

TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİ: TOKAT İLİ ÖRNEĞİ***

Halit ÇİÇEK***, Çiğdem ALIÇAVUŞOĞLU****

Öz

Kamu hizmetlerinin sunumunda, kamu altyapı inşasında ve kamu hizmetlerinin finansmanında kullanılan, özel ve kamu sektörü arasındaki işbirliği uygulamaları olarak ifade edilen ve giderek dünyada daha geniş kullanım alanları bulan Kamu Özel Sektör İşbirlikleri (KÖSİ) bu çalışmanın araştırma konusunu oluşturmaktadır. Çalışmada KÖSİ'lerin ayrıntılı olarak tanımlanması ve ulaştırma sektörü özelinde KÖSİ'lerin nasıl algılandığının araştırılması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda araştırma da kullanılan veriler, Tokat ili kamu ulaştırma kurumlarında görev yapan 102 personelden anket yöntemi ile elde edilmiştir. Araştırma verilerinin incelenmesinde çapraz tablo, Ki-kare testi ve korelasyon istatistiksel analizleri kullanılmıştır. Araştırma sonuçları ulaştırma hizmetlerinin verimliliğini ve etkinliğini maksimize edecek, zaman ve maliyet avantajı sağlayacak işbirliği uygulamalarının tam olarak anlaşılmadığını ve özelleştirme ile karıştırıldığını göstermiştir.

Anahtar Kelimeler: Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, Ulaştırma Sektörü, KÖSİ, Tokat.

PUBLIC PRIVATE SECTOR COOPERATIONS IN THE TRANSPORT SECTOR IN TURKEY: EXAMPLE OF TOKAT PROVINCE

Abstract

It expressed as a collaboration between the private and public sector cooperations, Public Private Sector Cooperations are becoming more widely used around the world who are the subject of this research study. The intention of this study is to define Public Private Sector Cooperations and how the Public Private Sector Cooperations in transport sector is perceived by the society is aimed to be investigated. In parallel with this purpose, the data used in the research were collected from 102 public transportation agency employees in Tokat by survey method. Cross tabulations, chi-square test and correlation statistical analysis were used for examine the research data. The research results have shown that not fully

* Bu makale, Doç. Dr. Halit ÇİÇEK danışmanlığında Öğr. Gör. Çiğdem ALIÇAVUŞOĞLU'nun Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim dalında savunulan ve kabul edilen "Türkiye'de Ulaştırma Sektöründe Kamu ve Özel Sektör İşbirlikleri" adlı Yüksek Lisans Tezinden özetlenerek oluşturulmuştur.

** Makale Geliş Tarihi: 16.11.2015. Yayın Kabul Tarihi: 16.05.2016.

*** Doç.Dr., Gaziosmanpaşa Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Maliye Bölümü, Tokat. E-posta: halit.cicek@gop.edu.tr

**** Öğr.Gör., Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Pazar Meslek Yüksekokulu, Tokat. E-posta: cigdem.alicavusoglu@gop.edu.tr

understanding of cooperations that will maximize the efficiency and effectiveness of transport services and that will provide time and cost advantage, and have shown that mixed with privatization.

Key Words: Public Private Sector Cooperation, Transport Sector, PPP, Tokat.

GİRİŞ

Modern ekonomilerin dayandığı ana unsurlardan biri, eşya ve insanın taleplerine uygun şekilde taşınabilmesidir. Hareketlilik hayat standardının ana parçası olduğu için, artan ekonomi ve nüfus nihayetinde meydana çıkan yeni hareketlilik ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için daha faal bir ulaştırma altyapısının ortaya konulması zarurieti doğmuştur.

Ulaştırma sektörü, karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları ve bilgi-iletişim altyapısı ile Türkiye ekonomisinin ana bileşenlerinden birisidir. Sosyal ve ekonomik girdileriyle toplumu devamlı tesiri altına alan bir yapıya haiz ulaştırma sektörü, üretim sürecinin önemli bir parçasını meydana getirmesi ve önemli yatırımların ekonomide yarattığı tesirleri bakımından, ülkelerin ekonomik yapıları içerisinde hatırı sayılır bir yere sahiptir. İnsan hayatında ve ekonomik hayatta bu derece mühim bir yer kaplayan ulaştırma sektöründe, teknoloji ve bilimin değişim ve gelişiminden dolayı, bu ihtiyaçlar istikametinde ulaştırma sistemleri meydana gelmekte, inovasyona gidilmekte, çeşitli taşıma türleri birleşerek varlığını devam ettirmektedir.

Kamu sektörü tarafından sunulan mal ve hizmetlerde büyük bir hızla özelleştirmeye gidilmesi ve bu durum sonucunda devletin gücünü kaybetmesi endişeleri, özelleştirme uygulamaları sonucunda beklenen faydanın görülmemesi yeni bir finansman modeli olan Kamu Özel Sektör İşbirliklerini gündeme getirmiştir. Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe KÖSİ uygulamaları konusunun seçilmesinde belirleyici rol oynayan husus; söz konusu alanda KÖSİ ile ulaştırma sektörünü bütünleşmiş bir şekilde ele alan kümülatif, rasyonel bilgiler ışığında yazılmış, nitelikli kaynakların sınırlılığıdır. Bu çalışmada Türkiye’de ulaştırma sektöründe kamu sektörü ve özel sektörün etkileşiminin ülke üzerindeki getirileri, etkileri taranarak ortaya konulacak, Tokat ili ölçeğinde kamu-özel sektör işbirliklerinin nasıl algılandığı bu sektörde çalışanlar üzerinde yapılacak anket yöntemiyle araştırılacaktır.

1. Kamu Özel Sektör İşbirliği Kavramı

Dünyada 1990'ların başlarından bu yana kullanılıyor olmasına karşın, bugüne kadar üzerinde ortak bir tanıma ulaşılamamış olan KÖSİ kavramı, genel anlamıyla kamu sabit sermaye yatırımlarının ve kamusal hizmetlerin gerçekleştirilmesi için kamu ve özel sektör arasındaki çok geniş bir alandaki işbirliği uygulamalarını ifade etmektedir. KÖSİ uygulamaları; kamu ve özel sektör arasında risk, yatırım, kazanç ve sorumluluğun paylaşılması olarak tanımlanmaktadır. Bu işbirliklerinin ortaya çıkma sebepleri farklı olmakla birlikte, genel ortak amaç; kamu altyapı ve hizmetlerinin tanımlanması, finansörlüğünün yapılması, oluşturulması, işletilmesi ve bakımının sağlanması için en iyi finansal rezervin en uygun finansman olanağıyla sağlanmasıdır. Kamu hizmetlerinin KÖSİ uygulamaları ile teminindeki en temel neden, yüksek vasıflı ve daha kaliteli kamu hizmetinin etkin şekilde, minimum maliyetle ve özel sektör eliyle sağlanarak kamu finansmanı açısından diğer kamusal altyapı yatırımları için imkân ve fırsat oluşturulması olarak ifade edilebilir. (Sarısu, 2008: 199-205).

Standard&Poor's (2005) ise KÖSİ'yi "kamu ve özel sektör arasında yer alan çok sayıda sektöre ait ustalıkların, tecrübenin ve finansmanın arzulan politika sonuçlarını elde etmek amacıyla paylaşılmasını içeren orta ve uzun vadeli ilişki yöntemi" şeklinde tanımlamaktadır. Genel olarak KÖSİ, "yatırımların ve hizmetlerin, bir sözleşme çerçevesinde, risk, getiri ve maliyetlerinin kamu sektörü ve özel sektör arasında paylaşılması ile gerçekleştirilmesi anlamına gelmektedir" (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012: 6).

1.1. Dünyada ve Türkiye'de Ulaştırma Sektöründe KÖSİ

KÖSİ uygulamaları günümüzde birçok alanda yaygınlaşmaya başlayan modellerdir. Ulaştırma sektöründe de bu tarz işbirlikleri sıklıkla görülmektedir. Devlet gerek altyapı gerekse ulaştırma gibi sektörlerde proje geliştirme, uygulama, finanse etme ve ileride doğabilecek sorunları önleme noktalarında özel sektörün tecrübelerinden faydalanmak istemektedir. Burada amaç, hem özel sektör açısından istihdam yaratmak hem de sosyal devlet anlayışının gereğini yerine getirmektir (Tekin, 2007: 11).

1.2. Dünyada ve Türkiye'de Karayolu

Türkiye'de ve dünyada en yaygın ulaşım türü olarak kara yolları tercih edilmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı & İTÜ, 2005: 7.1-1). Karayolu taşımacılığının günümüzde tüm dünyada kendine özgü özellikleri bulunan en önemli taşımacılık şekli

Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri: Tokat İli Örneği

olduğu söylenebilir. Denizlerle çevrili olmak bakımından Türkiye ile aynı durumda olan İspanya’da taşımacılıkta karayollarının, toplam taşımacılıktaki payı %92,1 olarak görünmektedir. Bu oran İngiltere için %88,9, 15 AB ülkesi için ortalama %79,2’dir. Türkiye’de ise 1990 yılında % 76 olan karayolu taşımacılığı aradan geçen yıllarda payını daha da artırmıştır, 2000 yılında %89’a ve 2002 yılında da %93 oranına ulaşmıştır. 2005 yılında %94’e çıkmıştır. ABD’de karayolu taşımalarının genel taşımacılık içindeki yeri %28’dir. Dünya üzerinde yapılan çalışmaların odak noktası karayolunun sahip olduğu bu kullanıma oranının daha düşük seviyelere çekilebilmesi üzerinedir (MEB, 2011: 7).

Tablo 1: Seçilmiş Avrupa Ülkelerinde Karayolu Uzunlukları, 2011(Km)

Ülke Adı	Otoyol	Ulusal Yollar	2.Derece Yollar	Diğer	Toplam
Fransa	11.412	9.745	377.857	654.201	1.053.215
İngiltere	3.685	49.067	122.665	244.334	419.752
Almanya	12.845	39.673	178.184	413.000	643.517
İtalya	6.668	20.773	151.583	312.100	491.124
İspanya	14.554	15.056	136.298	501.053	666.961
Türkiye	2.199	31.372	31.558	305.227	370.276

Kaynak: (ERF, 2015:16-17)

Tablo 1’de, seçilmiş Avrupa ülkelerinde Avrupa Yol Federasyonu (ERF) tarafından 2012 yılında yayınlanmış olan yol istatistikleri yer almaktadır. Tablo 1’de görüldüğü üzere toplamda Fransa 1.041.173 km, İngiltere 419.596 km, Almanya 644.258 km, İtalya 492.649 km ve İspanya 666.519 km karayolu uzunluğuna sahiptir. Türkiye’deki rakamlara bakıldığında diğer ülkelere göre aşağıda kaldığı söylenebilir.

Tablo 2: Kamu Altyapı Yatırımlarının KÖSİ ile Gerçekleşme Yüzdesi (2010)

Aralık (%)	Ülke Sayısı	Ülke/Ekonomi
0% - 5%	9	Avusturya, Almanya, Kanada, Danimarka, Fransa, Hollanda, Macaristan, Norveç, İspanya
>5% - 10%	7	Birleşik Krallık, Çek Cum., Slovak Cum., Yunanistan, İtalya, Güney Afrika, İrlanda
>10%-15%	2	Kore, Yeni Güney Galler
>%15- 20	0	
>20%	2	Meksika, Şili
Toplam	20	

Kaynak: (OECD, 2012)

KÖSİ uygulamaları gelişmiş ülkelerde çok çeşitli sektörlerde altyapı ve hizmet gereksinimlerinin giderilmesinde kullanılmaktadır (Çerçi, 2011: 11). OECD tarafından 2012 yılında yayınlanan veriler 20 üye ülkedeki KÖSİ altyapı yatırımlarının kamu yatırımları içerisindeki paylarını göstermektedir. Tablo 2’de OECD tarafından 2010 yılında üye ülkelerde kamu sektörü altyapı yatırımlarının KÖSİ ile gerçekleşme yüzdesi yer almaktadır. Tabloya göre, 20 ülkenin 9’unda KÖSİ altyapı yatırımlarının kamu yatırımları içindeki payı 0%-5% arasında, 7’sinde >5%-10% arasında, 2’sinde >10%-15% arasında ve 22’sinde >20% üzerinde olduğu görülmektedir.

Türkiye’de yolcu ve yük taşımacılığının karayolları üzerinde arttığı ve başka ülkeler ile karşılaştırıldığında taşımacılığın daha fazla bir bölümünün karayolları ile yapıldığı söylenebilir. (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 50). Türkiye’de karayolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payının %90’nın üzerinde oldukça yüksek bir seviyeye ulaşmış olması, diğer ulaşım sistemlerine oranla karayolu ağının geliştirilmesine daha fazla ağırlık verildiğinin bir göstergesi olarak değerlendirilebilir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı & İTÜ, 2005:2).

Tablo 3: Türkiye’de Karayolları Üzerindeki Seyir ile Yük ve Yolcu Taşımaları (Milyon)

Yıllar	Taşıt-km	Ton-km	Yolcu-km
2009	72.432	176.455	212.464
2010	80.124	190.365	226.913
2011	85.495	203.072	242.265
2012	93.989	216.123	258.874
2013	99.431	224.048	268.178

Kaynak: (TÜİK, 2013)

Tablo 3, 2009-2013 yılları arasında karayolları üzerindeki seyir ile yük ve yolcu taşımalarını göstermektedir. Buna göre, 5 yıl içerisinde taşıt seyrinin 26.999 milyon km, yük taşımalarının 47.593 milyon ton ve yolcu taşımalarının 55.714 milyon km arttığı görülmektedir.

1.3. Dünyada ve Türkiye’de Demiryolu

Dünya üzerinde birçok ülke tarafından tercih edilen demiryolu özellikle dünya savaşları sonrası dönemden başlayarak tercih edilirliliğini kaybetmeye başlamıştır. 1940’lı yıllarda başlayan otomotiv sektöründeki teknolojik gelişmeler ve aynı zamanda karayolunun esnekliği demiryolu ulaşımına olan talebini azaltmıştır (TCDD, 2013). Ulaşırmada ilk alternatif olarak tercih edilen demiryolu bu özelliğini karayoluna

Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri: Tokat İli Örneği

devretmiş durumdadır. Bu durumun birçok ülke için geçerli olduğunun söylenmesi yanlış olmayacaktır (Sarılğan, 2007: 4).

Demiryolu ile yolcu taşınmasında en zirve nokta Japonların 1960 yıllarında yapmış oldukları hızlı trenlerle olmuştur denebilir. Saatte 210 km hız yapabilen bir trenin 1960’larda yapılmasının sonrasında bu hızın artırılmasına yönelik farklı ülkeler tarafından çalışmalar devam etmiştir. Bahsedilen hız seviyeleri başta olmak üzere, karayollarına nazaran birçok avantajı olan demiryollarının güvenlik açısından barındırdığı artılar da karayoluna oranla tercih edilirliğinin artmasında etkili olmuştur (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 66).

Yolcu taşımacılığındaki gelişmeyle orantılı olarak demiryollarının yük taşımacılığındaki seviyesi de iyileşme göstermiştir. Bu pozitif gelişmelerin devamını amaç edinen ülkeler, Trans Avrupa ve Trans Asya gibi uluslararası ağlar ve koridorlar oluşturmak ve beraberinde diğer ulaşım türleri ile birlikteliği sağlamak için işbirliği yapma yönünde hareket etme çabasına girişmişlerdir (Taşgit, 2008: 53).

Tablo 4’de ülkeler bazında 2010, 2011 ve 2012 yıllarında demiryolu uzunlukları yer almaktadır. Diğer ülkelere kıyasla Türkiye’nin geride kaldığı görülmektedir. Türkiye’de 1950-2002 yılları arasında sadece 945 km. yeni demiryolu yapılabilmiş, karayollarına daha fazla ağırlık verilmiştir. 2004-2013 döneminde ise, uygulanan politikalar neticesinde kaynak aktarımı artırılmış, projeler hayata geçirilerek demiryolu yatırımlarına öncelik verilmiş ve 1.724 km. yeni demiryolu yapılmıştır (TCDD, 2013: 10).

Tablo 4: Ülkeler Bazında Ana Hat Demiryolu Uzunlukları (Toplam Yol/ Km)

Ülke Adı	2010	2011	2012
ABD	228.513	228.218	228.218
Rusya	85.292	85.167	84.249
Çin	66.239	66.050	66.298
Hindistan	63.974	64.460	64.460
Kanada	58.345	52.002	52.002

Fransa	33.608	34.621	30.013
Almanya	33.708	33.576	33.509
İtalya	18.011	17.045	17.060
İngiltere	-	16.408	16.423
Türkiye	9.594	9.642	9.642

Kaynak: (Dünya Bankası, 2014)

2013 yılı sonu itibariyle Türkiye, 8.846 km'si konvansiyonel ana hat, 2.363 km'si tali hat ve 888 km yüksek hızlı hat olmak üzere 12.097 km demiryolu hattına sahiptir. 2009 yılı sonu verilerine bakıldığında bu rakamın 11.405 km olduğu görülmektedir. Bahsedilen ana hatların %91'i tek hat ve %9'u çift hattır. Toplam hatların %27'si elektrikli, %33'ü sinyallidir (TCDD, 2013: 21). Gelişmekte olan bir sektör olan demiryolu sektöründe 2013 yılı sonu itibariyle yaklaşık 30.000 çalışan istihdam edilmektedir (TCDD, 2013: 11). 2013 yılında 2003 yılına oranla 8 kat artan ödeneği ile birlikte demiryolu sektörüne 2003-2013 yılları arasında yaklaşık 32,7 milyar TL kaynak aktarımı yapılmıştır (TCDD, 2013: 11).

Demiryolu sektöründe kamu özel sektör işbirliği kapsamında 1999 tarihinde Antalya-Alanya demiryolu projesinin yap-işlet-devret modeli ile yaptırılabilmesi amacıyla çıkılan ihaleye teklif gelmemiştir (TBMM, 2000: 132). Aynı zamanda Kapıkule Demiryolu Hudut Garının Yeniden Yapılandırılması projesinde yap-işlet-devret ihalesi için YPK onayı alınmış, uygulama sözleşmeleri için onay alınacaktır (Sarısü, 2012: 28).

1.4. Dünyada ve Türkiye'de Havayolu

Hava yolu taşımacılığının diğer taşımacılık sektörlerine göre getirisinin yüksek olması ülkelerin bu sektöre daha fazla yatırım yapmalarına neden olmaktadır. Küreselleşmenin beraberinde getirmiş olduğu etkilere paralel olarak dünya genelinde havayolu aracılığı ile taşımacılık faaliyetlerinin daha çok tercih edilmesine neden olmuştur. Bu noktada yaşanan gelişmeler öylesine önemli düzeylerde ki bu pazardan maksimum kar elde edebilme amacı ile bazı ülkelerin yatırımları da bu yöne doğru kaymıştır. Dünya genelinde 14 bine yakın havaalanı olduğu göz önüne alındığında faaliyetlerin boyutları daha net anlaşılabilir. Bu havaalanlarından 836 tanesinin uluslararası standartlara uygunluk sağlıyor olduğu bilinmektedir. Bu

Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri: Tokat İli Örneği

havaalanlarında yıllık 5 milyar civarı insanın faydalandığı düşünüldüğünde ise rakamların ne kadar büyük ve önemli olduğu görülecektir (Taşgit, 2008: 53).

Havayolu taşımacılığında sadece insan değil bunun yanında yük/eşya taşımacılığı da yapılmaktadır. 2010 yılı talep istatistiklerine göre kargo alanında olan talep yolcu alanındaki talebin iki katından daha fazla artış göstermiştir. Bu artışlar sivil havacılığın hem dünya pazarında hem de Türkiye ekonomisi üzerinde çok büyük bir etkisi olduğunun göstergesidir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 81-82). IATA (International Air Transport Association) tarafından yayımlanan 2010 yılı talep istatistikleri neticesine göre uluslararası tarifeli hava trafiğinde yolcudaki artış %8,2, yükte ise %20,6 artış olduğu kaydedilmiştir. 2009 Yılı ile kıyaslandığında ortalama yolcu yükü %2,7 artış ile %78,4, nakliye yükü ise %5,2 artış ile %53,8 olmuştur (SHGM, 2012).

Türkiye’de 2006-2011 yılları arasında ulaştırma sektöründeki talep ülke GSYİH’na ortalama %14 katkıda bulunmuş ve yaklaşık %8 oranında yükselmiştir. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve hava taşımacılığı için yıllık talep ise, sırasıyla %7,6, %2, %5 ve %16 olarak artış göstermiştir. Hava taşımacılığındaki bu en yüksek artış, sivil havacılığın dünya ölçeğinde hızla gelişen sektörler arasında yer aldığı ve ülkemizin ticari faaliyetlerinde önemli bir rol oynadığının kanıtıdır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011).

Türkiye’de 2015 yılı itibarıyla 52 adet sivil hava ulaşımına yönelik havaalanı bulunmaktadır (DHMİ, 2015). Bu da havayolu taşımacılığına yapılan yatırımların ve verilen önemin bir göstergesidir. Bir yıl içerisinde iç ve dış hatlar toplam yolcu sayısının hayli fazla olduğu görülmektedir. Bu da havayolu kullanımının sıklığı konusunda aydınlatıcı olmaktadır (DHMİ, 2015).

Türkiye’de ulaştırma sektörüne 2003-2014 yılları arasında yapılan toplam yatırım tutarı 195,2 milyar TL (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015), bu yatırımların KÖSİ ile gerçekleştirilen kısmı ise yaklaşık 27 milyar TL olmuştur (World Bank Group, 2014: 3). KÖSİ modellerinden yap-işlet-devret modeli havaalanı yatırım finansmanı için ana model haline gelmiştir. Yap-işlet-devret modeli ile tamamlanan havaalanlarının birçoğunun işletme hakları ise, kira sözleşmeleriyle özel sektöre devredilmiş bulunmaktadır. Bu doğrultuda hem sektör kira geliri elde etmiş hem de KÖSİ kapsamında uzun vadede özel sektör işletiminin önü açılmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 86). Antalya Havalimanı I. ve II. Dış Hatlar Terminalleri (yap-işlet-devret), Atatürk Havalimanı Dış Hat Terminal Binası (yap-işlet-

devret), Dalaman Havalimanı Dış Hat Terminal Binası (yap-işlet-devret), İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hat Terminal Binası (yap-işlet-devret), Ankara Esenboğa Havalimanı İç ve Dış Hat Terminal Binası (yap-işlet-devret), Atatürk Havalimanı İç ve Dış Hat Terminal Binaları (uzun dönemli kiralama), Antalya Havalimanı İç ve Dış Hat Terminal Binaları (uzun dönemli kiralama), Antalya Gazipaşa Havaalanı (uzun dönemli kiralama), Zonguldak Çaycuma Havaalanı (uzun dönemli kiralama) havayolu sektöründe uygulanan KÖSİ modellerinden birkaçını oluşturmaktadır (Sarıs, 2012: 27).

1.5. Dünyada ve Türkiye’de Denizyolu

Deniz ticareti ve ulaşımı çok eskilere dayanmaktadır. Günümüzde deniz ulaşımı modernleşmeye başlamış, gelişme ve değişimler kaydetmiştir. Hızla gelişen teknoloji ve artan ticaret hacimleri sayesinde dünyada denizcilik artık bir taşımacılık türü olmaktan ziyade gemi inşa sanayi, deniz turizmi, liman işletmeciliği, yatçılık faaliyetlerini de kapsayan çok daha geniş bir endüstri olmuştur. Bununla birlikte bu endüstriden fazla pay almak isteyen ülkelerin aralarındaki rekabet artmış durumdadır. Dolayısıyla müşteri talepleri karşılırken istekler ve elde edilecek faydanın maksimize edilmesi ortak hedef olmuştur (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 93-94).

Dünya filosunda 2012 yılı başında 300 GT ve üstü gemi sayısı toplamda 48.197 adet iken, gemi tonajı toplam 1.46 milyar DWT, konteyner filo kapasitesi toplam 15.3 milyon TEU olmuştur. Dünya deniz ticaret hacmi 1950’li yıllarda 500 milyon ton iken, 2012 yılında 9 milyar tona ulaşmıştır. Dünya ticaretinin hacim olarak %75’i denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. 15 trilyon dolar parasal değeri olan dünya ticaretinin 9 trilyon doları denizyolu ile gerçekleştirilmektedir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2012:5-6).

2008 yılında başlayan küresel kriz denizyolu taşımacılığında azalmaya neden olmuştur. Kriz nedeniyle bankalar bilançolarında küçülmeye gitmiş ve bu durum denizcilik sektörüne verilecek olan kredilerin daralmasına yol açarak finansman sıkıntısını gündeme getirmiştir. Çin ve Hindistan gibi enerji ve hammadde talepleri giderek artan gelişmekte olan ülkeler navlun fiyatları ve denizcilik sektörünü ayakta tutmaya devam etmektedir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2012:8).

Küresel rekabetin arttığı ve sınırların ortadan kalktığı denizyolu taşımacılığında ana unsurlar gemi ve limanlardır. Türkiye ithalat ve ihracatının %90’ına yakın bir

kısmı denizyolu ile yapılmaktadır. Bu durum Türkiye limanlarının önemi daha da artırmaktadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2013: 40).

Türk deniz ticaret filusunda (150 GT ve üzeri gemiler); 2009 yılında 1.722 olan adet sayısı 2014 yılında 1.888 adete, tonaj bazında ise 8,15 milyon DWT’den 9,06 milyon DWT’a yükselmiştir. 300 GT ve üzeri gemi sayısı ise; 2009 yılında 1.203 adete iken 2013 yılında 1.252 adete, 8,11 milyon DWT iken 9,18 milyon DWT olmuştur (www.ubak.gov.tr, 2015).

2000’li yıllarda artan yeni gemi talebiyle birlikte Türkiye gemi inşa sanayi kapasite artışı sağlayarak dünyadaki gemi inşacı ülkeler arasında önemli bir konum elde edebilmiştir. Fakat gemi inşasında yerli katkı sınırlı kalmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011:98). Tersane sayısı 2002 yılında 37 iken 2015 yılı başı itibarıyla 72 adet ve 3,61 milyon DWT’luk kurulu kapasitesi olan faal tersane mevcuttur (www.ubak.gov.tr , 2015

Denizyolu ulaşım sektöründe KÖSİ uygulamalarına bakılacak olursa, Trabzon Limanı (işletme hakkı devri), Çanakkale Kepez Limanı Üstyapı Tesisleri (yap-işlet-devret), Güllük Gemi Yanaşma İskelesi (yap-işlet-devret) ve Bodrum Yolcu İskelesi (yap-işlet-devret) örnek olarak verilebilir.

2.Tokat İli Kamu Ulaştırma Kurumlarında Görev Yapan Personelin KÖSİ Uygulamalarına Yönelik Görüşleri Üzerine Ampirik Bir Çalışma

Tokat ilinde kamu ulaştırma kurumlarında görev yapan personelin Türkiye’de ulaştırma sektöründe KÖSİ uygulamaları hakkındaki görüşlerini belirlemek amacıyla yapılan anket çalışması bu bölümde değerlendirilecektir. Anket çalışmamız SPSS 19 programı ile analiz edilmiştir.

2.1. Yöntem

İlgili anket uygulaması, Tokat ilinde kamu ulaştırma sektöründe çalışan tüm personele uygulanmaya çalışılmıştır. Araştırmanın verileri anket yöntemi ile toplanmıştır. 123 adet çalışan ile görüşülmesi planlandığı için, 123 adet form hazırlanmış, ancak 112 çalışana ulaşılmış ve formları doldurmayı kabul etmişlerdir. Geriye kalan 11 adet form, personelin izinde olması, birkaç kez gidilmesine rağmen ulaşılamamış olunması gibi nedenlerden ötürü boş kalmıştır. 10 adet anket hatalı/eksik bilgi/ yanlış doldurma yüzünden dikkate alınmamış olup toplamda 102 ulaştırma personeli verileriyle bulgulara esas olan analizler yapılmıştır.

Araştırmada yüzde oran tablo, sıklık (frekans) ve çapraz tablo istatistiksel yöntemleri kullanılmıştır. Öncelikle katılımcıların anket sorularına verdikleri cevapların yüzde oranları ve sıklık (frekans) oranları bulunmuştur. Ardından çapraz tablolar yapılarak farklı sorular arasındaki ilişkiler çapraz analiz tekniğiyle değerlendirilmiştir.

2.2. Araştırma Grubu

Anket çalışmasının alanı, Tokat ili sınırları içerisinde faaliyet gösteren kamu ulaştırma sektörü çalışanlarıdır. Kitle ise, Tokat ili sınırları içerisinde faaliyet gösteren Karayolları Genel Müdürlüğü 74. Şube Şefliği, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Tokat Havalimanı, T.C. Devlet Demiryolları Zile ve Turhal Tren İstasyonu, Tokat Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü ve Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü personelinin oluştuğu kamu ulaştırma sektörü çalışanlarıdır.

Araştırma grubunu, Tokat ilinde kamu ulaştırma sektöründe çalışan 123 çalışan oluşturmaktadır. Sektör çalışanlarının dağılımı ise Tokat Karayolları İl Müdürlüğü 74. Şube, 9; Tokat Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nde 4, Fen İşleri müdürlüğünde 16; Tokat Havalimanı Müdürlüğü'nde 56; Turhal tren istasyonunda 12 ve Zile tren istasyonunda 26 kamu çalışanı bulunmaktadır.

Ana kütleyi temsil edecek örneklem büyüklüğü, olasılıklı olmayan (tesadüfi olmayan) örneklem yöntemlerinden amaçlı veya yargıya dayanan örneklemeyle 112 olarak belirlenmiştir. Amaçlı veya yargıya dayanan örnekleme yönteminde ögeler, örnek için çalışma evreninden tesadüfi olarak değil, belirli özellikleri dolayısıyla veya araştırma yapanın kararı veya sağduyusuna göre seçilirler (Böke, 2010:125).

Tablo 5: Ankete Katılan Çalışanların Yaş Dağılımı

	Sıklık	Yüzde	Birikimli Yüzde
18-25 arası	2	2,0	2,0
26-35 arası	41	40,2	42,2
36-45 arası	41	40,2	82,4
46-55 arası	14	13,7	96,1
56-65 arası	4	3,9	100,0
Toplam	102	100,0	

Ankete katılan çalışanların yaş dağılım sonuçlarına göre, katılımcıların %2'si 18-25 yaş aralığında, %40,2'si 23-35 yaş aralığında, %40,2'si 36-45 yaş aralığında, %13,7'si

46-55 yaş aralığında ve %3,9’u 56-65 yaş aralığında yer aldığı görülmektedir. Yani anket katılımcılarının %82,4’ünün 46 yaş ve altındaki yaş grubunda olduğu söylenebilir.

Tablo 6: Ankete Katılan Çalışanların Cinsiyet Dağılımı

	Sıklık	Yüzde	Birikimli Yüzde
Bay	95	93,1	93,1
Bayan	7	6,9	100,0
Toplam	102	100,0	

Katılımcıların cinsiyet dağılımına bakıldığında, %93,1’i erkek, %6,9’u kadın çalışanlardan oluştuğu görülmektedir. Dağılımdan da anlaşılacağı üzere, kamu ulaştırma kurumlarında görev yapan kadın çalışan sayısı oldukça düşüktür.

Tablo 7: Ankete Katılan Çalışanların Eğitim Durumları

	Sıklık	Yüzde	Birikimli Yüzde
İlköğretim	0	0,0	0,0
Lise	27	26,5	26,5
Üniversite	72	70,6	97,1
Lisansüstü	3	2,9	100,0
Toplam	102	100,0	

Katılımcıların eğitim durumu dağılımına göre, %26,5’i lise mezunu, %70,6’sı üniversite mezunu ve %2,9’u lisansüstü derece mezunlarından oluşmaktadır.

Tablo 8: Ankete Katılan Çalışanların Çalışma Süreleri

	Sıklık	Yüzde	Birikimli Yüzde
İlköğretim	0	0,0	0,0
Lise	27	26,5	26,5
Üniversite	72	70,6	97,1
Lisansüstü	3	2,9	100,0
Toplam	102	100,0	

Ulaştırma sektör çalışanlarının çalışma sürelerinin dağılımı ise, %21,6’sının 0-5 yıl arası çalışma süresine, %27,5’inin 6-10 yıl arası çalışma süresine, %8,8’inin 11-15 yıl arası çalışma süresine, %27,5’inin 16-20 yıl arası çalışma süresine ve %14,7’sinin 20 yıl ve üzeri çalışma süresine sahip olduğunu göstermektedir. Bu dağılım bize her çalışma süresinden çalışanın ankete katıldığını göstermektedir.

2.3. Veri Toplama Araçları

Çalışmada veri toplama aracı olarak anket metodu kullanılmıştır. Anket soruları ulaştırma sektöründe çalışan kamu personelinin KÖSİ uygulamaları konusunda eğilim, görüş ve beklentilerini belirlemek amacıyla, ilgili literatür araştırılarak hazırlanmıştır.

Anket geliştirme çalışması sırasında, KÖSİ ile ilgili yapılan çalışmalarda ulaştırma sektöründe daha önce yapılmış bir çalışma bulunmamakla birlikte, Türkiye için önerilen idari bir KÖSİ çerçeve modeli (Sarısu, 2007); KÖSİ'nin gayrimenkul yatırım ortaklıklarıyla ilişkisi (Akkaya, 2010); Türkiye'de sağlık hizmetlerinin sunumunda KÖSİ etkinliği (Keskin, 2011); yerel kamu hizmet sunumunda KÖSİ uygulamaları (Aydın, 2011); şehir hastanelerinde KÖSİ'nin geliştirilmesinin sonuçları (Kesgin, 2013) gibi kavramlar kullanılmıştır. Bu çalışmalar kapsamında anket soruları hazırlanmıştır.

2.4. Bulgular

Katılımcıların büyük bir çoğunluğu (%70,6) Türkiye'de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliğini orta düzey ve üzerinde bulmaktadır. Çalışılan kuruma göre değerlendirilecek olursa, bu çoğunluğu daha çok belediye, karayolları ve DHMİ çalışanlarının oluşturduğu söylenebilir. Burada dikkate değer bir durum olarak ortaya çıkan TCDD çalışanlarının %96,4 gibi çok büyük bir çoğunluğunun Türkiye'de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliğini orta düzey ve altında yetersiz bulmasıdır. Çalışma süresine göre değerlendirilecek olursa, 20 yıl ve üzeri çalışma süresine sahip olanların yetersiz olduğu görüşünü bildirdikleri söylenebilir.

Katılımcıların büyük bir çoğunluğu (%76,5) Türkiye'de ulaştırma harcamaları için devletin orta düzey ve üzerinde yeterli ödenek ayırdığını ifade etmişlerdir. Çalışılan kuruma göre değerlendirilecek olursa, belediye, karayolları ve DHMİ çalışanları bu görüşte iken, TCDD çalışanlarının çoğunluğu (%89,3) bu görüşün aksini belirtmiştir. Çalışma süresine göre değerlendirilecek olursa, test sonuçları açısından çalışma süresinin bu konuda katılımcı görüşlerinde pek de etkili olmadığı söylenebilir.

Ulaştırma sektör çalışanlarının iş memnuniyeti ve personel yeterliliği hakkındaki görüşleri ağırlıklı olarak orta düzeydedir. Ancak DHMİ çalışanlarının çoğunluğu iş memnuniyetini olumlu ve sektörde çalışan personel sayısını yeterli düzeyde olarak değerlendirmiştir. Çalışma süresine göre değerlendirildiğinde, çalışma

Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri: Tokat İli Örneği

süresi ile memnuniyet ve personel yeterliliği görüşleri arasındaki ilişkinin zayıf olduğu söylenebilir.

Türkiye’de ulaştırma hizmetlerine ayrılan ödeneği belediye, karayolları ve DHMİ çalışanlarının çoğu yeterli bulurken, TCDD çalışanlarının %92,9’u orta düzey ve altında olduğu görüşündedir. Test sonuçlarına göre, çalışma sürelerinin görüşler üzerinde pek etkili olmadığı söz konusu olmaktadır.

Ankete katılan çalışanların KÖSİ konusunda çok fazla veya çok az bilgi sahibi olanlar arasında değişen yüzdeleri birbirine yakınlık göstermektedir. Yani her düzeyde bilgi seviyesine sahip katılımcının mevcut olduğu söylenebilir. Çalışma sürelerine göre değerlendirildiğinde ise, 20 yıl ve üzeri çalışma süresine sahip olanların diğer çalışma sürelerine oranla nispeten büyük bir oranının (%60) yetersiz bilgi sahibi olduğu görüşünü açıkladığı görülmektedir.

Çalışılan kuruma ve çalışma süresine göre KÖSİ’nin maliyeti düşürüp düşürmeyeceği hakkındaki görüşler incelenmiş ancak test sonuçlarındaki farklar önemli bir düzeyde olmadığı için anlamlı bir farklılık olmadığı saptanmıştır.

KÖSİ’nin ülke kaynaklarının etkinliği üzerine etkisinin olup olmadığı görüşleri üzerinde çalışılan kuruma göre farklılık etkili olup olmadığına bakılmıştır. Buna göre, belediye, karayolları ve DHMİ çalışanlarının çoğu katkı sağlayacağı görüşünü belirtirken, TCDD çalışanlarının nispeten çoğu her hangi bir katkı sağlamayacağı görüşünü belirtmiştir. Çalışma süresine göre bir farklılık olup olmadığına bakıldığında ise, görüşlerin anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı tespit edilmiştir.

3.SONUÇ

Kamu hizmetlerine duyulan ihtiyaç gün geçtikçe hızlanarak artmaktadır. Kıt kamu kaynaklarının altyapı yatırımlarının finansmanında yetersiz kalması ve klasik yöntemlerle kamu hizmetlerinin görülmesi sunulan kamu hizmetlerinde beklenen kalite ve etkinliği sağlayamamaktadır. Yeni kamu yönetimi anlayışıyla birlikte amaç eldeki kaynakları etkili ve verimli kullanarak en kaliteli hizmeti sağlamaktır. Gelişen tüketici talepleri, sürekli yenilenen teknoloji, özel sektörün dinamikliğinden ve esnekliğinden faydalanılması ve arzulan hizmet kalitesinin gerçekleştirilebilmesi gibi nedenlerle hizmet sunumunda kamu kesiminin özel sektöre bazı yatırımları devretmesi gerekliliği söz konusu olmaktadır. Bu nedenle Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin geliştirilip yaygınlaştırılması gerekmektedir.

Ulaşım sektörü hususunda Türkiye'nin havayolu, denizyolu ve demiryolu alanlarında dünya standartlarını yakalayabildiğini belirtmek güçtür. Ülkede genel anlamda karayolu ağırlıklı ulaşım ağlarının varlığı ve ulaştırma sektöründe karayolu kullanımının yaygın olduğu bilinmektedir. Geride kalan yıllarda sürekli olarak karayoluna yatırımlar yapılmıştır. Demiryolu konusunda ise neredeyse hiçbir yatırım yapılmamıştır. Türkiye genelinde son yıllarda yapılan yatırımlar değerlendirme dışı tutulduğunda hala Cumhuriyet Dönemi'nden kalan demiryolu ağlarının kullandığı söylenebilir. Havayolu ulaşımı hususunda ise son yıllarda ilerleme olduğu bilinmektedir. Demiryolu ve havayolu ulaştırma sektöründe yatırım maliyetlerinin yüksek olması ve uzun vadeli yatırımlar olmaları sebepleriyle, karayoluna oranla geri planda kaldıkları düşünülmektedir.

Türkiye'de Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin geliştirilmesini destekleyecek ve ülkenin ihtiyaçlarına yanıt verebilecek biçimde çalışmalar yapılabilmesi için gerekli hukuki alt yapının varlığını ifade edebilmek mümkün değildir. Araştırma sonucunda görüldüğü üzere, sorunun ana kaynağı kanun, yönetmelik ve mevzuatlar arası bütünlük olmamasıdır. Mevcut sistem mümkün olan en kısa sürede revize edilmelidir ve gerekirse dünya üzerinde başarılı olarak gerçekleştirilmiş Kamu-Özel sektör işbirlikleri model olarak alınmalıdır. Aksi takdirde sistemin, konunun en temel dayanağı olan yasal çerçeve ve yaptırımlar konusunda yetersiz kaldığından başarılı olarak uygulanması mümkün görünmemektedir.

Özel sektörün kamu işbirliğindeki dinamizmi, etkin kaynak kullanımı, hızlı hareket kabiliyeti ve yeni bir bakış imkânı sunabilme kapasitesinde devlete nazaran üstünlüğü söz konusudur. Bu üstünlükten yararlanılabilmesi durumunda bu yeni yöntemin faydası görülebilir. Ayrıca kamu özel işbirliği projeleri ile kamu sektörü, özel sektörün proje konusu tesislerin tasarlanması ya da hizmetin sunulma yöntemine dair yenilikçi yaklaşımlarından da bu kapsamda yararlanılıp özel sektör girişimci ruhunun kamu hizmetlerinde kullanımı sağlanması mümkün olabilecektir.

Anket çalışması neticesinde her düzeyde KÖSİ hakkında bilgi sahibi çalışan yer alsa da KÖSİ konusunda gereken yeterli bilgiye sahip olmadıkları ve özelleştirme ile karıştırdıkları fark edilmiştir. Bu nedenle, KÖSİ konusunda daha çok seminer, yayın, konferans vb. bilgilendirmelerin yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Yine katılımcıların ulaştırma sektöründe KÖSİ'nin maliyet ve zaman avantajını değerlendirmede dikkate değer bir görüşlerinin olmadığı sonucu, ulaştırma

Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri: Tokat İli Örneği

hizmetlerinin verimliliği ve etkinliğini maksimize edecek bu uygulamanın tam olarak anlaşılmadığını ortaya koymaktadır. KÖSİ uygulamalarına verilecek önem ile finansman sıkıntısı ortadan kaldırılmaya çalışılacak, aynı zamanda ulaştırma sektöründe talep edilen hizmetlere çok daha hızlı cevap verilebilecektir.

KAYNAKLAR

- Akkaya, K.Ö. (2010), Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklıklarıyla İlişkisi.
- Aydın, G. (2011), Yerel Kamu Hizmetlerinde Kamu Özel Sektör Ortaklıkları: Çanakkale Belediyesi Örneği.
- Böke, K. (2010), Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri. İstanbul: Alfa Basım Yayım Dağıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.
- Çerçi, A. (2011, Ocak-Mart), Kamu Özel İşbirlikleri (Public-Private-Partnerships-PPP) Modeller, Riskler ve Finansman. Kalkınma(59).
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, (2012), Deniz Ticareti Analizleri.
- DHİMİ, (2015). www.dhmi.gov.tr, <http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx> (01.03 2015).
- Dünya Bankası. (2014), Rail Lines (total route-km).
- ERF (European Union Road Federation). (2015). Year Book 2014-2015.
- Keskin, S. (2011), Türkiye’de Sağlık Hizmetlerinin Sunumunda Kamu-Özel Ortaklığı Modeli: Aydın Örneği.
- Kesgin, S. (2013), Kamu Hizmetlerinin Sunumunda Kamu Özel İşbirlikleri: Sağlık Bakanlığı Örneği.
- MEB Ulaştırma Alanı (2011), Karayolu Taşımacılığı Modülü.
- OECD. (2012), Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships. OECD.
- Sarılgan, E. (2007), Bölgesel Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi için Yapılması Gerekenler, Anadolu Üniversitesi. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Eskişehir.
- Sarısu, A. (2007), Kamu ve Özel Sektör İşbirlikleri-Türkiye için Bir Model Önerisi.
- Sarısu, A. (2008), “Altyapı Yatırımlarında Kamu ve Özel Sektör İşbirlikleri-I”, Yaklaşım Dergisi(181), 199-205.
- Sarısu, A. (2012), Kamu & Özel Sektör İşbirliği Modeli ile Yatırım. Finans Kulüp.

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2012). <http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf> (15.02.2015).
- Standard & Poor's. (2005), KÖSİ Kredi Anketi, www.standardandspoor.com.
- Taşgit, Y. E. (2008), Havayolu Yolcu Taşıma Şirketlerinde Uygulanan Rekabet Stratejileri: Türk Şirketlerine Yönelik Nitel Bir Araştırma. Düzce Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Düzce.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı (2012), Dünyada ve Türkiye'de Kamu-Özel İşbirliği Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler. Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Ankara.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, & İTÜ. (2005), Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu. Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, Ankara.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı (2011), Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, Ankara.
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2014), Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma, Teşvik ve Gemi Sanayi İstatistikleri, Ankara.
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2015), 2003-2014 İstatistiklerle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme, Ankara.
- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü (2013), Demiryolu Sektör Raporu (TCDD).
- TCDD (2013), T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2009-2013.
- Tekin, A. G. (2007), Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri Kamu-Özel Ortaklıkları. www.oib.gov.tr/baskanlik/aligunertekin.pdf (10.03.2015).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (2000), Genel Kurul Tutanağı 21. Dönem 2. Yasama Yılı.
- TÜİK. (2013), Ulaştırma İstatistikleri, http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051 (10.03.2015).
- World Bank Group. (2014), 2014 Global PPI Update.
- www.ubak.gov.tr (2015), T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı: <http://www.ubak.gov.tr/> (10.01.2015).

