

## Dünya’da KÖİ ile yapılan projeler 1,5 trilyon doları buldu

### Avrasya Tüneli en başarılı örneklerden biri

- Dünyadaki başarılı Kamu Özel Sektör İş birliği (KÖİ) projeleri arasında yer alan Avrasya Tüneli ve inşasına imkân tanıyan KÖİ modeli hakkında kamuoyunu bilgilendirmeye yönelik, “KÖİ MODELİ VE AVRASYA TUNELİ PROJESİ” başlıklı bir rapor yayınlandı.
- Dünyada KÖİ modeli ile inşa edilen projelerin toplam büyüklüğünün 1.5 trilyon dolara ulaştığına dikkat çekilen raporda, “Avrasya Tüneli, Türkiye’de modelin iyi örneklerinden biri olarak başarıyla gerçekleştirilmiştir. Ancak, son yıllarda, modelin özü, uygulama şekli, potansiyel faydaları ve mahzurları hakkında, doğru verilere dayanmayan kamuoyu algısı olduğu görülmektedir. Gerek Avrasya Tüneli projesine gerekse KÖİ modeline ait doğru bilginin kamuoyu ile paylaşılması amacıyla kapsamlı bir rapor hazırlanmıştır” denildi.
- Raporda, küresel altyapı yatırım ihtiyacının 2040 yılına kadar toplam 94 trilyon dolara ulaşacağı, bu ihtiyacın yüzde 50’sinden fazlasının ulaştırma için harcanacağı hatırlatılarak, KÖİ modelinin gelecekte de en fazla tercih edilen proje modellerinden biri olacağı belirtildi.

İşletmeye alındığının altıncı yılını aralık ayında geride bırakacak olan Avrasya Tüneli İşletmesi ile Kamu Özel Sektör Araştırma Merkezi, Kamu Özel Sektör İş Birliği (KÖİ) modeli ve modelin dünyadaki başarılı uygulamalarından biri olarak Avrasya Tüneli’ne ilişkin bilgileri içeren bir rapor hazırladı. “KÖİ Modeli ve Avrasya Tüneli Projesi” başlığı ile yayınlanan rapor, bir yandan modelin dünyadaki gelişimini ve günümüz uygulamalarını ele alırken bir yandan da Avrasya Tüneli’nin başarılı olma nedenlerini ortaya koyuyor.

KÖİ projeleri ile dünyanın farklı bölgelerinde yapılan pek çok altyapı projesinin insanların kullanımına sunulduğuna işaret edilen raporda, “Türkiye’de ise, Avrasya Tüneli, modelin iyi örneklerinden birisi olarak kayıtlara geçti. Ancak, son yıllarda, modelin özü, uygulama şekli, potansiyel faydaları ve mahzurları hakkında, bilgi eksikliğinden kaynaklanan olumsuz bir kamuoyu algısı olduğu görülmektedir. Bu yanlışlığı gidermek adına gerek Avrasya Tüneli projesine gerekse KÖİ modeline ait bilgilerin kamuoyu ile paylaşılması için kapsamlı bir rapor hazırlamak üzere, akademisyen, mühendis, yönetici, danışman, ekonomist ve finans uzmanlarından oluşan Çalışma Grubu oluşturulmuştur. Grup, dört ay süren titiz ve kapsamlı çalışmada KÖİ modelini, Avrasya Tüneli’ni ve kamuoyunda tartışılan konulara ilişkin soruları bir bütün olarak ele almıştır” denildi.

Çalışmanın hazırlanmasında iki temel amacın bulunduğu belirtilen raporda, bu amaçlardan birinin kamuoyunda KÖİ projeleri hakkında bilimsel bir tabana dayandırılmadan üretilmiş söylemlere açıklık getirmek; diğerinin ise, İstanbul'a ve geniş anlamda makro ekonomiye katkı sağlayan projelerin başında gelen Avrasya Tüneli hakkında okuyucuyla bilgi paylaşmak arzusu olduğu vurgulandı.

KÖİ modeliyle gerçekleştirilen Avrasya Tüneli projesinin, bir talebi yönetmek adına geliştirilen altyapı yatırımlarına güzel bir örnek olduğu kaydedilen raporda; "Uygarlık tarihi boyunca beş kadim medeniyetin yurt edindiği İstanbul, 24 saat yaşayan bir dünya şehridir ve şehirdeki araç sayısı ile iki kıta arasındaki mobilizasyon her geçen gün artmaktadır. Projenin ihale edildiği 2008 tarihinden bugüne kadar İstanbul trafiğindeki araç sayısı 2,7 milyondan 4,5 milyona ulaşmıştır. Ayrıca, İstanbul'un gelecekte turizm ve finansın önemli merkezlerinden biri olması beklenmektedir. Bu gerekçelerden yola çıkılarak gerçekleştirilen Avrasya Tüneli, yenilikçilik (inovasyon), finansman ve yönetim modeli açısından başarıyla uygulanan bir KÖİ projesidir" denildi.

Raporda aşağıdaki konulara dikkat çekildi:

#### **Avrasya Tüneli dünya tünelciliğinde yeni bir çağ açtı...**

- Proje, tüm teknik güçlüklerle rağmen, planlanandan 8 ay önce, 3 yıl 11 ayda, 22 Aralık 2016 tarihinde tamamlanmıştır. 1 milyar 245 milyon dolar olarak belirlenen toplam yatırım bedelinde bütçe aşımı yaşanmamıştır.
- 106 metre derinlikte 13,7 metre çapında açılan tünel, "uzun ömürlü" ve "güvenli" kılınarak inşa edilmiştir. Kazı sırasında, sürekli değişen jeolojik şartlar nedeniyle dört kez, özel eğitilmiş dalgıçlar tarafından hiperbarik bakım-onarım operasyonu yapılarak, dünya literatüründe bir ilk gerçekleştirilmiştir. Bu özellikleriyle proje, bugüne kadar cesaret edilmemiş birçok proje için yüreklendirici olmuş, daha derine, daha büyük çapta, daha uzağa yeni bir tünelcilik akımını başlatmıştır.

#### **İstanbul'un kültürel mirasına sahip çıkan bir anlayış benimsendi...**

- Avrasya Tüneli'nde, deprem riskini giderecek özel tasarım sismik bilezikler gibi kullanılan teknolojinin yanı sıra, İstanbul'un tarihi kimliğini yansıtan Mimar Sinan'a ait figürlere de yer verilerek tarihe olan saygı ve kadim kentin silüetini zedelemeyen bir mimari eser ortaya çıkarılmıştır. Ayrıca, sürekli ölçümlenen hava kalitesine verilen önem ve alınan çevresel tedbirleriyle, nadir rastlanan biyofiltrasyon uygulamasıyla, bölgedeki ağaç sayısını dört katına çıkaran ağaçlandırma çalışmaları ve LEED Gold Sertifikasına sahip yeşil bina olarak tasarlanan işletme binasıyla, "Yeşil Mutabakat kriterlerini karşılayan çağımıza uygun" geleceğin altyapısı olarak öne çıkmaktadır.

### Uzun vadeli finansman paketi ile doğrudan yatırımlara katkı...

- Avrasya Tüneli, beraberinde getirdiği finansman ve mühendislik ihtiyacı dikkate alındığında KÖİ modeli ile gerçekleştirilerek proje başarısını ortaya koyan bir yatırımdır. Projeye, ikisi kalkınma bankası, biri EXIM bankası olmak üzere toplam 10 farklı finans sağlayıcıdan **960 milyon dolarlık yabancı kredi** sağlanmıştır. Proje, **18 yıllık vadesi** ile Türkiye’de ulaştırma alanında **en uzun vadeye** sahip kredi paketine sahip olup, yabancı ortağın yüzde 50 sermayesi de hesaba katıldığında, **1,245 milyar dolarlık** yatırımın **yüzde 89’u doğrudan yabancı yatırım** olarak gerçekleşmiştir.

### Deloitte: Avrasya Tüneli ile brüt katma değere 1,7 milyar dolar katkı...

- Avrasya Tüneli’nde bugüne kadar, **92 milyondan** fazla **güvenli, hızlı, çevreci ve konforlu** araç geçişi yapılmış, ilk 5 işletme yılında ülke ekonomisine toplam **972 milyon dolar tasarruf katkısı** sağlanmıştır. Deloitte tarafından yapılan Ekonomik Etki Analizi sonuçlarına göre; Avrasya Tüneli’nin kalkınmaya olan ekonomik etkisinin, işletme döneminin sonunda **8,6 milyar** dolara (zaman, yakıt, emisyon ve kaza maliyeti tasarrufu kaynaklı) ulaşması öngörülmektedir. Öte yandan projenin, brüt katma değere toplam **1,7 milyar dolar katkı, 364 milyon dolar ek vergi geliri ve 53.734 istihdam** sağlaması beklenmektedir.

### Avrasya Tüneli trafiği garantinin yüzde 90’ına ulaştı...

- Avrasya Tüneli, insan odaklı hizmet sunma anlayışı ile tünelde karşılaşılan sorunlara hızla müdahale sürelerini sürekli aşağıya çeken (1 dk. 53 sn, 2022) global standartların da üzerinde aydınlatma sistemi kullanılan ve bu alanda ödülleri kazanan, inovatif çözümler geliştiren, internet sitesi ve müzesiyle açık veri anlayışına sahip saydam yönetimi ve her süreçte izlenen şeffaf iletişim politikası ile yönetilmektedir. 400’den fazla kamera ve otomatik olay algılama sistemiyle 7/24 güvenli hizmet veren, bakımlı, konforlu ve temiz işletmesiyle sürekli kendini geliştiren “bütüncül ve akılcı” bir yatırım olan Avrasya Tüneli’nde 2022 Eylül ayında, ortalama günlük 63.294 birim araç ile trafik garantisinin yüzde 90’ına ulaşılmıştır.

### Avrasya Tüneli projesinde garanti üzeri gelir paylaşım modeli...

- Projede sözleşme gereği garanti üzeri gelir paylaşımı modeli bulunmaktadır. Yapılan analizlerde Minimum Trafik Garantisine (“MTG”) 2026 yılında ulaşılması öngörülmektedir ve bu tarihten itibaren gelir paylaşımı modeli ile kamu, garanti üzerindeki geçişlerden elde edilecek gelirden

alacağı yüzde 30 payla, 2026 yılına kadar yapılan garanti ödemelerinin tamamını 2039 yılına kadar geri alacaktır.

### **Küresel altyapı yatırım ihtiyacı 2040 yılına kadar 94 trilyon doları bulacak...**

- Öte yandan, iklim değişikliği, nüfus artışı, dijitalleşme ve pandeminin getirdiği değişiklikler nedeniyle gelecekte altyapı yatırımlarına çok daha fazla ihtiyaç duyulacağı aşikardır. Bu nedenle, küresel altyapı yatırım ihtiyacının 2040 yılına kadar toplam 94 trilyon dolara ulaşacağı, bu ihtiyacın yüzde 50'sinden fazlasının ise ulaştırma için harcanacağı öngörülmektedir.

### **Dünya genelinde KÖİ projeleri sayısı artıyor...**

- Pandemi etkisi ile birlikte kamu yatırımlarının sağlık gibi sosyal alanlara yoğunlaşması, diğer altyapı yatırımları için gereken yatırım ihtiyacı ile mevcut kaynaklar arasındaki makası radikal şekilde açmıştır. Ülkelerin kullanıcılara vaktinde, kaliteli ve uygun kamu hizmeti sunacak yatırımları karşılamaları için ek kaynaklara ihtiyacı olacağı açıktır. Bu sebeple, daha kaliteli, inovatif, hızlı, konforlu ve kolay ulaşılabilir kamusal hizmetler sunmak amacıyla, kamu tarafından finansal, ekonomik ve teknolojik sebeplerle bir "proje üretme yöntemi" olarak "Kamu Özel Sektör İş Birliği" modelinin tüm dünyada tercih edildiği görülmektedir. Bugün, bu tercihler, tüm dünyada 5.000 proje ve 1,5 trilyon dolar mertebesine ulaşmıştır. Son 20 yıla bakıldığında, KÖİ projelerinin kullanımı giderek artmaktadır. Şu anda 134 ülkede kullanılan model, toplam altyapı yatırımının yaklaşık yüzde 15-20'sine katkıda bulunmuştur. Dünya Bankası tarafından yayınlanan 2021 KÖİ Raporu'na göre ise geride bıraktığımız yıl dünya genelinde gerçekleşen KÖİ projeleri toplam yatırım tutarı bir önceki yıla oranla yüzde 49 artarak 76,2 milyar ABD doları seviyesine ulaşmıştır.

### **KÖİ modeli ideolojilerden bağımsız bir kalkınma modelidir...**

- Tarih boyunca KÖİ modelinin, bir uygarlık ve kalkınma aracı olması nedeniyle, sürekli geliştirilerek ve zamana uyarlanarak, siyasi ideolojilerden bağımsız olarak uygulanmıştır. Hem sosyal demokrat hem liberal yönetimlere örnek olacak şekilde İngiltere ve Japonya dikkat çekicidir. 1990'lı yıllarda Tony Blair İşçi Partisi lideri olarak, "Proje finansman girişimi (PFI)" felsefesini yeniden tanımlamış ve 1997 yılında, dünyadaki ilk örneği olacak şekilde, ulusal bir Kamu Özel Sektör İşbirliği Merkezi (UK Partnership) kurulmasına öncülük etmiştir. İngiltere'de, özel sektör eliyle kamu hizmetlerinin sunulması sonrası kamu kaynaklarının hesap verilebilirliği ve etkinliği artmıştır. 6 yıl (1997-2003) gibi kısa bir zamanda, 563 KÖİ projesi, 35,5 milyar sterlin yatırımla tamamlanmıştır. İngiltere'deki KÖİ projeleri 2010 sonrasında da devam etmiştir. Son 5 yıla bakıldığında Avrupa Birliği'nde gerçekleştirilen toplam 57 milyar Euro'luk KÖİ projelerinin %20'sini İngiltere yaparak önde gelen ülkelerden birisi olmuştur. Bu trend devam etmektedir.

- Japonya'nın özel sektör verimliliğine en güzel örneklerden birisidir. Bugün toplu taşımada demiryolunu en çok kullanan ve en güvenli ulaşım sunan ülkelerin başında gelen Japonya'da, ülkedeki tüm demiryolu işletmelerinin üçte biri özel sektör tarafından işletilmektedir.
- Ayrıca, Güney Kore'de 2016 yılı itibarıyla toplam 88 milyar dolar değerindeki 651 projenin KÖİ modeli ile inşa edilmiştir. Çin'de, 2013-2020 yılları arasında 1934 projenin KÖİ modeliyle gerçekleştirilmiştir. Sonuç olarak model, gelişmekte olan ülkelerin yanı sıra, gelişmiş ülkelerde de KÖİ modeli sıkça uygulanmıştır.

#### **Türkiye'de 148 yıllık geçmişi olan KÖİ projelerinde garanti ödemelerinin milli gelir içerisindeki yeri kısıtlı...**

- Türkiye'deki ilk Kamu Özel Sektör İşbirliği (KÖİ) uygulamalarının tarihi Osmanlı dönemine kadar uzanmaktadır. 1874 yılında hizmete açılan Galata-Beyoğlu Tüneli, dünyanın ikinci en eski yeraltı taşıma ünitesi olarak Yap-İşlet-Devret modeli ile 42 yıl süre işletmeyi içerecek şekilde yapılmıştır. 1986 ve 2021 yılları arasında Türkiye'de toplam 261 KÖİ projesi tamamlanmış ve bunların yatırım tutarı 88,5 milyar dolara ulaşmıştır. 2022 yılı bütçesinde KÖİ Garanti Ödemeleri toplamı, tahmini Merkezi Yönetim Bütçesinin sadece yüzde 2,0'si, Gayrisafi Yurtiçi Hasılanın ise yüzde 0,4'üdür.

#### **KÖİ projelerinde kullanan öder prensibiyle maksimum vergi adaleti hedeflenir...**

- KÖİ modelinde, projeyi kullananın, kullanım ömrünü azaltanın, eskitenin, projeyi kullandığı ölçüde yatırım maliyetine katılması esası vardır. Bu da, yatırımın sağladığı ekonomik getirilerden görece daha az faydalanan diğer vergi mükelleflerinin daha az yatırım maliyetine katılmasını sağlayarak ülkedeki vergi adaletine katkı sağlamaktadır. KÖİ modeli sayesinde, kamunun elindeki finansal kaynaklar daha çok sosyal yatırımlara ve hizmetlere yöneltilerek, toplanan vergiler daha adil ve verimli bir şekilde kullanılabilir. KÖİ modeli, dünya genelinde olgun ve gelişmiş ekonomilerin sıklıkla başvurdukları bir yöntemdir.

#### **KÖİ modelinde riskler riskin en iyi yönetileceği tarafça karşılanır...**

- Geleneksel model ile KÖİ modelini birbirinden ayıran en temel özellik, özel şirketin projelere dahil olmasıdır. Geleneksel modelde bütün riskler ve finansman kamu tarafından tedarik edilmek zorundadır. Ancak, KÖİ modelinde finansman kaynağı özel şirket tarafından sağlanır ve projenin getireceği riskler, riskin en iyi yönetileceği tarafça karşılanması koşuluyla paylaşılır. Geleneksel modelde kamu, projedeki her tarafla ayrı ayrı muhatap iken; KÖİ modelinde kamu sadece görevli şirket ile muhataptır. Geleneksel modele nazaran KÖİ modeli kamuya harcama getirisi sağlarken, ilgili hizmetin en kısa sürede ve yüksek teknoloji ile kamuya sunulması söz konusudur. Çünkü özel sektör ancak inşaatı tamamladığında performansa dayalı ödeme



alabilmektedir. Böylelikle kamu süre ve maliyet aşımalarını egale ederek, yüksek kaliteli hizmet ve yapıyı elde etmiş olur.