

KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANA BİLİM DALI

FATMA GÖKÇEN ONGUN

TÜRKİYE KARA SINIR KAPILARININ
YAP İŞLET DEVRET MODELİ İLE
MODERNİZASYONU

Yüksek Lisans Tezi

TEZ YÖNETİCİSİ
Doç. Dr. TÜLİN DURUKAN

KIRIKKALE – 2009

T.C.
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Fatma Gökçen ONGUN tarafından hazırlanan “Türkiye Kara Sınır Kapılarının Yap İşlet Devret Modeli ile Modernizasyonu” adlı tez çalışması, jürimiz tarafından, İşletme Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak oybirliği ile kabul edilmiştir. / / 2009

Başkan

.....

Üye

Üye

.....

.....

ÖZET

Yüksek enflasyonu kontrol altında tutabilme kaygısı ve devlet gelirlerinin büyük bölümünün borç ve faiz ödemelerine harcanması nedeniyle transfer harcamaları artış göstermiş, hatta zaman zaman cari harcamaların da önüne geçmiştir. Bu durum devletin yatırım harcamalarını olumsuz etkilemiştir. Küreselleşmeyle birlikte öne çıkan liberal piyasa ekonomileri de devletin kredi bulma imkanlarını kısıtlamıştır. Özel sektör için ise iç borç stokundan dışlanma ve reel faizlerin yüksekliği, yatırım yapılmasını cazip olmaktan çıkarmıştır. Bu gelişmeler doğrultusunda, kamu altyapı yatırımlarının özel sektör tarafından finansmanı ve işletilmesine yönelinmiştir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde “Yap İşlet Devret Modeli” kullanılmaya başlanmıştır. Ülkemizde ise son dönemde bu modelle kara sınır kapılarının modernizasyonu gündemdedir. Uzun süre önce inşa edilmiş T.C Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı’na ait tesislerin ve bunların altyapısının günümüz ihtiyaçlarına cevap verebilmesi için iyileştirme çalışmaları yapılmaktadır.

Türkiye’de gerçekleşen ve 300 milyar doları aşan ticaret hacmi içinde kara sınır kapıları aracılığıyla gerçekleşen oran % 40 civarındadır. Aynı zamanda Türkiye’ye giriş ve çıkış yapan yolcuların % 30’undan fazlası kara sınır kapılarını kullanmaktadır.

Türkiye’nin, dünya ana ulaşım koridorları üzerinde yer alması, kara sınır kapılarının altyapı durumunu bir kat daha önemli hale getirmiştir. Kara sınır kapılarındaki iyileştirme çalışmaları ülke ekonomisi ve tanıtımı açısından oldukça önemlidir. Bu doğrultuda Türkiye’nin en büyük özel sektör temsilcisi olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, kamu kurumlarıyla işbirliği içinde, kara sınır kapılarının modernizasyon çalışmalarını Yap İşlet Devret modeli çerçevesinde yürütmektedir.

Karayolu taşımacılığının dünya çapında artan önemi nedeniyle, bu kapılarda verilen hizmet standardının yükseltilmesi ve geçiş işlemleri için harcanan sürenin azaltılması önem arz etmektedir. Bu amaçla mevcut kara sınır kapılarının, gümrük işlemlerinin daha hızlı ve kolay yapılmasını sağlayan ve teknolojik inovasyonlarla uyumlu yeni bir mimari yapı ile değiştirilmesi halinde, işlem sürelerinin kısaltılarak

işlem kapasitesinin artırılması hedeflenmiştir. Böylelikle zaman kayıpları ve mali kayıplar azalacak ve sınır kapılarının dış ticarete tercih nedeni olması sağlanacaktır. İleri teknolojik altyapı sayesinde, kaçakçılık ve yasa dışı işlerle mücadele çok daha etkin bir şekilde yapılabilecektir. Bekleme ve işlem sürelerindeki düşüşler sayesinde, kullanıcı tatmini yükselecektir.

Modernizasyon çalışmalarında Yap İşlet Devret Modelinin kullanımı ile, bu yatırımların finansmanı devlet bütçesine yük getirmeden sağlanacaktır. Diğer taraftan devlet halihazırda elde edemediği vergi gelirlerine de ulaşmış olacaktır. Ayrıca kara sınır kapıları işletme süresi boyunca özel sektörün etkili yönetim biçimi ile yönetilecek ve süre bittiğinde ise devlete modern bir tesis şeklinde devredilecektir.

Bu çalışmada da Yap İşlet Devret Modelinin desteklenme nedenleri, kara sınır kapılarının modernizasyonunda tercih edilme sebepleri ve Türkiye’de bulunan kara sınır kapılarının konumları, ne durumda oldukları ve modernizasyonun kapılardaki etkileri üzerinde durulmuştur. Türkiye’de bulunan kara sınır kapılarının Yap İşlet Devret Modeli ile modernizasyonu, modernizasyonun gerekçeleri ve kullanılan bu yöntemin etkinliğinin araştırılması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Yap İşlet Devret Modeli, Modernizasyon, Kara Sınır Kapıları

ABSTRACT

The concerns to keep the inflation under control and because of the most of the government income is allocated for the debts and their interest payments transfer payments of government has increased, even sometimes more than current expenditures. The investment expenses of government has negatively affected by these situations. Liberal market economies concept, rising with globalization, also limits the ability of government to find loans. In addition, investing is not attractive any more for the private sector because it is isolated from the domestic loans and the interest rates are very high. Hence, the trend is towards financing public infrastructure investments by private sector. Especially in developing countries, “The Model Build Operate Transfer” is being used. In our country, modernizing the land border gates with this model is on the agenda. The facilities and the infrastructure of Undersecretariat of Customs of Turkish Republic, which are constructed long time ago, has been recruited in order to meet the demands of nowadays.

It is important to mention that Turkey's foreign trade has reached to \$300 billion and 40% of this trade is conducted through the border gates. Moreover 30% of the international passengers use land border crossing points.

As Turkey is on the world's main transport corridors, the importance of infrastructure of the border gates became more important. Modernizing these gates are essential for Turkey's economy and publicity. According to this vision, as being the top representative of Turkish private sector, The Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey (TOBB), has undertaken the modernization projects of Turkish Border Gates, in collaboration with the government and public institutions with The Model Build Operate Transfer.

As the importance of road transport is increasing worldwide, improving the quality of the service and decreasing the wasted time in the crossing process is very important. For this reason, replacing the old architecture with a new and technologically innovated one which allows the customs processes to be done more faster and easier, decreasing the process times and increasing the process capacity has been aimed. So the

waste of time and waste of money will be decreased and land border gates will be preferred for foreign trade. With the technologic infrastructure, the struggle with smuggling and illegal traffic will be more effective. Because of the decrease in border waiting and process time, the costumers will be more satisfied.

Modernizing the border gates with the model Build-Operate-Transfer, the investment is financed without any financial burden on the government budget. Moreover, the government earns additional tax revenue which cannot be earned with the existing gates. Another advantage is benefiting from the implementations of effective management patterns of private sector. At the end of the concession period a modern facility is transferred to the government.

In this study, the reasons of supporting the Build Operate Transfer Model, the reasons of preferring the land border gates in modernization projects, the locations, conditions and the affects of the modernization of the land border gates of Turkey has been emphasized. The modernization of land border gates of Turkey with Build Operate Transfer model, the reasons for modernization and researching the efficiency of this method; has been aimed.

Key Words: The Model Build Operate Transfer, Modernization, Land Border Gates

KİŞİSEL KABUL / AÇIKLAMA

Yüksek Lisans olarak hazırladığım “Türkiye Kara Sınır Kapılarının Yap İşlet Devret Modeli ile Modernizasyonu” adlı çalışmamı, ilmi ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazdığımı ve faydalandığım eserlerin bibliyografyada gösterdiklerimden ibaret olduğunu, bunlara atıf yaparak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu şeref ve haysiyetimle doğrularım.

Tarih :

Ad – Soyad : Fatma Gökçen ONGUN

İmza :

ÖNSÖZ

Gümrük kavramı, devletlerin tarih sahnesinde var oluşuyla birlikte ortaya çıkmış; zaman içinde yöntem ve uygulama değişiklikleriyle gelişmiştir. Gümrükler, ülkeler arası ticaretin yaygınlaşması ve işleyişinde düzenleyici rolü ile her zaman büyük öneme sahip olmuştur. Ülkeler arası ticaret açısından, Türkiye de, üç kıtayı birbirine bağlayan bir köprü görevi görmesi nedeniyle dünya üzerinde çok önemli bir jeopolitik konuma sahiptir. Ana ulaşım koridorları üzerindeki bu konumu, Türkiye'nin kara sınır kapılarını ve bu kapıların altyapı durumunu bir kat daha önemli hale getirmiştir.

İthalat, ihracat ve yolcu taşımacılığında kara sınır kapılarının yoğun bir şekilde kullanıldığı Türkiye'de; bu stratejik noktalarda belirlenen eksikliklerin tamamlanması amacıyla, ülke ekonomisi ve tanıtımı açısından da büyük önem arz eden kara sınır kapılarına yönelik modernizasyon projesi başlatılmıştır.

Bu çalışmada, devlet ve TOBB işbirliği ile devam eden projede model olarak seçilen Yap İşlet Devret incelenmiştir. Modelin genel olarak tanımı, analizi yapılmış; özellikleri, tarihçesi ve hukuki gelişimi özetlenmiştir. Modelin kamu kesimi tarafından desteklenme nedenleri, kara sınır kapılarının modernizasyonunda tercih edilme sebepleri belirtilerek Türkiye'de bulunan kara sınır kapılarının konumları, durumları ve modernizasyonun kapılardaki etkileri üzerinde durulmuştur.

Bu çalışmanın hazırlanması ve tamamlanmasında, beni yalnız bırakmayan, yardım ve desteğini benden esirgemeyen herkese teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	I
ABSTRACT.....	III
KİŞİSEL KABUL / AÇIKLAMA.....	V
ÖNSÖZ.....	VI
İÇİNDEKİLER.....	VII
TABLOLAR LİSTESİ.....	XI
KISALTMALAR LİSTESİ.....	XII
GİRİŞ	1

BÖLÜM I

1. YAP İŞLET DEVRET MODELİ ve YAP İŞLET DEVRET MODELİNİN ANALİZİ	4
1.1. YAP İŞLET DEVRET MODELİNİN TANIMI	4
1.2. YAP İŞLET DEVRET MODELİNİN TARİHÇESİ	6
1.2.1. Uluslararası Tarihçe	6
1.2.2. Türkiye’de Tarihçe	9
1.3. YİD MODELİNİN HUKUKİ GELİŞİMİ	11
1.4. YAP İŞLET DEVRET MODELİNİN ÖZELLİKLERİ	18
1.5. YAP İŞLET DEVRET MODELİNDE ŞİRKETİN NİTELİKLERİ	20

1.6. KAMU KESİMİNİN MODELİ DESTEKLEME NEDENLERİ	20
1.7. YAP İŞLET DEVRET MODELİNE YÖNELİK TEŞVİKLER	22
1.8. YATIRIMLARDA DEVLET YARDIMLARI KARARI ÇERÇEVESİNDE SAĞLANAN TEŞVİKLER	25
1.8.1. Gümrük Vergisi Muafiyeti	26
1.8.2. Katma Değer Vergisi İstisnası	26
1.8.3. Faiz Desteği	26
1.9. 3218 SAYILI SERBEST BÖLGELER KANUNU ÇERÇEVESİNDE SAĞLANAN TEŞVİKLER.....	26
1.10. 5084 SAYILI KANUN ÇERÇEVESİNDE SAĞLANAN BÖLGESEL TEŞVİKLER	27
1.10.1. Gelir Stopajı Vergi Desteği	27
1.10.2. Sigorta Primi İşveren Payı Teşviki	28
1.10.3. Bedelsiz Arsa Tahsisi	29
1.10.4. Enerji Desteği	29
1.11. MODELİN FİNANSMAN MODELİ OLMASI	30

BÖLÜM II

2. TÜRKİYE’NİN KARA SINIR KAPILARI	33
2.1. KARA SINIR KAPILARININ MODERNİZASYON PROJESİ	34
2.2. MODERNİZASYON KAPSAMINDA BULUNAN KAPILAR	38
2.2.1. Dereköy Sınır Kapısı	38

2.2.2. Nusaybin Sınır Kapısı	39
2.2.3. Türkgözü Sınır Kapısı	40
2.2.4. Yayladağı Sınır Kapısı	41
2.2.5. Karkamış Sınır Kapısı	42
2.2.6. Pazarkule Sınır Kapısı	43
2.2.7. Esendere Sınır Kapısı	44
2.2.8. Dilucu Sınır Kapısı	45
2.2.9. Akçakale Sınır Kapısı	46
2.2.10. Öncüpınar Sınır Kapısı	46
2.3. MODERNİZASYONU TAMAMLANAN KAPILAR	47
2.3.1. Gürbulak Sınır Kapısı	47
2.3.2. Habur Sınır Kapısı	48
2.3.3. Cilvegözü Sınır Kapısı	49
2.3.4. İpsala Sınır Kapısı	50
2.3.5. Kapıkule Sınır Kapısı	51
2.3.6. Sarp Sınır Kapısı	52
2.3.7. Hamzabeyli Sınır Kapısı	53
2.4. KULLANILMAYAN VE/VEYA KAPALI OLAN KAPILAR	54
SONUÇ	55
KAYNAKÇA	56

EKLER	58
EK.1 3996 SAYILI KANUN	58
EK.2 KAPIKULE SINIR KAPISI ARAÇ GEÇİŞ SÜRELERİ	64
EK.3 FOTOĞRAFLAR	66
EK.4. MODERNİZASYON PROJESİ TANITIM CD	81
ÖZGEÇMİŞ	82

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. Sınır Kapıları, Buldukları İller ve Bağıdıkları Ülkeler	33
Tablo 2. Dereköy Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	38
Tablo 3. Nusaybin Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	39
Tablo 4. Türkgözü Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	40
Tablo 5. Yayladağı Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	41
Tablo 6. Karkamış Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	42
Tablo 7. Pazarkule Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	43
Tablo 8. Esendere Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	44
Tablo 9. Dilucu Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	45
Tablo 10. Öncüpınar Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	46
Tablo 11. Gürbulak Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	47
Tablo 12. Habur Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	48
Tablo 13. Cilvegözü Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	49
Tablo 14. İpsala Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	50
Tablo 15. Kapıkule Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	51
Tablo 16. Sarp Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	52
Tablo 17. Hamzabeyli Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları	53
Tablo 18. Kapıkule Sınır Kapısından Giriş - Çıkış Yapacak Olan Otomobilin Saha İçindeki Seyri	64
Tablo 19. Kapıkule Sınır Kapısından Giriş – Çıkış Yapacak Olan Otobüsün Saha İçindeki Seyri	64
Tablo 20. Kapıkule’de Bulgaristan’dan Türkiye’ye Giriş Yapacak Olan Tırın Saha İçindeki Seyri	64
Tablo 21. Kapıkule’den Akaryakıt Alarak Bulgaristan’a Çıkış Yapacak Olan Aracın Saha İçindeki Seyri	65

KISALTMALAR LİSTESİ

BKK	Bakanlar Kurulu Kararı
GTİ	Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş.
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KİT	Kamu İktisadi Teşebbüsü
STM	Sınır Ticaret Merkezi
TC	Türkiye Cumhuriyeti
TDK	Türk Dil Kurumu
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UMAT	Umumi Mağazalar Türk A.Ş.
YİD	Yap İşlet Devret
YPK	Yüksek Planlama Kurulu

GİRİŞ

Enflasyonun etkisi ve enflasyonu belli sınırlar içinde tutabilme kaygısı ile kamu gelirlerinden giderek azalan bir oran yatırımlara ayrılabilir duruma gelmiştir. Devlet gelirlerinin büyük bölümü artan oranda iç ve dış borç ödemeleri için kullanılmaktadır. 1960'lı yıllarda yatırım harcamaları destekli bütçe harcamaları içinde önem sıralamasında cari harcamaların arkasında ikinci sırada yer almaktayken daha sonraki yıllarda ciddi değişiklikler ortaya çıkmış ve transfer harcamaları, faiz ödemeleri nedeniyle hızla artmış ve bazı dönemlerde cari harcamaları da geride bırakmıştır.¹ Bu düşüşün nedenleri arasında kamu kesiminde gelir gider dengesinin bozulması, devletin ekonomide uyguladığı küçülme politikalarının etkisi, bütçe dışı fon uygulamaları ile bazı yatırımların yerel yönetimler tarafından transfer edilen kaynaklarla yapılması gibi unsurlar sayılabilir. Bu gelişmeden, ayrılan paylarda ciddi düşüşler olması nedeniyle en olumsuz etkilenen harcamalar yatırım harcamaları olmuştur.²

Bu arada sadece kamu yatırımlarında değil, özel sektör yatırımlarında da düşüşler yaşanmıştır. İç borçlanma gereksinimi nedeni ile özel sektörün kullanabileceği kaynaklara da yönelinmiştir. Diğer taraftan reel faizin de çok yüksek olması, bu dönemde özel sektör açısından da yatırım yapmayı cazip olmaktan çıkarmıştır.

Dünyada da bu dönemde küreselleşme etkisi hissedilmeye başlamıştır. Liberal piyasa ekonomisi ön plana çıkmaya, ekonomide devletçilik terk edilmeye ve özelleştirme teşvik edilmeye başlamıştır. Uluslararası finans kesimi de bu durumdan etkilenmeye başlamış ve dünyanın önde gelen özel finans kurumlarının da baskısıyla devletten devlete açılan krediler hızla azalma eğilimine girmiştir.

Bütün bu gelişmeler sonucunda ve devam eden süreçte Türkiye'de de kamunun iç ve dış kaynak bulma kapasitesi fark edilir şekilde azalmaya başlamıştır. Bu durumda özellikle kamu alt yapı yatırımları finansmanı için özel sektöre yönelme olmuştur. Bu tür projelerin özel sektör eliyle gerçekleştirilmesi ve işletilmesinde sadece bir finansman kaynağı olması dışında bu kesimin işletme ve yönetim becerisinden yararlanma

¹ Etçioğlu, Erkal "YİD Modeli ve Türkiye Uygulamasının Analizi" s.2

² Etçioğlu, Erkal "YİD Modeli ve Türkiye Uygulamasının Analizi" s.2

düşüncesiyle de hareket edilmiştir. Bu düşünceler paralelinde özellikle gelişmekte olan ülkelerde alt yapı yatırımlarının özel sektör eliyle gerçekleştirilmesinde yeni bir model olan “Yap İşlet Devret Modeli” uygulanmaya başlanmıştır.

Türkiye’de bu model kara sınır kapılarının modernizasyonunda da uygulanmaktadır.

Modernizasyon; Fransızca kökenli bir kelime olup, TDK sözlüğünde çağdaşlaşma olarak tanımlanmaktadır. Çağdaşlaşma ise; terim olarak kurumların, bilimsel bilgideki olağanüstü artışı yansıtan ve hızla değişen fonksiyonlara uyumlandırılması süreci olarak tanımlanır.

Uluslararası Sosyal Bilimler Ansiklopedisi, modernizasyonun, eski bir olayın zamanımızdaki adı olduğunu ve az gelişmiş ülkelere, gelişmiş ülkelerin vasıflarını kazandıran sosyal değişme sürecini ifade ettiğini belirtmektedir.

Diğer bir ifadeyle çağdaşlaşma, yüzyılların tecrübelerine dayanan teknik, bilim ve bilimsel zihniyete göre geleneksel kamu kurumlarını yeni şartlara uyarlama çabası, yenileştirme sürecidir. Buna modernleştirme süreci de denir. İşletmelerin, sanayi tesislerinin, üretim biçimlerinin, teknolojinin, binaların, sınır kapılarının modernizasyonundan anlaşılın, çağdaşlaşma değil yenilenme, yenileşmedir. Yenileşmede ekonomik ömrün tamamlanmış olması, üretim verimliliği ve rekabete ilişkin kaygılar önemli rol oynamaktadır.

Aynı zamanda Avrupa Birliği ile uyumlu hale gelme zorunluluğu sebebiyle yapılan çalışmalar; Avrupa Birliği’ndeki uygulamaların, teknolojinin, işleyişin vs. daha çağdaş, daha verimli ve daha yeni görülmesi nedeniyle modernizasyon olarak anılmaktadır.

Dünya ticaretinde de yaşanan hızlı artış nedeniyle, uluslararası karayolu taşımacılarının sınır geçişlerinde harcadıkları sürenin azaltılması ve kapılarda verilen hizmet standardının yükseltilmesi çok daha önemli hale gelmiştir. Tüm dünyada kara sınır kapılarının idari, teknik ve hizmet altyapılarının durumu uluslararası ulaşım koridorları arayışında önemli bir ölçüt olarak değerlendirilmeye başlanmıştır.

Dünya ana ulaşım koridorları üzerinde güzergah olmayı hedefleyen bir ülke olarak Türkiye'nin, bu alanda sahip olduğu altyapının durumu son derece belirleyicidir. Bu durum, sınır kapılarımızın etkin ve verimli hale getirilmesi için yapılacak her tür iyileştirmenin, ülke ekonomisi ve tanıtımı açısından ne kadar önemli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. İşte bu vizyon doğrultusunda, 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap İşlet Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun çerçevesinde Türkiye'nin en büyük özel sektör üst kuruluşu olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, hükümet ve kamu kurumlarıyla iş birliği içerisinde Yap İşlet Devret Modeliyle kara sınır kapılarının modernizasyonu projelerini üstlenmiştir.

Bu çalışmada da birinci bölümde Yap İşlet Devret Modeli açıklanacak, ikinci bölümde ise kara sınır kapılarından ve kapıların YİD modeli ile modernizasyonundan bahsedilecektir.

BÖLÜM I

YAP İŞLET DEVRET MODELİ ve YAP İŞLET DEVRET MODELİNİN ANALİZİ

1. YAP İŞLET DEVRET MODELİ ve YAP İŞLET DEVRET MODELİNİN ANALİZİ

Bu bölümde modelin tanımı, tarihçesi, hukuki gelişimi, özellikleri, modelde şirket nitelikleri, kamu kesiminin modeli destekleme nedenleri, modele yönelik teşvikler ve modelin finansman modeli olması başlıkları ele alınacaktır.

1.1. YAP İŞLET DEVRET MODELİNİN TANIMI

Yap İşlet Devret Modeli ile ilgili çeşitli tanımlar yapılmıştır. Bu tanımlardan bazılarında aşağıda yer verilmiştir.

Yap İşlet Devret; idareye ait bir proje veya yatırımın, idareden hiçbir avans veya ücret talep edilmeksizin yapılması ve tesisin uygulama sözleşmesi çerçevesinde işletilmesi suretiyle elde edilecek kazançtan yatırım maliyeti ve karın karşılanmasına ve işletme süresi sonunda da tesisin idareye devredilmesine; bir kamu hizmeti veya bayındırlık işinin, özel teşebbüs tarafından masrafları karşılanarak kurulması, belli bir süre işletilmek suretiyle yatırılan sermayenin amortisman ve kar gerçekleştikten sonra, tesisin ve yönetimin bedelsiz olarak ilgili kamu idare veya kurumuna devrine imkan veren bir rejimdir.³

³ Duran, Lütfü “Yap İşlet Devret”, **SBF Dergisi**, Cilt: 46, No 1–2 (Haziran 1991), s.150

3996 sayılı kanunda yer alan şekliyle Yap İşlet Devret; “bir kamu alt yapı yatırımı veya hizmetinin finansmanının özel bir şirket tarafından karşılanarak gerçekleştirilmesi ve kamu tarafından belirlenen bir süre için işletilmesi ve yine bu süre içinde ürettiği mal ve hizmeti, tarafların karşılıklı saptadıkları bir tarife uyarınca kamu kuruluşlarına satması ve sürenin sonunda işletmekte olduğu tesisleri bakımı yapılmış, eksiksiz ve işler durumda ilgili kamu kuruluşuna devretmesi” şeklinde tanımlanmaktadır.

Farklı bir bakış açısıyla da “bir kamu hizmetinin gerek kurulmasının ve gerekse görülmesinin bir idari sözleşme çerçevesinde belli bir süre için, devletin sahip olduğu potansiyel rant hakkının yatırım karşılığında bir özel hukuk sermaye şirketine verilmesi” olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre de model aynı zamanda bir özelleştirme faaliyeti anlamı taşımaktadır.⁴

Benzer bir tanımda ise, “büyük bayındırlık ve altyapı işlerinin büyük kısmının yerli ve/veya yabancı özel sektör katılımı ile oluşturulan ortak girişim şirketleri tarafından yapılması, belirli bir süre nemasından yararlanılarak işletilmesi ve daha sonra da kamuya devredilmesi” şeklinde ifade edilmektedir.⁵

Yap İşlet Devret modeli, kamu hizmetlerinin devletçe geleneksel yollardan temini ile tüm hizmet temininin özel sektör aracılığı ile yapılması arasındaki yelpazede yer alan ve kamu kesimi ve özel sektörün işbirliğini içeren bir yöntemdir.

Kamu kesimi ile özel sektör arasında Yap İşlet Devret Modeli dışında işbirliği yaratan diğer uygulamalar da aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- a. Yap - Devret – İşlet
- b. Yap - Sahip Ol - İşlet
- c. Yap – Kirala – İşlet – Devret
- d. Yap - Kirala - Sahip Ol - Devret

⁴ Polatkan, Vahit “Yap İşlet Devret”, **Yaklaşım Yayınları**, Ankara, 1997, s.13

⁵ Derdiyok, Türkmen “YİD Modeli” **Yaklaşım** Yıl.1, S.9, Eylül 1993, s.95

- e. Yap - Sahip Ol - İşlet - Devret
- f. Satın Al - İnşa Et - İşlet
- g. İnşa Et - Geliştir - İşlet
- h. Kirala - Geliştir – İşlet
- i. Tasarla - İnşa Et - Yönet - Finanse Et

Yap İşlet Devret Modelinde, bundan sonra YİD modeli olarak da geçecektir, yatırım bedeli, elde edilecek kar dahil, sermaye şirketine veya yabancı şirkete, işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmektedir. Devletler bu modeli kullanarak kendi bütçe imkanlarıyla sağlayamadıkları; otoyol, demiryolu, köprü, tünel, baraj, metro, sınır kapıları, raylı sistem, yer altı ve yerüstü otoparkı ve sivil kullanıma yönelik deniz ve hava limanları, ticaret merkezi gibi altyapı hizmetlerini gerçekleştirmektedirler. Bu hizmetlerin yanı sıra yöntemden; sulama, içme ve kullanma suyu, arıtma tesisi, kanalizasyon, haberleşme; elektrik, üretim, iletim, dağıtım ve ticareti; maden ve işletmeleri, fabrika ve benzeri tesisler, çevre kirliliğini önleyici yatırımlar, iş hanı, otogar, konut inşaatı, gazino, otel, motel ve eğlence merkezlerinin yapımı konusunda da faydalanılmaktadır.

1.2. YAP İŞLET DEVRET MODELİNİN TARİHÇESİ

1.2.1. Uluslararası Tarihçe

İleri teknoloji ve büyük sermaye gerektiren kamu yatırımlarının finansmanında tercih edilen bir model olan Yap İşlet Devret 17. yüzyılda, Fransa'da, kanal ve köprülerin merkezi ya da yerel yönetimler eliyle özel şirketlere yaptırılması ve bu yatırımların da özel şirketler tarafından belirli bir süre işletildikten sonra kamuya devredilmesi ile ortaya çıkmıştır. Modelin ilk örneklerinden birinin, 1782 yılında Perier Brothers'a Paris'in içme suyunun temini imtiyazının verilmesi olduğu kabul edilmektedir. Ancak İngiltere, Almanya ve Osmanlı'da da örnekleri görülen bu uygulamaya, kapitalizmdeki gelişmeye paralel olarak altyapı yatırımlarına olan ihtiyacın arttığı ve sanayileşmiş ülkelerde temel kamu hizmetlerinin merkezi planlama

ve kontrol altında olması gerekliliği düşüncesinin yaygınlaştığı 1800’lü yılların sonlarında başlayıp 1970’lere kadar geçen uzun dönemde, çeşitli nedenlere bağlı olarak, zamanla son verilmiştir.⁶ Batı ülkelerinde, hızlı sanayileşmeye bağlı olarak, büyük altyapı yatırım talebi ve hızlı kentleşme nedeniyle ulaşım, haberleşme, elektrik, gaz ve su dağıtım hizmetlerine olan ihtiyaç artmış, ekonomiye devlet müdahalesinin olmaması gerektiği düşünülen bu dönemde, özel şirketler eliyle yürütülen yatırım ve hizmetler ise yıkıcı rekabetin etkisiyle kaynak israfına yol açmıştır. Bu durum, devletin kamu yatırımlarını kendisinin üstlenmesini gündeme getirmiştir. Takip eden yüzyılda dünya savaşları sonucunda yaşanan büyük yıkımlar nedeniyle ortaya çıkan yatırım ihtiyacının kısa sürede karşılanabilmesi için gerekli olan finansman ve organizasyonun özel sektör eliyle sağlanması mümkün olamayınca, devletlerin ekonomiye müdahalesi ihtiyacı devam etmiştir. Ayrıca 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı süreci ve sonrasında devletlerin ekonomiye müdahale etmeye başlaması, sadece altyapı yatırımlarında değil, sanayide de devletin ekonomide yer alması kapitalizmin gelişimine rağmen ekonominin özel sektör eline bırakılmasını engellemiştir ve karma ekonomi yayılmaya başlamıştır. Özellikle de İkinci Dünya Savaşından sonra, hızlı büyüme ihtiyacında olan ülkelerde, özel sektörde sermaye birikimi olmadığı için, devletler kamu yatırımlarının finansmanında kendi kaynaklarını kullanmışlardır.

Altyapı yatırımlarına olan ihtiyaçların artmasına karşın devletlerin kaynakları bu ihtiyaçlara cevap vermekte yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu durum, yeni yatırımların gerçekleştirilebilmesi için, devletlerin kendi sahip olduklarının dışında bir finansman kaynağı arayışına girmelerine neden olmuştur ve bu ihtiyacın karşılanabilmesi için, devletten devlete uzun vadeli düşük faizli krediler ile uluslararası finans kurumlarından sağlanan kredilerden yararlanılması gündeme gelmiştir.

Ekonomik büyümeye ve nüfus artışına bağlı olarak artan altyapı ihtiyacı, üçüncü dünya ülkelerinde ortaya çıkan ve aşırı borçlanmadan kaynaklanan ödeme güçlüğüünün yarattığı ekonomik kriz, büyük inşaat firmalarının yeni projeler bulma kısıtı özelleştirme uygulamaları, YİD modelinin oluşturulmasını hazırlayan temel nedenler

⁶ Jefferies, Marcus / Gameson, Rod / Rowlinson, Steve: “Critical Success Factors of The BOOT Procurement System; Reflections From The Stadium Australia Case Study”, Engineering Construction Architectural and Management, 9/4 2002.

olmuştur. Endüstrileşmiş ülkelerde bile gelişme hızı karşısında mevcut altyapı yatırımlarının yetersiz kaldığı ve endüstrileşmekte olan ülkelerde ise nüfus patlaması nedeniyle sınırlı mevcut altyapı yatırımlarının eksikliği, fazlasıyla hissedilir duruma gelmiştir. Bu durum da devletlerin dış borçlanma ihtiyacı artmış ve uluslararası finans piyasasına yönelim artmıştır. Küreselleşme etkisiyle liberal piyasa ekonomisi ağırlık kazanmış, devletçilik terk edilmeye ve özelleştirme teşvik edilmeye başlanmıştır. Uluslararası finans piyasasında ise bu gelişmelerin etkisi devletten devlete açılan kredilerin kamu yatırımlarının finansmanında tercih edilmemesi şeklinde olmuştur.

Dünya Bankası'nın, kredi vermek için özelleştirmelere gitmesi, yerel alt yüklenicilere tanınan ayrıcalıkları kaldırması, bütçe ayarlamaları yapması, enflasyona karşı tedbir alması ve kapitalist sistemin gelişmesini destekleyen politikalar uygulanmasını şart kılması ve hatta anayasal düzene ilişkin değişiklik taleplerini ifade etmesi sonucunda, kredi temin etmede güçlüklerle karşılaşmış ve alternatif yollar aranmaya başlanmıştır. Ayrıca, büyük yatırımlar için kamu kuruluşlarına fon temin eden yatırım bankaları da, kendi aralarında etkin bir planlama olmaması ve organizasyon bozukluğu nedeniyle, aynı ülke veya projeler için mükerrer kredi kullandırılması ve buna bağlı olarak da sınırlı fon kaynaklarının verimsiz kullanılması sorunu ile karşı karşıya kalmışlardır. Belirli yatırım alanları için kaynak yaratan kurumlar da, kendi faaliyet konuları olan temel insan ihtiyaçları dışında kalan yol ve haberleşme yatırımları için kredi vermeyi reddetmişler ve zaman içinde kredi vermek yerine gelişmekte olan ülkelerin kendilerine yeter bir duruma gelmelerini sağlamaya yönelmişlerdir. İşte bu gibi nedenlerle, uluslararası fonlardan kredi temin edemeyen ve aynı zamanda yüksek oranlı faizlerle borçlanma nedeniyle kamu açıkları artmış olduğu için kamu gelirlerinin çoğunu borç ödemelerine ayıran, dolayısıyla yeni yatırımlara ayıracağı kaynakları olmadığı gibi, yeni kredi alacak kredibiliteye de sahip olmayan ülkeler, çözüm arayışları sonucunda YİD modeline yönelmişlerdir.

Bunlara ek olarak, liberal ekonominin etkisinin giderek arttığı bu dönemde özel sektörün elinde tuttuğu kaynaklar ile esnek ve dinamik yapısı sayesinde, kamu hizmetlerinin görülmesinde de başarılı olacağı düşüncesinin genel kabul görmesiyle bütçe dışı kaynak oluşturma imkanları giderek azalmış olan devletler ekonomiden ve büyük yatırımlardan çekilmeye zorlanmışlardır. Bu süreçte, kamunun ekonomideki

payının en aza indirilmesi ve devletin serbest piyasa düzeninin düzenleyicisi ve denetleyici olması gerektiği düşüncesiyle gelişen liberal politikaların sonucunda, devletin bazı faaliyetlerinin özel sektöre aktarılmasıyla özelleştirmeler gündeme gelmeye başlamıştır. Özelleştirmeler ile daha çok imalat ve hizmet sektörlerindeki faaliyetlerini özel sektöre devretmeyi amaçlayan devletler, genellikle altyapı hizmetlerini YİD modeli ile özel sektöre yaptırmayı hedeflemişlerdir. Ancak gelişmiş ülkelerde YİD modelinin kullanımı, kamunun ekonomiye müdahalesinin azaltılması ve ekonomik etkinliği artırmak amaçlarıyla sınırlı kalırken gelişmekte olan ülkelerde finansman ve teknoloji ihtiyacının karşılanması amacıyla yöneliktir.

1.2.2. Türkiye’de Tarihçe

Türkiye, uzun yıllardan beri yaşadığı yüksek enflasyonun etkisi ve enflasyonu düşürme çabasıyla, kamu gelirlerinin giderek daha az bir oranını kamu yatırımlarına ayırmak ve elde edilen bu gelirlerin ciddi bir kısmını iç ve dış borç ödemelerinde kullanmak zorunda kalmıştır. Reel faizin yüksek olması özel sektör için de yatırım yapmayı cazip olmaktan çıkarmıştır. Bu gelişmelerle ekonomik bir açmaza giren Türkiye, kamu yatırımlarının gerçekleştirilmesi için finansman bulma çabası ile altyapı yatırımlarında özel sektörün ve yabancı sermayenin finansman ve teknoloji imkanlarından yararlanmaya yönelmiştir. Bu dönemdeki borçlanmaya dayalı kamu finansman politikasının yol açtığı bütçe kısıtları, zamanla toplam sabit sermaye yatırımları içinde kamu kesimi payının azalmasına neden olmuş, ayrıca artan personel harcamaları ve biriken faiz yükü, kamu yatırımlarını da etkilemiştir. Çözüm olarak, uygulanan liberal ekonomik politikalarla yabancı sermayenin ülkeye gelişinin özendirilmesi tercih edilerek bu kapsamda yabancı sermayeyi teşvik konusunda yeni yasal düzenlemeler uygulamaya konulmuştur. Böylelikle liberal ekonomi stratejisi çerçevesinde, endüstri, ticaret ve finans sektörleri dış rekabete açılmış, rekabetteki bu gelişmelere paralel olarak, sermaye yoğunlaşmış, firmaların ölçekleri büyümüş, modern yönetim teknikleri ve teknoloji önem kazanmış, maliyetlerin kontrolü ve verimlilik ön plana çıkmış, yabancı sermaye girişimi artmıştır. Başta enerji, haberleşme, karayolları olmak üzere altyapı yatırımlarında hızlı bir artış gözlenmiştir.

Bu dönemde özellikle enerji üretimi alanında yeni kamu yatırımlarına ihtiyaç duyan Türkiye, özel sektörü teşvik ederken üç temel unsur üzerinde durmuştur; bunların

ilki, öngörülen enerji ihtiyacının karşılanabilmesi için, mümkün olan en düşük maliyetle ve en kısa zaman içinde, aynı zamanda enerjinin kullanım alanına en yakın mesafede güvenli bir üretim sağlanması, ikincisi, sınırlı sermaye birikimi, hazineyi en az düzeyde borçlandıracak şekilde, yeni enerji yatırımlarında kullanmak, üçüncüsü de, en az işletme maliyetiyle yüksek verim elde edilmesiydi. Kendi iş piyasasındaki durgunluk nedeniyle bunalım içinde olan özel sektör de, bu yeni yatırımlarda rol almayı istemekteydi. 1984 yılında ilk yasal düzenleme yapılarak enerji üretim tesislerinin yapımı ve işletilmesi hakkının en fazla 99 yıl süre ile özel sektöre verilmesine imkan tanınmıştır. Bu yeni yasal düzenleme, yatırım ve işletme maliyetinin tamamının yatırımcı şirket tarafından karşılanmasını öngörmekte, bu şekilde özel sektörün özellikle enerji sektörüne girişi desteklenmekteydi. Bununla birlikte, YİD'in ilk uygulaması enerji sektöründe değil, alışveriş merkezi yapımında gerçekleşmiş ve 02.08.1985 tarih, 1135/1633 sayılı Ankara Büyükşehir Belediyesi Encümen Kararına dayalı olarak Belediye ile Anıtsal Yapılar Sanayi Ticaret ve Turizm Şirketi arasında Atakule'nin Yapımı ve işletilmesine ilişkin YİD sözleşmesi imzalanmıştır.⁷

Böylece, Osmanlı döneminde örnekleri fazlasıyla mevcut olan, Cumhuriyet döneminde ise, 1930 yılından itibaren KİT'lerin kurulması suretiyle, karma ekonominin uygulanmaya başlaması ve kamu hizmetlerinin görülmesinin kamu kurumlarına bırakılmasıyla sona erdirilen imtiyaz sisteminin geliştirilmiş yeni modeline, devlet bütçesinin aşırı borç yükü altında kalması nedeniyle geri dönmüştür. Yaşanan süreç sonucunda bu noktaya gelinmesinde, kayıt dışı ekonominin büyük bir paya sahip olduğu Türkiye'de vergi yükünün nüfusa oranlanması halinde kişi başına düşen miktarının çok düşük olduğu görülmesine karşın, ödenen verginin mükelleflere oranlanmasıyla bulunan rakamın normalden yüksek olduğu da bilindiği için, vergi gelirlerinin artırılması suretiyle kamu yatırımlarının gerçekleştirilmesinin mümkün olamayacağı düşüncesi de etkisini göstermiştir. Ayrıca küreselleşmenin etkisi altında kalan Türkiye'de altyapı yatırımlarına olan ihtiyacın artması ve bu yatırımların giderek daha kapsamlı ve karmaşık bir yapı kazanması, büyük sermaye ve ileri teknoloji ihtiyacını artırmış, bu nedenlerle yeni bir model arayışı kaçınılmaz olmuştur. Bu yatırımların tekel niteliğinde olmaları da, yabancı sermaye için Türkiye'yi cazip hale getirmiştir. Zira 1984'ten önce de batı ülkelerinde uzun süreden beri ve fakat sınırlı şekilde uygulanan YİD modelinin

⁷ Pekgüçlü Karabulut, Güzin "Türk Özel Hukukunda Yap-İşlet-Devret Sözleşmesi"

Türkiye ve benzeri ülkelerde uygulanmaya başlanmasının önemli bir nedenini, kamunun finansman sıkıntısı yanında, devlet kontrolünde bulunan alanlarda yatırım yapmak isteyen girişimcilere belirli imtiyazların tanınması gerekliliği düşüncesi oluşturmuştur. Kamu yatırım ve hizmetlerinin özel sektöre gördürülmesi, kamu hizmeti imtiyazı usulüyle gerçekleştirilmekteyken kamu hizmeti kavramının tartışmaya açılması ve bu kavramın belirsizliği nedeniyle oluşan yaklaşımlar, yeni bir model olarak YİD'in uygulanmasına ortam hazırlamıştır. Bu model sayesinde kamu hizmeti imtiyazı usulünde devlet lehine olan özel yetkilerin sınırlandırılması hedeflenmiştir.

Her ne kadar modelin ekonomik gelişimi kamu yatırımları aracılığı ile olmuşsa da, özel yatırımlarda da YİD modeli kullanılmıştır. Bir finansman modeli olan YİD ile devletler gibi özel sektöründe finansman ihtiyacı da karşılanmaktadır.

1.3. YİD MODELİNİN HUKUKİ GELİŞİMİ

Yap İşlet Devret Modelinin Türkiye'de uygulanması konusu ilk olarak 80'li yıllarda gündeme gelmiştir. Altyapı hizmetlerinin özel sektöre gördürülmesini amaçlayan model, devletçilik politikasının hakim olduğu bu dönemde yeterli uygulama alanı bulamamıştır.

Yabancı sermaye girişini artırmak, yerli sermayeyi yatırıma yönlendirmek, altyapı yatırımlarında kamu payını azaltmak, teknoloji transferi sağlamak, istihdamı arttırmak, bütçeye ağır yük getiren KİT'leri özel teşebbüse dönüştürerek vergi gelirini yükseltmek ve sosyal yatırımlara ayrılan harcamalara katkı sağlamak amaçlarıyla YİD bir alternatif olarak görülmeye başlanmıştır. İlk olarak 1985 - 1989 yıllarını kapsayan 5. Beş Yıllık Kalkınma Planı ile bağlantılı olarak uygulamaya konulan 1988 yılı Programında "Finansman gereği yüksek ve ileri teknoloji gerektiren kamu yatırımlarının YİD modeli çerçevesinde yabancı sermayeye açılması teşvik edilecektir." ilkesine yer verilmiştir.

Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretim, İletimi, Dağıtım ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında 04.12.1984 tarihli 3096 sayılı Kanun'da modelin ilk yasal düzenlemesi yapılmıştır. Her ne kadar kanunda Yap İşlet Devret kelime olarak yer almamışsa da, maddelerin bir araya gelerek oluşturdukları

sistemin, devletin kamu hizmetlerinin ifasını teminen inşasına ihtiyaç duyduğu elektrik üretim, dağıtım veya iletim tesislerinin yapımı işinin özel şirketlere verilmesi, bunun karşılığında tesislerin işletme hakkının bu şirketlere bırakılması ve işletme süresi sonunda da tesisin yatırım sahibi devlete bedelsiz teslimi şeklinde özetlenebilecek olan YİD modelini işaret ettiği açıktır.

3465 sayılı ve 28.05.1988 tarihli Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun da Özel Hukuk hükümlerine tabi sermaye şirketi statüsüne sahip sermaye şirketlerinin, otoyolların ve üzerindeki bütün tesislerin yapımı, bakımı, işletilmesi ile görevlendirilmesi ve süresi sonunda yol ve tesislerin Karayolları Genel Müdürlüğüne devri amaçlanmıştır. Kanun da görevlendirmenin azami süresi 49 yıl olarak belirlenmiş ve sözleşmenin sona ermesi halinde otoyol ile bütün tesislerin ve müştemilatının, her türlü borç ve taahhütlerden arı ve kullanılabilir durumda Karayolları Genel Müdürlüğüne bedelsiz olarak ve kendiliğinden intikal edeceği hükme bağlanmıştır. Bu kanuna dayanılarak çıkartılan 01.03.1993 tarih, 93/4186 sayılı Uygulama Yönetmeliğinde projelerin YİD modeli çerçevesinde finansmanı ve gerçekleştirilmesinin mümkün olduğu belirtilmiştir.

Serbest bölgelerin kurulmasında ve işletilmesinde de YİD modeli kullanılmak üzere 10.08.1989 tarih, 89/14427 sayılı BKK ile Ege Serbest Bölgesinin YİD modeline göre Ege Serbest Bölge Kurucusu ve İşletmecisi Anonim Şirketi tarafından kurulup işletilmesine, 18.10.1989 tarih, 89/14633 sayılı BKK ile İzmir, Aliğa Termik Santrali Serbest Bölgesinin 3096 sayılı Kanun m.4 uyarınca görevlendirilecek bir anonim şirket tarafından kurulmasına ve işletilmesine, 30.11.1990 tarih, 90/1214 sayılı BKK ile Adana Yumurtalık Serbest Bölgesinin Toros Adana Yumurtalık Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi Anonim Şirketi tarafından YİD modeline göre kurulup işletilmesine izin verilmiştir.

Bu kararnamelerin ardından, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'da Değişiklik Yapılmasına İlişkin 436 sayılı Kanun Hükmünde Kararname yürürlüğe girmiş ve KHK de, yüksek finansman ihtiyacı nedeniyle genel bütçeden finansmanı güç olan ve ileri teknoloji gerektiren temel altyapı

projelerinin yerli ve yabancı özel sektör katılımı ile YİD modeline göre gerçekleştirilmesi için gerekli koordinasyon ve organizasyonu yapmak görevi Müsteşarlık Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğüne verilmiştir. Daha sonra 1992/2805 sayılı BKK ile Yatırımların, Döviz Kazandırıcı Hizmetlerin ve İşletmelerin Teşviki ve Yönlendirilmesine Ait Esaslar Yürürlüğe konulmuş ve bu Esasların 5. maddesinde, Müsteşarlıkça uygun görülen YİD modeli çerçevesindeki altyapı yatırımlarının da fona tabi olmayan yatırımlardan olduğu belirtilmiş, 24.maddesinde ise, özel önem taşıyan yatırım konuları arasında YİD projeleri sayılmıştır. Ayrıca 1992 tarih, 3859 sayılı, 1003 Mali Yılı Bütçe Kanunu'nun 34/f maddesinde de Hazine Müsteşarlığının garanti verme yetkisi de ifade edilmiştir.⁸

Bu düzenlemelerin tümünde, YİD modeli kullanılarak yaptırılacak tesislerin birer kamu yatırımı olması nedeniyle, taraflar arasındaki hukuki ilişkinin idare hukuku alanında kurulduğu ve imtiyaz sözleşmesi niteliğinde olduğu kabul edilmiştir. Ancak YİD sözleşmelerinin imtiyaz olarak kabul edilmesi ve bu nedenle tahkim kaydının sözleşmelere konulamıyor olması nedeniyle, yabancı sermayenin Türkiye'deki yatırımlara ilgisi azalmış ve yeni yasal düzenlemeler yapılması yönünde talepler oluşmaya başlamıştır. Yabancı yatırımcılar, ev sahibi devletler ile yaptıkları yatırım sözleşmelerinde uluslararası tahkim kaydına yer vermeyi, ev sahibi ülkedeki politik risklere karşı korunmak ve Yap İşlet Devret sözleşmelerinde devletçe verilen garantileri güvenceye almak amacıyla istemektedirler. Çünkü yabancı yatırımcılar, uzun süreli yatırım sözleşmelerinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda, hazine çıkarı saikiyle karar vereceğini düşündükleri idari yargıdan kendi lehlerine bir karar çıkmayacağına inanmaktadırlar.

İmtiyaz sözleşmelerinde idareye tanınan tek taraflı üstünlüğün, ticari hayatın eşitler arası işlem ilkesine uymadığı idarenin kamu yararı adına tarifler satın alma veya girdi temini konularında verdiği garantilerin bir kısmını veya tamamını zaman içerisinde geri alabilecek olmasının, kar maksimizasyonu ilkesine göre çalışan ve gerçekçi, şeffaf ve öngörülebilir kurallar dahilinde yatırım yapmak isteyen firmaların ihtiyaçlarını karşılamayacağı ileri sürülmüştür. Ayrıca gerek yerli gerek yabancı yatırımcılar açısından, imtiyaz sayılan YİD sözleşmelerinin Danıştay denetimine tabi

⁸ Pekgüçlü Karabulut, Güzin "Türk Özel Hukukunda Yap-İşlet-Devret Sözleşmesi"

olmasının, yatırım döneminin çok uzun olması nedeniyle KDV'nin finansman yükü getirmesinin ve döviz olarak getirilen sermayenin kur farkının gelir olarak dikkate alınmasının YİD modeline olan ilgiyi azaltan olumsuz etkenler olduğu ifade edilmiştir.

Bu talep ve eleştiriler nedeniyle, mevcut sorunların ancak özel hukuka tabi YİD sözleşmelerinin imzalanması suretiyle çözümlenebileceği düşünülerek, ilk önce 22.02.1994 tarihli, 3974 sayılı Kanun ile 3291 sayılı Kanun'a eklenen Ek 5. m ile 'T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile enerji alanında faaliyet gösteren iktisadi ve Devlet Teşekküllerinin bu Kanun'a dayanarak veya diğer Kanunların özel sektörün enerji üretim, iletim ve dağıtım tesisleri kurma ve işletmelerini veya mevcutların işletme haklarını devir almalarını öngören hükümlerine göre üçüncü kişilerle yapacakları sözleşmelerin özel hukuk hükümlerine tabi olup, imtiyaz teşkil etmeyecekleri' hükmüne bağlanmıştır. Ancak, bu hükmün Anayasa'ya aykırılığı ileri sürülmüş ve Anayasa Mahkemesi'nin 09.12.1994 tarihli kararında, idari sözleşmeleri özel hukuk hükümlerine tabi tutarak idari yargı denetiminin dışına çıkaran içeriği nedeniyle Ek 5. Maddenin, Anayasa'nın 2., 11., 37., 125., ve 155. maddelerine aykırı olduğu sonucuna varılarak, hükmün iptaline karar verilmiştir. Bu iptal kararının gerekçesinde ise, öncelikli kamu hizmeti kavramı, devlet veya diğer kamu tüzel kişileri tarafından ya da bunların gözetim ve denetimleri altında, genel ve ortak gereksinimleri karşılamak, kamu yararı ya da çıkarını sağlamak için yapılan ve topluma sunulmuş bulunan sürekli ve düzenli etkinlikler olarak tanımlanmış ve daha sonra da, elektrik üretimi, iletimi ve dağıtımı ile ilgili etkinliklerin birer kamu hizmeti olduğu ve bir kamu hizmetinin özel kesimce yürütülmesinin onun kamu hizmeti niteliğini ortadan kaldırmayacağı vurgulanmış, ayrıca özel hukuk hükümlerine tabi kılınmak istenen sözleşmelerin idareye tanınan üstün yetkiler nedeniyle birer idari sözleşme olduğu ve dolayısıyla bu sözleşmelerin idari yargının görev alanında bulunduğu ifade edilmiştir.

Ayrıca, Anayasa Mahkemesi'nin bu şekilde bir iptal kararı vereceği ve karar nedeniyle ortaya çıkacak hukuki durum önceden öngörülebildiği için, karar verilmeden bir süre önce, 08.06.1994'te 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin YİD Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun kabul edilmiştir. Bu Kanun'un 5. maddesi ile, YİD modelinin özel hukuk sözleşmeleriyle gerçekleştirilebilmesine imkan tanınmış, Kanun'un 13. maddesine 24.11.1994 tarihinde eklenen bir fıkra ile de, aynı imkanın

3096 sayılı Kanun'a tabi işlerde kullanılabilmesi hükmüne bağlanmıştır. Ayrıca, ilk defa bu Kanun (m.3.a) YİD 'in tanımı yapılmış ve '*İleri teknoloji ve yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere özel bir finansman modeli olup, yatırım bedelinin (elde edilecek kar dahi) sermaye şirketine veya yabancı şirkete, şirketin işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesi'* ifadesiyle YİD' in asli unsurları ortaya konulmuştur. Böylece, 3096 sayılı Kanun'dan önceki dönemde sadece imtiyaz sözleşmeleri ile uygulanabileceği kabul edilen YİD modelinin özel hukuk sözleşmeleri ile gerçekleştirilebilmesi ve aynı zamanda Kanun'un 11. maddesi uyarınca bu projeler için Hazine Garantisi verilmesi hususlarında yasal bir güvence sağlanarak, özellikle yabancı yatırımcıların talepleri karşılanmak istenmiştir. Bu arada, 3096 sayılı Kanun'un kapsam maddesinde her türlü kamusal yatırımdan bahsedilmiş olması nedeniyle de bu Kanun'dan sonra 3096 sayılı Kanun ile 3465 sayılı Kanun'a ihtiyaç kalmadığı ileri sürülmüş ise de, 3096 sayılı Kanun'un uygulanacağı da söylenebilecektir. Zira 3096 sayılı Kanun, bu kanunları yürürlükten kaldırılmış olmadığı gibi, aksine m.13'te bu Kanun hükümleri saklı tutulmuş özel hukuk sözleşmesi imzalanmasını öngören 3096 sayılı Kanun m. 5'in 3096 ve 3465 sayılı Kanun'a göre yapılan yatırımlarda uygulanmasını da idarenin takdirine bırakılmıştır.

Özel hukuk sözleşmesi ile YİD uygulamasına ilişkin mevzuat oluşturulması sürecinde, 3096 sayılı Kanun'un uygulama usul ve esaslarının belirlenmesini teminen, 06.08.1994 tarihinde 94/5907 sayılı BKK alınmış ve bu Karar ile görevlendirilmenin ne şekilde yapılacağı, mal ve hizmetlerin fiyatlarının ne şekilde tespit edileceği, kamulaştırma ve garantiler gibi hususlarla birlikte '*Uygulama Sözleşmesinin Kapsamı*' da ortaya konulmuştur.

Bu arada, 02.08.1994 tarihinde, 3096 sayılı Kanun'un 5. maddesinin Anayasa'ya aykırılığı iddiasıyla dava açılmış ve 28.06.1995 tarihinde, Anayasa Mahkemesi, YİD sözleşmelerinin birer kamu hizmeti imtiyaz sözleşmesi niteliğinde olduğu ve bu nedenle maddedeki imtiyaz sözleşmesi niteliğinde olduğu '*...imtiyaz teşkil etmeyecek nitelikte bir sözleşme yapılır...*' ifadesinin Anayasa'nın 2, 11, 37, 125 ve 155.maddelerine aykırı bulunduğu gerekçesiyle 5. maddenin iptaline karar vermiştir. Bu iptal kararının gerekçesini ise, kamu hizmetinin görülmesi amacını taşıyan YİD sözleşmelerinin, kanun

hükmü ile özel hukuka tabi kılınamayacağı, zira Anayasa yargısı bakımından bir hizmetin kamu hizmeti, bir sözleşmenin de imtiyaz sözleşmesi olup olmadığının yasaya değil, hizmetin niteliğine bakılarak saptanabileceği şeklinde özetlenebilecek olan değerlendirmeler oluşturmuştur. Anayasa Mahkemesi, bu kararında da 3974 sayılı Kanun ile 3291 sayılı Kanun'a eklenen Ek 5. maddenin iptaline ilişkin tanımdan hareketle, 3996 sayılı Kanun'un 2. maddesinde sayılan yatırım alanlarını kamu hizmeti olarak kabul etmiştir. Bu tespit paralelinde, niteliği itibariyle kamu hizmeti sayılan bir yatırımın özel kişiler eliyle yapılmasının, hizmetin niteliğini değiştirmeyeceği ifade edilerek, YİD sözleşmelerinin birer idari sözleşme olduğu ve kanun hükmü ile de bu sözleşmelerin niteliğinin değiştirilemeyeceği belirtilmiştir. Buna bağlı olarak, idari yargının görev alanına giren bir sözleşmenin kanun hükmü ile özel hukuk alanına taşınmasının, Anayasa'nın idarenin her türlü eylem ve işlemlerine karşı başvurulacak yargı yolunu gösteren m. 125'e kanuni hakim güvencesini düzenleyen m. 37'ye, imtiyaz sözleşmeleri üzerinde Danıştay denetimini öngören m. 155'e aykırılık oluşturduğu sonucuna varılmıştır. Bu gerekçeler ışığında, 3996 sayılı Kanun'un 5. maddesi ve bu hükmün iptali neticesinde uygulanma imkanı kalmayacak olan 14. maddesi iptal edilmiş, böylece YİD sözleşmelerinin özel hukuk hükümlerine tabi olması imkanı ortadan kaldırılmış ve 3996 sayılı Kanun'a göre yapılacak yatırımlarda uygulanmaması öngörülen 1326 sayılı Menafii Umumiyeye Müteallik İmtiyaz Hakkında Kanun ve bu Kanun'da değişiklik yapan 2025 sayılı Kanun tekrar uygulanır hale gelmiştir.

Bununla birlikte, Anayasa Mahkemesi'nin bu iptal kararı açıklanmadan önce ve sonra da YİD'e ilişkin düzenlemelere devam edilmiş, daha sonra, 30.08.1996 tarih, 4180 sayılı Kanun çıkartılarak 3996 Kanun'un Hazine Garantileri başlıklı 11. maddesi değiştirilmiş, fakat bu Kanun da 26.03.1997 tarihli Anayasa Mahkemesi kararıyla kısmen iptal edilmiştir.

Bu iptal kararlarına rağmen, özelleştirme politikasının devamını teminen, 13.08.1999 tarihinde, 4446 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun ile Anayasa'nın 47. maddesinin kenar başlığı '*E - Devletleştirme ve Özelleştirme*' olarak değiştirilmiş ve maddeye '*Devletin kamu iktisadi teşebbüslerinin ve diğer kamu tüzel kişilerin mülkiyetinde bulunan işletme ve varlıkların özelleştirilmesine ilişkin esas ve usuller kanunla*

gösterilir.” Devlet, kamu iktisadi teşebbüsleri ve diğer kamu tüzel kişileri tarafından yürütülen yatırım ve hizmetlerden hangilerinin özel hukuk tarafından yürütülen yatırım ve hizmetlerden hangilerinin özel hukuk sözleşmeleri ile gerçek veya tüzel kişilere yaptırılacağı veya devredilebileceği kanunla belirlenir.’ fıkraları eklenmiştir. Bu sayede kamu yatırım ve hizmetlerinin özel hukuk sözleşmeleri imzalamak suretiyle YİD modeli ile yaptırılmasının Anayasal zemini oluşturulmuş, ancak bunun özel bir kanun ile düzenlenmesi zorunluluğu da öngörülmüştür. Ayrıca, aynı Kanun ile Anayasa’nın 125. maddesine de *‘kamu hizmetleri ile ilgili imtiyaz şartlaşma ve sözleşmelerinde bunlardan doğan uyuşmazlıkların milli ve milletlerarası tahkim yoluyla çözülmesi öngörülebilir. Milletlerarası tahkime ancak yabancılik unsuru taşıyan uyuşmazlıklar için gidilebilir.’* hükmü eklenerek, kamu hizmetini konu alan sözleşmelerde tahkim kaydına yer verilmesi imkanı yaratılmıştır.

Böylelikle Anayasa’nın değiştirilmesiyle özel hukuk sözleşmesi imzalanması ve tahkim kaydının kabul edilmesi taleplerinin önündeki engellerin ortadan kaldırılmasını takiben, Anayasa’nın öngördüğü şekilde, 20.12.1999 tarih, 4493 sayılı Kanun ile 3996 sayılı Kanun’un iptal edilen 5. maddesinin yerine *‘Yüksek Planlama Kurulunca belirlenen idare ile sermaye şirketi veya yabancı şirket arasında yapılacak sözleşme, özel hukuk hükümlerine tabidir’* hükmü getirilmiş ve ayrıca Kanun’un 2. maddesinden daha önce çıkartılmış olan *‘elektrik üretim, iletim, dağıtım ve ticareti’* ifadesi de maddeye eklenmiştir.

YİD projelerinde özel hukuk sözleşmesi imkanı bu şekilde oluşturulduktan sonra da 21.01. 2000 tarihli 4501 sayılı Kanun ile 3996 sayılı Kanun’un Geçici 1. Maddesinin 2. fıkrası değiştirilmiş ve böylece daha önce 3096 sayılı Kanun veya 3465 sayılı Kanun uyarınca başlatılmış olan YİD projeleri için de özel hukuk sözleşmesi imzalanması imkanı yaratılmıştır.

Düzenlemelerin son aşaması ise 20.02.2001 tarihinde kabul edilen 4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu olmuştur. Elektriğin yeterli, kaliteli, sürekli düşük maliyetli ve çevreye uyumlu bir şekilde tüketicilere sunulması için, rekabet ortamında özel hukuk hükümlerine göre faaliyet gösterebilecek, mali açıdan güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir elektrik enerjisi piyasasının oluşturulması ve bu piyasada bağımsız bir düzenleme

sağlanması amacı ile yürürlüğü konulan bu kanun ile oluşturulmak istenen tam rekabetçi enerji piyasasında hazine garantisi verilmiş projelerin rekabeti bozacağı düşünüldüğü için Kanun'un Geçici 8. maddesinde, 2002 yılı sonu itibariyle işletmeye geçemeyen projelere Hazine Garantisi verilmeyeceği ve mevcut garantilerin de iptal edileceği hükme bağlanmıştır. Ayrıca, maddenin 2.fıkrasında bu projeler haricinde 3996 sayılı Kanun uyarınca Hazine Garantisi verilmeyeceği belirtilmiştir. Ancak, Hazine Garantilerinin bu şekilde sona erdirilmesini öngören 1. fıkra Anayasa Mahkemesi kararı ile garantilerin bu projelere ilişkin sözleşmelerin ayrılmaz bir parçası olduğu, garantinin sözleşmenin tarafı olmayan Hazine tarafından verilecek olmasının idarenin bütünlüğü ilkesi karşısında bir önemi bulunmadığı, proje sahibi şirketlerin garanti verileceğini bilerek bu yatırımları üstlendikleri ve bir kanun hükmü ile sözleşme özgürlüğüne müdahale edilemeyeceği gerekçeleriyle iptal edilmiş olduğu için, Kanun yürürlüğe girdiği tarihte başlamış olan projelere garanti verilmesi imkanı halen mevcuttur.

Bu süreçte özellikle enerji alanında, otoyol yapımı, serbest bölgelerin inşası, sahil düzenlemesi, yat limanı yapımı, restorasyon, sahil düzenlenmesi, içme suyu tesisi kurulması ve kara sınır kapılarının modernizasyonu gibi çok çeşitli hizmetlerin gerçekleştirilmesinde modelin örnekleri ortaya çıkmıştır.⁹

1.4. YAP İŞLET DEVRET MODELİNİN ÖZELLİKLERİ

Kamu yatırımlarının özel sektör temsilcileri aracılığıyla gerçekleştirilmesini sağlamada bir araç olarak kullanılan Yap İşlet Devret Modelinin belli başlı özellikleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- a. Modelde projenin tüm mali riskini özel hukuk kişisi yüklenmiştir. Yatırım ve/veya hizmetin belirlenen süre içerisinde projelendirilmesi, finansmanı, kurulması ve işletilmesinden sermaye şirketi veya yabancı şirket sorumludur. Kamu tarafı sadece üretilen mal ya da hizmet için belirli bir fiyat ve belirli bir süreyle alım konusunda garanti vermektedir.
- b. Sermaye şirketi veya yabancı şirket tarafından yapılan yatırım ve hizmetler, sözleşmenin sona ermesi ile birlikte her türlü borç ve taahhütten arındırılmış

⁹ Pekgüçlü Karabulut, Güzin "Türk Özel Hukukunda Yap-İşlet-Devret Sözleşmesi"

olarak, bakımlı, çalışır ve kullanılabilir durumda bedelsiz olarak kendiliğinden idareye geçmektedir.

- c. Kamunun, görevli şirketin sözleşme kapsamına giren tüm faaliyetlerini, belge ve kayıtlarını bütün aşamalarda denetleme veya denetlettirebilme hakkı vardır. (BKK, Madde 23)
- d. İdare ile sermaye şirketi veya yabancı şirket arasında yapılacak sözleşme, özel hukuk hükümlerine tabidir. (3996, Madde 5) Uyuşmazlıkların çözümünde milli ya da milletlerarası tahkim öngörülebilir. Milletlerarası tahkim sadece yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda kullanılır.
- e. Model, ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiren bazı yatırım ve hizmetlerin gerçekleştirilmesini sağlamak için geliştirilmiştir. (3996, Madde 1)
- f. Yerli girişimciler, genellikle yatırımın inşaat bölümünü yüklenirken yabancı yatırımcılar, ileri teknoloji gerektiren makine, teçhizat ve montaj işlemlerini yüklenmektedir.
- g. Modelin yasal zemine kavuşmasının ideolojik temelini, özel kesim dinamizmi içinde ekonomik çalışabilen, politik ve idari baskılardan uzak, gerçekçi istihdam koşullarında işletme yapabilen, rekabete dayalı, verimli, etkin ve düşük maliyetli bir sistemin tesisi oluşturmaktadır.¹⁰
- h. Altyapı yatırımlarına yerli ve yabancı özel kesim katılımının sağlanmasını hedefleyen bu model, kamunun finansman sıkıntısının yerli ve yabancı özel kesim tarafından sağlanacak kaynaklarla giderilmesini amaçlamaktadır. Böylece kamu kesiminin altyapı yatırımlarına ayıracağı kaynak oranı düşecek ve öncelikli projelere kaynak ayrılmış olacaktır.¹¹

¹⁰ Polatkan, Vahit “Yap İşlet Devret”, **Yaklaşım Yayınları**, Ankara, Temmuz 1997, s.11

¹¹ Güneş, Cengiz “Yap İşlet, Yap İşlet Devret, İşletme Hakkı Devirleri ve Vergi Uygulamaları”, **Yaklaşım Yayınları**, Ankara, Eylül 1999, s 44

- i. Yap İşlet Devret modeli sadece kamu kurum ve kuruluşlarınca ifa edilen kamu hizmetlerinin sağlanmasında başvurulmuş bir finansmanın modeli değildir. Yap İşlet Devret Modeli ile özel amaçlı yatırımlar da hayata geçirilebilir.¹²

1.5. YİD MODELİNDE ŞİRKETİN NİTELİKLERİ

Yap İşlet Devret projesi için kurulacak şirketin genel özellikleri şu şekilde belirlenebilir:

- a. Her Yap İşlet Devret projesi için yeni bir şirket kurulur.
- b. Kurulacak şirketin anonim şirket statüsünde olması gerekir.
- c. Sermayesi en az toplam sabit yatırım tutarının % 20'si kadar olmalıdır.
- d. YİD projelerinde yatırım ve işletme süresi olarak şirket süreleri ikiye ayrılır. Şirketler süresiz olarak kurulabilirler, çünkü süre bitiminde devredilecek olan şirket değil tesistir.
- e. İşletme devir hakları nedeniyle kurulacak imtiyazlı şirketlerde, imtiyaz süresi 25 ve 30 yıl arasında değişir. Yap İşlet Kanunu uyarınca, işletme süresi en fazla 20 yıldır. 3996 sayılı kanunla kurulan A.Ş. ve yabancı sermayeli şirketin görev süresi ise en fazla 40 yıldır.
- f. YİD modeli Türkiye'de taraflar arasında yapılan "uygulama anlaşmaları" çerçevesinde yürütülmektedir. Bu anlaşmalarda bir taraf kamu kurum veya kuruluşu diğer taraf ise projeyi gerçekleştirmekle yükümlü özel şirket olmaktadır.

1.6. KAMU KESİMİNİN YAP İŞLET DEVRET MODELİNİ DESTEKLEME NEDENLERİ

Kamu kesiminin YİD modelini desteklemesindeki temel motivasyon, daha fazla yatırımı ve hizmeti daha hızlı ve kaliteli bir biçimde gerçekleştirmek ve topluma sunmaktır.¹³

¹² Sirmen, Lale "Sözleşme Hukuku Açısından Yap İşlet Devret Modeli, YİD Modelinin Uygulanmasında Ortaya Çıkan Sorunlar ve Öneriler Sempozyumu" İkinci Baskı, Banka ve Ticaret Araştırma Enstitüsü, Ankara, 19.06.1996, s.11

¹³ Çanakçı, İbrahim H. "Uluslararası Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri Zirvesi'nde Yapılan Konuşma", 15.10.2006, s.1

Yap İşlet Devret modeli kamu finansman kaynaklarını çeşitlendirerek, kamu yatırım ve hizmetlerinin maliyetlerinde tasarruf sağlayabilmektedir. Yap İşlet Devret modelinin desteklenmesinin diğer nedenlerini ise aşağıdaki gibi belirtmek mümkündür:

- a. YİD Modeli kapsamında, özel sektör tarafından yürütülen projeler, kamu imkanları ile yapılanlardan daha kısa sürede sonuçlandığından alt yapı açığını kapatmada etkilidir.
- b. Yap İşlet Devret modeli dolaylı yoldan da olsa kamu kesiminin finansman sorununa çözüm üretmektedir. Model yüksek maddi kaynak ve ileri teknoloji gerektiren yatırım ve hizmetlerin gerçekleştirilmesini sağlamak için getirilmiş olup bu modelde kamu finansman açığının yerli ve yabancı özel kesim tarafından sağlanacak kaynaklarla giderilmesi amaçlanmıştır.
- c. Modele makro ekonomik açıdan bakıldığında ise ileri teknoloji transferi, yabancı sermaye girişinin artması, istihdam ve vergi gelirlerinde artış, iç tasarrufların artışı gibi çeşitli yararları olduğu düşünülmektedir.
- d. Kamu – özel sektör işbirliğiyle yapılan işlerde gerekli kaynak özel sektör tarafından sağlandığından kamu kesiminin alt yapı yatırımlarına ayıracağı kaynak oranı azalmakta ve gelir getirisi olmayan öncelikli projelere kaynak sağlanmış olmaktadır.
- e. Kamu varlık ve tesislerinin, üçüncü kişilerin kullanımına açılarak daha etkin bir şekilde değerlendirilmesi sağlanabilir. Kamu binalarındaki alanların üçüncü kişilere kiralanması ve böylece atıl duran varlık ve tesislerinin değerlendirilmesi kamu açısından gelir elde etme olanağı sağlanmasına örnek olarak verilebilir.
- f. Yap İşlet Devret modeli ile herhangi bir tesisin projelendirilmesi, inşa edilmesi, bakımı, onarımı ve işletilmesi aynı özel şirket ya da şirketler birliği tarafından yapılacağından tüm maliyetlerin optimize edilmesi ve harcamaların önceden planlanması mümkün olabilmektedir.
- g. Model; kamu sektörünün, özel sektörün hedefleri gerçekleştirmede yenilikçi çözümler üretebilme kapasitesinden faydalanmasını sağlar.
- h. YİD modelinin işleyişi sadece yeni yatırımlarla sınırlı değildir. Sınır kapılarında olduğu üzere tamamlama veya yenileme yatırımları için de bu modele başvurulabilir.

- i. YİD modeli çerçevesinde temin edilen ve kullanılan dış kredi Türk Hazinesinin borç hanesine yazılmamakta, dolayısıyla Türkiye'nin dış borçlanma yükümlülüğünü ve portföyünü olumsuz yönde etkilememektedir.

1.7. YAP İŞLET DEVRET MODELİNE YÖNELİK TEŞVİKLER

Yap İşlet Devret Modeli çeşitli yasal düzenlemeler yapılarak, mali yetersizlik nedeniyle gerçekleştirilemeyen alt yapı hizmetlerinin kamu özel sektör ortaklığı biçiminde yapılmasına olanak sağlamıştır. Bu modelin işlerlik kazanabilmesi amacıyla bir takım avantajlar sunulmuş ve yatırımcıyı bu alana yönlendirmek için çeşitli idari ve mali düzenlemeler yürürlüğe konulmuştur. Türkiye’de Yap İşlet Devret Modeline, ‘Yatırımlarda Devlet Yardımları’ çerçevesinde ve diğer yasal düzenlemelerde sağlanan teşvik ve istisnaları; 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap İşlet Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun Kapsamında verilen teşvikler, Döviz Kazandırıcı Faaliyetlerde Damga Vergisi ve Harç İstisnası Uygulaması Hakkında Tebliğ kapsamında sağlanan teşvikler, İhracat, ihracat sayılan satış ve Teslimler ile Döviz Kazandırıcı Hizmet ve Faaliyetlerde Vergi, Resim ve Harç İstisnası Hakkında tebliğ çerçevesinde sağlanan teşvikler, Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar çerçevesinde sağlanan teşvikler, 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu Çerçevesinde sağlanan teşvikler, 5084 Sayılı Yatırımların ve İstihdamın Teşvikine Yönelik Kanun çerçevesinde sağlanan bölgesel teşvikler gibi başlıklar altında ele almak mümkündür.

3996 Sayılı Kanun çerçevesinde verilen teşvikleri; 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap İşlet Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun Kapsamında verilen hazine garantileri ve damga vergisi ve harçlarla ilgili istisnalar olmak üzere iki ayrı başlıkta ele almak mümkündür.

Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap İşlet Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun’un “Garantiler” başlığını taşıyan 11. maddesine göre, model çerçevesindeki yatırım projeleri için idare adına sermaye şirketleri ya da yabancı şirketlere, kamu kurum ve kuruluşları ile bağlı ortaklıklarının ve mahalli idarelerin satın alacakları mal ve hizmet bedelleri ile kamu kuruluşlarınca bu şirketlere taahhüt edilmiş üretim girdilerinin temin edilememesi halinde ilgili hükümler gereği mali yükümlülük altına giren kamu kurum ve kuruluşları ile fonlar lehine garanti vermeye, gerektiğinde

proje ile ilgili anlaşmalardaki koşullar çerçevesinde köprü krediler modeline dayanan tesisin ve/veya şirket hisselerini söz konusu projelere ilişkin anlaşmalardaki koşullara uygun olarak satın alınması halinde de dış kredi borçlarını yüklenecek kamu kurum ve kuruluşları ile bağlı ortaklıklarının ve mahalli idarelerin lehine, finansör kuruluşlara garanti vermeye ve garanti koşullarını belirlemeye Hazine Müsteşarlığının görüşü ve bağlı olduğu Bakanın teklifi üzerine Bakanlar Kurulu yetkilidir.

Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap İşlet Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun'un "Muafiyetler" başlığını taşıyan 12. maddesinde; köprü, tünel, baraj, sulama, içme ve kullanma suyu, arıtma tesisi, kanalizasyon, haberleşme, elektrik üretimi-iletimi-dağıtımı, ticareti maden ve işletmeleri, fabrika ve benzeri tesisler, çevre kirliliğini önleyici yatırımlar, otoyol, demiryolu, yeraltı ve yerüstü otoparkı ve sivil kullanıma yönelik deniz ve hava limanları ve benzeri yatırım ve hizmetlerin yaptırılması, işletilmesi ve devredilmesi konularında ve Yap İşlet Devret Modeli çerçevesinde idare ile sermaye şirketi veya yabancı şirketin yapacağı bütün iş ve işlemlerin 01.07.1964 tarihli ve 488 sayılı Kanuna göre alınan damga vergisi ile 02.07.1964 tarihli ve 492 sayılı Kanun uyarınca alınan harçlardan muaf olduğu ifade edilmiştir. Buna göre;

- a. İsteklilerin idareye verecekleri geçici teminat mektuplarından sadece görevlendirilen şirketin verdiği geçici teminat mektubu, kesin teminat mektubu ve bunlarla ilgili diğer teminat ve garantiler ve görevlendirme kararları,
- b. Görevli şirket ile idare arasında düzenlenen uygulama sözleşmesi ile bu sözleşme hükümlerine dayanılarak kamu kurum ve kuruluşları ile yapılan diğer sözleşmeler,
- c. İdare tarafından yapılan yatırımla ilgili gerçekleştirilecek kamulaştırmalar ile kamulaştırılan taşınmazların tapu siciline görevli şirket lehine konulan tescil ve şerhler,
- d. Yatırım döneminde kullanılmak üzere görevli şirket tarafından yatırım kredisi temini ile mal ve hizmet alımları,
- e. Yatırımın tamamlanmasını takiben idare ile görevli şirket arasındaki işletme ve bu dönem sonundaki devir uygulaması ile ilgili işlemler ve bu işlemler nedeniyle düzenlenen kağıtlar,

damga vergisi ve harçtan istisna edilmektedir.

14.01.2000 tarih ve 23933 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan İhracat, İhracat Sayılan Satış ve Teslimler ile Döviz Kazandırıcı Hizmet ve Faaliyetlerde Vergi, Resim ve Harç İstisnası Hakkında Tebliğ'in 7. maddesinde YİD çerçevesinde Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından uygun görülecek projeleri üstlenen yerli firmaların yapacakları hizmet ve faaliyetler, ihracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetler arasında sayılmıştır. Bu tebliğin vergi, resim ve harç istisnasını düzenleyen 4. maddesinde ise ihracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandıran hizmetlere tanınan vergi, resim ve harç istisnaları sayılmıştır. Buna göre yerli girişimcilerin modeli ile hayata geçirdikleri projeleri için ihracatı teşvik belgesi almış olmaları durumunda yararlanabilecekleri teşvikleri aşağıdaki gibi belirtmek mümkündür:

- a. İhracat, ihracat sayılan satış ve teslimler, döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetler ile transit ticaretin finansmanında kullanılmak kaydıyla kredi kuruluşlarınca kullandırılan her türlü sevk öncesi ve sevk sonrası krediler (Türk Eximbank'ın fon temini işlemleri, bu banka tarafından aracı bankalar vasıtasıyla kullandırılan krediler ve Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nca Türk Eximbank'a açılan kısa vadeli senet reeskont kredileri ile Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkındaki Mevzuat uyarınca ihracat taahhüdüne bağlı olarak kullandırılan altın kredileri dahil) ve firmaların sağladıkları prefinansmanlar ile bunların geri ödenmesi,
- b. İhracatla ilgili işlem yapan bankaların (Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası dahil), özel finans kurumlarının, faktöring şirketlerinin, sigorta şirketlerinin, noterlerin ve diğer kuruluşların ihracat, ihracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetlerle ilgili olarak yapmış oldukları bütün hizmet ve muameleler (Türk Eximbank'ın ihracat kredi sigortası /garantisi ile ilgili işlemleri dahil) dolayısıyla kendi lehlerine her ne nam ile olursa olsun nakden veya hesaben aldıkları paralar ve kambiyo işlemleri,
- c. Dahilde İşleme Rejimi kapsamında yapılan ithalat ve/veya yurt içi alımlar ile ilgili işlemler ve bunların finansmanı amacıyla kullanılan krediler,
- d. İhracat karşılığı yapılacak her türlü ödemeler, ihracat, ihracat sayılan satış ve teslimler, döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetler ile transit ticaretle ilgili işlemler ve bu işlemler sebebiyle düzenlenen kağıtlar, Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisinden 01.07.1964 tarihli ve 488 sayılı Damga Vergisi

kanunu ile ihdas edilen Damga Vergisinden 02.07.1964 tarihli ve 492 sayılı Harçlar Kanunu gereğince alınan harçlar ve diğer kanunlarda yer alan vergi, resim ve harçlar ile 12.09.1960 tarihli ve 80 sayılı Kanuna göre alınan hal vergisinden istisnadır.

1.8. YATIRIMLARDA DEVLET YARDIMLARI KARARI ÇERÇEVESİNDE SAĞLANAN TEŞVİKLER

Yap İşlet Devret Modeli ile gerçekleştirilen projelerin yararlanabileceği teşviklerden bir kısmı da Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar çerçevesinde verilmektedir. Söz konusu karar çerçevesinde verilen yardımlardan faydalanabilmek için yatırım teşvik belgesinin alınmış olması gerekmektedir. Hazine Müsteşarlığı tarafından verilen bu belgeyi alabilmek için gerçek kişiler, adi ortaklıklar, sermaye şirketleri, kooperatifler, iş ortaklıkları, kamu kurum ve kuruluşları (genel ve özel bütçeli kurum ve kuruluşlar, il özel idareleri, belediyeler ve kamu iktisadi teşebbüsleri ile bunların sermaye bileşimindeki hisse oranları % 50'yi geçen kurum ve kuruluşlar) ve kamu kuruluşu niteliğindeki meslek kuruluşları, dernekler ve vakıflar ile yurt dışındaki yabancı yatırımı gerçekleştirecek şirketin kurulmuş olması gerekmektedir. Yatırımın, yatırım teşvik belgesine bağlanabilmesi için sabit yatırım tutarının; KOBİ'lerin yatırımlarında en az 200.000 TL (ikiyüzbintürklirası) en çok 2.000.000 TL (ikimilyontürklirası), KOBİ kapsamına girmeyen işletmelerin yatırımlarında ise en az 1.000.000 TL (birmilyontürklirası), olması gerekmektedir. Finansal kiralama şirketleri aracılığıyla yapılacak yatırımlarda, finansal kiralama şirketleri için aranacak en az yatırım tutarı 200.000 TL (ikiyüzbintürklirası)'dır. Bununla ilgili olarak Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkındaki Karar (BKK 2006/10921), 06.10.2006 Tarih ve 26311 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Yatırımcılar yatırım teşvik belgesine sahip olmaları durumunda komple yeni yatırım, genişletme, modernizasyon, yenileme yatırımları; Gümrük Vergi Muafiyeti, Katma Değer Vergisi İstisnası ve Faiz desteği yardımlarından yararlanabilmektedir. Söz konusu teşviklerin kapsamına ilişkin açıklamaları aşağıdaki gibi yapmak mümkündür:

1.8.1. Gümrük Vergisi Muafiyeti

Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın 7. maddesine göre, teşvik belgesi kapsamındaki yatırım malları ile yeni model üretimine yönelik otomobil ve hafif ticari araç yatırımlarında yatırım dönemi içerisinde kalmak kaydıyla, taşınmak için tümüyle sökülüp kurulabilir aksam ve parçalarının ithali, yürürlükteki İthalat Rejimi Kararı gereğince ödenmesi gereken Gümrük Vergisinden muaftır.

1.8.2. Katma Değer Vergisi İstisnası

Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın 8. maddesine göre 25.10.1984 tarihli ve 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu gereğince, teşvik belgesi kapsamında yapılacak makine ve teçhizat ithal ve yerli mal teslimleri Katma Değer Vergisinden istisnadır. Aynı hüküm teşvik belgesinin veya teşvik belgesi kapsamındaki makine ve teçhizatın devir işlemlerinde de uygulanmaktadır.

1.8.3. Faiz Desteği

Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın 9. maddesine göre kalkınmada öncelikli yörelerde yapılacak yatırımlar ile KOBİ'lerin yapacağı yatırımlar, ar-ge ve çevre konularında yapılacak yatırımların gerçekleştirilmesi için bankalardan (katılım bankaları dahil) kullanılacak en az 1 yıl vadeli yatırım kredileri ile ilgili olarak ödenecek faizin veya kar payının Türk Lirası cinsi kredilerde 5 puanı, döviz kredilerinde ise 2 puanı, Hazine Müsteşarlığı'na da uygun görülmesi halinde azami ilk 4 yıl için ödenmek kaydıyla bütçe kaynaklarından karşılanabilmektedir.

1.9. 3218 SAYILI SERBEST BÖLGELER KANUNU ÇERÇEVESİNDE SAĞLANAN TEŞVİKLER

Yap İşlet Devret Modeli ile gerçekleştirilecek projelerin serbest bölgelerde olması halinde Gelir ve Kurumlar Vergisi mükelleflerinin serbest bölgelerde faaliyette bulunmak üzere 06.02.2004 tarihine kadar, bu tarih dahil olmak üzere faaliyet ruhsatı almış olmaları durumunda bu bölgelerde gerçekleştirdikleri faaliyetleri dolayısıyla elde ettikleri kazançları, faaliyet ruhsatlarında belirtilen süre ile sınırlı olmak üzere 31.12.2009 tarihine kadar Gelir veya Kurumlar vergisinden müstesnadır. Ayrıca serbest bölgelerde gümrük ve kambiyo mükellefiyetine dair mevzuat hükümleri

uygulanmamaktadır. Bu çerçevede serbest bölgelere dış dünyadan giren mallar ithalat kapsamına alınmamakta ve gümrük vergisine tabi tutulmamaktadır. Ayrıca, serbest bölgelerde elde edilen kazançlar kambiyo mevzuatı dahilinde merkeze getirilerek ortaklara hisseleri oranında dağıtılmaları halinde vergiye tabi tutulmayacaklardır.

1.10. 5084 SAYILI YATIRIMLARIN VE İSTİHDAMIN TEŞVİKİ İLE BAZI KANUNLARDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASI HAKKINDA KANUN ÇERÇEVESİNDE SAĞLANAN BÖLGESEL TEŞVİKLER

Bölgesel teşvikler 2004 yılına kadar 21.01.1998 tarihli ve 4325 sayılı Olağanüstü Hal Bölgesinde ve Kalkınmada Öncelikli Yörelere İstihdam Yaratılması ve Yatırımların Teşvik Edilmesi adlı kanun ile düzenlenmiştir. Ancak bu kanunda yer alan düzenlemelerin günün koşullarına cevap vermemesi karşısında 2004 yılı sonrasında bölgesel teşvikler 5084 sayılı Yatırımların ve İstihdamın Teşviki ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile düzenlenmiştir.

5084 sayılı kanunla Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığınca 2001 yılı için belirlenen fert başına gayri safi yurt içi hasıla tutarı 1500 Dolar veya daha az olan illerle bu iller dışında kalan ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığınca 2003 yılı için belirlenen sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasına göre endeks değeri eksi olan illerde yapılacak yatırımlar için; vergi teşviki, sigorta primi teşviki, enerji desteği ve yatırımlara da bedelsiz arsa ve arazi temini öngörülürken, kalkınmada öncelikli yörelerde yapılacak yatırımlara da bedelsiz arsa ve arazi temini öngörülmüştür.

Bahsi geçen destek ve teşvikleri şu şekilde açıklamak mümkündür:

1.10.1. Gelir Stopajı Vergi Desteği

5084 Sayılı Kanun'un 3.maddesi ile Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığınca 2001 yılı için belirlenen fert başına gayri safi yurt içi hasıla tutarı 1500 ABD Doları veya daha az olan illerle bu iller dışında kalan ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığınca 2003 yılı için belirlenen sosyo – ekonomik gelişmişlik sıralamasına göre endeks değeri eksi olan illerde,

- a. 01.04.2005 tarihinden itibaren yeni işe başlayan gelir ve kurumlar vergisi mükelleflerinin, en az on işçi çalıştırmaları koşuluyla, bu iş yerlerinde çalıştırdıkları işçilerin,
- b. 01.04.2005 tarihinden önce işe başlamış olan gelir ve kurumlar vergisi mükelleflerinden asgari on işçi çalıştıranların iş yerlerinde fiilen çalışan işçilerin ücretleri üzerinden hesaplanacak gelir vergisi organize sanayi veya endüstri bölgelerinde kurulu işyerleri için tamamının, diğer yerlerdeki işyerleri için % 80'inin, verecekleri muhtasar beyanname üzerinden tahakkuk eden gelir vergisine mahsup edilerek terkin edilmesi öngörülmüştür.

1.10.2. Sigorta Primi İşveren Payı Teşviki

5084 sayılı kanunla getirilen bölgesel nitelikteki bir diğer teşvik, sigorta primi işveren payı teşvikidir. Bu kapsamda sağlanan teşvik, 5084 sayılı kanununun 4. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığınca 2001 yılı için belirlenen fert başına gayri safi yurt içi hasıla tutarı 1500 ABD Doları veya daha az olan illerle bu iller dışında kalan ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığınca 2003 yılı için belirlenen sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasına göre endeks değeri eksi olan illerde,

- a. 1.4.2005 tarihinden itibaren yeni işe başlayan gelir ve kurumlar vergisi mükelleflerinin, en az on işçi çalıştırmaları koşuluyla, bu iş yerlerinde çalıştırdıkları işçilerin,
- b. 1.4.2005 tarihinden önce işe başlamış olan gelir ve kurumlar vergisi mükelleflerinden asgari on işçi çalıştıranların iş yerlerinde fiilen çalışan işçilerin prime esas kazançları üzerinden, 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanununun 72 ve 73. maddeleri uyarınca hesaplanan sigorta primlerinin işveren hissesinin; organize sanayi veya endüstri bölgelerinde kurulu iş yerleri için tamamı, diğer yerlerdeki iş yerleri için % 80'i Hazine tarafından karşılanır. Bu madde kapsamındaki teşviklerden kamu işletmeleri yararlanmamaktadır. Hazinece karşılanacak tutar, işçi sayısı ile Sosyal Sigortalar Kanununun 78. maddesi uyarınca belirlenen prime esas kazanç alt sınırına göre hesaplanan işveren hissesi prim tutarının çarpımı sonucu bulunacak değer üzerinden, yukarıda belirtilen oranlara göre saptanan tutarı aşamaz.

1.10.3. Bedelsiz Arsa Tahsisi

5084 Sayılı Yatırımların ve İstihdamın Teşviki ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un, Bedelsiz Yatırım Yeri Tahsisi Başlığını Taşıyan 5. maddesine göre, vergi ve sigorta primi teşvikleri ile enerji desteği açısından Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı tarafından 2001 yılı için belirlenen fert başına gayri safi yurt içi hasıla tutarı, 1500 Dolar veya daha az olan iller ile bu iller dışında kalan ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığınca 2003 yılı için belirlenen sosyo - ekonomik gelişmişlik sıralamasına göre endeks değeri eksi olan iller ile kalkınmada öncelikli yöreler kapsamındaki diğer illerde en az on kişilik istihdam öngören yatırımlara girişen gerçek veya tüzel kişiler lehine; Hazineye, özel bütçeli kuruluşlara, il özel idarelerine veya belediyelere ait arazi veya arsaların üzerinde 49 yıl süreli bağımsız ve sürekli nitelikli bedelsiz irtifak hakkı tesis edilebilir. Bu kapsamda 5084 sayılı kanunda belirtilen yörelerde yap işlet devret modeliyle yapılan yatırımların 10 kişi ve daha fazla istihdamı öngörmesi durumunda bu yatırımların Hazine'ye ait arsa ve arazilerin 49 yıl süreyle bedelsiz olarak kullanımının söz konusu olabileceği söylenebilir. Bu kapsamdaki teşvikten 5 yıl süreyle fiili ve sürekli olarak en az 10 kişilik istihdamı öngören gerçek veya tüzel kişiler yararlanabilmektedir.

1.10.4. Enerji Desteği

5084 Sayılı kanunun 6. maddesiyle, Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı tarafından 2001 yılı için belirlenen fert başına gayri safi yurt içi hasıla tutarı 1500 Dolar veya daha az olan illerle bu iller dışında kalan ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı tarafından 2003 yılı için belirlenen sosyo – ekonomik gelişmişlik sıralamasına göre endeks değeri eksi olan illerde,

- a. 1.4.2005 tarihinden itibaren faaliyete geçen ve asgari on işçi çalıştıran işletmeler,
- b. 1.4.2005 tarihinden önce faaliyete geçmiş ve asgari on işçi çalıştıran işletmelerden elektrik enerjisi giderlerinin % 20'sinin Hazinece karşılanması öngörülmüştür.

1.11. MODELİN FİNANSMAN MODELİ OLMASI

Büyük ve yeni kamu yatırımlarında kullanılan Yap İşlet Devret Modeli, yatırım sahibi devletlerin finansman ihtiyaçlarına bir cevap oluşturmaktadır ve bu özellik modelin günümüzde bir proje finansman modeli olarak ele alınmasından kaynaklanmaktadır. Bu durumda da büyük yatırımların gerçekleştirilmesinde kullanılan bu modelin yatırım kavramı ile birlikte açıklanmasını gerektirmektedir.

Geniş anlamda yatırım, belli bir dönemde üretilen ve ithal edilen malların o dönemde tüketilmeyen ve ihraç edilmeyen kısmı olup, gelecekte yatırım yapmak amacı ile içinde bulunulan dönemde üretilmiş dayanıklı mallar ile aynı dönemdeki ara ve nihai tüketimin geleceğe ertelenmesinden ibarettir. YİD projelerinin de konusunu oluşturan altyapı yatırımları ise, ekonominin öteki üretim kollarına girdi sağlayan, fakat onlardan girdi almayan veya az sayıda girdi alan bir yatırım kolu olarak tanımlanabilir. Ancak, kişi ve firma bazında yatırım olarak kabul edilen bazı işlemler, ulusal boyutta yatırım kavramının kapsamına girmediği gibi, toplumun sahip olduğu mevcut sermaye stokunun üzerindeki haklarını gösteren mali aktiflerle ilgili işlemler (hisse senedi, tahvil vb. menkul kıymetlerin alınıp satılması gibi) yatırım olarak kabul edilmemektedir. Buna ek olarak, daha önceki yıllarda üretilerek sermaye stokuna eklenmiş bulunan reel varlıkların cari dönemdeki el değiştirmeleri de yatırım sayılmamaktadır. Bu sınırlar içinde ele alınan yatırım kavramı, yatırım projeleri, yeni yatırımlar tevsii yatırımları, idame ve yenileme yatırımları, tamamlama ve darboğaz giderme yatırımları, modernizasyon ve iyileştirme yatırımları ile araştırma – geliştirme yatırımları olarak yedi alt gruba ayrılmaktadır.¹⁴

Yatırımların gerçekleştirilmesinde ilk adım, bir proje yaratılması olmakta ve yatırım projesinin, bir toplumda belirli bir zaman içinde, mal ve hizmetlerin üretimini artırmak için bazı olanakları yaratma ve geliştirmeye yönelik bir öneri olduğu ifade edilmektedir.¹⁵

¹⁴ Kılıçbay, Ahmet “Türk Ekonomisi-Modeller, Politikalar, Stratejiler”, **Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları**, 3. Bası, Ankara 1991

¹⁵ Erkan, Volkan “*Dış Proje Kredisi Kullanan Kamu yatırımlarının Gelişimi ve Değerlendirilmesi (1988 -1997)*” T.C.Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Uzmanlık Tezi, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Proje Yatırımları Değerlendirme ve Analiz Dairesi, Ankara 1999

Yatırım projelerinin finansmanı noktasında, *Proje Finansmanı* kavramı ortaya çıkmaktadır. Genellikle altyapı ve doğal kaynaklar için gerekli yatırım projelerinin gerçekleştirilmesini sağlayacak sermayenin temininde bir yöntem olarak kabul edilen proje finansmanı, projenin gerçekleştirilmesi için özsermaye koyan veya kredi veren kişilerin harcadıkları fonun geri dönüşü için, kural olarak sadece bu fonun aldıkları, bir başka anlatımla karlılık veya kredibilite değerlendirmesinin proje üzerinden yapıldığı bir yatırım finansmanı olarak tanımlanmaktadır.¹⁶

Proje Finansmanı uygulaması, yatırımın gerçekleştirilmesi, işletilmesi ve yatırım sahibine devri unsurlarının farklı şekillerde organize edilmesi ile ortaya çıkan proje finansman modelleri bulunmaktadır. Yatırım konusu bir işletmenin özel sektördeki bir şirket tarafından inşa edilmesi, uzun bir süre işletilmesi ve neticede kamu sektörüne devredilmesi temeline dayanır ve bu konuda çok değişik proje finansman modelleri mevcuttur. Finansmanın özel yatırımcı tarafından sağlanması gereken bütün bu modellerde ve tabii ki YİD modelinde yatırımcı, gerek kendi öz kaynaklarını gerek kredi kurumlarından temin ettiği dış kaynakları kullanmak suretiyle bu sorumluluğunu yerine getirmektedir. İşte bu noktada, proje finansmanının asıl önem arz eden özelliği kendini göstermektedir. Yatırım için kaynak aktaran yatırımcı ve ona kredi veren finans kurumları öz sermayenin ve kredinin geri ödemesinin, yatırım konusu ekonomik işletmenin gelirlerinden sağlanacağını öngörmekte ve dolayısıyla kredi verirken de finansman ihtiyacının konusunu oluşturan yatırımı asli unsur olarak değerlendirmektedirler.¹⁷

Bütün risklerine ve yüksek maliyetine rağmen, model, büyük kamusal yatırımlarda ve finansman sıkıntısı olan az gelişmiş ülkelerde tercih edilmektedir. Bu model sayesinde devletler, yatırım maliyetlerini bütçelerinden karşılamak yerine özel sektörü kamu yatırımlarına çekebilmektedirler. Kredi kurumları açısından da kredi riski yüksek veya politik, ekonomik şartları olumsuz olan az gelişmiş veya gelişmekte olan

¹⁶ Erkan, Volkan “*Dış Proje Kredisi Kullanan Kamu yatırımlarının Gelişimi ve Değerlendirilmesi (1988 -1997)*” T.C.Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Uzmanlık Tezi, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Proje Yatırımları Değerlendirme ve Analiz Dairesi, Ankara 1999

¹⁷ Nassar, Nagla “*Project Finance, Public Utilities and Public Concerns: A Practitioner’s Perspective*”, The Weimar Symposium of October 1998, The Competition Law of Deregulation Essays II. Looking Beyond National Boundaries, Fordham International Law Journal 2000.

ülkelere yatırım projelerinin finansmanı yoluyla girmek imkanı doğmaktadır. Bu durumda da yatırımı üstlenen şirketin yönetsel ve finansal disiplininin temini amacıyla model, gerek kredi kurumları gerek yatırım sahibi devletler tarafından tercih edilmektedir.

Bir projenin yapımı için kurulmuş olan bu proje şirketleri, bu yapıları nedeniyle, kendilerine ait bir kredibilite ve tecrübeye sahip olamamaktadırlar. Bu durum nedeniyle de proje şirketinin yetersizliğinin yol açabileceği ticari risk yükselmektedir. İşte bu riske karşı, proje şirketinin kar elde edebilmek için projesini en kısa zamanda tamamlayıp, verimli bir şekilde işletmek zorunda olması bir güvence yaratmaktadır. Gerçekten, proje finansmanının yapısı gereği, yatırımcı gereksiz maliyet artışlarından kaçınmak ve tesisi en karlı şekilde işletmek durumundadır. Buna ek olarak finansör kuruluşun denetim yetkileri de, proje şirketinin işi zamanında ve gerektiği gibi yapmasını sağlayacak önemli bir güvence sayılmaktadır.¹⁸

Proje finansmanının ve YİD modelinin uygulanabilmesi için ihtiyaç duyulan ortam belirli özellikler taşımaktadır. Projenin yapılacağı ülkede, özellikle kamu hizmetinin özel kişiler eliyle görülmesi ve kamu tesislerinde özel mülkiyete imkan veren yasal düzenlemelerin tamamlanmış olması, yatırımcılar için uluslararası tahkim imkânının tanınması, ülkenin ekonomisinin istikrarlı olması, gelişmiş bir yerel sermaye piyasasının bulunması, ihale aşamasında rekabetçi ve şeffaf bir sistem uygulanması, ayrıca kazanan şirketin işe başlamasına izin verilmemesi halinde ihaleye katılım masraflarının talep edilebilmesi imkanı, projenin inşa edileceği arazinin temininde özel kolaylıklar sağlanması, mevcut altyapının yeterli olması, hazine garantileri (asgari gelir, kur riski, yurt dışına döviz transferi, enflasyon, riski vb. riskler için), proje şirketine bir kamu kurumunun da iştiraki, ek finansman imkânları ve yakıt temini garantisi gibi hususlarda yapılan değerlendirmelerin olumlu sonuç vermesi halinde YİD modelinin uygulanması ihtimali de artmaktadır.

¹⁸ Martin, Stewart – Smith “Private Financing and Infrastructura Provision in Emerging Markets” Law and Policy in International Business”, 1995.

BÖLÜM II

TÜRKİYE’NİN KARA SINIR KAPILARI

2. TÜRKİYE’NİN KARA SINIR KAPILARI

Türkiye’nin kara sınırları yaklaşık 2.753 km’dir. En uzun sınırimız 877 km’lik Suriye, en kısa sınırimız ise 18 km’lik Nahçıvan sınırıdır.

Tablo 1. Sınır Kapıları, Buldukları İller ve Bağladıkları Ülkeler

SINIR KAPISI	BAĞLADIĞI ÜLKELER	BULUNDUĞU İL
Sarp Sınır Kapısı	Türkiye - Gürcistan	Artvin-Hopa
Türkgözü Sınır Kapısı	Türkiye - Gürcistan	Ardahan-Posof
Gürbulak Sınır Kapısı	Türkiye - İran	Ağrı-Doğubeyazıt
Esendere Sınır Kapısı	Türkiye - İran	Hakkâri-Yüksekova
Habur Sınır Kapısı	Türkiye - Irak	Şırnak-Silopi
Akçakale Sınır Kapısı	Türkiye - Suriye	Şanlıurfa
Karkamış Sınır Kapısı	Türkiye - Suriye	Gaziantep
Öncüpınar Sınır Kapısı	Türkiye - Suriye	Kilis
Cilvegözü Sınır Kapısı	Türkiye - Suriye	Hatay-Reyhanlı
Yayladağı Sınır Kapısı	Türkiye - Suriye	Hatay
Nusaybin Sınır Kapısı	Türkiye - Suriye	Nusaybin-Mardin
İpsala Sınır Kapısı	Türkiye - Yunanistan	Edirne
Pazarkule Sınır Kapısı	Türkiye - Yunanistan	Edirne
Kapıkule Sınır Kapısı	Türkiye - Bulgaristan	Edirne
Dereköy Sınır Kapısı	Türkiye - Bulgaristan	Kırklareli
Hamzabeyli Sınır Kapısı	Türkiye - Bulgaristan	Edirne
Dilucu Sınır Kapısı	Türkiye - Ermenistan, Azerbaycan, İran	Iğdır

2.1. KARA SINIR KAPILARININ MODERNİZASYON PROJESİ

5174 sayılı kanunla iç ve dış ticareti kolaylaştıracak gerekli tedbirleri almak ile görevlendirilen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), bu kapsamda 2002 yılı itibarıyla sınır kapılarının modernizasyonunu üstlenmiştir.

TOBB, bu projeleri, kamuya herhangi bir yük getirmeyen, özel sektör yönetim biçimlerine imkan veren ve işletme süresi sonunda devlete modern bir tesis kazandıran Yap İşlet Devret Modeli ile gerçekleştirmektedir.

Her bir proje için, TOBB ve ilgili kamu kurumu, projenin maliyetini, işletme süresini, her iki tarafın hak ve sorumluluklarını, içeren bir imtiyaz sözleşmesi imzalar.

Bu sözleşmeye ve Yap-İşlet-Devret Kanununa göre, TOBB, projeleri yürütmek üzere Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş. (GTİ) adında bir şirket kurmuştur. Söz konusu Yap İşlet Devret Modeli incelenirken bu bölümde bundan böyle TOBB ve GTİ tarafından yürütülmekte olan proje olarak tanımlanacak, özellikle de mevcut gelirlerin artırılması ve yeni gelirler yaratılması ile kültürel, sosyal ve bölgelerin gelişimine odaklı unsurlar üzerinde durulacaktır.

Kaynak ve zaman tasarrufu, düşük maliyet sağlanması ve temel faaliyetlerine odaklanması gereği göz önüne alınarak geliştirme ve denetim fonksiyonu üstlenmesi amacıyla proje kapsamındaki sınır kapılarında tüm ticari faaliyetlerin tek elden yürütülmesi ve yönetilmesi uygun bulunmuştur. Proje doğrultusundaki çalışmaların tek elden, en üst seviyede koordinasyon ile, iş kalemleri arasında sinerji yaratılarak gelir maksimizasyonu sağlamak, tüm ticari alan ve faaliyetlerden sorumlu olmak ve TOBB misyonu doğrultusunda çalışmak üzere iş ortakları seçilmiştir.

Proje Yap İşlet Devret Modeli gereği TOBB'a ve GTİ'ye en yüksek geliri ve ülkemize en yüksek sosyal katma değeri sağlamak üzere kurgulanmıştır. Bu amaçla en iyi en nitelikli projeyi gerçekleştirecek iş ortakları seçimleri gerçekleştirilmiştir.

Ticari faaliyetlerde coğrafi dağılım, farklılıklar, her sınır kapısının özgün nitelikleri, tüm sınır kapıları için standart uygulamalar, sınır kapılarının bütünleşmiş ve

sinerjik işleyiş zorunluluğu, gelir kalemleri ile faaliyetlerin çeşitliliği ve TOBB'un iş hedefleri ve görevleri gibi faktörler dikkate alınmıştır.

Proje ile kapsamdaki kara sınır kapılarından elde edilen mevcut gelirlerin arttırılması yeni ve sürekli gelirler yaratılması ve ilgili bölgeye yönelik ekonomik, ticari, sosyal ve kültürel katkı sağlanması hedeflenmiştir.

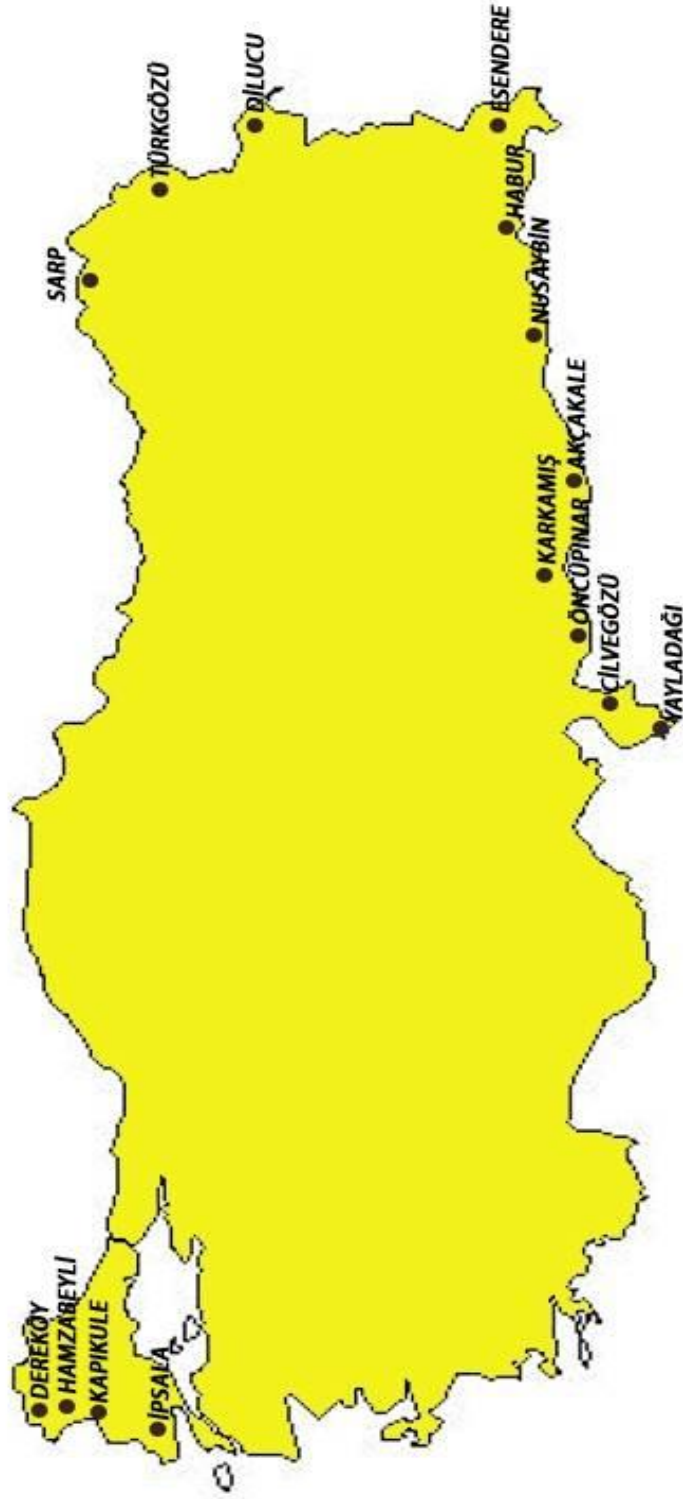
Tüm bu projelerde; işletme süresince her türlü teknik donanım yapımıcı ve işletmeci kuruluş tarafından karşılanacak ve belirlenen işletme süresince bakım ve onarımları da işletmeci kuruluşa ait olacaktır. Böylelikle projenin, hazineye hiçbir mali külfeti olmadığı gibi işletme süresi boyunca da kamuya mali destek verilecektir. Tesislerde yer alacak teknik donanım konusunda hassasiyet gösterilmekte ve bu nedenle teknolojik gelişmeler yakından takip edilmektedir. Bu kapsamda; ithalat-ihracat, araç giriş - çıkış ve araç takip işlemleri otomasyon kapsamında yürütülmekte; araç tartım işlemleri elektronik kantarlarla yapılmakta; kapalı devre televizyon sistemi, kartlı geçiş sistemi, plaka okuma sistemi, X - Ray tarama cihazları gibi yasa dışı insan, araç ve eşya trafiğinin önlenmesine dönük gümrük güvenlik sistemleri etkin bir şekilde kullanılmaktadır.

Kara sınır kapılarında Yap İşlet Devret Modelinin ilk uygulamaları Yunanistan sınırında bulunan ve modernizasyon çalışmaları yine bir TOBB iştiraki olan UMAT Şirketi tarafından yürütülen İpsala Sınır Kapısı ve İran sınırında bulunan ve modernizasyonu UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği) tarafından yapılan Gürbulak Sınır Kapısıdır. İnşaatları çok kısa sürede tamamlanarak işletmeye başlanılan bu modellerde söz konusu yöntemden beklenen amaçlar gerçekleşmiştir. Bu yöntemle bütçeye yük olunmamakla birlikte ticari işlemlere sağladığı fayda ve kolaylıklar da göz ardı edilmemelidir.

Bu proje kapsamında; Suriye sınırında bulunan Cilvegözü, Nusaybin, Akçakale, Karkamış, Yayladağı ve Öncüpınar, Irak sınırında bulunan Habur, Gürcistan sınırında bulunan Sarp ve Türkgözü, Bulgaristan sınırında bulunan Kapıkule, Hamzabeyli ve Dereköy, Yunanistan sınırında bulunan Pazarkule, İpsala, İran sınırında bulunan Esendere, Dilucu, Gürbulak Sınır Kapıları bulunmaktadır. Kapılarda yer alan ya da yer

alması gereken yapı grupları; ticari bina, idari ofis binası, protokol binası, teknik bina (trafo, jeneratör, itfaiye vs.), arama hangarı, köpek evi, X - Ray binası, depo, giriş-çıkış peronları, muayene peronları, pasaport kulübeleri, kantar kulübeleri ve kantarlar, tuvaletler ve mescitlerdir. Bu yapı grupları da Yap İşlet Devret Modeli ile TOBB tarafından yeniden yapılandırılacaktır.

TÜRKİYE KARA SINIR KAPILARI



Harita. Türkiye'nin Kara Sınır Kapıları

2.2. MODERNİZASYON KAPSAMINDA BULUNAN KAPILAR

2.2.1. Dereköy Sınır Kapısı

Kırklareli ili sınırları içerisinde 18 dönüm alana kurulu bulunan Dereköy Sınır Kapısı Türkiye ile Bulgaristan arasındaki önemli geçiş noktalarından birisidir.

Hizmet alanının yenilenmesine ilişkin olarak, Dereköy Sınır Kapısı'nın YİD modeli çerçevesinde yaptırılması konusunda Yüksek Planlama Kurulu'nun kararı alınmış ve TOBB ile mutabakat oluşturulmuştur. Hizmet alanının yenilenmesi dışında, alana ulaşımı sağlayan Kırklareli-Dereköy yolunun yapımı da proje kapsamındadır.

Temelde kapıdaki geçişlerin Ukrayna ve Romanya üzerinden gelecek turist trafiği ile canlı olacağı kanısı hakimdir. İstanbul gibi önemli bir limanla Burgaz'daki liman arasında bağlantı kurulması istenmektedir.

Tablo 2. Dereköy Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

DEREKÖY	2004		2005		2006		2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	1.432	1.514	1796	1.848	1.793	1.736	1.903	1.820	1.744	1.921
KAMYON	505	541	3.469	3.514	1.136	1.189				1
KAMYONET	5.893	5.749	1.911	1.817	1.560	1.479	594	566	373	404
MİNİBÜS-MİDİBÜS	5437	5.180	6344	5.605	4.675	5.280	1.612	1.739	1.724	1.713
MOTORSİKLET	263	132	460	279	290	227	380	257	458	332
OTOBÜS	4.252	4.289	4.852	4.805	5.496	5.341	5.868	5.933	5.073	5.118
OTOMOBİL	32.792	33.876	40.220	38.124	35.235	32.481	36.913	36.278	33.985	34.127
PİKAP	174	146	138	130	147	129	81	75	62	51
RÖMORK		5	1		24	21	43	24	41	30
TIR	5	5	8	6	17	8	5	3	1	3
DİĞER	1.670	1.585	854	750	208	683	176	138	182	175
TOPLAM	52.423	53.022	60.053	56.878	50.581	47.208	47.575	46.833	43.643	43.875

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.2.2. Nusaybin Sınır Kapısı

Türkiye ve Suriye arasındaki sınır kapılarından olan Nusaybin Sınır Kapısı, Mardin ilinin Nusaybin ilçesinde 75 dönüm alan üzerinde bulunmaktadır.

Suriye Sınırı boyunca devam eden mayınlı arazi ile İpek Yolu arasında askeri bölgenin içinde yer almaktadır. Ulaşım, mevcut Nusaybin Taburunun içinden geçerek yapılmaktadır. İpek Yolu ile şu anda bir karayolu bağlantısı olmayıp yol ile arasında şahıs arazileri bulunmaktadır. Sınırın Suriye tarafında daha çok şahıs arazisi bulunup kamulaştırma işlemi çok zor olmaktadır. Mevcut durumda Suriye tarafının Sınır Kapısı için ayırdığı arazi (Türkiye tarafına nispeten daha küçük) ile Nusaybin Sınır Kapısı için tahsis edilen arazinin plan üzerindeki kesin sınırları görülebilmiştir. Sahada yapılan incelemede 2 arsanın orta noktalarının birbirini karşılamadığı görülmüştür. Suriye yetkilileri ile yapılan toplantı sonucu kapıların çakışmaması sorunu çözüme kavuşturulmuştur.

Nusaybin’de sınır kapısının yapılması planlanan bölgede toplam 316 dönüm arazide mayın temizliği yapılmıştır. Bu alanın 77 dönümlük kısmında sınır kapısı yapılacak, geri kalan rezerv büyüme alanı olarak ayrılmıştır. Maliyet ve süreler bildirilerek uygulama projeleri Gümrük Müsteşarlığı’na verilmiştir. Uygulama sözleşmesinin imzalanmasıyla inşaaata başlanabilecek durumdadır.

Tablo 3. Nusaybin Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

NUSAYBİN	2006		2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	8	7	69	71	124	107
KAMYON	104	102	3.785	3.677	2.027	2.039
KAMYONET	8	7	311	297	376	342
MİNİBÜS-MİDİBÜS	6	8	41	40	46	44
MOTORSİKLET	1	1	6	4	11	10
OTOBÜS			2	1	1	
OTOMOBİL	369	340	5.252	5.025	6.806	6.397
PİKAP	7	8	29	27	13	9
RÖMORK	27	27	40	39	28	28
TANKER			37	38	1	1
TIR	3	2	585	735	133	143
DIĞER	557	28	3	2	7	6
TOPLAM	1.090	530	10.160	9.956	9.573	9.126

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.2.3. Türkgözü Sınır Kapısı

Türkgözü Sınır Kapısı, Sarp Sınır Kapısı ile birlikte Gürcistan'a oradan da Rusya ve Orta Asya'ya açılan bir Sınır Kapısıdır. Ardahan iline bağlı olup, Ardahan ile arasında 95 km mesafe bulunmaktadır. Türkgözü'ne giden yol birer şerit gidiş ve geliş olarak düzenlenmiştir, ancak bu yol yük taşımacılığı için özellikle iklim koşulları, virajlı yollar ve coğrafyası nedeniyle uygun değildir.

Türkgözü Sınır Kapısı 1992 yılında açılmıştır. Hopa Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne bağlıdır. Mazot ticaretinin yapıldığı yıllar hariç fazla işlememiştir. Kapıdan ihracat yapılmamakta, sadece İran'a transit geçiş verilmektedir. İç gümrükleme Erzurum'dan yapılabilmekte olup, gidiş geliş yaklaşık 650 km uzaklıktadır. Gürcistan tarafından yapılan herhangi bir ithalat bulunmamaktadır. Sarp'a alternatif olarak Diyarbakır, Van, Erzurum, Erzincan gibi illerden yapılan ihracat bu kapıya yönlendirilebilirse kapıda iş hacmi artacaktır, bunun dışında kapıda başka bir potansiyel görülmemektedir. Ermenistan ile ticaretimizin olmaması kapıda sorun yaratmaktadır. Yine Ardahan ili sınırları içerisinde Çıldır - Aktaş Sınır Kapısı bulunmaktadır. Kapı Ermenistan'la sınırdır, ancak kullanılmamaktadır. Ermenistan ile ticaret başlarsa muhtemelen bu kapı tercih edilecektir, çünkü yolu çok daha düzgün durumdadır.

Türkgözü Sınır Kapısının alanı tapudaki kayıta 24.379 m² olarak görünmektedir.

Tablo 4. Türkgözü Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

TÜRKGÖZÜ	2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	71	71	3	4
KAMYON	53	21	2	2
KAMYONET	83	70	6	4
MİNİBÜS-MİDİBÜS	102	95	2	1
MOTORSİKLET	20	14		
OTOBÜS	210	211	16	16
OTOMOBİL	500	509	16	18
PİKAP	15	11		
RÖMORK	1			
TIR	501	624	4	3
DİĞER	10	1		
TOPLAM	1.566	1.627	49	48

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.2.4. Yayladağı Sınır Kapısı

Türkiye'nin Suriye'ye açılan kapılarından birisi olan Yayladağı Sınır Kapısı, Hatay ilinin Yayladağı ilçesinde 13,5 dönüm alan üzerinde bulunmaktadır.

Suriye ile gerçekleştirilen sınır ticareti anlaşmaları sonucunda, sınır kapısı sayesinde ilçe ekonomisinin büyüyeceği tahmin edilmektedir. Halen karşılıklı olarak günlük araç giriş-çıkışları Yayladağı Sınır Kapısından yapılmaktadır.

Bu kapıda modernizasyon, mevcut binaların revizyonu ve ilave binaların yapılması şeklinde olacaktır. Yayladağı'nda revizyonun asıl nedeni kapının tır trafiğine açılmak istenmesidir. Bunun içinde Türkiye tarafındaki yol da tamamlanmıştır.

Tablo 5. Yayladağı Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

YAYLADAĞI	2006		2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	30	34	905	876	1.505	1.554
KAMYONET			18	16	13	7
MİNİBÜS-MİDİBÜS	27	23	663	666	595	590
HUSUSİ MİNİBÜS-MİDİBÜS	1		104	89	147	169
MOTORSİKLET			83	60	132	101
OTOBÜS	8	12	233	234	261	273
OTOMOBİL	833	855	26.435	26.463	40.028	38.760
PİKAP	1		8	6	19	18
RÖMORK		1	2	4	63	61
TIR			79	82	20	18
DİĞER	2		42	38	112	45
TOPLAM	902	925	28.572	28.534	42.895	41.596

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.2.5. Karkamış Sınır Kapısı

Karkamış Sınır Kapısı, Gaziantep Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne bağlı olup Gaziantep'in sanayi açısından en az gelişmiş ilçesi olan Karkamış sınırları içerisinde Suriye'ye açılan bir kapıdır.

Karkamış Sınır Kapısı, Türkiye ile Suriye arasında giriş ve çıkış hizmeti veren B sınıfı sınır kapısıdır ve TCDD'ye ait eski binalarda hizmet vermektedir.

2002 Şubat ayından itibaren yurt dışına çıkışlarda uygulanan fon kaldırıldığından, günü birlik giriş ve çıkışlarda bir artış meydana gelmiştir. 2007 yılında toplam 15.596 araç Karkamış Sınır Kapısından geçiş yapmıştır. Kapı fiziki olarak tır ya da kamyon trafiğine uygun olmadığı için bu sayının tamamı küçük araçlardan oluşmaktadır.

Modernizasyon çalışmaları açısından üzerinde en çok durulan yöntem yeni bir kapı yapılmasıdır. Bununla ilgili olarak avan projeler hazırlanmış ve Gümrük Müsteşarlığı'na gönderilmiş durumdadır.

Tablo 6. Karkamış Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

KARKAMIŞ	2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	6	4	13	10
KAMYONET	1		1	
MİNİBÜS-MİDİBÜS	2	5	1	
MOTORSİKLET	3	1	7	
OTOMOBİL	8.130	7.966	9.463	9.080
PIKAP	4	5	2	2
TANKER			2	2
DİĞER	5	4	2	4
TOPLAM	8.151	7.985	9.491	9.098

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.2.6. Pazarkule Sınır Kapısı

Edirne ilinin Karaağaç ilçesinde 19 dönüm alan üzerinde bulunan Pazarkule Sınır Kapısı sadece küçük araç trafiğine açıktır.

Pazarkule Sınır Kapısı'ndan günde ortalama 50 aracın giriş çıkış yapmakta bu rakam hafta sonları Edirne'ye alışverişe gelen Yunanlılarla 100, yaz aylarında işçilerin de tatillerini Türkiye'de geçirmek için gelmeleri ile günde 200 araca çıkmaktadır.

Pazarkule Sınır Kapısı'nda binanın eski olması ve peronların olmaması nedeniyle işlemler binanın içindeki 4 ayrı odada gerçekleştirilmekte ve bu da zaman kaybına ve yığılmalara neden olmaktadır. Bu nedenle 4 ay süren bir çalışma kapsamında banko sistemine geçilmiştir. Bina yeniden boyatılarak giriş ve çıkış yolları genişletilmiş ve böylece araçlar daha rahat hareket etmeye başlamışlardır.

Pazarkule Sınır Kapısı'nın büyük araç trafiğine kapalı olması nedeniyle Yunanistan'a gidecek araçlar, Kapıkule ve İpsala Sınır Kapıları'nı kullanmak zorunda kalmaktadırlar.

Pazarkule Sınır Kapısı'nın ticarete açılmasıyla Kapıkule Sınır Kapısı'nın yükünün de hafifleyeceği tahmin edilmekte ve bunun da ülke ekonomisini olumlu yönde etkileyeceği düşünülmektedir.

Tablo 7. Pazarkule Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

PAZARKULE	2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	387	441	1.591	1.696
KAMYONET	107	97	323	280
MİNİBÜS-MİDİBÜS	105	141	460	526
MOTORSİKLET	140	126	268	331
OTOBÜS	134	144	297	330
OTOMOBİL	10.228	11.935	31.595	32.440
PİKAP	272	264	1.093	1.025
RÖMORK	3	6	9	16
DİĞER	51	50	95	89
TOPLAM	11.427	13.204	35.731	36.733

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.2.7. Esendere Sınır Kapısı

Esendere Sınır Kapısı Türkiye ile İran arasında yer almaktadır. Hakkari iline bağlı olup, Hakkari ile arasında 118 km mesafe bulunmaktadır. Esendere'ye ulaşım Yüksekova'ya kadar dağların arasından, virajlı, gidiş dönüş birer şerit olarak düzenlenmiş yollardan yapılmaktadır.

İlçeye havaalanı yapılması için çalışmalar başlatılmıştır. Sahanın tahsisi yapılmış, harita çalışmaları tamamlanmıştır.

Esendere Sınır Kapısı, Hakkari Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğüne bağlıdır. Kapıda Sınır Ticaret Merkezi kurulmuştur. 2007 yılında gerçekleştirilen 76 milyon dolarlık ihracatın tamamı bu STM sayesinde gerçekleştirilmiştir. Ancak, ithalat yeterli olmadığı için gelir elde edilemediği ifade edilmiştir. İthalat 2008'de 8.000 dolarda kalmıştır. Bu yılın ilk 7 ayında yapılan ithalat 8.500 dolar, ihracat ise 78.000.000 dolar olmuştur.

Gümrük sahası 14.000 m² civarında olup, yeni tahsis edilen arazi ile birlikte 22.000 m² saha alanına sahip olacaktır.

Tablo 8. Esendere Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

ESENDERE	2005		2006		2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	12	12	140	140	44	39	48	53
KAMYON	45	46	427	400	37	20	36	28
KAMYONET	79	81	482	469	130	96	43	42
MİNİBÜS-MİDİBÜS	360	391	2.734	2.359	5.352	4.914	6.891	5.962
MOTORSİKLET		2	28	15	25	7	21	14
OTOBÜS	527	512	2.963	2.926	5.174	4.625	3.364	3.378
OTOMOBİL	1.428	1.502	9.588	9.615	19.246	19.381	14.400	14.332
PİKAP	24	24	93	91	69	71	145	142
RÖMORK					4		3	
TANKER			26				1	1
TIR	298	5	4.508	100	3.133	97	217	21
DİĞER	3	1	10	14	50	45	1	2
TOPLAM	2.776	2.576	20.999	16.129	33.264	29.295	25.170	23.975

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.2.8. Dilucu Sınır Kapısı

Dilucu Sınır Kapısı Ermenistan, Nahcivan ve İran ile sınırlarımızın kesiştiği bir coğrafyada bulunmaktadır. Mevcut ve yapılmakta olan yolların durumu geliş ve gidişi kolaylaştırmaktadır. Bu bölgeden geçmesi planlanan demiryolu da düşünüldüğünde ticari olarak bu bölgenin daha da gelişeceği varsayılmaktadır.

Iğdır iline bağlı olup, Iğdır ile arasında 85 km mesafe bulunmaktadır.

Ermenistan, Nahcivan ve İran’la doğal sınırlarımızı oluşturan Aras nehri kıyısına kurulmuş olan Dilucu Sınır Kapısı, Türkiye ile Nahcivan arasında yer almaktadır. Nahcivan tarafında Vale Sınır Kapısı bulunmaktadır.

Dilucu Sınır Kapısı, 1992 yılında açılmış olup Gürbulak Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü’ne bağlıdır. Mazot ticaretinin yapıldığı yıllar çok işlemiş, ancak mazot ticareti 2002 yılında durdurulmuştur. Kapıdan ihracat yapılmaktadır, iç gümrükleme vardır. Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye arasında yapılması planlanan demiryolunun bu kapı güzergâhından geçeceği düşünülmektedir. Dilucu’na giriş ve çıkış, ticari araç geçişi için uygundur.

Toplam saha alanı 36.857 m² dir.

Tablo 9. Dilucu Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

DİLUCU	2004		2005		2006		2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	668	712	1.451	1.456	321	331	244	251	2.865	2.909
KAMYON	11.808	11.834	10.254	10.191	13.706	13.495	17.291	17.229	20.402	20.701
KAMYONET	2.559	2.574	2.948	2.958	2.702	2.699	719	727	443	449
MİNİBÜS-MİDİBÜS	27.702	27.742	16.365	16.439	7.784	7.604	5.193	5.156	6.331	6.395
MOTORSİKLET			1	1	1	1	3	3		
OTOBÜS	11.734	11.743	9.873	9.841	6.941	6.963	6.600	6.662	7.906	7.910
OTOMOBİL	80.941	81.615	101.356	101.727	54.223	54.062	41.426	41.589	54.268	54.552
PİKAP	193	197	85	84	50	50	1.450	1.479	1.566	1.568
RÖMORK		1			7	11	4	2	15	12
TANKER	123	117	84	82	87	92	31	31	13	2
TIR	4.545	2.442	7.309	4.970	7.972	5.278	10.154	6.152	18.076	10.943
DİĞER	43	45	19	26	20	30	105	68	6	171
TOPLAM	140.316	139.022	149.745	147.775	93.814	90.616	83.220	79.349	111.891	105.612

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.2.9. Akçakale Sınır Kapısı

Akçakale Sınır Kapısı, Şanlıurfa ilinin adını aldığı Akçakale ilçesi sınırları içerisinde büyüme alanı dahil 47 dönüm alan üzerinde kurulu bulunmaktadır.

Akçakale Sınır Kapısı'nın, ekonomik yaptırım kararının alınması üzerine Habur Sınır Kapısı'na alternatif olarak düşünüldüğü belirtilmektedir.

2.2.10. Öncüpnar Sınır Kapısı

Hatay ilinin Kilis ilçesi sınırları içerisinde 17 dönüm alan üzerinde kurulu olan Öncüpnar Sınır Kapısı, Türkiye'nin Orta Doğu'ya açılan penceresidir. Öncüpnar Sınır Kapısı birinci sınıf kapı olup arazi bakımından Türkiye'nin en büyük yüzölçümüne sahip sınır kapısıdır.

Öncüpnar'da, kapının mevcut yerinde değil sıfır noktasına daha yakın bir yere yapılması düşünülmektedir. Vaziyet planları da mevcut tampon yolun kuzeyinde yer alan maliyeye ait arazide inşa edilecek şekilde hazırlanmıştır.

Bu kapı üzerine kurulması planlanan ve Türkiye'de bir ilk olacak olan Açık Pazar Projesi hazırlanarak Dış Ticaret Müsteşarlığına bir rapor halinde sunulmuştur. Bu projeye Türkiye'de üretilen bütün malların, Suriye'deki iş adamları aracılığı ile Ortadoğu'ya pazarlanma imkanı bulacağı düşünülmektedir.

Tablo 10. Öncüpnar Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

ÖNCÜPNAR	2004		2005		2006		2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	197	229	309	268	301	325	408	417	772	734
KAMYON	1.487	5	321	38	1.536	1.128	5.278	2.263	3.139	2.492
KAMYONET	130	120	49	32	18	23	41	37	105	105
MİNİBÜS-MİDİBÜS	497	565	509	500	564	905	1.162	1.042	1.143	1.046
MOTORSİKLET	20	13	38	40	30	36	61	70	78	79
OTOBÜS	5.075	5.247	9.868	9.946	5.734	7.753	10.583	8.987	6.958	6.973
OTOMOBİL	63.436	63.257	62.937	62.969	44.312	45.142	44.157	45.465	49.767	50.655
PİKAP	89	85	73	69	68	60	44	37	24	26
RÖMORK					20	27	383	409	208	317
TANKER	479	163	112	36	467	364	4		5	2
TIR	15.757	7.921	14.264	10.152	17.645	16.554	14.328	19.958	10.017	9.927
DİĞER	20	17	25	34	40	167	1.535	206	74	21
TOPLAM	87.187	77.622	88.505	84.084	70.735	72.484	77.984	78.891	72.290	72.377

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.3. MODERNİZASYONU TAMAMLANAN KAPILAR

2.3.1. Gürbulak Sınır Kapısı

Türkiye'nin İran ile en önemli sınır kapısı durumunda bulunan Gürbulak Sınır Kapısı, coğrafi sınırın 45-45-A sınır taşları arasında imar edilmiştir. Ağrı ili Doğubeyazıt ilçesi sınırları içerisinde 22 dönüm alan üzerine kurulu olan Gürbulak Sınır Kapısı kara taşımacılığı için vazgeçilmez sınır kapılarından biridir. Gürbulak Sınır Kapısı, 14 Mart 1937 yılında "Türkiye Cumhuriyeti ile İran Devleti arasında Hudut mıntikasının emniyetine ve mezkûr mıntıkada çıkan hadise ve ihtilafların tasfiyesine ait mukavelename"nin 6. maddesine dayanılarak kurulmuştur.

Doğudan yurda girişin ilk basamağı, aynı zamanda Türkiye topraklarının son durak yeri olduğu için her devirde önemli bir gümrük merkezi olmuştur. İran sınır ticareti ile Gürbulak'taki ithalat ve ihracat trafiği gün geçtikçe artmaktadır. Bu kapı Asya'yı Avrupa'ya bağlar. 2002 yılında Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından Yap İşlet Devret Modeliyle binaların tamamı yıkılarak yeni sınır kapısı inşaatı başlatılmış, 2003 yılı Mayıs ayı içerisinde bitirilmiştir. Türkiye'nin en modern sınır kapılarından birisi olan Gürbulak Sınır Kapısı'nın bir kısmı serbest ticaret merkezi olarak planlanmaktadır ve bunun gerçekleşmesi durumunda da bölgenin önemli bir ticari merkez olacağı değerlendirilmektedir.

Tablo 11. Gürbulak Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

GÜRBULAK	2004		2005		2006		2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	253	358	299	287	190	216	190	236	286	345
KAMYON	11.337	11.577	9.918	10.155	10.984	10.696	6.560	4.675	7.657	8.897
KAMYONET	9.967	10.409	180	215	183	253	257	305	832	869
MİNİBÜS-MİDİBÜS	32.614	33.257	11.962	11.958	3.135	3.281	3.716	4.390	9.536	10.677
MOTORSİKLET	83	99	102	127	72	99	85	111	137	202
OTOBÜS	5.705	6.638	8.571	9.853	7.021	7.387	8.150	8.822	9.674	10.266
OTOMOBİL	22.749	25.245	16.922	19.164	5.192	5.726	5.184	5.546	12.740	15.187
PİKAP	283	297	384	413	76	84	14	17	34	41
RÖMORK	4	6	3	5	26	17	58	27	111	72
TANKER	114	264	147	398	160	188	2	3	2	
TIR	55.771	62.677	60.460	68.922	64.026	72.810	72.966	84.651	70.812	83.905
DİĞER	114	162	119	133	258	1.150	254	232	380	291
TOPLAM	138.994	150.989	109.067	121.630	91.323	101.907	97.436	109.015	112.201	130.752

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.3.2. Habur Sınır Kapısı

Yeni tesisleri hizmete açılan, Türkiye ile Irak arasında tek geçiş noktası olan ve ülkemizden Irak'a çıkışta 45-46 nolu kapı olarak adlandırılan "Habur Sınır Kapısı", Şırnak ili Silopi ilçesi sınırları içerisinde 713 dönümlük bir alanda 1973 yılında faaliyete geçmiştir. İthalat, ihracat, transit ve yolcu işlemlerinin yoğunluğu nedeniyle Habur Gümrük Kapısı'nda 24 saat esasına göre çalışma yapılmaktadır.

Irak'ta yaşanan savaş ortamında giriş çıkış yapan araç sayısı günde ortalama 300 civarında iken belirsizliğin ortadan kalkmasından sonraki yıllarda giriş çıkış yapan araç sayısında oldukça büyük artış gözlenmiştir. Bu veriler 30 yıl öncesinin şartlarına ve teknolojisine göre inşa edilen Habur Sınır Kapısı'nın bugünün şartları ve teknolojisine uygun olarak yenilenmesi gereğini ortaya çıkarmıştır. Şartların gerçekleşmesi ile de Habur Sınır Kapısı modern teknik ve fiziki altyapısı ile sadece komşumuz Irak ile olan ticaretimizin daha da geliştirilmesinde değil aynı zamanda Orta Doğu ile olan ticaretimizin geliştirilmesinde de önemli bir rol üstlenmiştir.

Tescil ve muayene peronları arasında konuşlandırılan 22 adet kantarla, en fazla kantar sayısına sahip sınır kapısıdır. 16.08.2007 itibariyle işletme süresi 15 yıldır. Ancak projede bulunmayıp Gümrük Müsteşarlığı tarafından ilave istenen imalatlar için ek işletme süresi istenecektir. Konuyla ilgili görüşmeler devam etmektedir.

Tablo 12. Habur Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

HABUR	2004		2005		2006		2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	324	414	611	897	623	830	564	921	1.517	2.007
KAMYON	154.401	154.830	156.203	162.380	101.368	82.381	110.436	60.960	109.639	122.379
KAMYONET	7.559	7.606	6.852	6.717	3.048	2.890	5.378	5.122	36.498	36.407
MİNİBÜS-MİDİBÜS	1758	1.875	2588	2.884	1.852	1.936	2.217	2.201	6.719	6.994
MOTORSİKLET	25	24	22	25	3	3	5	6	5	4
OTOBÜS	47	58	1.057	1.128	242	302	6	43	66	86
OTOMOBİL	160.785	168.371	144.682	146.877	76.866	77.531	61.458	62.111	76.704	77.508
PİKAP	953	1.220	189	234	119	153	49	118	183	219
RÖMORK	30	32	18	18	11.598	3.525	3.673	1.001	283	66
TANKER	256.375	257.595	242.420	243.596	85.034	77.517	40.041	31.355	43.345	40.693
TIR	97.123	113.523	102.729	115.380	89.033	138.773	140.176	213.202	176.505	178.545
DİĞER	267	2.502	110	304	2.724	1.030	4.688	734	6.720	290
TOPLAM	679.647	708.050	657.481	680.440	372.510	386.871	368.691	377.774	458.184	465.198

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.3.3. Cilvegözü Sınır Kapısı

Hatay ili Reyhanlı ilçesi sınırları içerisinde 86 dönüm alan üzerinde kurulu bulunan Türkiye'nin Suriye'ye açılan modernize edilmiş tek ve en işlek kapısıdır. Ticari amaçlı kullanıldığı gibi turizm amaçlı da kullanılmaktadır. Halep ve Suriye'nin diğer şehirlerine aynı zamanda Lübnan ve Suudi Arabistan'a açılan kapıdır. Kara yolu taşımacılığında özellikle hac yolculuğunda kullanılan en işlek sınır kapısıdır. Genel olarak gündüz hizmet veren Cilvegözü Sınır Kapısı'ndan, Suriye ile olan 1 milyar dolar civarındaki ticaret hacminin % 90'ı sağlanmaktadır.

Modernizasyon çalışmalarının tamamlanmasıyla 09.12.2007 tarihinde açılışı gerçekleştirilen Cilvegözü Sınır Kapısı, ilk olarak 04.09.1953 tarih ve 4/1407 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile faaliyete geçmiştir.

İşletme süresi 13 yıldır, ancak Habur Sınır Kapısı'nda olduğu gibi ilave imalatlar için ek işletme süresi talep edilmiştir. Konuyla ilgili görüşmeler devam etmektedir.

Tablo 13. Cilvegözü Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

CİLVEGÖZÜ	2004		2005		2006		2007		2008	
	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş
JEEP	1.156	1.990	1.910	3.255	1.578	2.474	1.314	2.081	2.491	3.563
KAMYON	1.271	1.446	1.516	1.769	1.772	4.202	308	344	1.065	657
KAMYONET	57	44	193	111	172	175	159	136	360	335
MİNİBUS	1.101	1.140	1.899	1.759	1.606	1.749	757	706	1.356	1.495
MOTORSİKLET	139	162	164	111	118	49	134	80	214	103
OTOBÜS	23.166	22.741	18.136	16.025	10.243	11.715	11.086	10.344	11.323	11.646
OTOMOBİL	99.734	97.867	136.777	134.730	85.931	81.898	65.675	64.454	77.890	75.649
PİKAP	127	125	120	134	93	101	76	134	94	143
RÖMORK	6	4	5	2	78	1.628	833	2.645	1.253	2.738
TANKER	411	951	2.474	2.602	2.250	2.266	4	1	52	61
TIR	42.873	46.787	48.709	50.957	52.749	68.429	48.203	48.949	55.180	52.172
DİĞER	126	154	228	207	111	159	223	274	513	312
TOPLAM	170.167	173.411	212.131	211.662	156.701	174.845	128.772	130.148	151.791	148.874

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.3.4. İpsala Sınır Kapısı

Sınır kapısının ismini aldığı İpsala, Marmara Bölgesi'nin Trakya kesiminde, Edirne iline bağlı, yüzölçümü 753 km² olan bir ilçedir.

İpsala Sınır Kapısı, E - 25 karayolu ile Yunanistan ile Türkiye'yi birbirine bağlayan İpsala Köprüsü'nün bitişiğinde 11.000 m² alan üzerine 1956 yılında kurulmuştur.

22.09.2002 tarihinden itibaren 106.000 m² alan üzerine kurulu yeni tesisleriyle hizmet vermeye başlamış olan İpsala Sınır Kapısı Tesislerinin 29.09.2002 tarihinde resmi açılışı yapılmış ve 17 Ekim 2003 tarihi itibarıyla de Gümrük Müsteşarlığından geçici kabul onayı alınmıştır. İpsala Sınır Kapısı'nın işletmecilik faaliyetleri 31.12.2013 tarihine kadar UMAT Gümrük ve Turizm İşletmeleri tarafından yürütülecektir.

106.000 m² alan üzerinde kurulan tesis, 8.500 m² kapalı alana sahip olup, içerisinde gümrük binaları ve ticari tesisler yer almaktadır. 5 giriş ve 5 çıkışı bulunan ve 5,5 ayda modernizasyonu tamamlanmış olan İpsala Sınır Kapısı Edirne'nin Kapıkule'den sonra ikinci büyük sınır kapısıdır ve Türkiye'nin en modern sınır kapıları arasında yer almaktadır. Son yıllarda özellikle de Yugoslavya'da yaşanan karışıklardan sonra yurt dışında çalışan vatandaşlarımızın tercih ettiği İpsala Sınır kapısı, tır taşımacılığında da önemli bir paya sahiptir.

Tablo 14. İpsala Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

İPSALA	2004		2005		2006		2007		2008	
	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş
JEEP	3.895	4.930	4.530	5.237	4.063	5.022	3.777	4.349	5.670	6.094
KAMYON-KAMYONET	2.526	2.873	2.621	3.018	2.082	2.519	604	2.121	1.991	2.886
MİNİBÜS	5.088	9.610	6.259	11.660	3.763	5.002	2.866	6.933	3.293	7.689
MOTORSİKLET	984	1.083	1.420	1.481	807	901	1.336	1.352	1.364	1.537
OTOBÜS	5.180	5.864	6.272	6.835	3.377	3.588	5.229	5.503	6.603	6.795
OTOMOBİL	97.649	132.334	115.660	153.464	109.239	153.216	77.375	101.568	91.083	108.225
PİKAP	318	464	808	894	905	1.022	1.151	1.327	1.113	1.448
RÖMORK	23	35	5	2	71	93	167	188	198	227
TANKER	1.143	1.162	1.077	1.160	703	707	-	1	5	5
TIR	43.045	47.546	48.342	52.110	45.540	47.186	65.749	59.558	68.913	64.923
DİĞER	1.565	1.525	2.023	1.942	1.054	956	1.665	1.650	1.871	1.833
Genel Toplam	161.416	207.426	189.017	237.803	171.604	220.212	159.919	184.550	182.104	201.662

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/ arac.aspx>

2.3.5. Kapıkule Sınır Kapısı

Türkiye ile Avrupa arasında karayolu ile seyahatlerde Kapıkule, İpsala, Hamzabeyli, Dereköy Sınır Kapıları kullanılmaktadır. Ancak bu kapılardan, dünyanın ikinci ve Avrupa'nın ise en büyük sınır kapısı olan Kapıkule Sınır Kapısı en çok tercih edilen ve kullanılanıdır.

Edirne ili merkeze bağlıdır ve 300 dönüm alan üzerine kuruludur. 24 adet pompa ile hizmet veren ve Petrol Ofisi tarafından işletilen dünyanın en büyük cirosuna sahip akaryakıt istasyonu Kapıkule Sınır Kapısı'nda bulunmaktadır. İhracatı ve ihracat yapanları teşvik amaçlı olarak, ihraç malı taşıyan araçlara ÖTV ve KDV hariç olarak neredeyse piyasa fiyatının yarısından bile daha ucuz mazot satılmaktadır. Tesislerin ısınmasını LNG ile yapan Türkiye'nin tek sınır kapısıdır

Türkiye'nin Avrupa'ya açılan en büyük kapısı olan Kapıkule'de özellikle Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarında, günde 40.000 kişinin giriş çıkış işlemleri yapılabilmektedir. Ayrıca araç bakımlarının yapılabilmesi ve aynı zamanda da araç yığılmalarının önlenmesi için 500 araçlık tır gümrük sahasının yapılması ile ilgili çalışmalar devam etmektedir. Modernizasyon projesinin tamamlanmasıyla birlikte günlük ortalama 4000 – 5000 arası tır giriş çıkış yapabilmektedir. 21.11.2008 itibariyle işletme süresi 20 yıldır.

Tablo 15. Kapıkule Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

KAPIKULE	2004		2005		2006		2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	6.106	5.837	7.275	6.884	7.962	7.727	11.073	10.823	16.492	15.217
KAMYON	11.002	10.816	13.994	13.619	6.103	5.551	4.124	375	6.373	1.421
KAMYONET	12.284	12.135	5.489	5.582	4.892	4.401	5.149	5.185	4.816	5.209
H.KAMYON-KAMYONET	2.823	2.767	18.116	16.582	3.835	3.837				
MİNİBÜS-MİDİBÜS	59.731	59.985	48.465	46.984	19.567	19.197	21.307	20.965	21.159	21.382
MOTORSİKLET	769	792	1.474	1.456	995	968	1.160	1.041	954	881
OTOBÜS	24.536	24.878	29.970	31.003	28.447	29.450	24.334	24.742	22.586	23.825
OTOMOBİL	414.146	409.570	493.032	479.039	236.434	238.709	296.561	296.441	297.218	281.578
PİKAP	2.587	2.400	1.487	1.425	731	684	664	655	1.026	1.078
RÖMORK	19	18	17	25	169	161	564	456	1.103	538
TANKER	1.979	1.900	2.387	2.465	1.577	1.818				
TIR	223.160	224.836	244.819	248.054	233.650	242.625	241.150	249.096	226.380	259.968
DİĞER	702	625	794	725	840	995	1.355	927	1.270	975
TOPLAM	759.844	756.559	867.319	853.843	545.202	556.123	607.441	610.706	599.377	612.072

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.3.6. Sarp Sınır Kapısı

Sarp Sınır Kapısı, Karadeniz kıyısında, Türkiye ile Gürcistan arasındaki sınır kapısıdır. Adını, Sarp köyünden alır. Gürcistan tarafındaki sınır köyünün adı da Sarpi'dir. Bu sınır kapısı, 1989 yılında açılmıştır.

Artvin iline bağlı Hopa ilçesinin sınırları içerisinde 36 dönüm alan üzerinde yer alan Sarp Sınır Kapısı Gürcistan'a açılan bir kapı olmanın yanında, bütün Kafkasya'ya ve Orta Asya ülkelerine açılan karayolu üzerindeki sınır kapısı olarak da önemlidir.

04.03.2009 tarihi itibarıyla işletme süresi 20 yıldır. Gürcistan tarafındaki Sarpi Sınır Kapısı'nın modernizasyonunun da TOBB - GTİ tarafından yapılması düşünülmektedir. Konuyla ilgili görüşmeler ve teknik çalışmalar her iki ülkenin ilgili kamu otoriteleri arasında devam ettirilmektedir.

Petrol istasyonu için rezerv alan bırakılmış olup mevzuatın izin vermesi halinde istasyon kurulabilecektir.

Tablo 16. Sarp Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

SARP	2004		2005		2006		2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	995	1.565	1.814	2.496	1.971	2.698	2.046	2.595	4.163	4.921
KAMYON	1.206	1.563	945	1.572	1.853	2.151	2.843	1.640	4.260	5.512
KAMYONET	946	1.034	3.698	3.790	3.773	3.825	7.242	7.257	19.796	19.680
MİNİBÜS-MİDİBÜS	3.437	7.164	7.333	12.239	5.951	9.333	6.144	9.952	7.114	11.764
MOTORSİKLET	26	13	57	73	56	97	69	113	133	194
OTOBÜS	2.323	2.791	3.786	4.188	5.132	5.270	9.418	9.464	14.701	14.946
OTOMOBİL	6.402	25.822	14.416	40.102	16.890	47.139	28.578	51.830	48.015	69.515
PİKAP	124	194	1.063	1.257	639	794	753	984	263	720
RÖMORK	8	13	1	8	3.951	1.140	1.430	485	85	75
TANKER	22	26	21	42	70	86	54	5	7	8
TIR	15.704	17.024	23.647	25.436	32.069	35.447	53.646	56.805	82.632	79.271
DİĞER	16	14	45	73	713	353	400	246	289	190
TOPLAM	31.209	57.223	56.826	91.276	73.068	108.333	112.623	141.376	181.458	206.796

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.3.7. Hamzabeyli Sınır Kapısı

Bakanlar Kurulu'nun 22.11.2004 tarih ve 8117 sayılı kararı ile kurulan ve 19.06.2005 tarihinde resmi törenle açılan Hamzabeyli Sınır Kapısı Avrupa'ya açılan dört sınır kapımızdan biridir. İşletme süresi 7 yıldır. Edirne'nin Lalapaşa ilçesi sınırları içerisinde bulunmaktadır. Şehir merkezine yaklaşık 40 km uzaklıkta 60 dönüm arazi üzerine kuruludur.

Kapının renovasyonu ve revizyonu için yapılan çalışmalar tamamlanmıştır. Revizyon sonrasında bugüne kadar hiç kullanılmayan 2. kısım da trafiğe açılmıştır ve böylece kapı mevcut kapasitesinden iki kat daha fazla geçiş yapılabilecek hale gelmiştir. 1. etap tır giriş çıkışına hizmet verirken, 2. etap ise yolcu ve otomobillere hizmet vermektedir. Ayrıca, çıkış yapan tırlara ihracatı teşvik kapsamında motorin satılması planlanan akaryakıt istasyonunun inşaatı da tamamlanmak üzeredir.

Giriş ve çıkışta ayrı ayrı olmak üzere toplam 4 kantarla tırlara hizmet verilmektedir. Özellikle kantar sayısının artırılması ve akaryakıt istasyonunun yapılması ile tır trafiğinin ciddi olarak artması beklenmektedir. Artan trafiği kontrol için de 2 adet X-Ray tarama cihazı konmasının yanı sıra tüm sahanın aydınlatılması tamamen yenilenmiştir ve kapalı devre kamera sistemi ile donatılmıştır.

Tablo 17. Hamzabeyli Sınır Kapısı Araç Geçiş Sayıları

HAMZABEYLİ	2005		2006		2007		2008	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
JEEP	412	529	756	749	1.204	1.239	2.281	2.740
KAMYON	235	1.129	519	485	1.399	93	2.267	891
KAMYONET	212	825	462	504	1.018	817	1.222	1.028
MİNİBÜS-MİDİBÜS	356	500	670	675	714	541	1.068	1.015
HUSUSİ MİNİBÜS-MİDİBÜS	541	1.543	553	616	1.734	1.530	3.318	2.494
MOTORSİKLET	19	19	20	17	46	46	104	104
OTOBÜS	77	84	220	264	316	334	343	454
OTOMOBİL	10.760	27.888	14.948	15.067	28.866	23.713	40.117	45.019
PİKAP	28	89	50	71	29	48	99	108
RÖMORK			122	27	75	28	341	116
TANKER	89	61	537	275			4	7
TIR	10.468	6.917	48.752	42.602	79.380	72.423	107.886	77.283
DİĞER	5	17	28	22	335	161	114	68
TOPLAM	23.202	39.601	67.637	61.374	115.116	100.973	159.164	131.327

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/istatistikler/Sayfalar/arac.aspx>

2.4. KULLANILMAYAN VE/VEYA KAPALI OLAN KAPILAR

- a. Akyaka Sınır Kapısı**
- b. Umut Sınır Kapısı**
- c. Cizre Sınır Kapısı**
- d. Girmeli Sınır Kapısı**
- e. Şenyurt Sınır Kapısı**
- f. Ceylanpınar Sınır Kapısı**
- g. Mürşitpınar Sınır Kapısı**
- h. Karbeyaz Sınır Kapısı**
- i. Çobanbey Sınır Kapısı**

SONUÇ

Sınırlarımızda bulunan ve inşaları üzerinden uzun süre geçmiş olan T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı'na ait tesisler ve bu tesislerdeki alt yapı, sonraki süreçlerde zaman zaman yenilenmesine karşın günümüzün çoğalan ihtiyaçlarına cevap vermekten uzaktır. Bu yetersizlik bir yandan hizmetin hızlı ve sağlıklı yapılabilmesini engellemekte diğer yandan da ülkemizin imajını olumsuz yönde etkilemektedir.

Modernizasyon projeleriyle, önceden etkin ve verimli olmayan kara sınır kapıları, yeni bir yapıyla değiştirilmektedir. Yeni mimari yapı gümrük işlemlerinin daha hızlı ve kolay yapılmasını sağlar. Bu yapı teknolojik inovasyonlarla uyumludur. Kullanıcılar için çağdaş bir ortam sağlar. Modernizasyon sonrasında işlem sürelerinde ciddi düşüşler sağlanır. Bu sayede işlem kapasiteleri artar; ayrıca zaman kaybı ve mali kayıplar da azalır. Ayrıca kara sınır kapılarının modernleşmesi, ülkeler arasındaki ekonomik ve siyasi ilişkilerin gelişimine katkıda bulunur. İthalat ve ihracatta hızlı yürüyen işlemler ve sağlanan kolaylıklar nedeniyle kara sınır kapılarının tercih nedeni olma potansiyeli daha da artar. Modern gümrük kapılarında, kaçakçılık ve yasa dışı işlemlerle daha etkili mücadele edilir. Son model X-Ray araç tarama cihazlarıyla yapılan aramalar bu mücadelede önemli rol oynamaktadır. Kullanıcı tatmini yüksektir. İşlemlerin görülme hızındaki artış sonucu kapılardaki bekleme sürelerinde ciddi düşüşler yaşanır. Gümrük kapılarının modernizasyon sürecinde YİD modelinin uygulanmasının çeşitli faydaları vardır. İlk olarak devlet bütçesine yük getirmeden tüm yatırımlar finanse edilir. Ayrıca devlet, önceden elde edemediği vergi kazancını sağlar. Bu model sayesinde kara sınır kapıları, özel sektörün etkili yönetim biçimi ile yönetilebilir ve işletme süresi sonunda ise, modern bir tesis şeklinde bedelsiz olarak devlete devredilir.

Ülkemizde yapılan kara sınır kapılarındaki modernizasyon çalışmaları da bir yandan kamu kurumlarında iyileştirme çalışması olarak nitelendirilirken bir yandan da Avrupa Birliği ile uyum kapsamında atılan adımlardan sayılmaktadır.

KAYNAKÇA

ARSLAN, Erdoğan “**Yap-İşlet-Devret Modeli ve Vergilendirilmesindeki Temel Sorunlar**”, Yaklaşım Dergisi, Özel İnşaat Sayısı, 1997

BAHŞİ, C. GÖKHAN “**Yap-İşlet-Devret (Bot) Modeli ve Türkiye Uygulaması**”, İstanbul Sanayi Odası Dergisi, c.23, s.268, İstanbul 1988

COŞKUN, İsa “**Yap-İşlet-Devret/Yap-İşlet Modelleri ve Yabancı Sermaye**”, Yaklaşım Dergisi, y.6, s.67, Temmuz 1998

ÇANAKÇI, İbrahim H. “**Uluslararası Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri Zirvesi’nde Yapılan Konuşma**”, 15.10.2006, s.1

DERDİYOK, Türkmen “**YİD Modeli**” Yaklaşım Yıl.1, S.9, Eylül 1993, s.95

DURAN, Lütfü “**Yap İşlet Devret**”, **SBF Dergisi**, Cilt: 46, no 1–2 (Haziran 1991), s.150

ERKAN, Volkan “**Dış Proje Kredisi Kullanan Kamu yatırımlarının Gelişimi ve Değerlendirilmesi (1988 -1997)**” T.C.Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Uzmanlık Tezi, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Proje Yatırımları Değerlendirme ve Analiz Dairesi, Ankara 1999

ETÇİOĞLU, Erkal “**YİD Modeli ve Türkiye Uygulamasının Analizi**”

GÜNEŞ, Cengiz “**Yap İşlet, Yap İşlet Devret, İşletme Hakkı Devirleri ve Vergi Uygulamaları**”, **Yaklaşım Yayınları**, Ankara, Eylül 1999, s 44

KARABULUT, Güzin “**Türk Özel Hukukunda Yap İşlet Devret (YİD) Sözleşmesi**”, Banka ve Ticaret Araştırma Enstitüsü

KESİK, Ahmet “**Kamu Hizmetlerinin Sunulmasında Kamu-Özel Sektör Ortak Girişimciliği (PPP)**”, **Yaklaşım Dergisi**, Şubat 2006, Sayı: 158

KILIÇBAY, Ahmet “**Türk Ekonomisi–Modeller, Politikalar, Stratejiler**”, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 3. Bası, Ankara 1991

MARTİN, Stewart –Smith “**Private Financing and Infrastructura Provision in Emering Markets’ Law and Policy in International Business**”, 1995

NASSAR, Nagla “**Project Finance, Public Utulities and Public Concerns: A Practitioner’s Perspective**”, The Weimar Symposium of October 1998, The Competition Law of Deregulation Essays II. Looking Beyond National Boundaries, Fordham International Law Journal 2000

POLATKAN, Vahit “Yap İşlet Devret”, **Yaklaşım Yayınları**, Ankara, 1997, s.13

POLATKAN, Vahit “Yap İşlet Devret”, **Yaklaşım Yayınları**, Ankara, Temmuz 1997, s.11

SARISU, Ayhan “Altyapı Yatırımlarında Kamu ve Özel Sektör İşbirlikleri”, **Yaklaşım Dergisi**, Ocak 2008, Sayı: 181

SİRMEN, Lale “**Sözleşme Hukuku Açısından Yap İşlet Devret Modeli, YİD Modelinin Uygulanmasında Ortaya Çıkan Sorunlar ve Öneriler Sempozyumu**” İkinci Baskı, Banka ve Ticaret Araştırma Enstitüsü, Ankara, 19.06.1996, s.11

ŞAHİN, Hüseyin “**Türkiye Ekonomisi**” s.397

YERLİKAYA, Gökhan Kürşat “**Yap-İşlet-Devret Modeli, Hukuki Mahiyeti ve Vergilendirme**”, Seçkin Yayıncılık, 2002

http://www.yaklasim.com/mevzuat/dergi/read_frame.asp?file_name=1998021259.htm

EKLER

EK. 1 3996 SAYILI KANUN

**BAZI YATIRIM VE HİZMETLERİN YAP İŞLET DEVRET
MODELİ ÇERÇEVESİNDE YAPTIRILMASI HAKKINDA KANUN**

Kanun Numarası : 3996
Kabul Tarihi : 08.06.1994
Yayımlandığı R. G. Tarihi : 13.06.1994
Sayı : 21959

Amaç

Madde 1- Bu Kanunun amacı kamu kurum ve kuruluşlarınca (kamu iktisadi teşebbüsleri dahil) ifa edilen, ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiren bazı yatırım ve hizmetlerin, yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yaptırılmasını sağlamaktır.

Kapsam

Madde 2- (Değişik: 24.11.1994-4047/1 Md.) Bu Kanun, köprü, tünel, baraj, sulama, içme ve kullanma suyu, arıtma tesisi, kanalizasyon, haberleşme, maden ve işletmeleri, fabrika ve benzeri tesisler, çevre kirliliğini önleyici yatırımlar, otoyol, demiryolu, yeraltı ve yerüstü otoparkı ve sivil kullanıma yönelik deniz ve hava limanları ve benzeri yatırım ve hizmetlerin yaptırılması, işletilmesi ve devredilmesi konularında, Yap İşlet Devret Modeli çerçevesinde sermaye Şirketlerinin veya yabancı şirketlerin görevlendirilmesine ilişkin usul ve esasları kapsar.

Birinci fıkrada öngörülen yatırım ve hizmetlerin bu Kanuna göre sermaye şirketleri veya yabancı şirketler eli ile gerçekleştirilmesi bu yatırım ve hizmetlerin, ilgili kamu kurum ve kuruluşları (kamu iktisadi teşebbüsleri dahil) tarafından görülmesine ilişkin kanunların istisnasını teşkil eder.

Tanımlar

Madde 3- Bu Kanunda geçen;

- a) Yap İşlet Devret Modeli: İleri teknoloji ve 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,
- b) Sermaye Şirketi: Türkiye Cumhuriyeti Kanunlarına göre kurulmuş veya kurulacak olan ve gerektiğinde kamu kurum ve kuruluşlarının da (kamu iktisadi teşebbüsleri dahil) ortak olduğu ve bu Kanunun 4 üncü maddesinde belirtilen Bakanlar Kurulu Kararında öngörülen şartları taşıyan anonim şirketi,
- c) Yabancı Şirket: 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu hükümleri uyarınca Türkiye’de faaliyette bulunmasına izin verilen kuruluşu,
- d) İdare: Yüksek Planlama Kurulunca bu Kanunda öngörülen yatırım ve hizmetleri yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yaptırmak üzere sermaye şirketi veya yabancı şirket ile sözleşme yapmaya yetkili kılınan ve hizmetin asli sahibi olan kamu kurum ve kuruluşlarını (kamu iktisadi teşebbüsleri ve fonları dahil),

İfade eder.

Yetki

Madde 4- Bu Kanunun 2. maddesinde öngörülen yatırım ve hizmetlerin Yap İşlet Devret Modeli çerçevesinde sermaye şirketleri veya yabancı şirketler eli ile gerçekleştirilmesindeki usul ve esaslar; bu şirketlerde aranılacak özellikler, sözleşmelerin kapsamı, yatırım sonucu oluşacak mal ve hizmetlerin ücretinin belirlenmesinde uygulanacak kriterler ve konuya ilişkin diğer ilkelere yer verilmek

suretiyle Maliye, Bayındırlık ve İskân, Ulaştırma, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlıkları, Devlet Planlama Teşkilatı müsteşarlığı, Hazine müsteşarlığı ve Dış Ticaret müsteşarlığınca müştereken hazırlanarak Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe konulur.

Bu Kanunda öngörülen yatırım ve hizmetleri yap-işlet-devret modeline göre yaptırmak isteyen İdare, Yüksek Planlama Kuruluna müracaat eder ve bu Kurulun izninden sonra sermaye şirketi veya yabancı şirketle sözleşme imzalayabilir.

Sözleşme

Madde 5- Yüksek Planlama Kurulunca belirlenen idare ile sermaye şirketi veya yabancı şirket arasında bir sözleşme yapılır.

Sorumluluk ve Tazminat

Madde 6- Yatırım ve/veya hizmetin belirlenen süre içerisinde projelendirilmesi, finansmanı, kurulması ve işletilmesinden sermaye şirketi veya yabancı şirket sorumludur. Bu şirketlerin sözleşmede öngörülen yükümlülüklerini yerine getirmemesi halinde idarenin uğrayacağı zararın tazminine ilişkin hükümler sözleşmede yer alır.

Madde 7- Yapılacak sözleşmelerde sermaye şirketinin veya yabancı şirketin yapım ve işletmesini üstleneceği yatırım ve hizmetin süresinin belirlenmesinde yatırım bedelinin (elde edilecek kar dahil) ve yatırım için sağlanan kredilerin geri ödeme süresi ile projenin mahiyeti, sermayenin miktarı ve işletme esasları dikkate alınır. Sözleşmelerin süresi 49 yıldan fazla olamaz.

Ücret

Madde 8- Bu Kanuna göre yap-işlet-devret modeli ile gerçekleştirilecek yatırım sonucu üretilen mal ve/veya hizmetlerin karşılığı olarak ödenecek ücretler 4. maddeye göre Bakanlar Kurulu kararıyla yürürlüğe konulacak usul ve esaslar uyarınca

gerekli görülen hallerde idarenin bağı veya ilgili bulunduğu bakan tarafından belirlenebilir.

Devir

Madde 9- Bu Kanuna göre sermaye şirketi veya yabancı şirket tarafından yapılan yatırım ve hizmetler, sözleşmenin sona ermesi ile birlikte her türlü borç ve taahhütlerden arı bakımlı, çalışır ve kullanılabilir durumda bedelsiz olarak kendiliğinden idareye geçer.

Kamulaştırma

Madde 10- Bu Kanunda öngörülen yatırım ve hizmetler için gerekli kamulaştırma işlemleri idare tarafından 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu hükümlerine göre yapılır. Kamulaştırılan taşınmazın mülkiyeti idareye aittir. Kamulaştırma bedelinin tamamen veya kısmen sermaye şirketi veya yabancı şirketçe ödenmesi hususu idare ile bu şirketler arasında yapılacak sözleşmelerde hükme bağlanabilir.

Garantiler

Madde 11- (Değişik: 30.08.1996 – 4180/1 Md.) Bu Kanunun 4. maddesine istinaden yürürlüğe konulan Bakanlar Kurulu Kararında belirlenen esas ve usuller uyarınca aktedilen sözleşmeler gereği, yap-işlet-devret modeli çerçevesindeki yatırım projeleri için idare adına sermaye şirketleri ya da yabancı şirketlere, kamu kurum ve kuruluşları ile bağı ortaklıklarının ve mahalli idarelerin satın alacakları mal ve hizmet bedelleri ile kamu kuruluşlarınca, bu şirketlere taahhüt edilmiş üretim girdilerinin temin edilememesi halinde ilgili sözleşme çerçevesinde ortaya çıkabilecek ödeme yükümlülükleri için garanti vermeye, bu çerçevede mali yükümlülük altına giren fonlar lehine garanti vermeye, gerektiğinde, proje ile ilgili anlaşmalardaki koşullar çerçevesinde köprü krediler sağlanmasına veya sağlanacak bu krediler için geri ödeme garantisi vermeye ve Yap İşlet Devret Modeline dayanan tesisin ve/veya şirket hisselerinin söz konusu projelere ilişkin anlaşmalardaki koşullara uygun olarak satın

alınması halinde de dış kredi borçlarını yüklenecek kamu kurum ve kuruluşları ile bağlı ortaklıklarının ve mahalli idarelerin lehine garanti vermeye ve garanti koşullarını belirlemeye Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan yetkilidir.

Muafiyetler

Madde 12- 2. maddede belirtilen konularda ve yap-işlet-devret modeli çerçevesinde idare ile sermaye şirketi veya yabancı şirketin yapacağı bütün iş ve işlemler 01.07.1964 tarihli ve 488 sayılı Kanuna göre alınan damga vergisi ile 02.07.1964 tarihli ve 492 sayılı Kanun uyarınca alınan harçlardan muafır.

Saklı Tutulan Kanun Hükümleri

Madde 13- 04.12.1984 tarihli ve 3096 sayılı, 28.05.1988 tarihli ve 3465 sayılı Kanunların hükümleri saklıdır.

(Ek: 24.11.1994 – 4047/2 Md.) Ancak, ilgili idarenin isteği halinde 3096 ve 3465 sayılı

Kanunlara tabi işler de 5, 11, 12 ve 14 üncü madde hükümlerinden yararlanılır.

Uygulanmayacak Kanun Hükümleri

Madde 14- 4 üncü maddede belirtilen Bakanlar Kurulu kararına göre gerçekleştirilecek yatırımlar 08.09.1993 tarihli ve 2886 sayılı Devlet İhale Kanununa tabi değildir.

Geçici Madde 1. (Değişik: 24.11.1994–4047/3 Md.) Bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce yap-işlet-devret modeline göre başlatılmış projeler ve işler, tabi oldukları usul ve esaslara göre sonuçlandırılır.

Ancak, birinci fıkrada belirtilen proje ve işler de bu Kanun hükümlerinin uygulanmasına, görevli şirketin talebi ve ilgili idarenin müracaatı üzerine Yüksek Planlama Kurulunca karar verilebilir.

Yürürlük

Madde 15- Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 16- Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

(1) Bu Kanunun uygulanmasına ilişkin olarak Bakanlar Kurulu tarafından 6.8.1994 tarih ve 94/5907 sayılı “Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap İşlet Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında 3996 sayılı Kanunun Uygulama Usul ve Esaslarına İlişkin Karar” çıkarılmış ve 04.10.1994 tarihli ve 22068 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

(2) Bu maddenin birinci tükmesinde yer alan “... imtiyaz teşkil etmeyecek nitelikte ...” sözcükleriyle, “Bu sözleşme özel hukuk hükümlerine tabiidir.” Biçimindeki ikinci tümce Anayasa Mahkemesi’nin 28.06.1995 tarih ve E.1994/71, K.1995/23 sayılı Kararı ile iptal edilmiştir. Maddenin iptal kararından önceki hali şu şekildedir; “Yüksek Planlama Kurulunca belirlenen idare ile sermaye şirketi veya yabancı şirket arasında imtiyaz teşkil etmeyecek nitelikte bir sözleşme yapılır. Bu sözleşme özel hukuk hükümlerine tabidir.”

(3) Anayasa Mahkemesi’nin 28.6.1995 tarihli ve E.1994/71 - K.1995/23 sayılı Kararı ile iptal edilen beşinci maddedeki sözcükler ve tümce dolayısıyla bu maddenin ikinci tükmesinin uygulama imkânı kalmamış olması nedeniyle aynı Karar ile “Bu Kanuna göre yapılacak yatırım ve hizmetler hakkında 10 Haziran 1326 tarihli Menafii Umumiyyeye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun ile 25.06.1932 tarihli ve 2025 sayılı Kanun hükümleri uygulanmaz.” Şeklindeki ikinci tümce iptal edilmiştir.

EK. 2 KAPIKULE SINIR KAPISI ARAÇ GEÇİŞ SÜRELERİ

Tablo 18. Kapıkule Sınır Kapısından Giriş - Çıkış Yapacak Olan Otomobilin Saha İçindeki Seyri

SIRA NO	İŞLEM YAPAN BİRİM	İSTENİLEN BELGELER	İŞLEM SÜRESİ
1	GÜMRÜK MUHAFAZA KAPI KAYIT	Plaka bilgileri kayıt ediliyor	10 Saniye
2	POLİS	Pasaport	30 Saniye
3	TESCİL	Pasaport – Ulaştırma Evrakı	1 Dakika
4	MUAYENE	Bagaj Kontrolü Yapılıyor	2 Dakika
5	MUHAFAZA KAPI ÇIKIŞ	Pasaport	10 Saniye
SAHAYA GİRİŞ VE ÇIKIŞ TOPLAM SÜRESİ			OTOMOBİL 3,5 DAKİKA

Tablo 19. Kapıkule Sınır Kapısından Giriş – Çıkış Yapacak Olan Otobüsün Saha İçindeki Seyri

SIRA NO	İŞLEM YAPAN BİRİM	İSTENİLEN BELGELER	İŞLEM SÜRESİ
1	GÜMRÜK MUHAFAZA KAPI KAYIT	Plaka bilgileri kayıt ediliyor	10 Saniye
2	POLİS	Pasaport	5 Dakika
3	TESCİL	Pasaport – Ulaştırma Evrakı	10 Dakika
4	MUAYENE	Bagaj Kontrolü Yapılıyor	15 Dakika (Dolu araçların ortalama seyri)
5	MUHAFAZA KAPI ÇIKIŞ	Pasaport	5 Dakika
SAHAYA GİRİŞ VE ÇIKIŞ TOPLAM SÜRESİ			OTOBÜS 35,10 DAKİKA

Tablo 20. Kapıkule’de Bulgaristan’dan Türkiye’ye Giriş Yapacak Olan Tırın Saha İçindeki Seyri

SIRA NO	İŞLEM YAPAN BİRİM	İSTENİLEN BELGELER	İŞLEM SÜRESİ
1	GÜMRÜK MUHAFAZA KAPI KAYIT	Pasaport – Tır Karnesi	15 Saniye
2	GÜMRÜK MUHAFAZA HALAT – MÜHÜR KONTROLÜ		30 Saniye
3	POLİS	Pasaport	30 Saniye
4	KANTAR	Tır Karnesi	30 Saniye
5	TESCİL	Fatura – CMR – Ruhsat – Mesai Makbuzu – Dozvola – Polis kağıdı – Vekaletname	2 Dakika
6	MUAYENE	C 2 – Taşıt Kartı – Tır Karnesi – CMR – Fatura	1 Dakika
8	MUHAFAZA KAPI ÇIKIŞ	Tır Karnesi – Pasaport – Mesai Makbuzu	15 Saniye
SAHAYA GİRİŞ VE ÇIKIŞ TOPLAM SÜRESİ			Tır 5 dk, Thermo King 5 dk

Tablo 21. Kapıkule'den Akaryakıt Alarak Bulgaristan'a Çıkış Yapacak Olan Aracın Saha İçindeki Seyri

SIRA NO	İŞLEM YAPAN BİRİM	İSTENİLEN BELGELER	İŞLEM SÜRESİ
1	GÜMRÜK MUHAFAZA KAPI KAYIT	Pasaport – Tır Karnesi	15 Saniye
2	GÜMRÜK MUHAFAZA HALAT – MÜHÜR KONTROLÜ		30 Saniye
3	POLİS	Pasaport	30 Saniye
4	KANTAR	Tır Karnesi	30 Saniye
5	TESCİL	Fatura – CMR – Ruhsat – Mesai Makbuzu – Dozvola – Polis kağıdı – Vekaletname	2 Dakika
6	MUAYENE	C 2 – Taşıt Kartı – Tır Karnesi – CMR – Fatura	1 Dakika
7	AKARYAKIT İSTASYONU	Tır Karnesi – C 2 Kartı – Beyanname – Fatura – ATR Kontrol	Tır 9 Dakika Thermo King 14 Dakika (Dolum ve bütün işlem süresi)
8	MUHAFAZA KAPI ÇIKIŞ	Tır Karnesi – Pasaport – Mesai Makbuzu	15 Saniye
SAHAYA GİRİŞ VE ÇIKIŞ TOPLAM SÜRESİ			Tır 14 Dakika Thermo King 19 Dakika

EK. 3 FOTOĞRAFLAR



Resim 1-2. Sarp Sınır Kapısı – Modernizasyon Öncesi



Resim 3-4. Sarp Sınır Kapısı – Modernizasyon Sonrası



Resim 5-6. Cilvegözü Sınır Kapısı – Modernizasyon Öncesi



Resim 7-8. Cilvegözü Sınır Kapısı – Modernizasyon Sonrası



Resim 9-10. Habur Sınır Kapısı – Modernizasyon Öncesi



Resim 11-12. Habur Sınır Kapısı – Modernizasyon Sonrası



Resim 13-14. Kapıkule Sınır Kapısı – Modernizasyon Öncesi



Resim 15-16. Kapıkule Sınır Kapısı – Modernizasyon Sonrası



Resim 17-18. Hamzabeyli Sınır Kapısı – Modernizasyon Öncesi



Resim 19-20. Hamzabeyli Sınır Kapısı – Modernizasyon Sonrası



Resim 21-22.İpsala Sınır Kapısı – Modernizasyon Öncesi



Resim 23-24. İpsala Sınır Kapısı – Modernizasyon Sonrası



Resim 25-26. Türkgözü Sınır Kapısı – Modernizasyon Öncesi



Resim 27-28. Dilucu Sınır Kapısı – Modernizasyon Öncesi



Resim 29-30. Esendere Sınır Kapısı – Modernizasyon Öncesi

EK. 4 MODERNİZASYON PROJESİ TANITIM CD

ÖZGEÇMİŞ

Bu çalışmayı hazırlayan Fatma Gökçen ONGUN, 1983 yılında Almanya’da doğdu. İlköğretimini Ulubatlı Hasan İlkokulu’nda, orta öğretimini Göktürk İlköğretim Okulu’nda tamamladı. 2001 yılında Bahçelievler Deneme Süper Lisesi’nden mezun oldu. 2005 yılında Kırıkkale Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümünde lisans eğitimini tamamladı. 2009 yılında Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalında yüksek lisans eğitimini tamamladı. TOBB iştiraki olan Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş.’de muhasebe departmanında çalışmakta ve aynı şirkette mali müşavirlik stajına devam etmektedir.