

BÖLÜM 5

KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ’NİN BÖLGESEL KALKINMA VE EŞİTSİZLİK ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Düriye TOPRAK¹, Murat BELKE²

Özet

Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) modeli, son otuz yılda kamu hizmetlerinin finansmanı, yönetimi ve sunumunda hızla yaygınlaşan yenilikçi bir yönetim aracına dönüşmüştür. Bütçe kısıtları, artan altyapı ihtiyacı, kentleşme, dijitalleşme ve rekabet baskısı, hükümetleri geleneksel finansman yöntemlerinin ötesine geçmeye zorlamış; KÖİ, kamunun düzenleyici ve stratejik rolünü korurken özel sektörün finansman kapasitesi, işletme deneyimi ve teknolojik birikiminden yararlanmayı mümkün kılmıştır. Altyapı yatırımlarının büyüme üzerindeki olumlu etkisi genel kabul görürken, yeni ekonomik coğrafya yaklaşımları ulaşım ve enerji altyapısının erişilebilirliği artırarak maliyetleri düşürdüğünü, bölgesel bütünleşmeyi hızlandırdığını ve ekonomik faaliyetlerin mekânsal dağılımını yeniden biçimlendirdiğini vurgular. Bu nedenle KÖİ, yalnızca bir finansman yöntemi değil, aynı zamanda bölgesel dönüşümü tetikleyen stratejik bir kamu politikası aracıdır. Bununla birlikte, modelin hızlı yayılımı çeşitli tartışmaları da beraberinde getirmiştir. KÖİ’nin bölgesel kalkınmayı ve istihdamı desteklediği yönündeki görüşlerin yanı sıra, projelerin talep yoğun

¹ Doç. Dr., Maliye Bölümü, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Burdur, Türkiye. E-posta: dtoprak@mehmetakif.edu.tr | ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8335-3386>

² Doç. Dr., İktisat Bölümü, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Burdur, Türkiye. E-posta: mbelke@mehmetakif.edu.tr | ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3299-7162>

bölgelerde yığılmasının mekânsal eşitsizlikleri artırabileceği de belirtilmektedir. Gelir dağılımı etkileri ise bağlama göre değişebilmekte; ekonomik büyümenin hızlanması eşitsizliği azaltma potansiyeli taşırken, yüksek kullanıcı ücretleri ve garanti ödemeleri düşük gelirli grupları olumsuz etkileyebilmektedir. Bu çalışma, KÖİ'nin tarihsel gelişimi, amaçları ve artı-eksi yönlerini ele aldıktan sonra, bölgesel kalkınma ve gelir dağılımı üzerindeki etkilerini kavramsal ve ampirik kanıtlarla inceleyerek geleceğe dönük politika tasarımı için teorik ve pratik öneriler sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kamu-Özel İşbirliği, Bölgesel Kalkınma, Gelir Dağılımı, Altyapı Yatırımları, Mekânsal Eşitsizlik.

THE EFFECTS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP ON REGIONAL DEVELOPMENT AND INEQUALITY

Abstract

Over the past three decades, Public-Private Partnerships (PPPs) have become an innovative governance instrument for financing and delivering public services. Mounting fiscal pressures, infrastructure needs, urbanization, and competitive dynamics have pushed governments beyond traditional finance. In this context, PPPs enable the state to retain its regulatory role while leveraging private finance and operational expertise. While infrastructure's positive growth effects are acknowledged, new economic geography highlights how transport and energy networks enhance accessibility, accelerate regional integration, and reshape the spatial distribution of economic activity. Thus, PPPs function not only as financing devices but also as strategic policy tools catalyzing regional transformation. However, their rapid diffusion has triggered debate. While PPPs may stimulate regional development and employment, the concentration of projects in high-demand corridors can amplify spatial inequality. Distributional effects are context-dependent: accelerated growth may reduce inequality, whereas high user charges and guarantee payments can adversely affect lower-income groups. This study outlines the historical evolution and objectives of PPPs, then examines their impacts on regional development and income distribution through conceptual discussion and empirical findings, offering recommendations for future policy design.

Keywords: Public-Private Partnership, Regional Development, Income Distribution, Infrastructure Investments, Spatial Inequality..

1. Giriş

Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) modeli, son otuz yılda kamu hizmetlerinin finansmanı, yönetimi ve sunumunda dünya genelinde hızla yaygınlaşan yenilikçi bir yönetim aracı hâline gelmiştir. Kamu bütçeleri üzerindeki baskılar, altyapı yatırımlarına duyulan artan ihtiyaç, kentleşme dinamikleri, dijitalleşme ve ekonomik rekabet baskısı, hükümetlerin geleneksel kamu finansman yöntemlerinin ötesine geçmesini zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda KÖİ; kamu sektörünün düzenleyici ve stratejik yöneticilik rolünü korurken özel sektörün finansman kapasitesi, işletme deneyimi ve teknolojik birikiminden yararlanılmasını sağlayan etkili bir mekanizma olarak öne çıkmaktadır (Grimsey & Lewis, 2004; Yescombe, 2007).

Altyapı yatırımlarının ekonomik büyüme üzerindeki pozitif etkisi uzun süredir tartışmasız biçimde kabul edilmektedir. Buna ek olarak yeni ekonomik coğrafya kuramları, ulaşım ve enerji altyapısının mekânsal erişilebilirliği artırarak üretim maliyetlerini düşürdüğünü, bölgesel bütünleşmeyi hızlandırdığını ve ekonomik faaliyetlerin coğrafi dağılımını yeniden şekillendirdiğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle KÖİ modeli, yalnızca finansman yöntemi olarak değil, aynı zamanda bölgesel dönüşümü tetikleyen ve ekonomik mekânı yeniden yapılandıran stratejik bir kamu politikası aracı olarak görülmektedir.

KÖİ'nin özellikle son yıllardaki hızlı yayılımı beraberinde önemli tartışmaları da gündeme getirmiştir. Pek çok çalışma, KÖİ projelerinin bölgesel kalkınmayı desteklediğini, ekonomik hareketliliği artırdığını ve alt bölgelerde istihdam yarattığını ortaya koyarken, bazı araştırmalar modelin talep yoğun bölgelerde yoğunlaşması nedeniyle mekânsal eşitsizlikleri artırabileceğini ileri sürmektedir (Rodríguez-Pose, 2013). Benzer biçimde gelir dağılımı üzerindeki etkiler de bağlama göre değişmekte; büyümeyi hızlandırıcı etkiler gelir eşitsizliğini azaltabilirken, kullanıcı ücretleri ve uzun süreli garanti ödemeleri sosyal eşitsizlikleri derinleştirebilmektedir (Albalade & Bel, 2012).

Benzer bir tablo gelir dağılımı açısından da geçerlidir. KÖİ projeleri ekonomik büyümeyi tetiklediğinde gelir eşitsizliğini azaltıcı etki yaratabilir (Dollar & Kraay, 2002). Ancak yüksek kullanıcı ücretleri, garanti ödemeleri ve maliyet devri mekanizmaları düşük gelirli grupları olumsuz etkileyebilmektedir (Albalade & Bel, 2012). Dolayısıyla KÖİ'nin gelir

dağılımı üzerindeki etkisi de tek yönlü değil, belirli mekanizmalar üzerinden olumlu veya olumsuz sonuçlar doğurabilen karmaşık bir yapıya sahiptir.

Bu çalışmada KÖİ'nin tarihi gelişimi, kapsamı, amaçları, avantaj ve dezavantajları ele alınmakta; ardından bölgesel kalkınma ve gelir dağılımı üzerindeki etkileri hem kavramsal hem de ampirik bulgulara dayalı olarak açıklanmaktadır. Böylece KÖİ'nin farklı bağlamlarda nasıl sonuçlar doğurduğunu açıklayan çok boyutlu bir değerlendirme sunulmakta ve gelecekteki politika tasarımları için teorik ve pratik öneriler geliştirilmektedir.

2. Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) Kavramı

KÖİ, kamusal hizmetlerin planlanması, finansmanı, inşası, işletilmesi ve bakımının belirli bir sözleşme süresi boyunca özel sektör tarafından üstlenildiği; buna karşılık kamu otoritesinin hizmetin nihai sorumluluğunu sürdürdüğü karma bir yönetim ve hizmet sunumu modelidir (Yescombe, 2007). KÖİ, kamu hizmetlerinin gerçekleştirilmesine yönelik olarak kamu otoritesi ile özel sektör arasında yapılan sözleşmelere dayanan uzun vadeli bir ortaklık modelidir. Bu çerçevede altyapı yatırımlarının planlanması, yapımı, işletilmesi, bakım ve onarım süreçleri ile hizmet sunumuna ilişkin faaliyetlerin tamamı veya bir bölümü özel sektöre devredilebilmektedir. Özel sektör işletmecisi, üstlendiği hizmet karşılığında kullanım veya hizmet bedellerini doğrudan kullanıcıdan ya da kamu kurumundan tahsil edebilmekte; taraflar arasında ise risklerin adil ve dengeli biçimde paylaşıldığı bir yönetim yapısı oluşturulmaktadır (Uysal, 2020). KÖİ, klasik kamu hizmeti anlayışının “devlet tarafından doğrudan üretim ve işletme” yaklaşımından ayrılarak, özel sektörün teknik bilgi birikimi, finansal kaynakları ve işletme kapasitesinin kamusal hizmetlere entegre edilmesini hedefleyen post-bürokratik bir modeldir. Bu yönüyle KÖİ, özelleştirmeden tamamen farklı bir çerçeve sunar: Kamusal hizmet sorumluluğu devlette kalmaya devam ederken, üretim ve operasyon süreçlerinde özel sektörün katılımı sağlanır (Grimsey & Lewis, 2004). Kamu kesimi tarafından yapılması öngörülen altyapı projelerinin özel sektör tarafından üstlenilmesi, bu yatırımların kamu bütçesi yerine sermaye piyasalarından sağlanan kaynaklarla finanse edilmesini mümkün kılar. Böylece kamu maliyesi üzerindeki yük azalırken, kamusal harcamalar için

ek bir mali hareket alanı yaratılmasına da katkı sunulmuş olur (Gülşen & Çiçek, 2018).

Kamu-özel işbirliği modeli, literatürde “ilişkisel devlet” olarak adlandırılan ve devlet ile piyasa aktörleri yanında sivil toplumu da ortak eylem çerçevesinde bir araya getiren yönetim anlayışıyla uyumlu bir yapıya sahiptir. Bu yaklaşımda kamu yönetiminin örgütsel kapasitesi, özel sektörün dinamizmi ve finansal imkanları ile sivil toplumun katkıları en yüksek ortak faydayı yaratacak biçimde bütünleştirilir. Bununla birlikte, bu modelin doğası gereği daha karmaşık etkileşim ağları içermesi, süreçlerin şeffaf ve hesap verebilir olmasını hayati hale getirmektedir. Dolayısıyla çok paydaşlı kamu hizmeti üretiminin başarısı, söz konusu yönetim modelinin demokratik niteliği ile doğrudan ilişkilidir (Parlak vd., 2020).

KÖİ, yalnızca finansman açığını kapatan bir araç değil; aynı zamanda kamuda verimlilik, performans odaklılık, şeffaflık, risk yönetimi, uzun dönemli planlama ve yeni kamu işletmeciliği ilkeleriyle uyumlu bir dönüşüm aracıdır (Hodge & Greve, 2007). Bu nedenle model, devletin rolünün yeniden tanımlanmasına ilişkin 1980 sonrası reform sürecinin önemli bileşenlerinden biri hâline gelmiştir. Kamu sektörü giderek düzenleyici ve sözleşme yöneticisi bir aktöre dönüşürken, özel sektör altyapı yatırımı, tesis işletme, hizmet sunumu ve teknolojik yeniliklerde daha görünür bir rol üstlenmektedir.

KÖİ modelinin uygulanmasında kullanılan birçok farklı yöntem bulunmaktadır. Bunların içerisinde en yaygın olarak dikkat çeken yöntemler; İmtiyaz Hakkı Devri (İHD), Yap-Devret (YD), Yap-İşlet (Yİ), Yap-İşlet-Devret (YİD), Yap-İyileştir-İşlet-Devret (YİİD), Yap-Kirala-İşlet-Devret (YKİD), Yap-Kirala-Devret (YKD), Yap-Sahiplen-İşlet (YSİ) ve Yap-Sahiplen-Devret (YSD) olarak gösterilebilmektedir (Tunç & Özsera, 2015). KÖİ ile özelleştirme arasındaki fark; bu modelde devletin kamusal mal ve hizmet üretimini tamamen özel sektöre devretmemesi, sürecin sahibi ve ana unsuru olarak kamu hizmetinin tanımını, içeriğini ve kapsamını belirlemesi ve gözetim ve denetim sorumluluğunu üstlenmesidir (Parlak vd., 2020).

3. KÖİ Modelinin Tarihsel Gelişimi

Kamu-Özel İşbirliği modelinin kökeni, modern anlamda 20. yüzyıla dayansa da tarihsel olarak devletin özel aktörlerle birlikte yürüttüğü altyapı

projelerine kadar uzanmaktadır. İlk örnekler 17. yüzyılda İngiltere’de özel sermaye tarafından inşa edilen yol, köprü ve liman projelerine dayanmaktadır. Bu dönemde ticaret yollarının genişlemesi, ulaşım altyapısının özel girişimciler tarafından finanse edilmesi ve işletilmesi şeklinde bir kamu-özel etkileşimi yaratmıştır. Benzer şekilde 19. yüzyıl boyunca Avrupa ve Kuzey Amerika’da demiryolu ve kanal yatırımlarının büyük bölümü özel sektör tarafından üstlenilmiş; devlet ise düzenleyici ve ruhsat verici rolüyle süreci yönlendirmiştir (Hodge & Greve, 2007).

Sanayi Devrimi’nin ardından 1800’lü yıllar, bugünkü KÖİ modeline yakın birçok uygulamanın geliştiği bir dönem olmuştur. Örneğin İngiltere ve Fransa’daki demiryolu hatlarının büyük bölümü imtiyaz sistemiyle özel sektör tarafından inşa edilmiş; 1869’da tamamlanan Süveyş Kanalı uluslararası sermaye ve kamu otoritesinin birlikte yürüttüğü en ileri örneklerden biri olmuştur. Bu erken dönem uygulamalar, modern KÖİ’nin temel unsurları olan finansman paylaşımı, risk devri, uzun dönemli işletme hakkı ve kamu denetimi mekanizmalarını bünyesinde barındırmıştır.

Modern anlamıyla KÖİ’nin sistematik bir kamu politikası aracına dönüşmesi ise 1980’li yılları bulmuştur. Petrol krizleri sonrası artan bütçe açıkları, kamu borçlanmasındaki yükseliş, altyapıda biriken yatırım açığı ve devletin artan mali yükü, birçok ülkeyi alternatif finansman modelleri arayışına yöneltmiştir. Bu bağlamda Birleşik Krallık’ın 1989’da başlattığı Private Finance Initiative (PFI) programı, KÖİ’nin kurumsallaşması açısından dönüm noktası olarak kabul edilir (HM Treasury, 1992). PFI, altyapı projelerinde tasarım, inşa, finansman ve işletme süreçlerinin özel sektör tarafından üstlenildiği; kamu sektörünün ise uzun dönemli hizmet alımına odaklandığı yeni bir çerçeve sunmuştur.

1990’lardan itibaren Dünya Bankası, IMF, OECD ve Avrupa Birliği tarafından KÖİ’nin aktif şekilde teşvik edilmesiyle model küresel ölçekte yayılmıştır. Bu dönemde Latin Amerika (Şili, Brezilya), Güney Asya (Hindistan, Pakistan), Doğu Avrupa (Polonya, Macaristan) ve Doğu Asya (Çin, Güney Kore) ülkeleri, enerji, ulaştırma ve su altyapısı gibi yüksek maliyetli sektörlerde KÖİ modelini hızla benimsemiştir. Dünya Bankası verilerine göre 1990–2022 döneminde gelişmekte olan ülkelerde KÖİ kapsamındaki altyapı yatırımlarının toplam değeri 2 trilyon doları aşmıştır (World Bank PPI Database, 2023).

2000’li yıllardan sonra KÖİ sadece ulaştırma ve enerji projelerinde değil; sağlık, eğitim, cezaevi, dijital altyapı, akıllı şehirler ve yenilenebilir enerji gibi kamusal hizmet alanlarında da yaygınlaşmış; bu yönüyle bir "altyapı finansman modeli" olmaktan çıkarak çok boyutlu bir kamu yönetimi aracı hâline gelmiştir.

4. KÖİ’nin Kapsamı ve Amacı

KÖİ modeli, ülkelerin ekonomik yapıları, sektör öncelikleri, kurumsal kapasitesi ve düzenleyici çerçevesine bağlı olarak farklı uygulama biçimleri gösteren, çok yönlü ve esnek bir kamu politikası aracıdır. Modelin kapsamı yalnızca altyapı finansmanı ile sınırlı olmayıp, kamu hizmetlerinin planlanması, tasarlanması, finansmanı, yapımı, işletilmesi ve bakımına ilişkin süreçlerin tamamını kapsayan bütüncül bir yönetim mekanizmasını ifade eder (OECD, 2012). KÖİ, bu yönüyle devletin hizmet üretimindeki rolünü yeniden tanımlayan; kamu sektörünün stratejik gözetim ve düzenleme kapasitesini güçlendiren; özel sektörün ise operasyonel verimliliğini, teknik uzmanlığını ve finansal kaynaklarını kamusal amaçlar doğrultusunda harekete geçiren hibrit bir modeldir (Yescombe, 2007; Grimsey & Lewis, 2007).

KÖİ’nin kapsamı, geleneksel kamu ihalesinden farklı olarak, proje yaşam döngüsünün bütün aşamalarını bir arada ele alan “entegre sözleşme” anlayışına dayanmaktadır. Bu çerçevede özel sektör yalnızca bir tesisin inşasını değil, aynı zamanda finansmanını, işletilmesini, bakımını ve çoğu durumda yenileme yatırımlarını da üstlenir; kamu otoritesi ise hizmetin nihai kalitesinden, sektör standardizasyonundan ve uzun vadeli performans izleme faaliyetlerinden sorumlu olmaya devam eder (World Bank, 2020). Bu yapının en önemli özelliği, risklerin kamu ve özel sektör arasında hangi tarafın daha etkin yönetebileceği esasına göre dağıtılmasıdır. Talep riski, finansman riski, işletme riski, politik risk ve mevzuat riski gibi unsurlar, modelin işleyişine yön veren temel belirleyiciler arasında yer almaktadır (Bing vd., 2005). Bu risk paylaşımı, KÖİ’nin diğer yatırım modellerinden ayrışmasını sağlayan kritik bir unsurdur; zira projenin başarısı ekonomik, teknik ve yönetsel risklerin doğru tarafça üstlenilmesine bağlıdır.

KÖİ’nin amaçları incelendiğinde, modelin yalnızca finansman eksikliğini gidermeye yönelik bir mekanizma olmadığı, aksine kamu

hizmetlerinde verimliliği, sürdürülebilirliği ve kaliteyi artırmayı hedefleyen çok boyutlu bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. KÖİ'nin en bilinen yönü, kamuya doğrudan mali yük getirmeden büyük ölçekli altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesine olanak sağlamasıdır. Finansman sorumluluğunun özel sektör tarafından üstlenildiği bu yapı, özellikle bütçe kısıtlarının yoğun olduğu dönemlerde devletlerin altyapı açığını kapatmasını kolaylaştırmıştır (Engel vd., 2014). Bununla birlikte, finansman sağlama işlevi modelin yalnızca tek boyutunu oluşturur; KÖİ'nin temel felsefesi, kamu hizmetlerinin uzun dönemli sözleşmeler aracılığıyla performans ve çıktı odaklı biçimde sunulmasını garanti altına almaktır.

Bu kapsamda KÖİ, operasyonel verimliliği artırma kapasitesi ile de öne çıkmaktadır. Özel sektörün proje yönetimi, bakım-onarım süreçleri, teknolojik uzmanlık ve maliyet kontrolü konusundaki deneyimi, kamu hizmetlerinin daha etkin yürütülmesine katkı sağlamaktadır. Birçok ülkede ulaştırma ve sağlık sektörlerinde yapılan değerlendirmeler, özel sektör tarafından işletilen birimlerin zamanlama, bütçe uyumu ve hizmet kalitesi açısından daha iyi performans gösterdiğini ortaya koymuştur (Barlow vd., 2013). Bu sonuç, KÖİ'nin yalnızca mali bir tercih değil, aynı zamanda kamu hizmetlerinde verimliliği artırmayı amaçlayan yapısal bir reform aracı olduğuna işaret etmektedir.

Modelin bir diğer önemli amacı ise teknoloji ve inovasyonun kamu hizmetlerine entegrasyonudur. Özel sektörün teknik bilgi birikimi, inovasyon kapasitesi ve yeni teknolojileri hızla uygulama becerisi, KÖİ projelerinin hizmet kalitesini artıran temel faktörlerden birisidir. Örneğin sağlık alanında kamu-özel işbirliği ile yürütülen şehir hastaneleri projeleri, ileri teşhis ve tedavi teknolojilerinin tesislere entegre edilmesi, teknik hizmetlerin modern standartlarda yürütülmesi ve hizmet süreçlerinin dijitalleşmesi gibi yenilikleri kamu hizmetlerinin bir parçası hâline getirmiştir. Benzer şekilde ulaşım projelerinde akıllı ulaşım sistemlerinin, dijital ödeme altyapılarının ve yüksek teknoloji bakım süreçlerinin özel sektör tarafından geliştirilmesi, kamu hizmetlerinde inovasyonun hızlanmasına katkı sunmaktadır.

Risk yönetimi de KÖİ'nin merkezinde yer alan amaçlardan bir diğeridir. Geleneksel kamu yatırımlarında riskin tamamının devlet tarafından üstlenildiği bilinmektedir; ancak KÖİ projelerinde riskler, hangi tarafın o riski daha etkin yönetebileceği ilkesine göre dağıtılmaktadır. Örneğin talep riski çoğu zaman özel sektör tarafından taşınırken, politik ve mevzuat riski

kamu otoritesinin sorumluluğunda kalmaktadır. Literatürde KÖİ projelerinde risk paylaşımının etkinliği, projenin başarısı ile doğrudan ilişkilendirilmiştir (Chen & Doloi, 2008). Bu nedenle risklerin adil ve rasyonel dağılımı, KÖİ modellerinin sürdürülebilirliği açısından kritik öneme sahiptir.

KÖİ'nin amaçlarından biri de kamu hizmetlerinde sürdürülebilirliktir. Modelin uzun dönemli sözleşmelere dayanması, hizmetlerin yalnızca inşaat aşamasında değil işletme süresi boyunca da belirli kalite standartlarında sunulmasını mümkün kılar. Performansa dayalı ödeme sistemleri, özel sektörün belirlenen kalite kriterlerini sağlamasını güvence altına alırken, kamu sektörü açısından da maliyetlerin öngörülebilir ve yönetilebilir bir çerçevede kalmasını sağlar (Araújo & Sutherland, 2010). Bu yapı hem hizmet düzeyinin istikrarını sağlamakta hem de bakım-onarım faaliyetlerinin aksatılmasını önlemektedir.

Son olarak KÖİ, ülke altyapısındaki yapısal açıkların kapatılmasında önemli bir araç olarak kullanılmaktadır. Hızlı kentleşme, nüfus artışı ve ekonomik büyüme, ülkelerin ulaşım, sağlık, enerji ve eğitim sektörlerinde ciddi yatırım ihtiyacı doğurmaktadır. Kamu bütçesinin bu yatırımları karşılamakta yetersiz kaldığı durumlarda KÖİ, alternatif ve tamamlayıcı bir mekanizma olarak devreye girmektedir. Asya Kalkınma Bankası'nın raporuna (2017) göre, gelişmekte olan ülkelerde yıllık altyapı ihtiyacının GSYH'nin yaklaşık %6'sına karşılık geldiği; bu talebin önemli bir kısmının KÖİ modelleriyle karşılandığı görülmektedir. Dolayısıyla model, altyapı açığının kapatılmasında hız, esneklik ve mali çeşitlilik sağlayan stratejik bir politika aracı hâline gelmiştir.

Bütün bu boyutlarıyla değerlendirildiğinde KÖİ, günümüzde yalnızca bir finansman alternatifi değil, aynı zamanda yeni kamu işletmeciliği yaklaşımının, yönetim ilkelerinin ve performans temelli kamu politikası tasarımının merkezinde yer alan yapısal bir dönüşüm aracıdır. Model, devletin düzenleyici ve stratejik rollerini güçlendirirken; özel sektörün dinamizmini, finansal kapasitesini ve teknik uzmanlığını kamusal amaçlarla uyumlu hâle getirmektedir. Bu nedenle KÖİ'nin kapsamı ve amaçları, modern kamu yönetiminin ihtiyaç duyduğu verimlilik, sürdürülebilirlik, yenilikçilik ve mali disiplin hedefleri ile bütünleşmiş durumdadır.

Yukarıda da belirtildiği üzere KÖİ modelini uygulamanın birçok avantajlı yönü bulunmaktadır. Ancak tüm bu avantajlara karşın KÖİ projeleri, belirli koşullar altında ciddi dezavantajlar ve yapısal riskler de

barındırmaktadır. En çok tartışılan dezavantajlardan biri, projelerin kamuya uzun vadeli ve yüksek mali yükümlülükler getirmesidir. Kiralama, hizmet bedeli ya da gelir garantileri gibi sözleşme koşulları, özellikle talep gerçekleşmediğinde kamu bütçesi üzerinde ağır bir yük oluşturabilmektedir (ECA, 2018). Bu durum bazı Avrupa ülkelerinde KÖİ projelerinin maliyetlerinin başlangıç tahminlerinin çok üzerine çıkmasına ve kamu borcunun artmasına yol açmıştır. Kamu kesiminin sözleşme dönemi boyunca yapacağı ödemelerin bütçesel hareket alanını daraltması, sosyal harcamaları olumsuz etkileyebilecek bir mali baskı yaratabilmektedir.

Kullanıcı ücretlerinin yüksek olması da önemli bir dezavantaj olarak değerlendirilmektedir. Otoyol, tünel ve köprü projelerinde uygulanan geçiş ücretleri, özellikle düşük gelir grupları üzerinde orantısız bir mali yük oluşturmakta ve kamu hizmetlerine erişimde eşitsizliği artırabilmektedir (Chen & Doloi, 2008). Bu durum, KÖİ projelerinin toplumsal kabulünü azaltabilir ve gelir dağılımı üzerinde olumsuz sonuçlar doğurabilir. Benzer şekilde sağlık ve eğitim alanındaki bazı KÖİ projelerinde hizmet bedellerinin yüksekliği veya ek maliyetlerin ortaya çıkması, kamusal hizmetlerin sosyal amaçlarına zarar verebilmektedir.

KÖİ projelerinde şeffaflık eksikliği de sıkça dile getirilen bir sorun alanıdır. Sözleşmelerin karmaşık yapıda olması, mali yükümlülüklerin uzun vadeye yayılması ve risk paylaşımı unsurlarının net biçimde tanımlanmaması, kamu denetimini güçleştirmekte ve demokratik hesap verebilirlik mekanizmalarını zayıflatabilmektedir (Hodge & Greve, 2007). Özellikle gelişmekte olan ülkelerde kurumsal kapasitenin zayıf olduğu durumlarda KÖİ projeleri, siyasi müdahalelere açık hâle gelebilmekte ve maliyet-fayda analizlerinin objektif biçimde yapılmasını zorlaştırabilmektedir.

KÖİ'nin bir diğer olası dezavantajı, sözleşme bağımlılığı ve esneklik kaybıdır. Uzun süreli sözleşmelere dayanan KÖİ projelerinde, ekonomik koşulların değişmesi hâlinde sözleşmenin yeniden müzakere edilmesi gerekebilmektedir. Yeniden müzakere süreçleri çoğu zaman kamu aleyhine sonuçlar doğurmakta; maliyet artışları kamuya yüklenmekte veya hizmet kalitesinden ödün verilebilmektedir (Guasch, 2004). Bu nedenle KÖİ, iyi tasarlandığında yüksek fayda sağlayan; ancak kötü tasarlandığında kamu maliyesi ve hizmet devamlılığı açısından ciddi riskler doğurabilen bir modeldir.

Son olarak KÖİ'nin bölgesel eşitsizlikleri artırma potansiyeli de dikkat çeken bir dezavantajdır. Literatür, büyük ölçekli KÖİ projelerinin genellikle ekonomik olarak gelişmiş bölgelerde yoğunlaştığını; bu nedenle mekânsal eşitsizliğin belirginleşebileceğini belirtmektedir (Rodríguez-Pose, 2013). Yatırımların yetersiz gelişmiş bölgelere yönlendirilmediği durumlarda altyapı odaklı büyüme, bölgesel kutuplaşmayı artırabilmekte ve kamu hizmetlerine erişimde önemli farklılıklar yaratabilmektedir.

Tüm bu değerlendirmeler ışığında KÖİ'nin avantaj ve dezavantajları, modelin tek yönlü bir politika aracı olmadığını; aksine tasarımı, uygulama biçimi, sözleşme yapısı ve kurumsal kapasite ile yakından ilişkili çok katmanlı bir mekanizma olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla KÖİ projelerinin başarılı olabilmesi için kapsamlı fizibilite çalışmaları, şeffaf sözleşme tasarımı, risklerin doğru dağılımı ve etkili denetim mekanizmalarının varlığı kritik öneme sahiptir. Bu koşullar sağlandığında KÖİ, kamu hizmetlerinin sunumunda güçlü bir tamamlayıcı araç; aksi hâlde ise kamu maliyesini zayıflatabilecek ve eşitsizlikleri derinleştirebilecek potansiyel bir risk unsuru hâline gelebilir.

5. KÖİ'nin Bölgesel Kalkınma ve Eşitsizlik Üzerindeki Etkileri

KÖİ modeli, küresel ölçekte altyapı finansmanı ve kamu hizmetlerinin sunumunda giderek daha merkezi bir politika aracı hâline gelmiş; özellikle kamu bütçesi kısıtları, hızlı kentleşme, küresel rekabet baskısı ve artan altyapı ihtiyaçları karşısında devletlerin tercih ettiği yenilikçi bir yönetim mekanizmasına dönüşmüştür (Yescombe, 2007; Grimsey & Lewis, 2004). KÖİ'nin sağladığı finansal esneklik, uzun vadeli sözleşmesel yapı ve özel sektörün operasyonel kapasitesi, modelin yalnızca kamusal yatırımları tamamlayan bir yöntem olmaktan çıkarak bölgesel kalkınma stratejilerinin, mekânsal planlamanın ve gelir eşitsizliğinin şekillenmesinde belirleyici bir unsur hâline gelmesine neden olmuştur. Mali performansın ölçülmesinde kamu harcamaları ve gelirleri önemli rol oynamaktadır (Çiçek, 2025). Ancak KÖİ'nin bölgesel kalkınma ve gelir dağılımı üzerindeki etkilerini anlamak, yalnızca mali performansa ilişkin göstergeleri değil, aynı zamanda mekânsal dağılım mekanizmalarını, kurumların kapasitesini, toplumsal erişim

eşitsizliklerini ve altyapının üretim yapısıyla kurduğu çok katmanlı ilişkileri bütüncül bir analizle değerlendirmeyi gerektirmektedir.

5.1. Bölgesel Kalkınma Açısından KÖİ: Mekânsal Etki Mekanizmaları

KÖİ'nin bölgesel kalkınma üzerindeki etkisi, temelde altyapının ekonomik büyüme üzerindeki rolüne ilişkin teorik yaklaşımlardan beslenmektedir. Yeni Ekonomik Coğrafya (NEG), büyüme kutupları teorisi, mekânsal eşitsizlik teorileri ve altyapı ekonomisi literatürü, bu etkilerin anlaşılmasında kritik bir çerçeve sunmaktadır. NEG kapsamında Krugman (1991), ekonomik faaliyetlerin mekânsal dağılımının ulaşım maliyetleri, piyasa büyüklüğü ve ölçek ekonomileri tarafından belirlendiğini ifade etmekte; bu bağlamda KÖİ yoluyla gerçekleştirilen ulaşım altyapısı yatırımları, üretimin yeniden mekânsallaşmasına, firmaların yeni lokasyon tercihlerine yönelmesine ve ticaret akışlarının yeniden şekillenmesine neden olmaktadır. Benzer şekilde Perroux'un (1950) büyüme kutupları teorisi, büyük ölçekli altyapı yatırımlarının bölgesel büyüme merkezleri oluşturarak çevre bölgeler üzerinde yayılma etkisi yaratabileceğini ileri sürmektedir. KÖİ projeleri, özellikle lojistik ve enerji sektörlerinde bu tür kutupsal etki mekanizmalarını tetikleyen birer kaldıraç görevi görmektedir (Vickerman, 2018).

Bu teorik beklentiler, ampirik çalışmalarla da geniş ölçüde doğrulanmaktadır. Gelişmiş ülkelerde yapılan araştırmalar, otoyol, hızlı tren, liman ve havaalanı altyapılarının bölgesel GSYH artışı, istihdam, üretkenlik ve ticaret hacminde kayda değer etkiler yarattığını göstermektedir (Albalade & Bel, 2012). Gelişmekte olan ülkelerde ise KÖİ yatırımlarının üretim maliyetlerini düşürerek firmaların rekabetçiliğini artırdığı, tedarik zinciri etkinliğini geliştirdiği ve bölgesel ekonomik çeşitliliği desteklediği yönünde bulgular görülmektedir. Özellikle ulaşım altyapısının kırsal bölgelerde tarımsal verimliliği artırması ve sağlık altyapısının insan sermayesini güçlendirmesi, bölgesel kalkınmanın çok boyutlu bir dönüşüm içinde seyrettiğini ortaya koymaktadır.

Avrupa'da KÖİ ile geliştirilen yüksek hızlı tren sistemlerini inceleyen Albalade & Bel (2012), İspanya'da AVE hatlarının ticaret, turizm ve bölgesel

hareketliliği artırarak bazı orta ölçekli şehirlerde büyüme kutupları oluşturduğunu belirtmektedir. Bu çalışma, KÖİ kapsamında geliştirilen ulaşım yatırımlarının mekânsal ekonominin yeniden yapılanmasında dönüştürücü bir rol oynadığını göstermesi açısından önemlidir.

Benzer şekilde, Şili otoyol KÖİ programının incelendiği Engel, Fischer & Galetovic (2014) çalışması, özel sektörün işletme ve bakım verimliliğinin liman merkezli taşımacılığı güçlendirdiğini ve bölgesel ticaret üzerinde çarpan etkisi yarattığını ortaya koymaktadır. Bu bulgular, KÖİ'nin yalnızca yatırım miktarını arttırmadığını, aynı zamanda operasyonel etkinliği bölgesel rekabet avantajına dönüştürdüğünü göstermektedir.

Türkiye örneğinde KÖİ projeleri, Marmara, Ege ve İç Anadolu bölgelerinde yoğunlaşarak bu bölgelerde lojistik kapasitenin artmasına, hizmet sektörünün genişlemesine, sanayi bölgelerinin ulusal ve uluslararası pazarlara bağlanmasına ve kentleşme dinamiklerinin yeniden şekillenmesine neden olmuştur (Kalkınma Bakanlığı, 2019). Ancak bu mekânsal dağılımın dengesiz yapısı, KÖİ'nin yalnızca güçlü bölgelere daha fazla sermaye çektiği ve bölgesel kalkınma farklarının derinleşmesine katkıda bulunabileceği yönünde eleştirileri de gündeme getirmiştir (Rodríguez-Pose, 2013).

5.2. KÖİ'nin Bölgesel Ekonomilere Mikro ve Makro Düzeyde Yansımaları

KÖİ projeleri, bölgesel ekonomiler üzerinde hem mikroekonomik düzeyde firmalar ve hanehalkları aracılığıyla hem de makro düzeyde üretim yapısının dönüşümü üzerinden etkiler yaratmaktadır. Mikro düzeyde doğrudan etkiler; proje inşaat döneminde artan istihdam, yerel tedarik zincirlerinin devreye girmesi ve bölgesel piyasaların canlanması şeklinde ortaya çıkmaktadır. Örneğin şehir hastaneleri projeleri, bulundukları illerde sağlık hizmeti dışındaki sektörlerde—lojistik, temizlik, güvenlik, teknik bakım, gıda hizmetleri gibi—yeni istihdam alanları yaratarak bölgesel talebi artırmaktadır. Buna ek olarak işletme döneminde enerji santralleri, otoyol işletmeleri veya liman işletmeleri gibi KÖİ kapsamında yürütülen projeler, kalıcı istihdam sağlayarak bölgesel işgücü piyasalarını güçlendirmektedir (Uysal, 2020).

Makro düzeyde ise KÖİ yatırımlarının bölgesel üretim yapısına etkisi daha geniş kapsamlıdır. Ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, firmaların daha geniş pazarlara erişmesini kolaylaştırmakta, üretim maliyetlerini düşürmekte ve verimlilik üzerinde güçlü bir çarpan etkisi yaratmaktadır (Lakshmanan, 2011). Enerji altyapısındaki KÖİ projeleri hem üretim kesintilerinin önlenmesi hem de enerji maliyetlerinin düşürülmesi yoluyla bölgesel sanayinin rekabet gücünü artırmaktadır. Sağlık altyapısı yatırımları ise insan sermayesi dinamikleri üzerinden uzun vadeli büyümeye katkı sağlamakta; eğitim KÖİ projeleri ise bölgesel işgücünün nitelik kazanmasına destek olmaktadır.

Bu nedenle KÖİ, yalnızca fiziksel altyapının iyileştirilmesini değil, aynı zamanda mekânsal ekonomik yapının bütüncül dönüşümünü içeren çok katmanlı bir kalkınma aracıdır.

5.3. KÖİ ve Bölgesel Eşitsizlik

KÖİ'nin bölgesel eşitsizlik üzerindeki etkileri literatürde iki zıt görüş çerçevesinde ele alınmaktadır. Birinci görüşe göre KÖİ, altyapı eksikliğinin giderilmesi, erişilebilirliğin artırılması ve kamu hizmetlerinin yaygınlaştırılması yoluyla mekânsal eşitsizliği azaltabilmektedir (Song, 2020). Özellikle sağlık ve eğitim KÖİ projeleri, dezavantajlı bölgelerde hizmetlere erişimi artırarak insan sermayesini güçlendirmekte; ulaşım altyapısı yatırımları ise uzak bölgelerde tarımsal pazar entegrasyonunu hızlandırarak kırsal gelişmeyi desteklemektedir.

İkinci görüşe göre ise KÖİ projeleri çoğunlukla yüksek talep potansiyeli bulunan ekonomik olarak gelişmiş bölgelerde yoğunlaşmakta; bu durum mekânsal kutuplaşmayı artırmakta ve gelir eşitsizliğini derinleştirmektedir (Rodríguez-Pose, 2013). Avrupa Sayıştay'ının (ECA, 2018) raporları da bazı KÖİ projelerinin coğrafi olarak dengesiz dağıldığını ve ekonomik faydaların belirli metropol bölgelerde yoğunlaştığını göstermektedir. Türkiye'de de KÖİ yatırımlarının özellikle Marmara ve Ege bölgelerinde yoğunlaşması, Doğu ve Güneydoğu bölgelerinin yatırım çekme kapasitesinin zayıf kalmasına yol açmış; bu durum bölgesel gelişmişlik farklarının daha da belirginleşmesine neden olmuştur.

Dolayısıyla KÖİ'nin bölgesel eşitsizlik üzerindeki etkisi deterministik değil, koşullu bir yapıya sahiptir. Etkiyi belirleyen unsurlar arasında projenin

sektörü, konumu, kamu politikalarının yönelimi, bölgesel planların varlığı, sosyal etki analizleri ve gelir düzeyine göre uygulanan fiyatlandırma modelleri bulunmaktadır.

5.4. KÖİ'nin Gelir Dağılımı Üzerindeki Etkileri

KÖİ'nin gelir dağılımı üzerindeki etkileri hem doğrudan hem de dolaylı kanallar üzerinden şekillenen kapsamlı bir süreçtir. Doğrudan etkiler çoğunlukla istihdam, ücret yapısı ve hizmet maliyetleri üzerinden ortaya çıkmaktadır. KÖİ projeleri inşaat döneminde geniş çaplı istihdam yaratmakta; bu durum kısa vadede hanehalkı gelirlerini artırarak gelir eşitsizliğini azaltıcı bir etki yaratmaktadır. Ancak yüksek ücretli teknik personelin ağırlıklı olduğu işletme döneminde, bölgesel ücret farklılıklarının genişlemesine yol açabileceği yönünde bulgular da bulunmaktadır (OECD, 2012).

Dolaylı etkiler ise ekonomik büyüme, üretkenlik artışı ve kamu hizmetlerine erişim üzerinden ortaya çıkmaktadır. Ulaştırma ve enerji altyapısının gelişmesi, firmaların rekabet gücünü artırarak bölgesel istihdamı genişletebilir; bu da gelir dağılımında iyileşme sağlayabilmektedir (Dollar & Kraay, 2002). Ancak projelerde uygulanan yüksek kullanıcı ücretleri veya garanti mekanizmaları, düşük gelirli hanehalkları üzerinde maliyet baskısı oluşturarak gelir eşitsizliğini artırabilmektedir.

Son olarak kamu maliyesi üzerinden dolaylı etkiler önem taşımaktadır. KÖİ projelerinde uzun dönemli garanti ödemeleri nedeniyle sosyal harcamalarda kısıtlamaya gidilmesi, düşük gelirli kesimleri olumsuz etkileyebilmekte; böylece gelir eşitsizliği derinleşebilmektedir (ECA, 2018).

Tüm bu analizler, KÖİ'nin bölgesel kalkınma ve gelir dağılımı üzerinde tek yönlü ve kesin etkileri olmadığını; aksine proje tasarımı, kurumların kapasitesi, bölgesel ihtiyaçlar, sosyal etkiler ve finansman yapılarıyla birlikte şekillenen çok boyutlu bir yapı sunduğunu ortaya koymaktadır. KÖİ, doğru tasarlandığında bölgesel kalkınmayı hızlandırabilir, hizmetlere erişimi artırabilir ve gelir eşitsizliğini azaltabilir; ancak kötü tasarlandığında kamu maliyesi üzerinde yük oluşturabilir, bölgesel eşitsizliği artırabilir ve gelir dağılımını olumsuz etkileyebilir.

Bu nedenle KÖİ'nin başarısı; şeffaflık, risk analizi, sosyal etki değerlendirmesi, stratejik bölgesel planlama, mali sürdürülebilirlik ve etkin sözleşme yönetimi gibi unsurların bütünleşik biçimde tasarlanmasına bağlıdır.

6. Sonuç

Bu çalışma, KÖİ modelinin bölgesel kalkınma ve gelir dağılımı üzerindeki etkilerini teorik ve ampirik literatür temelinde bütüncül bir yaklaşımla değerlendirmiştir. Bu konuda yapılan araştırmalar, KÖİ'nin ekonomik büyümeyi, üretkenliği ve bölgesel hareketliliği artırma potansiyeline sahip güçlü bir politika aracı olduğunu göstermektedir. Ulaştırma, enerji, sağlık ve eğitim altyapılarında gerçekleştirilen KÖİ projeleri, doğru tasarlandığında bölgesel ekonomileri canlandırmakta, istihdam yaratmakta ve ekonomik faaliyetlerin mekânsal çeşitlenmesini desteklemektedir. Latin Amerika, Asya ve Avrupa örneklerinde görüldüğü üzere, KÖİ'nin ulaşım erişimi iyileştirmesi, tedarik zincirlerini güçlendirmesi ve hizmet sunum kalitesini artırması bölgesel kalkınmayı hızlandırmaktadır.

Bununla birlikte çalışma, KÖİ uygulamalarının bölgesel kalkınma ve gelir dağılımı üzerindeki etkilerinin deterministik olmadığını, aksine proje tasarımı, kurumsal kapasite, risk dağılımı, kullanıcı ücreti politikaları ve coğrafi konuma bağlı olarak farklılık gösterebildiğini ortaya koymaktadır. Literatürde KÖİ projelerinin dezavantajlı bölgelerde altyapı eksikliklerini gidererek mekânsal eşitsizliği azaltabileceğini gösteren çalışmalar bulunduğu gibi, yatırımların talep yoğun bölgelerde yoğunlaşması nedeniyle eşitsizliği artırabileceğini savunan çalışmalar da bulunmaktadır. Bu durum, KÖİ'nin bölgesel kalkınma üzerindeki etkisinin şartlı ve bağlama duyarlı bir yapıda olduğunu göstermektedir.

Gelir dağılımı açısından ise KÖİ'nin etkisi iki yönlüdür. Ekonomik büyümeyi hızlandırdığı ölçüde gelir eşitsizliğini azaltabilirken, yüksek kullanıcı ücretleri, garanti ödemeleri ve maliyet devri mekanizmaları düşük gelirli kesimler üzerinde olumsuz etki yaratabilmektedir. Dolayısıyla KÖİ'nin sosyal etkileri, yalnızca ekonomik çıktılar üzerinden değil, aynı zamanda erişim eşitliği, fiyatlandırma politikaları, kamu maliyesi üzerindeki yük ve risk tahsis mekanizmaları üzerinden değerlendirilmelidir.

Sonuç olarak bu çalışma, KÖİ modelinin hem fırsatlar hem de riskler içeren çok boyutlu bir kamu politikası aracı olduğunu ortaya koymakta; modelin etkili olabilmesi için kurumsal kapasite, doğru tasarım, dengeli risk paylaşımı ve mekânsal planlama temelli bir yaklaşımın gerekliliğini vurgulamaktadır. KÖİ'nin bölgesel kalkınma ve sosyal eşitlik açısından olumlu sonuçlar doğurabilmesi, ancak bilimsel temele dayalı, veri odaklı ve uzun vadeli planlamayı merkeze alan bütüncül bir politika anlayışı ile mümkündür.

Kaynakça

- Albalate, D., & Bel, G. (2012). High-speed rail: Lessons for policy makers from experiences abroad. *Public Administration Review*, 72(3), 336–349. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2011.02492.x>
- Araújo, S., & Sutherland, D. (2010). *Public-private partnerships and investment in infrastructure* (OECD Economics Department Working Papers No. 803). OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/5km7jf6q8f0t-en>
- Asian Development Bank. (2017). *Meeting Asia's infrastructure needs*. ADB. <http://dx.doi.org/10.22617/FLS168388-2>
- Barlow, J., Roehrich, J., & Wright, S. (2013). Europe sees mixed results from public-private partnerships for building and managing health care facilities and services. *Health Affairs*, 32(1), 146–154. <https://doi.org/10.1377/hlthaff.2011.1223>
- Bing, L., Akintoye, A., Edwards, P. J., & Hardcastle, C. (2005). The allocation of risk in PPP/PFI construction projects in the UK. *International Journal of Project Management*, 23(1), 25–35. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2004.04.006>
- Chen, C., & Doloi, H. (2008). BOT application in China: Driving and impeding factors. *International Journal of Project Management*, 26(4), 388–398. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2007.07.002>
- Çiçek, U. (2025). G7 ülkeleri mali performanslarının CRITIC esaslı gri ilişkisel analiz yöntemiyle değerlendirilmesi. *Bulletin of Economic Theory and Analysis*, 10(2), 727–752. <https://doi.org/10.25229/beta.1625353>
- Dollar, D., & Kraay, A. (2002). Growth is good for the poor. *Journal of Economic Growth*, 7(3), 195–225. <https://doi.org/10.1023/A:1020139631000>
- Engel, E., Fischer, R. D., & Galetovic, A. (2014). *The economics of public-private partnerships: A basic guide*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139565615>
- European Court of Auditors. (2018). *Public-private partnerships in the EU: Widespread shortcomings and limited benefits*. Publications Office of the European Union. https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr18_09/sr_ppp_en.pdf
- Grimsey, D., & Lewis, M. K. (2004). *Public private partnerships: The worldwide revolution in infrastructure provision and project finance*. Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781845423438>

- Guasch, J. L. (2004). *Granting and renegotiating infrastructure concessions: Doing it right*. World Bank. <https://doi.org/10.1596/0-8213-5792-1>
- Gülşen, M. A., & Çiçek, U. (2018). Türkiye’de kamu kesimi kaynak tahsisinde etkinliğin sağlanması amacıyla mali alan oluşturma çabaları. *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 5(2), 107–118. <https://doi.org/10.17541/optimum.382045>
- Hodge, G. A., & Greve, C. (2007). Public–private partnerships: An international performance review. *Public Administration Review*, 67(3), 545–558. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2007.00736.x>
- Kalkınma Bakanlığı. (2019). *Kamu-özel işbirliği raporu 2018*. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/05/Kamu-Ozel_Isbirligi_Raporu-2018.pdf
- Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), 483–499. <https://www.jstor.org/stable/2937739>
- Lakshmanan, T. R. (2011). The broader economic consequences of transport infrastructure investments. *Journal of Transport Geography*, 19(1), 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.01.001>
- OECD. (2012). *Recommendation of the Council on principles for public governance of public-private partnerships*. OECD Publishing. <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/oecd-legal-0392>
- Parlak, N., Köse, H. Ö., & Toprak, M. (2020). Kamu-özel işbirliği modeli ve Türkiye uygulamaları: Sayıştay raporları ışığında uygulama sonuçlarının değerlendirilmesi. *Sayıştay Dergisi*, 31(119), 9–39. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sayistay/issue/63198/959349>
- Perroux, F. (1950). The domination effect and modern economic theory. *Social Research*, 17(2), 188–206. <https://www.jstor.org/stable/40969221>
- Rodríguez-Pose, A. (2013). Do institutions matter for regional development? *Regional Studies*, 47(7), 1034–1047. <https://doi.org/10.1080/00343404.2012.748978>
- Song, Y. (2020). *Determinants of infrastructure public-private partnership of Latin America* [Unpublished doctoral dissertation]. Seoul National University, Graduate School of International Studies. <http://dcollection.snu.ac.kr/common/orgView/000000160445>
- Treasury, H. M. (1992). *Executive agencies: A guide to setting targets and measuring performance*. Stationery Office Books.
- Tunç, G., & Öz Saraç, E. (2015, 14–16 Ekim). Türkiye’deki kamu özel işbirliği modelinin iyileştirilmesine ait öneriler. In 3. *Türkiye Deprem Mühendisliği ve Sismoloji Konferansı* (s. 1–11), İzmir.

- Uysal, Y. (2020). Kamu-özel işbirliği modelinde özel sektör teşvik faktörleri: Şehir hastaneleri örneği. *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9(1), 386–401. <https://doi.org/10.33206/mjss.501273>
- Vickerman, R. (2018). Can high-speed rail have a transformative effect on the economy? *Transport Policy*, 62, 31–37. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.03.008>
- World Bank. (2020). *Infrastructure for development: The human capital connection*. <https://www.worldbank.org/en/publication/human-capital>
- World Bank. (2023). *Private participation in infrastructure (PPI) database*. <https://ppi.worldbank.org>
- Yescombe, E. R. (2007). *Public-private partnerships: Principles of policy and finance*. Butterworth-Heinemann. <https://doi.org/10.1016/B978-0-7506-8054-7.X5022-9>
- Zheng, S., Xu, K., He, Q., Fang, S., & Zhang, L. (2018). Investigating the sustainability performance of PPP-type infrastructure projects: A case of China. *Sustainability*, 10(11), 4162. <https://doi.org/10.3390/su10114162>