle, bir kamu hizmetinin gördürülmesi amaçlanmaktadır (Ayanoğlu, 2007:7).

Türkiye'de İHD modeline ilişkin düzenlemeler; 4.12.1984 tarihli ve 3096 sayılı Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtımı ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun, 28.5.1988 tarihli ve 3465 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun, 24.11.1994 tarih ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun, 14.3.2013 tarih ve 6446 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu, 21.04.2005 tarih ve 5335 sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ve 27.10.1999 tarih ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu'dur.

2.1.3. Yap-İşlet Modeli (Yİ)

Yap-İşlet modeli, özel sektörün projeyi inşa edip uzun süreli işletmesini sağlamaktadır. Bir altyapı tesisinin özel sektör tarafından tasarlanıp, finansmanının sağlanarak inşa edilmesi ve belli bir süre ile hizmetin ifa edilmesini öngören modeldir. Söz konusu modelde yatırımın kamuya devir zorunluluğu bulunmamakta yatırım özel sektör mülkiyetinde kalmaktadır (Hazine Maliye Bakanlığı, 2020). Yap-İşlet Modeli, Elektrik enerjisi santrallerinin üretim şirketleri mülkiyetlerinde kurulmalarını,

işletmelerini, üretilen elektrik enerjisinin belirlenecek esas ve usuller çerçevesinde satışını içeren bir modeldir (Resmi Gazete, 1997).

2.1.4. Yap-İşlet-Devret Modeli (YİD)

Bir özel sektör firmasının belirli bir dönem için sözleşmeyle bir kuruluşu veya tesisi inşa etme ve işletme imtiyazını elde etmesi ve söz konusu dönemin sonunda kuruluşu devlete devretmesidir (Tokatlıoğlu ve Şen, 2019: 216). İleri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modeli olup, yatırım bedelinin (elde edilecek kar dahil) sermaye şirketine veya yabancı şirkete, şirketin işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesini öngörmektedir (Resmi Gazete, 1994). Kamu altyapı yatırım ve hizmetlerinin yine kamunun denetim ve gözetimi altında belli bir ölçüde özel sektöre gördürülmesidir (Uz, 2007:1168). Bu modelde, hizmetin inşası, işletilmesi ve bakımı imtiyazı özel bir kuruluşun sorumluluğundadır. Bu model ile kamu bütçesinin açıkları üzerinde azaltma etkisi oluşturabilmekte aynı zamanda yatırımları hızlandırmakta ve iş fırsatlarını artırmaktadır. Bununla birlikte, yabancı sermaye ve teknoloji girişi de hız kazanmaktadır. Ancak devlet garantili yüklenici firmanın borçlarını ödeyememesi durumunda söz konusu borçlar kamu bütçesi üzerinde yük oluşturabilmektedir (Haberal ve Akdoğan, 2023:165).

Bu modelde, yerel yönetimler özel sektörle işbirliği yaparak turizm alt ve üst yapısının gelişmesine katkı sağlayabilmektedir. Özellikle yerel yönetimler üzerindeki finansal riskleri paylaşılmasını sağlayarak ve projelerin daha hızlı gerçekleşmesine olanak tanıyabilmektedir. Teleferik projelerinin başarıya ulaşmasında ve sürdürülebilirliğinde belirleyici unsur hem inşaat işlerinin tamamlanması hem de tesisin işletilmesi önemli bir yer tutmaktadır (Portabales vd., 2021). Özel sektörün kâr odaklı yaklaşımı, kaliteyi düşürebilir, ancak kontrol, denetim ve iyi yönetimle YİD modeli etkili bir çözüm olabilir (Günaydın, 2015: 106).

2.1.5. Yap-Kirala-Devret Modeli (YKD)

Yap-kirala-devret modeli, ilgili mevzuatı çerçevesinde kamu hizmeti sunmak amacıyla ihtiyaç duyulan yapım işlerinin İşletmeci/Görevli Şirket/Yüklenici tarafından finanse edilerek yapılmasını, sözleşme süresi ile sınırlı olarak belirlenen bedel üzerinden idareye kiralanmasını, sözleşmede belirlenen bedel karşılığında yüklenici tarafından diğer hizmetlerin yerine getirilmesini ve süre bitiminde varlığın idareye devredilmesini içeren bir kamu özel iş birliği modelidir (Maliye Bakanlığı, 2015). Bu model bir kamu hizmetinin yürütülmesi için gerekli olan tesislerin hazine arazileri üzerinde bağımsız ve sürekli bir üst hakkının kurulması yoluyla özel sektör girişimcileri tarafından planlanması, finansman sağlanması, inşa edilmesi, sözleşme süresince işletilmesi ve belirli bir bedel ve süreyle kamuya kiralanması veya tahsis edilmesi prensibine dayanmaktadır (Uysal, 2019: 879). Türkiye'de 21.2.2013 tarihli ve 6428 sayılı Kamu Özel İşbirliği Modeli ile Tesis Yapıtırılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınması Hakkındaki Kanun'un yürürlüğe girmesiyle sağlık kampüsü ve şehir hastanelerinin inşa edilmesinde ve işletilmesinde bu yöntem kullanılmaktadır (Ayhan ve Önder, 2018:115). Ayrıca Milli Eğitim Bakanlığı, 652 sayılı Milli Eğitim Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile, eğitim öğretim tesislerinin YKD modeli ile yapılmasına olanak tanımıştır. 351 sayılı Yüksek Öğretim Kredi ve Yurtlar Kurumu Kanunu'na eklenen maddelerle, YKD modeli ile yurt binaları ve benzeri öğrenci tesislerinin yapılması mümkün kılınmıştır. Kanunun adında yer alan "Yurtlar Kurumu" ibaresi, 703 sayılı KHK'nin 11. maddesiyle "Yurt Hizmetleri" şeklinde değiştirilmiştir. Yap-İşlet-Devret ve Yap-Kirala-Devret modeli arasındaki farklılıklar şu şekildedir (Tereyağoğlu, 2021:18):

- YİD modelinde, özel şirket gelirini genellikle tesis kullanıcılarından elde ederken, YKD modelinde bu gelir idareden aldığı hizmet ve kira ödemelerinden sağlamaktadır.
- Yİ ve YİD modellerinde kamu hizmetini sunma konusunda özel şirkete imtiyaz sağlanmaktadır. YKD modelinde bir imtiyaz durumu söz konusu değildir.

- YİD modelinde özel şirket, genellikle kamu hizmetini sunma sorumluluğunu üstlenirken, YKD modelinde özel şirketin faaliyeti daha çok sağlık tesisinin destek hizmetlerine odaklanmakta, doğrudan kamu hizmetini ifa etmemektedir.

393 Sayılı Belediye Kanunu'nun 18. maddesinin (j) bendi, Belediye Meclisi'nin görev ve yetkilerini düzenlemektedir. Bu hükme göre, Belediye Meclisi, Belediye adına imtiyaz verilmesine ve belediye yatırımlarının yap-işlet veya yap-işlet-devret modeli ile yapılmasına; ayrıca belediyeye ait şirket, işletme ve iştiraklerin özelleştirilmesine karar verebilir (Resmî Gazete, 2005). Bu madde kapsamında belediyeler yatırımlarının yap-işlet veya yap-işlet-devret modelleriyle gerçekleştirilmesi, kamu-özel sektör işbirliğinin bir yansıması olarak öne çıkmaktadır. Yerel Yönetimlerin ekonomik ve hizmet alanlarında etkin bir rol oynamasına ve kaynakları daha etkili bir şekilde yönetmesine olanak tanımaktadır. Ancak, bu tür kararlar alınırken kamusal çıkarların korunması ve şeffaf bir sürecin işletilmesi önem arz etmektedir. Bu kapsamda yerel yönetimlerin ulaşım ve turizm yatırımlarının gerçekleştirilmesinde teleferik yatırımları ön plana çıkmaktadır.

2.2. Teleferik Yatırımları

Yerel Yönetimlerin kent içi ve turistik bölgelerdeki ulaşım altyapısını geliştirmek ve bölge ekonomisine katkıda bulunmak amacı ile teleferik yatırımlarına giderek artan bir ilgi olduğu görülmektedir. Ancak, bu tür yatırımların başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesi yerel yönetimlerin mali durumlarını, yatırım modeli tercihlerini ve planlanma, uygulama, sürdürülebilirlik gibi birçok faktörü dikkate almalarını gerektirmektedir. Bu bağlamda, Türkiye'de yerel yönetimlerin teleferik yatırımlarında benimsedikleri yatırım modelleri, hem bölge sakinlerine sağladığı avantajları hem de turistik potansiyeli artırmadaki rolü ile dikkat çekmektedir.

Son yıllarda turizm alanlarının bir parçası olarak rekreasyon alanları arasındaki ulaşım bağlantılarının kurulmasında kullanılan teleferikler M.Ö 250 yıllarında Çin'de surların inşaatında kullanılacak malzemelerin halatla basit iletimini (Demirsoy ve Demirsoy, 2020) sağlamak amaçlı kullanıldığı bilinmektedir. Teknik olarak 1644 yılında belirli bir yükseklikten toprak ve malzeme taşımak amacıyla geliştirilen ilk teleferikler, XIX. yüzyılda kömürün kullanılmaya başlanmasıyla birlikte modern ulaşım araçlarına dönüştürülmüş ve 1920'lerden itibaren de insan taşımada kullanılmaya başlanmıştır (OKA, 2021:6). Doppelmayr firmasının Avusturya'da turizm bölgesi için saatte 420 kişi taşıma kapasiteli ilk kayak telesiyejini imal etmesi ile birlikte teleferik ulaşım ve turizm amaçlı kullanılan bir araç hizmet vermeye başlamıştır (Doppelmayr, 2024). Günümüzde Norveç'te 619, İspanya'da 351, İngiltere'de 132, Yunanistan'da 66, Macaristan'da 46 ve Türkiye'de 45 teleferik ve telesiyej tesisi bulunmaktadır (Demirsoy ve Demirsoy, 2020). Geçtiğimiz yüzyılda teleferik sistemleri teknolojisi hızla gelişmiştir. Dünya çapında 10.000' den fazla teleferik sistemi inşa edilmiştir. Türkiye'de, ilk teleferik hattı 29 Ekim 1963'te Uludağ'da çalışmaya başlamıştır. Bursa'nın güneydoğusundaki Teferruç İstasyonundan sırayla Kadıyayla ve Sarıalan İstasyonlarına çıkan hatta kullanılan 40 kişilik kabinler ile yolcu taşımaktadır (Bursa Teleferik, 2024). Ülkemizin ikinci teleferiği ise 1974 tarihinde kurulan (İzmir Teleferik, 2023), ve 24 Mart 1981'de hizmete vermeye başlayan Balçova teleferiğidir (Cerit, 2011: 34). 2015 yılında yeni, güvenli ve modern bir tarzda tekrar kullanıma açılarak 2015 ile 2019 arasında toplamda 1.500.000 'a yakın yolcu taşıyarak kentin turizm hareketliliğinde önemli bir rol üstlenmiştir (İzmir Teleferik, 2024).

**Kaynak:** (www.balçova.gov.tr, 2024)**Kaynak:** (bursateleferik.com.tr, 2024)**Resim 1:** İzmir Teleferik**Resim 2:** Bursa Teleferik

Günümüzde ulaştırma sektörünün en önemli araçlarından birisi olarak kabul edilen teleferik tesisleri; yapım ve işletme maliyetleri görece düşük, seyahat süreleri kısa, karbon salınımı yapmayan, çevre dostu ulaşım araçları olarak dikkat çekmektedir. Teleferikler “teleferik” olarak bilinse de teknik olarak bir hava tramvayıdır (Gondola Project, 2016). Doğal dokuya, alternatiflerine göre daha az zarar verdiği bilinen bu raylı taşıma araçları; Füniküler, Tersinir Hava Tramvayı, Hava Tramvayları, 3S Gondol Teleferikleri, Gondol Teleferikler, Kombine Teleferikler, Sökülebilir Teleferikler (OKA, 2021: 6) şeklinde kullanım amaçlarına göre çeşitlenmektedir. Doğanın, turizm alanlarının havadan keşfedilmesi, kış turizmi kapsamındaki kayak tesislerine ulaşımın sağlanması gibi hem sektöre dinamizm katmakta hem de ulaşım ihtiyacını karşılamaktadır. Dolayısı ile ulaşım ve turizm faaliyetlerinde yoğun olarak kullanılan hava teleferikleri diğer ulaşım araçlarına göre olumlu ve olumsuz avantajlara sahiptir (Tezak, vd., 2016:3).

Günümüzde teleferikler genellikle şehir içi ulaşım ve turizm amaçlarıyla kullanılsa da, özellikle Türkiye’de Doğu Karadeniz bölgesindeki yük ve insan taşımacılığında kullanılmaktadır. Doğu Karadeniz bölgesinde çay üretimi ve taşınması topografyanın yapısı gereği zorluklar meydana getirmektedir (Özlu vd., 2019). Bu zorlukları aşmak için geleneksel teleferik yapıları kullanılmaktadır. Teleferik sistemleri, tarım faaliyetlerinde ürün taşıma süreçlerini kolaylaştırarak, dik ve engebeli arazilerde etkili bir ulaşım çözümü sunabilmektedir. Ancak, bu geleneksel sistemlerin kullanımında bakım, güvenlik gibi faktörler göz önünde bulundurulduğunda ciddi yaşam riskleri oluşturmaktadır. Tablo 3’e bakıldığında, teleferiklerin çeşitli teknik açılardan hem olumlu hem de olumsuz yönlerinin olduğu görülmektedir.

Tablo 3. Teleferiklerin Olumlu ve Olumsuz Yönleri

Olumlu Yönler	Olumsuz Yönler
Bağımsız ulaşım kolaylığı, dağlık alanlar için uygundur.	Hız ve kapasite sınırlamaları vardır.
Elektrikle çalışır ve yenilenebilir enerji kullanıldığında CO2 emisyonu minimum seviyededir.	Kısa mesafeler için uygundur ve rüzgar direnci sorunu olabilir.
Düşük gürültü emisyonları, yüzeye gerek yok ve yüksek trafik güvenliği sağlar.	Bakım ve kurtarma işlemleri pahalıdır, kabinlerde ısıtma ve klima yoktur.
	Olumsuz görsel etkiler olabilir.

Kaynak: (Tezak, vd., 2016: 3).

Antalya Tünektepe teleferik hattında 12 Nisan 2024 tarihinde gerçekleşen kazada, ölüm ve yaralanmalar meydana gelmiştir. Bu olay, teleferik kabinlerinde mahsur kalan 174 vatandaşın kurtarılması sürecinin ne kadar zorlu olduğunu göstermiştir. Bu nedenle, ülkemizde giderek artan teleferik yatırımları göz

önüne alındığında, teleferiklerde olası kazalara karşı acil durum birimlerinin oluşması gerektiği ve teleferik tesislerinin teknik bakımlarının büyük önem taşıdığı anlaşılmaktadır.

Kamu-özel işbirlikleri kapsamında yapılan yatırımların ekonomik ve mali açıdan avantajları ve dezavantajları, ulaşım ve turizm amaçlı teleferik yatırımları için de geçerli olabilir. Bu tür projelerde, özel sektörün sahip olduğu finansal ve operasyonel kaynaklarından yararlanarak; verimliliği artırma, yenilikçi çözümler sunma potansiyeli ve maliyet etkinliği gibi avantajlar ortaya çıkarken, risk yönetimi, kalite kontrolü ve kamu çıkarlarının korunamaması gibi dezavantajlar da dikkate alınmalıdır. Teleferik yatırımlarının avantaj ve dezavantajları şu şekilde sayılabilir:

Avantajlar:

- *Finansman Kolaylığı:* Yerel yönetimler teleferik gibi yüksek bütçeli yatırımlara yönelik bütçe kısıtlarını aşmada kamu-özel işbirliği modelleri yolu ile teleferik yatırımlarının finansman ihtiyacını karşılayabilir.
- *Teknoloji Transferi ve İşletme Uzmanlığı:* Kamu kurumları ve yerel yönetimler teleferik tesisleri gibi inşası, bakımı ve işletilmesi uzmanlığa dayanan tesisin daha verimli işletilmesini sağlamak üzere özel sektöre bırakabilir.
- *Yerel Ekonomiye Katkı:* Teleferik tesisleri kamu özel iş birliği modelleri ile yatırım yapılarak turizm alanlarının gelişmesi sağlanabilir, bölgeye turist çekebilir ve yerel ekonomiye katkı sağlanabilir.
- *Risk Paylaşımı:* Kamu-özel işbirliği projelerinin riskleri paylaşma olanağı sunması teleferik yatırımlarında da yerel yönetimler üzerinde oluşabilecek mali ve yönetsel risklerin özel sektör ile paylaşılmasını sağlayacaktır.

Dezavantajlar:

- *Kar Paylaşımı:* Kamu yararı ile özel sektörün karı arasında denge kurmak zor olabilir.
- *Kamu Kontrolünün Azalması:* Kamu-özel işbirliği projeleri kamu kontrolünün özel sektöre devredilmesini gerektirebilir ve bazıları için demokratik ve mali denetimi zayıflatabilir.
- *Yatırım Maliyetleri:* Teleferik tesisleri yüksek yatırım ve bakım maliyetleri gerektirebilir ve bu maliyetler yerel yönetimlerin bütçesini zorlayabilir.
- *Uzun Süreli Anlaşmalar:* Kamu-özel işbirliği projeleri genellikle uzun vadeli anlaşmalardır. Yapılan anlaşmaların gelecekteki değişen ihtiyaçlara uyum sağlama konusundaki esnekliğini azaltabilir.

Yeni teleferik kurulumları genellikle yatırım yapılan kayak alanındaki yolcu sayısını artırarak daha büyük bir pazar payına ulaşmayı hedefler. Ancak, bu artış, komşu kayak alanları için olumsuz bir etki yaratabilir. En kötü durumda, yatırım yapılan kayak alanındaki yolcu sayısındaki artış, komşu bölgelerdeki kayak alanlarından yolcu kaybına neden olabilir (Falk ve Tveteraas, 2020). Bu duruma benzer şekilde Türkiye'de yakın lokasyonlarda yapılmış ya da yapılacak olan teleferik yatırımları birbirlerini olumsuz etkileyebilir. Bu durumlara karşı da yatırımların sürdürülebilirliğini sağlamaya yönelik politikalar geliştirmek gerekecektir.

2.2.1. Ulaşım Amaçlı Kullanılan Teleferikler

Günümüzde ulaşım politikalarının karar vericileri ve kullanıcı kitle bilinçli bir şekilde, teleferikleri şehrin ulaşım ağı için bir gereklilik, ana ağlara ulaşım için besleyici hatlar ve şehrin silüetini tamamlayan ikonlar olarak görmeye başlamıştır. Kısıtlı kentsel alanlarda, geleneksel ulaşım araçları daha etkili bir ulaşım aracı olarak kabul edilmektedir (Aliefendioğlu, 2017: 297). Teleferik hatlarının yük taşıma amacı ile başlayan serüveni şehirci ulaşım sorunlarının çözülmesinde önemli bir araç olarak görülmektedir. Kent içi teleferik sistemleri, teknik olarak kanıtlanmış bir ulaşım modu olarak ortaya çıkmış ve toplu taşıma sistemlerini geliştirmek ve tamamlamak için kullanılacak bir potansiyele sahiptir (Flessler, ve

Friedrich, 2022: 15). Dünyanın çeşitli şehirlerinde toplu taşıma aracı olarak ulaşım sorunlarını çözmeye kullanılmaktadır. Ankara Yenimahalle-Şentepe teleferik hattının yapılması ile birlikte çevre kirliliği, trafik sıkışıklığı gibi konularda avantaj sağladığı (Polat ve Tanış, 2015: 13) belirtilmektedir. Birçok Latin Amerika şehirlerinde özellikle dik yamaçlarda bulunan yerleşim yerlerinin ulaşım sorunlarının üstesinden gelmek için teleferik altyapısına yatırım yapıldığı bilinmektedir. Bu bağlamda Medellín, Bogota, La Paz, Mexico City ve Santiago, Şili gibi şehirlerde, entegre toplu taşıma ağları kurulmuştur. Seyahat sürelerini azaltmak ve nüfuslarının yaşam kalitesini iyileştirmek için hava teleferikleri ulaşım amaçlı kullanılmaktadır. Örneğin Kolombiya'da 2014 yılında faaliyete giren Mi Teleferico, 2015 yılı verileri ile 21 milyon ABD Doları gelir, 500.000 ABD Doları vergi katkısı, 1,3 milyon ABD Doları reklam geliri, 1397 doğrudan iş ve 4899 dolaylı istihdam yarattığı belirtilmektedir. Ayrıca Yılda 3 milyon litre benzin tasarrufu 8.000 ton emisyon önlediği belirtilmektedir (Gondola Project, 2016).



Kaynak: (www.lafm.com.co, 2019)

Kaynak: (Martínez Gaete, 2014)

Resim 3: Metrocable-Medellín, Kolombiya

Resim 4: Mi Teleférico-La Paz, Bolivya

Meksika da toplumsal eşitsizliği azaltan bir proje olarak ifade edilen teleferik projesi ile ulaşım araçları ile ulaşım sürelerinin yarı yarıya ineceği ve bölgede 4.200 yeni istihdam oluşturulacağı ifade edilmektedir (Gondola Project, 2021). Kentlerin sunulmasında elverişli bir iklim yaratan imgeler (Name ve Medeiros, 2017: 276) olarak görülen teleferikler özellikle Latin Amerika ülkelerinde yoğun olarak eleştirilmektedir. Teleferikler, gecekondu mahallelerinin turizm için bir cazibe merkezi haline getirmesi ya da bu gecekondu alanlarının görünürlüğünü ve metalaştırılmasını sağladığı gerekçesi ile eleştirilmektedir. Ayrıca bu bölgelerde teleferikler, büyük eşyaların taşınması veya çöp toplama gibi hizmetleri kolaylaştırmadığına dair eleştiriler bulunmaktadır. Bu, şehir merkezindeki iyileştirmelerin, seçkin olmayanların yaşamlarını iyileştirmek yerine yabancı yatırımcıları çekmek amacı taşıdığı şeklinde yorumlanmaktadır (Freire-Medeiros ve Name, 2017: 11). Bocerejo (2014), Kolombiyadaki Metrocable projesinin sosyal ve mekânsal eşitsizlikler üzerindeki etkilerini analiz ettiği çalışmasında projenin düşük gelirli nüfusun faaliyetlere erişimi üzerinde olumlu ve ölçülebilir bir etkisi olduğunu belirtmektedir (Bocarejo et al., 2014:60). Hong Kong Uluslararası Havaalanı yakınındaki Hong Kong Lantau Adası Ngong Ping ile Tung Chung banliyölerini birbirine bağlayan teleferik sistemidir. Sistem kurulduğunda 2000 yılında 30 yıl süreli yap-işlet-devret modeli ile başlanmıştır (Aliiefendioğlu, 2017: 282) 2006 yılında hizmet vermeye başlayan Ngong Ping 360 ulaşım ihtiyacını karşılaması yanında turistik mekânlarından biri olarak da görülmektedir (Ngong Ping 360, 2024). Tablo 4'e bakıldığında teleferik projeleri dünyanın birçok bölgesinde ulaşım sorunlarına kamu ve kamu-özel ortaklıklar yolu ile çözüm getirdiği görülmektedir.

Tablo 4. Dünyanın En Büyük Teleferik Hatları ve Yatırım Maliyetleri

Yapım yılı	Ülke	Şehir	Yapım amacı	Maliyet (Milyon dolar)	Günlük yolcu	Uzunluk
1956	Téléphériques d'Alger	Algeria	Ulaşım ve Turizm	—	—	6.10
1976	Roosevelt Island	New York, United States	Ulaşım	—	4,110	0.96
2004	Metrocable	Medellín, Colombia	Ulaşım ve Turizm	204	38,689	11.82
2009	Cable Aéreo	Manizales, Colombia	Ulaşım	49.7	8,500	2.58
2010	Metro Cable	Caracas, Venezuela	Ulaşım	1.079	23,744	10.20
2011	Teleférico do Complexo do Alemão	Brazil	Ulaşım	161.9	10,000	3.46
2012	Emirates Air Line	London, United Kingdom	Ulaşım ve Turizm	87.3	3,609	1.10
2014	Mi Teleférico	La Paz, Bolivia	Ulaşım ve Turizm	831	163,161	30.50
2014	Yenimahalle	Ankara, Türkiye	Ulaşım	30.4	8,219	3.26
2014	Teleférico da Providência	Brazil	Ulaşım	37.4	—	0.72
2015	MioCable	Calí, Colombia	Ulaşım	35	6,000	2.79
2016	Mexicable	Mexico State, Mexico	Ulaşım	97.4	17,000	4.80
2016	Parque Metropolitano	Santiago, Chile	Ulaşım	10.3	—	2.05
2016	Téléphérique des Capucins	Brest, France	Ulaşım	22.7	1,781	0.42
2017	Telecabinas de Kuélap	Amazonas, Peru	Turizm	18.9	274	4.03
2018	Trans Mi Cable	Bogotá, Colombia	Ulaşım	73.7	21,000	3.30
2018	Line 1 Santo Domingo	Dominican Republic	Ulaşım	69.2	19,495	5.16
2020	Aerovía de Guayaquil	Guayaquil, Ecuador	Ulaşım ve Turizm	134	40,000	4.10
2021	Line 2 Santo Domingo	Dominican Republic	Ulaşım	207	—	12.8
2021	Téléo	Toulouse, France	Ulaşım	90.6	—	3.00
2022	Teleférico Bicentenario	Santiago, Chile	Ulaşım ve turizm	80	—	3.33

Kaynak:(The World Bank, 2020).

Kentlerin sunulmasında elverişli bir iklim yaratan imgeler (Leo ve Bianca, 2017:276) olarak görülen teleferikler özellikle Latin Amerika ülkelerinde yoğun olarak eleştirilmektedir. Teleferikler, gecekonduların turizm için bir cazibe merkezi haline getirmesi ya da bu gecekonduların

görünürlüğünü ve metalaştırılmasını sağladığı gerekçesi ile eleştirilmektedir. Ayrıca bu bölgelerde teleferikler, büyük eşyaların taşınması veya çöp toplama gibi hizmetleri kolaylaştırmadığına dair eleştiriler bulunmaktadır. Bu, şehir merkezindeki iyileştirmelerin, seçkin olmayanların yaşamlarını iyileştirmek yerine yabancı yatırımcıları çekmek amacı taşıdığı şeklinde yorumlanmaktadır (Bianca Medeiros ve Name, 2017: 11). Bocerejo (2014), Kolombiya'daki Metrocable projesinin sosyal ve mekânsal eşitsizlikler üzerindeki etkilerini analiz ettiği çalışmasında projenin düşük gelirli nüfusun faaliyetlere erişimi üzerinde olumlu ve ölçülebilir bir etkisi olduğunu belirtmektedir (Bocarejot vd., 2014: 60).

2.2.2. Turistik Amaçlı Kullanılan Teleferikler

Teleferikler genellikle kış turizm alanlarının bir parçası olarak görülmektedir. Fakat kış turizm bölgelerinde sezonun kısa sürmesi ve kar eksikliği, işletmelerin karlılığını düşürebilmekte, ayrıca işletmeleri yapay kar üretme yoluna iterek maliyetlerinin artmasına neden olabilmektedir. Turizm bölgelerine gelen turistlerin geceleme sayıları ve harcamalarının artırılması için yatırımcılar ve kamu birimleri gelecekteki yatırımları ve altyapı düzeylerini planlamada yeni yüksek biyoçeşitliliğe sahip teleferik alanları oluşturmaya yönelik politika oluşturmaktadır (Ferrarese et al., 2021:2). Bu bağlamda son yıllarda kış turizm alanları dışında doğa turizmine yönelik olarak teleferik yatırımlarının arttığı ve kış turizmi ile özdeşleşen teleferiklerin ulaşım ve doğa turizmi ile daha fazla anıldığı görülmektedir.

Türkiye Turizm Strateji 2023 eylem planında Türkiye'de turizmin geliştirilmesi için ulaşım olanaklarının geliştirilmesinin önemli bir adım olduğu vurgulanmıştır. Bu kapsamda ulaşılabilirlik ve erişilebilirlik faaliyetleri önem kazanmaktadır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007). Ulaşım altyapı yatırımları, seyahat sürelerini kısaltarak kaynakları daha etkin bir şekilde kullanılabilir hale getirebilmektedir. Aynı zamanda taşıma maliyetlerini düşürerek, üretim ve yatırım süreçlerine olumlu katkılarda bulunarak istihdamı ve dış ticareti artırma potansiyeline sahiptir (Kara ve Cığerlioğlu, 2018: 587). Ulaşım altyapısının geliştirilmesi, bir ülkenin turizm endüstrisini büyütmek ve çeşitlendirmek için kritik bir rol üstlenmektedir. Türkiye gibi turistik potansiyele sahip ülkelerde, ulaşım olanaklarının geliştirilmesi arz kaynağı bakımından zengin bölgelerde turizm faaliyetlerin artmasına ve bu bölgelerin turizm destinasyonu kimliği kazanmasında önemli rol oynamaktadır. Teleferik yoğunluğu, bir bölgenin doğal güzellikleri, dağlık yapısı ve turistik cazibesi gibi faktörlere bağlı olarak değişebilir. Turistik teleferikler, turistlerin doğal güzelliklere kolayca erişimini sağladığı için pek çok popüler turistik destinasyonda bulunmaktadır. Avrupa'da turizm amaçlı kullanılan teleferikler, turistlerin dağlık bölgelere, manzaralı noktalara veya kayak merkezlerine ulaşmalarını sağlamaktadır. Bu teleferikler, turistik destinasyonlara olan erişimi kolaylaştırır ve turistlerin doğal güzelliklerin tadını çıkarmalarına imkân tanır. Teleferikler, dağlık bölgelerde ve panoramik manzaraları görmek isteyen turistler için popüler araçlardır. Bu nedenle, dünyanın farklı bölgelerinde hem ulaşım hem de cazibe merkezi oluşturmak amaçlı teleferik tesislerine yönelik yatırımlar yapılmaktadır. Her turizm merkezinin gelişimi, başka bir gelirin kaynağı haline gelen yeni bir iş alanı açabilir. Bir turizm destinasyonunda turizm endüstrisinin gelişmesinden bu yana açık olan sekiz turizm sektörü vardır: Konaklama, macera turizmi ve rekreasyon, turistik yerler, etkinlikler ve konferanslar, yiyecek ve içecek, turizm hizmetleri, ulaşım, seyahat ticareti. basit bir sistem olarak kırsal turizm sektörü gruplandırılabilir (Andrianto ve Sugiama, 2016: 140).

Bir turistik destinasyonun başarılı bir şekilde geliştirilmesi ve sürdürülmesi için kritik öneme sahip beş unsur mevcuttur. i) turistik yerler, ii) tesisler (olanaklar), iii) altyapı (olanaklar), iv) ulaşım (erişilebilirlik) ve v) misafirperverlik). Tüm bu faktörlerin dengeli bir şekilde düşünülmesi, turistlerin memnuniyetini artırabilir ve bölgenin turizm potansiyelini en üst düzeye çıkarabilir. Bu faktörler içerinden ulaşım (erişilebilirlik) faktörü İyi durumda yollar, havaalanları, tren istasyonları gibi ulaşım

ağları turistlerin hareketliliğini sağlayarak turizm bölgelerine ulaşımı kolaylaştırmaktadır. Bu bağlamda son yıllarda turistik amaçlı yapılan teleferik projeleri turizm bölgelerini cazibe merkezi haline getirebilmektedir (Utama vd., 2022: 380). Batı Akdeniz Bölgesinde gelişmeye açık turizm çeşitleri arasındadır ancak ulaşım ve altyapı yetersizliği bu turizm çeşidinin gelişimini engellemektedir. Bu bölgelerde teleferik yapılmasına yönelik fizibilite raporları hazırlanmıştır (BAKA, 2019).

2.3. Kamu-Özel İşbirlikleri Çerçevesinde Teleferik Yatırımları

Turistik çekicilikler için düşük karbonlu kaynak ve araçların kullanılması, sektörün sıfır karbon hedeflerine ulaşma konusunda yolunu açabilir. Bu çerçevede turizm ve çevresel hususların dengelenmesi turizm pazarının gelişimi açısından kritik hale gelmiştir. Teleferiklerin daha çevreci bir ulaşım aracı olarak değerlendirilmesi ve kullanıcılarına panoramik manzaralar sunması yatırımcıları ve kamu kurumlarını teleferik yatırımlarına yönlendirmektedir. 2023 yılı itibarı ile 4,5 milyar dolar olarak tahmin edilen teleferik pazarının, 2033 yılında 12,9 milyar dolara ulaşması beklenmektedir (Kaitwade, 2016).

Kentsel peyzaj alanları, cam teraslar, ekolojik konaklama alanları, hayvanat bahçeleri ve teleferikler turizm alanındaki maliyet düzeyi yüksek yatırımlar olarak ön plana çıkmaktadır. Diğerlerine kıyasla yatırım maliyeti ve etki gücü daha yüksek olan teleferikler özellikle son yıllarda yerel yönetimlerin turizm yatırımları olarak kullanıma sunulmaktadır. Teleferik yatırımları yerel ve merkezi yönetimler tarafından şu amaçlarla yapılmaktadır;

- Turizm altyapısını geliştirmek ve turistlerin ulaşım sorunlarını çözmek,
- Daha düşük enerji maliyeti ve çevreci ulaşım imkânı sunmak,
- İnşa edildiği bölge için ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel boyutu ile pozitif etkileri olan bir yatırım olarak görülmesi,
- Doğal turizm arz kaynakları bakımından zengin bölgelerdeki çekiciliği artırabilme gücü ve turizm endüstrisinin büyümesine katkıda bulunma potansiyeli gibi
- Yatırım alanı ve çevresinin turizm destinasyonu kimliği kazanmasında gerekçeler ile teleferiklere yönelik bir ilgi uyandırmak.

Bir teleferik sisteminin maliyeti, tasarım-planlama-yapım işleri-destek kulesi temelleri ile mekanik öğelerin montajını içermektedir. Çeşitli şirketler; ana tasarım işlerini üstlenebilirler fakat aynı zamanda bir kablolu sistem şirketine bu işi tasarımından inşasına kadar anahtar teslim olarak vermekte mümkündür. Anapara maliyeti; kablolu hatlarda yapılan sistem seçimine hastır. Teleferiklerin yapım ve işletiminin yeni bir şekli; kamu-özel sektör ortaklığıdır. Bu; kamu kurumlarıyla özel sektör şirketleri arasındaki bir işbirliğine dayanır. Bunun mevcut örnekleri; Innsbruck' ta Hungerburgbahn ve Bolzano' da Ritten Kablolu Hattıdır. Hanover'de Expo 2000 Fuarı' nda beş ay içerisinde 9 milyon yolcu taşınmıştır. Bu teleferik projesinin yatırım maliyeti; işletme dönemi de dahil olmak üzere 'kamu-özel sektör ortaklığı' olarak gerçekleştirilmiştir (Kızıldaş, 2016). Örneğin 2016 yılında imtiyaz yoluyla tekrar faaliyete geçirilen Şili'nin Santiago kentindeki Parque Metropolitano teleferiği turizm amaçlı kullanılmaya başlanmış ve bu nedenle imtiyaz sahibi, gelirleri işletme maliyetleriyle dengelemeye olanak tanıyan bilet fiyatlarını belirlemiştir (Portabales vd., 2021). Dolayısı ile ulaşım ve turizm amaçlı kullanılan teleferiklerin fiyatlandırmasında ciddi farklılıklar olabilmektedir.

3. Metodoloji

Bu araştırma nitel bir çalışma yöntemini benimseyerek yerel yönetimlerin teleferik yatırımlarındaki tercih ettikleri yatırım modellerini ve bu modellerin teleferik projelerine olan etkilerini incelemeyi amaçlamaktadır. Araştırmanın temel odak noktası, teleferik yatırımlarının bulunduğu bölgenin

ekonomisine ve turistik potansiyeline olan etkilerini anlamak ve bu bağlamda yerel yönetimlerin benimsediği stratejileri ortaya koymaktır. Çalışmada ikincil veri kaynaklarından faydalanılmıştır. Yerel yönetimlerin teleferik yatırımları ile ilgili yatırım modelleri ve sürdürülebilirlik konularında daha önce yapılmış olan çalışmalar, raporlar ve Kalkınma Ajansları tarafından hazırlanan teleferik fizibilite raporları gibi ikincil veri kaynaklarından faydalanılmıştır. Ayrıca, alan yazınında yer alan ve teleferiklerin turizm ve ulaşım sektörlerine olan etkilerini ele alan akademik çalışmalar da gözden geçirilmiştir. Elde edilen veriler, betimsel analiz yöntemi kullanılarak değerlendirilmiş ve tartışılmıştır. Araştırmanın kapsamı, sadece ulaşım ve turizm amaçlı kullanılan gondol tipi teleferikleri içermekte olup, kayak turizminde kullanılan telesiyey yatırımları araştırmanın kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu çalışma, yerel yönetimlerin teleferik yatırımlarına dair yatırım anlayışlarını, yatırımların ekonomik ve turistik etkilerini anlamak için güçlü bir temel sağlamaktadır.

4. Bulgular ve Tartışma

4.1. Türkiye'de Teleferik Yatırımları ve İşletme Modelleri

Türkiye'de turizm olgusunun gelişmesi ve doğa ve turizmüne yönelik artan talep teleferik projelerinde de artış meydana getirmiştir. Ulaşım altyapısının geliştirilmesi, bir ülkenin turizm endüstrisini büyütmek ve çeşitlendirmek için kritik bir rol üstlenmektedir. Türkiye gibi turistik potansiyele sahip ülkelerde, ulaşım olanaklarının geliştirilmesi arz kaynağı bakımından zengin bölgelerde turizm faaliyetlerin artmasına ve bu bölgelerin turizm destinasyonu kimliği kazanmasında önemli rol oynamaktadır. Ulaşım altyapısındaki gelişme turist sayısını artırma, farklı lokasyonlara erişim, turist harcamalarını artırma, yerel ekonomiyi canlandırma, sürdürülebilirlik ve çevresel etkileri azaltma gibi etkiler ortaya çıkarabilmektedir. Turizmin geliştirilmesi için ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi, turizm sektörünün büyümesini teşvik ederken, aynı zamanda bölgesel kalkınma, istihdam ve çevresel sürdürülebilirlik hedeflerine uygun bir şekilde ilerlemeyi desteklemektedir. Bu nedenle, Türkiye gibi turistik potansiyele sahip ülkeler için ulaşım altyapısının geliştirilmesi stratejik bir öneme sahiptir.

Tablo 5'e bakıldığında, Türkiye'nin farklı şehirlerindeki teleferik yatırımlarının 2005 yılından sonra yoğun bir şekilde gerçekleştiği görülmektedir. Türkiye'de yatırım yapılan teleferik tesislerinin çoğunluğunun kamu işletmesi şeklinde hizmet verdiği görülmektedir. Ayrıca, yap-işlet-devret modelinin de tercih edilen diğer bir model olduğu görülmektedir. Özellikle turizm amaçlı teleferik projelerinde, bu model oldukça yaygın bir şekilde kullanılmaktadır.

Tablo 5. Türkiye'deki Teleferikler ve İşletme Modelleri

İl	Teleferik ismi	Yıl	İşleten Kurum	İşletme Modeli	Kullanım Amacı
Bursa	Bursa Teleferik	1963	Bursa Teleferik A.Ş.-(30 yıl)	Yap- İşlet- Devret Modeli	Turizm
İzmir	Balçova Teleferik	1974	İzmir Büyük Şehir Belediyesi	Kamu İşletmesi	Turizm
İstanbul	Maçka-Taşkışla	1993	Metro A.Ş.	Kamu İşletmesi	Turizm ve Ulaşım
İstanbul	Eyüp-Piyer Loti	2005	Metro A.Ş.	Kamu İşletmesi	Turizm ve Ulaşım
Samsun	Samsun Teleferik	2005	Samulaş	Kamu İşletmesi	Turizm
Antalya	Olimpos Teleferik	2007	Olympos Teleferik A.Ş. – (20 yıl)	Yap- İşlet- Devret Modeli	Turizm
Ankara	Keçiören Teleferik	2008	Keçiören Belediyesi	Kamu İşletmesi	Ulaşım

Aydın	Aydın Teleferik	2009	Aydın Belediyesi	Çalışmıyor	Turizm
İzmir	Akropolis Teleferik AŞ.	2010	Akropolis Teleferik A.Ş.— (49 Yıl)	Yap- İşlet- Devret Modeli	Turizm
Ordu	Boztepe Teleferik	2011	ORBEL A.Ş.	Kamu İşletmesi	Turizm
Erzurum	Palandöken Teleferik	2011	Ejder3200 AŞ.	Kamu İşletmesi	Turizm
Gaziantep	Şahinbey Teleferik	2011	Şahinbey Belediyesi	Kamu İşletmesi	Turizm
Erzincan	Ergan Kayak Merkezi	2012	İl Özel İdaresi	Kamu İşletmesi	Turizm
Ankara	Yenimahalle-Şentepe	2014	EGO A.Ş.	Kamu İşletmesi	Ulaşım
Denizli	Denizli Teleferik	2015	Denizli Büyük Şehir Belediyesi-Beltaş	Kamu İşletmesi	Turizm
Antalya	Tünektepe Teleferik	2017	Antalya Büyükşehir Belediyesi	Kamu İşletmesi	Turizm
Antalya	Alanya Teleferik	2017	Alanya Teleferik AŞ.- (20 Yıl)	Yap- İşlet- Devret Modeli	Turizm
Kayseri	Erciyes Lifos Teleferik	2018	-	Özel Sektör	Turizm
Kayseri	Erciyes Tekir Teleferiği	2020	-	Özel Sektör	Turizm
Muğla	Babadağı Teleferik	2021	Babadağı Teleferik- 22 yıl	Yap- İşlet- Devret Modeli- (Kira + Kar Payı(% 12,5))	Turizm
Osmaniye	Düldül Dağı Teleferik-(İnşaat aşaması)	2023	Düldül Dağı Belediyesi	Kamu İşletmesi	Turizm
Sakarya	Sapanca Teleferik	2023	Sapanca Teleferik AŞ.- (25 yıl)	Yap- İşlet- Devret Modeli	Turizm
Afyon Karahisar	Karahisar Teleferik-(İnşaat Aşamasında)	2023	-- (25 yıl)	Yap- İşlet- Devret Modeli	Turizm
Kahramanmaraş	Kahramanmaraş Teleferik-(İnşaat Aşaması)	-	-	Kamu İşletmesi	Turizm
Trabzon	Beşikdağ Teleferik	2018/2023	Serse teleferik- (24 yıl)	Yap- İşlet- Devret Modeli	Turizm
Hatay	Kahramanmaraş Teleferik-(İnşaat Aşaması)	-	-	İnşaat Aşamasında	Turizm
Kocaeli	Kartepe Teleferik	2024	Kocaeli Büyükşehir Belediyesi	Kamu İşletmesi	Turizm

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Türkiye’de 2024 yılı itibari ile 23 aktif olarak hizmet veren, 3 inşaat aşamasında ve 1 hizmet vermeyen teleferik hattı bulunmaktadır. Türkiye’deki teleferik sistemleri, farklı işletme modelleri ile al hizmet vermektedir. Türkiye’deki 13 teleferik tesisi kamu işletmesi olarak belediye işletmeleri tarafından işletilmektedir. 6 teleferik tesisi ise; yap-işlet-devret modeli ile 20 yıl ile 49 yıl arasında değişen sürelerde özel sektör tarafından hizmet vermektedir. 2 teleferik özel sektör tarafından inşa edilmiş ve bu

şirketler tarafından işletilmektedir. Belediye kamu işletmesi tarafından işletilecek olan 3 teleferik tesisi (Karahisar Teleferik, Kahramanmaraş Teleferik, Hatay Teleferik) ise inşaat aşamasındadır. Aydın teleferik ise hizmet vermemektedir.. Muğla Babadağı Teleferik ise 22 yıl süreli Yap- İşlet- Devret Modeline ilave olarak (Kira + Kar Payı (% 12,5) anlaşması ile yatırımı yapılmış ve 2021 yılında hizmete açılmıştır. 25 yıl süreli olarak yap- işlet- devret modeli ile Afyon Karahisar Teleferik ise inşaat aşamasındadır.

Türkiye'deki teleferik yatırımlarının geri dönüş süresi bulunduğu bölgenin ekonomik şartlarına bağlı olarak 5 yıl ile 15 yıl arasında değişebilmektedir. Arazi şartlarına ve teknik özelliklerine göre teleferiklerin yatırım maliyetleri de değişkenlik gösterebilmektedir. Örneğin,2024 yılında hizmet vermeye başlayan, saatte bin 500 kişi taşıma kapasiteli, her biri 10 kişilik 72 kabinden oluşan ve 4 bin 695 metrelik mesafede faaliyet gösterecek olan Kartepe Teleferik hattının toplam maliyetinin 580 milyon TL olduğu belirtilmektedir (www.ozgurkocaeli.com.tr, 2024).

4.2. Türkiye'de Fizibilitesi Yapılmış ve Projelendirme Aşamasında Olan Teleferik Projeleri

Teleferik yatırımları, bir ülkenin turizm destinasyonunun çekiciliğini artırmada önemli bir rol oynamaktadır. Bu bağlamda, teleferik yatırımları, destinasyonlara daha kolay ulaşım imkânı sunarak turistlerin ilgisini çekebilmektedir. Özellikle kaliteli ve kolay ulaşım olanaklarına sahip destinasyonlar, turistlerin tatil deneyimlerini olumlu bir şekilde etkilemektedir (Gün, 2021: 46). Bu nedenle, teleferik yatırımları, turizm destinasyonları için çekici ve rekabet avantajı sağlayan unsurlar arasında yer almaktadır. Türkiye'de de turizm bölgelerinde öncelikli yatırım planları içerisine alındığı görülmektedir (BAKA, 2019). Bu kapsamda yerel yönetimlerin fizibilite ve proje aşamasında olan teleferik yatırım projelerinin olduğu bilinmektedir (BAKA, 2019), (OKA, 2021), (DOĞAKA, 2017).

Tablo 6'daki Türkiye'deki fizibilite ve proje aşamasındaki teleferik yatırım projeleri, turizm, spor ve rekreasyon alanlarında çeşitli fırsatlar sunabilen önemli projeler olarak öne çıkmaktadır. Bu projeler, buldukları şehirlerin turizm potansiyelini artırarak bölge ekonomisine katkı sağlama ve çevre dostu bir ulaşım alternatifi sunma konusunda avantajlar sağlayabilecektir.

Tablo 6: Türkiye'de Fizibilite ve Proje Aşamasında Olan Teleferik Yatırım Projeleri

Sıra	Proje Adı	Özellikler
1	Aksaray - Hasandağı Kış Sporları Turizm Merkezi	Kış Sporları, Turizm
2	Amasya Teleferik Tesisi Projesi	Turizm
3	Artvin Teleferik (Ulaşım ve Yük Taşıma)	Ulaşım, Yük Taşıma
4	Balıkesir Erdek-Avşa Adası Teleferik Projesi	Turizm
5	Balıkesir -Şeytan Sofrası Teleferik	Turizm
6	Çaykur - Rize Botanik Park Teleferik Projesi	Turizm
7	Dorukkaya Otel - Kartalkaya Teleferik Tesisi	Turizm, Otel
8	Giresun Teleferik Tesisi Projesi	Turizm
9	Eskişehir Odunpazarı Çankaya Teleferik	Turizm
10	Hasankeyf-Batman Kalesi Teleferik Tesisleri	Turizm, Tarihi Alan
11	Ihlara Vadisi Teleferik Tesisi Projesi	Turizm, Doğa
12	İstanbul - Boğaziçi Teleferik Tesisi Projesi	Turizm, Şehir Manzarası
13	İstanbul - Çamlıca Teleferik Tesisi Projesi	Turizm, Şehir Manzarası
14	İstanbul - Rumelihisarı Teleferik Tesisi Projesi	Turizm, Tarihi Alan
15	İstanbul- Sultanbeyli Teleferik Hattı	Ulaşım
16	Karaköprü-Urfa Belediyesi	Yerel Yönetim
17	Konya - Akyokuş Teleferik Tesisi Projesi	Turizm
18	Konya - Meram Teleferik Tesisi Projesi	Turizm
19	Mardin Kalesi Teleferik Projesi	Turizm, Tarihi Alan
20	Osmaniye- Düziçi Düldül Dağı Teleferik Tesisi Projesi	Turizm, Doğa

21	Rize Belediyesi Teleferik Tesisi Projesi	Turizm
22	Rize Hazindak Kış Sporları Merkezi Projeleri	Kış Sporları, Turizm
23	Sarıkamış-Kars Kış Sporları Merkezi	Kış Sporları, Turizm
24	Burdur-Yeşilova/Salda Teleferik	Turizm, Doğa
25	Trabzon Belediyesi Teleferik Tesisi Projesi	Turizm
26	Artvin Çoruh Üniversitesi Seyitler Yerleşkesi – Çayağzı Mahallesi Teleferik	Ulaşım, Eğitim

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Hatay teleferik inşaat çalışmaları sürecinde ortaya çıkan arkeolojik kalıntılar inşaat çalışmalarını yavaşlatmıştır. Alanda yer alan tüm kalıntıların yerinde korunması benimsenmiş, mimari tasarım ve koruma süreci bu doğrultuda yürütülmüştür (Erdönmez ve Haznedar, 2019: 800). Tüm bu teleferikler içerisinde turizm yanında ilin ulaşım ihtiyacına katkı sağlaması için Artvin Çoruh Üniversitesi Seyitler Yerleşkesi – Çayağzı Mahallesi (Köprübaşı) Çarşı Mahallesi (Efkâr Tepesi) güzergâhında yap işlet devret modeli ile teleferik yapımı planlanmaktadır (Artvin Valiliği, 2018).

5. Sonuçlar

Türkiye'de çeşitli illerde bulunan teleferik yatırımları farklı işletme modelleri ve amaçlarla hizmet vermektedir. Teleferik işletmelerinin bazıları kamuya ait işletmelerken, bazıları özel sektör tarafından yap-işlet-devret modeliyle işletilmektedir. Genellikle turizm ve ulaşım amacıyla kullanılan bu teleferikler, şehirlerin ve bölgelerin turistik cazibesini artırmak ve ulaşımını kolaylaştırmak için önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye'de kamu özel işbirlikleri çerçevesinde gerçekleştirilen teleferik yatırımları, ülkenin turizm potansiyelini artırmak, ulaşımı kolaylaştırmak ve çevreye duyarlı ulaşım alternatifleri sunmak gibi önemli amaçları başarıyla gerçekleştirmektedir. Teleferik yatırımlarına yönelik projeler, devletin ve özel sektörün kaynaklarını bir araya getirerek büyük ölçekli teleferik sistemlerinin inşasını ve işletilmesini mümkün kılmıştır. Ayrıca, kamu- özel işbirlikleri sayesinde yerel ekonomilere katkı sağlanmış, istihdam oluşturulmuş ve turistik bölgelerin cazibesi artırılmıştır. Ancak, kamu-özel işbirliklerinin başarısı için iyi proje yönetimi, şeffaf ihale süreci ve uzun vadeli sürdürülebilirlik planları gerekmektedir. Ayrıca, projelerin çevresel etkileri ve toplumsal faydaları da dikkate alınmalıdır. Türkiye'deki teleferik yatırımları, kamu özel işbirlikleri ile başarılı bir şekilde hayata geçirilen projelerdir. Türkiye'nin farklı illerinde turizm sektörüne ve ulaşım altyapısına önemli katkılar sağladığı görülmektedir. Ancak, gelecekteki projelerin başarısı için iyi bir planlama ve yönetim gerekmektedir. Ayrıca teleferiklerin buldukları illerde ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel etkilerini ölçen akademik çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Yerel yönetimler, turizm sektöründe kamu-özel işbirliği modellerini benimseyerek, kırsal açıdan geri kalmış bölgelere yatırım çekme potansiyeline sahiptir. Ekonomik katma değer yaratarak yerel yönetim bütçelerine gelir akışı sağlamaları da gerekmektedir. Ayrıca hem bölgesel kalkınmayı teşvik edecek hem de turizm aracılığıyla sürdürülebilir bir ekonomik büyüme yönünde adımlar atılmasına olanak tanıyacak faaliyetleri yürütmelidirler. Kamu-özel işbirlikleri, ulaşım sorunlarının çözümünde ve kentsel rant alanlarının oluşturulmasında önemli avantajlar sunabilir. Kurulacak olan işbirlikleri sayesinde, özel sektörün yenilikçilik ve verimlilik kapasitesini kamu sektörünün planlama ve düzenleyici deneyimiyle birleştirerek, hem altyapı gelişimini hem de ekonomik faydaları maksimize edebilirler. Sonuç olarak, Kamu-Özel İşbirlikleri toplumun genel refahını artırıcı, şeffaf, kamu hakkını gözetken bir anlayış ile yapıldığında, yerel kalkınmaya önemli katkılar sağlayabilir.

Özellikle doğa ve kültür turizmi amaçlı olarak yakın mesafelerde kurulmuş ya da kurulması planlanan teleferik tesisleri bulunmaktadır. Yakın mesafede kurulacak tesislerin “teleferik enflasyonu” na sebep olmaması için planlamanın iyi yapılması gerekmektedir. Dolayısı ile rekabetçi bir pazara konu

olabilecek tesislerin orta ve uzun vade karlılıkları üzerinde olumsuz sonuçlar yaşanabilir. Bu nedenle, turistik destinasyonlarda kısa orta ve uzun vadeli planlamalar önem kazanmaktadır. Teleferikler yatırım ve bakım maliyetleri yüksek olan araçlardır. Özellikle yerel yönetimler bakım ve onarım konusunda bütçe engelleri ile karşılaşabilmektedir. Bu kapsamda kamu-özel iş modelleri ile teleferik tesis yatırımlarına finansman sağlanması ve işletmelerin sürdürülebilirliğinin sağlanması önem arz etmektedir. Yapılan yatırımların popülist yaklaşımlardan uzak gerçekçi yaklaşımlar ile hayata geçirilmesi gerekmektedir. Kamunun zarara uğratılmaması, kamu kaynakların etkin ve verimli kullanılması, yapılan anlaşmaların özellikle yerel kalkınmaya katkı sağlayacak yapıda tasarlanması önem arz etmektedir.

Kaynakça

- 4283 Sayılı Yap-İşlet Modeli ile Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesi ile Enerji Satışının Düzenlenmesi Hakkında Kanun.
- Aliefendioğlu, Y. (2017). Kent İçi Ulaşımında Geleneksel Toplu Taşıma Sistemlerine Alternatif Çözümler: Ankara İli "Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı" Örneği. *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (53), 278-298. <https://doi.org/10.16992/ASOS.12706>
- Altan, Y., Kerman, U., Aktel, M., Metin, Y., ve diğerleri. (2013). Yerel Yönetimlerde Kamu-Özel Ortaklığı Uygulaması: Büyükkabaca Belediyesi Örneği. *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 5(3), 9-17.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2022, 7 Nisan). Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı Yeniden Hizmete Açılıyor. <https://www.ankara.bel.tr/haberler/yenimahalle-sentepe-teleferik-hatti-yeniden-hizmete-aciliyor-15462>, Erişim tarihi: 21 Aralık 2023.
- Ankara Elektrik, Havagazı ve Otobüs İşletme Müessesesi (EGO Genel Müdürlüğü). Teleferik. <https://www.ego.gov.tr/tr/sayfa/1082/teleferik> Erişim tarihi:26 Aralık 2024.
- Artvin Valiliği. (2018, 12 Temmuz). Artvin'de Teleferik Projesi İçin Görüşmeler Başladı. <http://www.artvin.gov.tr/artvinde-teleferik-projesi-icin-gorusmeler-basladi>. Erişim tarihi: 20 Aralık 2023.
- Ayan, U., Derg, S., & Ayhan, E. (2018). Türkiye'de Sağlık Sektöründe Kamu Özel Ortaklığı Modeli. *Uluslararası Sağlık Yönetimi ve Stratejileri Araştırma Dergisi*, 4(1), 109-121. <https://orcid.org/0000-0002-4097-0840>
- Ayanoğlu, T. (2007). İşletme Hakkı Devir Sözleşmeleri. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 65(1), 3-38.
- BAKA, (Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı) (2019). Yeşilova/Salda Teleferik Fizibilitesi. Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı tarafından desteklenen "Dört Mevsimde Salda Projesi (TR61/18/FZD/0003)" kapsamında hazırlanan rapor.
- Balcova Kaymakamlığı. (2024). Teleferik, <http://www.balcova.gov.tr/teleferik> . Erişim tarihi: 30 Şubat 2024
- Bocarejo, J. P., Portilla, I. J., Velasquez, J. M., Cruz, M. N., Peña, A., & Oviedo, D. R. (2014). An innovative transit system and its impact on low income users: The case of the Metrocable in Medellín. *Journal of Transport Geography*.
- Bursa Teleferik. (2024). Hikayemiz Yolculuk 1963'te Başladı. <https://bursateleferik.com.tr/teleferik/> Erişim tarihi: 24 Ocak 2024.
- Canoğlu, B. (2021). Kamu Hizmetinin Dönüşümü Ve Kamu Özel İş Birliği Modeli [Yüksek Lisans Tezi, Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı].

- Cerit, D. (2011). Teleferik Sistemleri, 34–37. Elektrik Mühendisleri Odası. (2011, Temmuz 2). Teleferik Sistemleri. Teknik. Retrieved from https://www.emo.org.tr/ekler/Teleferik_Sistemleri.pdf
- Cesur, F., ve Eyigün, Y. (2022). Türkiye’de Ulaşım Altyapılarının Tedarik Yöntemleri ve Karşılaştırmalı Analizi. *Journal of Technology and Applied Sciences*, 5(1), 1-12.
- Demirsoy, M., ve Demirsoy, M. (2020). Teleferik ve Telesiyej tekniği (Halatla iletim tekniği). Temmuz, 1–23.
- DOĞAKA (Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı). (2017). Osmaniye Karaçay Teleferik Sistemi Teknik, Ekonomik ve Mali Fizibilite Çalışması.
- Doppelmayr. (2024). İşletme: Kilometre Taşları. <https://www.doppelmayr.com/tr/isletme/kilometre-taslari/>, Erişim tarihi: 21 Aralık 2023.
- Erdoğan, O. (2010). Belediye Yatırımlarının Finansmanında Yap-İşlet-Devret Alternatifi: Antalya Sarısu Mesire Alanı Örneği. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 15(3), 471-486.
- Erdönmez Dinçer, M. E., ve Haznedar, B. (2019). Arkeolojik Alanda Tasarım Pratiği, Antakya Teleferik Örneği. *Kent Akademisi*, 12(4), 792-801. [DOI: 10.35674/kent.647100]
- Eryılmaz, B. (2015). Kamu Yönetimi. Umuttepe Yayınları, Kocaeli.
- Falk, M., ve Tveteraas, S. L. (2020). Modelling the wider effects of ski lift investments. *Empirical Economics*, 59(1), 259–274. <https://doi.org/10.1007/s00181-019-01626-3>
- Ferrarese, M., Loner, E., & Pulina, M. (2021). Demand, business profitability and competitiveness in the cableway system: A multidimensional framework. *Research in Transportation Economics*, 90(January), 101041. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2021.101041>
- Flessler, M., & Friedrich, B. (2022). Are We Taking Off? A Critical Review of Urban Aerial Cable Cars as an Integrated Part of Sustainable Transport. *Sustainability*, 14, 13560. <https://doi.org/10.3390/su142013560>
- Freire-Medeiros, B., & Name, L. (2017). Does the future of the favela fit in an aerial cable car? Examining tourism mobilities and urban inequalities through a decolonial lens. *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies / Revue canadienne des études latino-américaines et caraïbes*, 42(1), 1-16. DOI: 10.1080/08263663.2017.1281944
- Freire-Medeiros, B., & Name, L. (2017). Does the future of the favela fit in an aerial cable car? Examining tourism mobilities and urban inequalities through a decolonial lens. *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies / Revue canadienne des études latino-américaines et caraïbes*, 42(1), 1-16. <https://doi.org/10.1080/08263663.2017.1281944>
- Gondola Project. (2016). Numbers Don’t Lie: La Paz’s Cable Car Report (Mi Teleférico) [Blog gönderisi]. <https://www.gondolaproject.com/2016/04/27/numbers-dont-lie-la-pazs-cable-car-report-mi-teleferico/>, Erişim tarihi: 24 Ocak 2024.
- Gün, S. (2022). Turizme Stratejik Yaklaşım: Destinasyon Pazarlamasına Yönelik Güncel Araştırmalar. Ankara, Türkiye: İksad Publishing House.
- Günaydın, Y. E. (2015). Türkiye’de YİD (Yap-İşlet-Devret) Modeliyle Otoyol Projelerinin Yapılması [Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Tasarım ve Yapım Yönetimi Bilim Dalı]. İstanbul.
- Haberal, Z., ve Akdoğan, N. (2023). Kamu Özel İşbirliği Kapsamında Yap İşlet Devret Modelinin Devlet Muhasebe Standartları Ve Uluslararası Muhasebe Standartları Açısından Değerlendirilmesi Ve Örnek Bir Uygulama. *Muhasebe ve Denetime Bakış Dergisi*, 69(Yıl: 2023, Sayı: 69), 135-168.
- Hazine ve Maliye Bakanlığı. (2020). Ülkemizde Uygulanan KÖİ Modelleri ve Yasal Altyapı. <https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2020/02>

- İçişleri Bakanlığı. (Tarih). İ.Y.161/19 Sayılı İnceleme ve Araştırma Raporu.
- İzmir Teleferik. (2024). Teleferik Hakkında. <https://izmirteleferik.com.tr/teleferik-hakkinda> Erişim tarihi: 24 Ocak 2024.
- Kaitwade, N. (2016, October). The Cable Cars and Ropeways Market. Retrieved from <https://www.futuremarketinsights.com/reports/cable-cars-and-ropeways-market>. Erişim tarihi: 25 Ocak 2024.
- Kara, M. A., ve Çiğerlioğlu, O. (Tarih Belirtilmemiş). Türkiye Ekonomisinde Ulaşım Altyapısının Ekonomik Büyüme Etkisi.
- Karahan, A. (2011). İmtiyaz Sözleşmelerinden Kaynaklanan Uyuşmazlıklar ve Çözüm Yolları, Yüksek Lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı.
- Kızıldaş, M. Ç. (Çev.). (2016). Kablolu Sistemlerin Rönesansı. <https://ww4.ticaret.edu.tr/ulastirma/wpcontent/uploads/sites/85/2016/05/Kablolu-Sistemlerin-R%C3%B6nesans%C4%B1.pdf> Erişim tarihi: 24 Ocak 2024.
- Koç, İ. (2021). Turizm Yatırım ve Harcamalarının Bölgesel Kalkınmaya Etkisi: Kamu Harcamaları Yetkilileri Bakış Açısı ile. Değişim Yayınları. Sakarya.
- Kocaeli Valiliği. (2024,). Kartepe Teleferik Hattı Tanıtıldı. Kocaeli İl Özel İdaresi Resmi Web Sitesi. <http://www.kocaeli.gov.tr/kartepe-teleferik-hatti-tanittildi> Erişim tarihi: 30.03. 2024.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2007). Türkiye Turizm Stratejisi (2023). Ankara.
- lafm.com.co, (2019), Medellín puso en funcionamiento su quinto Metrocable, <https://www.lafm.com.co/colombia/medellin-puso-en-funcionamiento-su-quinto-metrocable> Erişim tarihi: 24 Ocak 2024.
- Maliye Bakanlığı. (2015, Temmuz 8). Muhasebat Genel Müdürlüğü Genel Tebliği (Sıra No: 45): Kamu Özel İş Birliği Uygulamalarının Muhasebe İşlemleri.
- Martínez Gaete, C. (2014). La Paz y el teleférico urbano más alto del mundo. Plataforma Urbana. Plataforma Arquitectura. Traducción por Javiera Yávar. <https://www.archdaily.cl/cl/758231/la-paz-y-el-teleferico-urbano-mas-alto-del-mundohttps://english.elpais.com/usa/2021-08-18/iztapalapa-a-round-trip-in-latin-americas-longest-cable-car.html>.
- Name, L., & Freire-Medeiros, B. (2017). Teleféricos na paisagem da “favela” latino-americana: mobilidades e colonialidades. Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT), n.º 11 (junho), 263-282. dx.doi.org/10.17127/got/2017.11.012.
- Ngong Ping 360. (2024). 乘坐昂坪纜車 展開你的香港大嶼山探索之旅！ [Ngong Ping Cable Car: Explore Lantau Island in Hong Kong!]. <https://www.np360.com.hk/tc/cable-car#cabin-2> Erişim tarihi: 18 Ocak 2024.
- OKA, (Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı), (2021). Amasya İli Teleferik Hattı Kurulumu Ön Fizibilite Raporu.
- OKA, (Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı). (2021). Amasya İli Teleferik Hattı Kurulumu Ön Fizibilite Raporu.
- OKA, Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı. (2021). Amasya İli Teleferik Hattı Kurulumu Ön Fizibilite Raporu.
- Özlu, T., Çağlak, S., ve Şamlıoğlu, H. (Yıl). Ardeşen (Rize) Yöresinde Teleferik Kurulumu Ve Kullanımının Sosyal Hayata Ve Ekonomiye Etkisi. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 7(34), Sayfa Aralığı.
- ozgurkocaeli.com.tr,. (2024). Teleferik yarın açılıyor... 15 Nisan'a kadar bedava, (www.ozgurkocaeli.com.tr/haber/19678978/teleferik-yarin-aciliyor-15-nisana-kadar-bedava. Erişim tarihi: 20.Nisan 2024.

- Polat, M., & Tamış, M. (2015). Ankara Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattının Anket Dayanaklı Değerlendirilmesi. [Ankara Yenimahalle-Şentepe Cable Car Line Survey-Based Evaluation]. 11. Ulaştırma Kongresi 2015'te sunulan bildiri, İstanbul.
- Portabales, I., Sierra Valdivieso, L., Saint-Martin, D., & Canon Rubiano, L. (2021, 16 Eylül). Cable Cars: An Economically Viable Public Transport System in #AmLat Cities? [Blog yazısı]. World Bank Blogs. <https://blogs.worldbank.org/latinamerica/cable-cars-economically-viable-public-transport-system-amlat-cities>. Erişim tarihi: 21 Aralık 2023.
- Resmî Gazete, (1994). Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun, No. 3996.
- Resmî Gazete, (1997), Yap-İşlet Modeli İle Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesi İle Enerji Satışının Düzenlenmesi Hakkında Kanun, No. 4283,
- Resmî Gazete, (2005), 5393 Sayılı Belediye Kanunu.
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023).
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2023). On İkinci Kalkınma Planı (2024-2028).
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2024). Kamu Özel İşbirliği İle Yürütülen Projeler. <https://koi.sbb.gov.tr/2024>, Erişim tarihi: 24 Ocak 2024.
- Tereyaoğlu, P. B. (2021). Sağlık Tesisleri Projeleri Bakımından Yap-Kirala-Devret Modeli ve Finansman Sağlayanların Müdahale Hakkı (Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı.
- Teżak, S., Sever, D., & Lep, M. (2016). Increasing the Capacities of Cable Cars for Use in Public Transport. *Journal of Public Transportation*, 19, 1–16
- The World Bank. (2020). Urban Aerial Cable Cars as Mass Transit Systems: Case studies, technical specifications, and business models. Latin America and Caribbean region. 1818 H Street, N.W., Washington DC 20433, U.S.A.
- Tokatlıoğlu, M., ve Şen, S. (2019). Kamu Hizmetlerinin Sunum ve Finansmanında Kamu Özel İşbirliği Modeli: Avrupa Birliği ve Türkiye. *International Journal of Public Finance*, 4(2), 205-235.
- Topdemir, B., & Azaltun, M. (2019). Yap-İşlet-Devret İle Yapılan Havalimanı Yatırımları Üzerine Bir Değerlendirme. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 33-54. <https://doi.org/10.25095/Mufad.605919>
- Topdemir, B., ve Azaltun, M. (2019). Yap-İşlet-Devret İle Yapılan Havalimanı Yatırımları Üzerine Bir Değerlendirme. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 33-54. <https://doi.org/10.25095/Mufad.605919>
- Usta, S., ve Bilgiç, E. (2016). Yerel Yönetimlerde Hizmet Sunumu: Kamu Özel Ortaklığı Modeli. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 23(1),
- United Nations Economic Commission for Europe (2008), *Guidebook On Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships*, United Nations Publications, New York and Geneva.
- Utama, I. G. B. R., Susanto, P. C., Trimurti, C. P., & Krismawintari, N. P. D. (2022). The market potential and financial feasibility of cable car tourist attraction development in Pelaga, Bali, Indonesia. *International Journal of Advances in Applied Sciences*, 11(4), 373–382. <https://doi.org/10.11591/ijaas.v11.i4.pp373-382>
- Uysal, Y. (2019). Kamu-Özel İşbirliği (Yap-Kirala-Devret) Modeli ve Şehir Hastanelerinin Sağlık Hizmetlerindeki Değişim ve Dönüşüm Üzerine Etkileri. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 14(3), 877–898.
- Uz, A. (2007). Kamu-Özel Ortaklığı/Kamu-Özel Ortaklığı (PPD) Kavram ve Hukuksal Çerçeve. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 11(1), 1165-1182.
- WBG. (2020). *Urban Aerial Cable Cars as Mass Transit Systems*.

Yap-İşlet Modeli İle Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesi İle Enerji Satışının Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik, Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi: 1 Ağustos 1997, No: 97/9853, Dayandığı Kanunun Tarihi: 16 Temmuz 1997, No: 4283, Yayımlandığı Resmî Gazete Tarihi: 29 Ağustos 1997, No: 23095,

Yardımcıoğlu, F. (2015). Ulaşım ekonomisi. Sakarya: Kitap Matbaacılık.

Yıldız, M. C. (2004). Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış. Ekev Akademi Dergisi, 8(19), 195.

ozgurkocaeli.com.tr, (2024), Teleferik yarın açılıyor... 15 Nisan'a kadar bedava, (www.ozgurkocaeli.com.tr/haber/19678978/teleferik-yarin-aciliyor-15-nisana-kadar-bedava)



© 2020 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).