

BÖLÜM 6

KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ ALTYAPI HARCAMALARININ SOSYAL BOYUTA ETKİSİ

Nurcan İGNECİ¹

Özet

Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ), kamu hizmetlerinin sunumunda özel finansman ve özel sektör yetkinliklerinden yararlanmayı amaçlayan, uzun vadeli kurumsal düzenlemeler bütünüdür. Türkiye’de KÖİ uygulamaları uluslararası eğilimlerle paralel gelişmiş; büyük altyapı yatırımlarında tamamlanma sürelerini azaltma ve bütçe üzerindeki yükü hafifletme işlevi öne çıkmıştır. Model; tasarım, finansman, inşa, işletme ve bakım aşamalarında risklerin taraflar arasında paylaştırılmasına dayanır ve özelleştirmeden farklı olarak kamusal sorumluluğun devlette kalmasını esas alır. Son yıllarda KÖİ, sürdürülebilir proje geliştirme yaklaşımıyla ilişkilendirilerek ekonomik, çevresel ve özellikle sosyal boyutların birlikte ele alınması gereğine vurgu yapmaktadır. Ancak sosyal sürdürülebilirlik alanı gerek literatürde gerek pratikte görece ihmal edilmiştir. Bu çalışma, KÖİ ve model türlerini tanımladıktan sonra altyapı hizmetleri bağlamında sosyal boyutu kavramsal ve uygulamalı açıdan incelemekte; paydaş çıkarlarının korunması ve toplumsal etkilerin izlenmesi için sosyal bileşenlerin tasarıma entegrasyonuna yönelik bir çerçeve önermektedir.

Anahtar Kelimeler: Kamu-Özel İşbirliği, Sosyal Sürdürülebilirlik, Altyapı Harcamaları, Sosyal Etki, Paydaş Katılımı.

¹ Arş. Gör., Maliye Bölümü, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Hitit Üniversitesi, Çorum, Türkiye. E-posta: nurcanigneci@hitit.edu.tr | ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7962-5788>

THE SOCIAL DİMENSION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP (PPP) INFRASTRUCTURE SPENDING

Abstract

Public-Private Partnerships (PPPs) are long-term institutional arrangements that mobilize private finance and expertise to deliver public services. In Türkiye, PPP practice has broadly aligned with global trends, helping accelerate completion of large-scale infrastructure and alleviating fiscal pressure. The model distributes risks across design, financing, construction, operation, and maintenance phases, while preserving ultimate public responsibility—thus differing from outright privatization. Increasingly, PPPs are framed within sustainable project development, requiring the integrated consideration of economic, environmental, and—crucially—social dimensions. Yet social sustainability remains comparatively underexplored in both scholarship and practice. This study first delineates PPP concepts and variants, then examines infrastructure services with a focus on social aspects, and finally evaluates the social dimension of infrastructure spending within PPPs. It proposes a practical framework for embedding social components into project design to safeguard stakeholder interests, monitor societal outcomes, and strengthen the long-term sustainability and legitimacy of PPP-based infrastructure delivery.

Keywords: Public-Private Partnership, Social Sustainability, Infrastructure Spending, Social Impact, Stakeholder Engagement.

1. Giriş

Kamu özel işbirliği (KÖİ), kamu hizmetlerini düzenlemek için özel finansman desteği ve özel sektörün becerilerinden yararlanma üzerine kurulu iki temel ihtiyaca dayanmaktadır. Devlet, büyük altyapı projelerine özel destek vererek borçlanma yükünü hafifletirken; özel sektör ise riske girmeden güvenli bir yatırım yapmaktadır. Bu yaklaşım, kamu altyapı ve hizmetlerinin tasarım, finansman, inşa, işletme ve bakımında en iyi finansal kaynakların kamu özel işbirliği ile elde edileceğini savunmaktadır. Böylece kaliteli kamu hizmetleri daha düşük maliyetle sağlanır ve devlet, diğer yatırımlar için daha fazla kaynak bulabilmektedir (Karasu, 2011, s. 226).

Türkiye’de kamu özel işbirliği, uluslararası gelişmelerle uyumlu bir şekilde ilerlemektedir (Engel ve ark., 2010, s. 47). Kamu yatırımlarının tamamlama süresi oldukça azalmış ve Türkiye’de 1986-2024 dönemi için KÖİ modelinde altyapı sözleşme bedeli toplam yaklaşık 215 milyar ABD Doları olup, son dönemde proje sayısı 272’ye ulaşmıştır (YFO, 2025). Dolayısıyla Kamu Özel İşbirliği, altyapı projelerinde özel sektörün rolünü açıklayan bir kavramdır. Literatürde ise terim hakkında kamu otoritesinin bir aracı olması ile “özelleştirme” gibi terimlerden kaçmak için yaratıldığı hususunda bir tartışma sürmektedir (Hodge ve Greve, 2005). Kamu özel işbirliği, uzun süreli bir işbirliği kurulmasını gerektirmektedir ve kavramın tanımları; işin niteliği, tarafların katılımı ve risk dağılımına göre değişmektedir. Genel olarak, bu işbirliği modeli, altyapı projeleri veya hizmetlerin gerçekleştirilmesi için kamu ve özel sektörün bir araya geldiği yöntemler bütünüdür (Karasu, 2011, s. 228).

Kamu özel işbirliği, kamu ve özel sektörün bir arada çalışmasını sağlayan kurumsal düzenlemeler olarak büyük altyapı yatırımları ve kentsel gelişim projeleri için oldukça idealdir (Wettenhall, 2003, s. 79). Zira 21. yüzyılın sonlarında başlayan özelleştirme uygulamaları ile Türkiye’de de özel sektörün büyük altyapı yatırımlarına katılımını gündeme getirmiştir (Sarıs, 2008, s. 201). Ayrıca kamu özel işbirliği, altyapı projelerinde sürdürülebilirliğin sağlanmasının ekonomik, çevresel ve sosyal bileşenlerin birbirine bağlı işleyişi ile mümkün olduğunu öne süren sürdürülebilir proje geliştirme anlayışında önemlidir. Bu kavram, yalnızca ekonomik yönü değil, çoğu zaman sürdürülebilirlik tartışmalarında ön planda olan sosyal yönün de projelerin toplum üzerindeki olumlu etkileri nedeniyle önemlidir

(Loosemore, 2016, s. 138). Durum böyle olmasına rağmen, sosyal boyut hem akademik çalışmalarda hem de uygulamalarda yeterince ilgi görmemiştir; bu da proje süreçlerinde sosyal sürdürülebilirliği olumsuz etkilemiştir. Sosyal unsurların projelere entegre edilmesi, kamu özel işbirliklerinin sosyal etkilerinin değerlendirilmesine yardımcı olmaktadır ve bu da paydaşların çıkarlarını korumak adına sürdürülebilir bir yaklaşım için çok önemlidir (Węgrzyn ve Wojewnik-Filipkowska, 2022, s. 1576). Buradan hareketle bu çalışmada kamu-özel işbirliklerinde altyapı harcamalarının sosyal boyutunun incelenmesi hedeflenmiştir. Bu hedef doğrultusunda ilk olarak kamu-özel işbirliği ve modelleri, ikinci kısımda altyapı hizmetleri, üçüncü kısımda kamu özel işbirliklerinde sosyal boyut ve son olarak kamu özel işbirliklerinde altyapı yatırımlarının sosyal boyutu incelenmiştir.

2. Kamu Özel İşbirliği

Ülkeler, KÖİ modelinin güçlü etkinliği ve hükümetlerin artan ihtiyaçları karşılayamaması nedeniyle özel sektörün kamusal alanlara girmesine izin veren yasal engelleri kaldırmıştır. Bu modele dayalı projeler, İşçi Partisi tarafından 1997 yılında özel ve kamu sektörleri arasındaki işbirliğini geliştirmek amacıyla benimsenen Birleşik Krallık'taki Özel Finansman Girişimi gibi, hayata geçirilmiştir. Bu finansman modeli günümüzde dünya çapında yaygın olarak kullanılmakta ve kamu-özel sektör ortaklıklarına ilham kaynağı olmuştur. KÖİ'lerin kullanımı gelişmekte olan ülkelerde ve AB üye ülkelerinde hızla artmaktadır (Özer ve ark., 2019, s. 518).

21. yüzyılın başlarından bu yana, kamu ve özel sektör işbirliğiyle birçok proje hayata geçirilmiştir. Avrupa Birliği ülkeleri bu alanda özellikle çeşitli çabalar sarf etmiş ve 2004 yılında kamu-özel sektör ortaklıkları için bir rehber niteliği taşıyan Yeşil Kitap'ın oluşturulmasına öncülük etmiştir. Türkiye'de bu modelin geliştirilmesi, kamu hizmetleri sunan özel vakıfları da kapsamıştır. Teknik kısıtlamalar ve dış borçlar gibi tarihsel zorluklar, kamu hizmetlerinde ayrıcalıklara yol açmıştır. Örnekler arasında tünel işletmeciliği, elektrik yönetimi ve Haydar Paşa Limanı yer almaktadır (Kolcu ve Kapucuoğlu, 2019, s. 3-4). Kamu özel işbirliğinde yatırım, hizmet, risk, maliyet ve gelirler uzun vadeli bir sözleşme ile paylaşılmakta olup, farklı sektörlerde kullanılsalar da bazı ortak özellikleri mevcuttur. Bu özellikler arasında uzun dönemli yapılar olmaları, özel sektörün rolü ve risk

paylaşımıdır. Kamu ile özel sektör arasındaki risk paylaşımı da karşılıklı bir şekilde yapılmaktadır (Talus, 2009, s. 347). Ayrıca kamu özel işbirliği modelinde en az bir katılımcının kamu kuruluşu olması gerekmektedir. Katılımcılar, kendi çıkarları için sözleşmelerde etkin bir şekilde yer almaktadırlar. Bu işbirliği, karşılıklı güvene dayalı bir müzakere ortamı sağlar ve taraflar arasında eşit bir sözleşmeye dayanmaktadır. KÖİ, kamu ve özel sektör arasında yapılan uzun süreli sözleşmelerle yürütülmektedir, genelde 25-30 yıl veya daha fazla sürmektedir. Bu sözleşmeler, hak ve yükümlülükleri belirleyerek işbirliği yapanlar arasında uzun süreli güven sağlamaktadır (Uysal, 2018, s. 38). KÖİ'lerin amacı, kamu hizmetlerinin finansmanı, planlaması, uygulanması ve işletilmesidir. Kamu özel işbirliğinde özel sektör, sermaye ve proje faaliyetlerini üstlenirken, kamu kuruluşu bu hizmetlerin sunumunu üstlendiğinden de uzun süreli sözleşmelerde özel sektörün rolü ve risk paylaşımı önemlidir. Devlet ve özel sektör arasındaki işbirliğine ilginin artması, verimlilik kazançları ve özel sektörün teknik bilgisi gibi nedenlerle olmaktadır (Özer ve ark., 2019, s. 520).

Kamu özel işbirliği projelerinde taraflar arasında çeşitli bilgiler bulunmaktadır. Altyapı yatırım kararları, sadece ekonomik nedenlerle değil, toplum refahını artırmayı hedefleyen politik ve kamu yararıyla şekillenmektedir. Bu projeler, özel sektörden sağlanan hizmetlerle kalitenin artırılması ve kamu hizmetlerinin maliyetlerinin uzun döneme yayılması gibi amaçlar taşımaktadır. Kamu sektörü, özel sektördeki uzmanlık ve verimlilikten yararlanmak için danışmanlık almaktadır. Bu durum, kamu ve özel sektör arasındaki işbirliğinin ticari ilişkilere dayandığını göstermektedir (Bayazıt, 2018, s. 36). Kamu, özel sektörle yaptığı işbirliği ile yönetim, etkinlik ve etkililik alanında önemli kazanımlar elde etmektedir. Bu işbirliği, kamu hizmetlerinin özel sektörle yürütülmesini ve özel sektörden kamuya bilgi aktarımını hızlandırmaktadır. Böylece kamu, özel sektörün deneyimlerinden faydalanmaktadır. Projenin maliyet ve imalatı özel kurumun sorumluluğundadır. Hükümet, hizmet kalitesini artırmakla sorumludur. Ayrıca, projelerdeki riskler kamudan özel işletmeye aktarılmıştır, ancak bu risklerin tamamı özel işletme tarafından üstlenilmemektedir. Kamunun özel işletmeyi denetlemesi durumunda ise bu ilişki emanet tipi olarak kabul edilmemektedir (Eroğlu, 2018, s. 27).

2.1. Yap-İşlet-Devret Modeli

Yap-işlet-devret modeli, Türkiye’de enerji üretimi için ilk kez uygulanmıştır. Bu model, kamu ile özel sektör arasında yapılan işbirliği çerçevesindedir. Özel sektör, kamuya ait bir altyapı tesisini tasarlar, işletir ve belirlenen süre sonunda bu tesisi kamuya ya da özel bir kuruluşa devretmekle yükümlüdür. Tüm finansman ve maliyet özel sektör tarafından karşılanır; işletme süresinin sonunda borçlar silinir ve tesis devredilmektedir. Bu model, otoyollar, köprüler, metrolar gibi büyük ölçekli yatırımların kamuya yük getirmeden yapılmasını amaçlamaktadır (Evren, 2016, s. 355).

2.2. Yap-Sahip Ol-İşlet Modeli

Kamusal kısıtlamalar, belirli sözleşme şartlarına göre idari otorite tarafından belirlenmektedir. Özel sektör, bir hizmetin finansmanını sağlar, yapıyı inşa eder ve işletmektedir. Bu modelde özel sektör, tesisin mülkiyetine sahiptir, dolayısıyla kamu idaresinin satın alma yükümlülüğü yoktur. Amaç, altyapı tesislerinin inşasında özel sektörün bilgi ve becerilerini kullanmaktır. Tesislerin tasarımı, inşası, onarımı ve işletmesi özel sektöre aittir ve proje onlara aittir (Evren, 2016, s. 358-360).

2.3. Yap-Kirala-Devret Modeli

Yap-işlet-devret modelinde, özel sektör bir varlık inşa etmektedir. Yapı inşa edildikten sonra, özel sektör kuruluşu devletten kiralar ve sözleşme süresince riskleri üstlenerek işletmektedir. Devlet, “al ya da öde” veya trafik garantileri gibi mekanizmalar aracılığıyla uzun vadeli gelir garantileri sağlayabilmektedir. Bu modelde, özel sektör bir projenin ana hatlarını veya hatta bazı yan kısımlarını belirli bir süre için kamu kuruluşundan kiralamaktadır. Temel hizmetler devlette kalırken, ikincil hizmetler özel sektör tarafından yürütülür ve bu da kamu kurumlarını fiilen yüklenicinin kiracısı haline getirmektedir. Bu model ilk olarak İngiltere’de ortaya çıkmış ve 1990’dan beri birçok ülkede kullanılmakta olup, Türkiye’de 2005 yılında yasal düzenlemeler yürürlüğe girmiştir. Şehir hastanesi projelerinde yaygın olarak uygulanmaktadır (Kuzucu, 2019, s. 22-24; Uysal, 2018, s. 48).

2.4. Yap-İşlet Modeli

Yap-işlet usulü, 1997’de bir kanunla yasalaşmıştır. Bu kanun, termik santral kurma, işletme izni verme ve üretilen enerjinin pazarlanmasını kapsamaktadır. Yap-işlet modelinde, elektrik üretim tesisinin mülkiyeti özel şirkete aittir. Ancak kamu idaresi, bu hizmetin sorumluluğunu taşır ve sözleşmeyi uzatma hakkına sahiptir. Bu modelde özel sektör, finansmanı sağlayarak üretim yaparken, tesisin mülkiyeti yatırımı gerçekleştiren özel şirkete aittir (Altın, 2019, s. 74).

2.5. İşletme Hakkı Devri Modeli

İşletme hakkı devri modelinde devlete ek maliyet yoktur. Kamu kuruluşlarına ait tesisler, özel sektöre belirli süre ve koşullarla devredilmektedir ve bu süreç sonunda tekrar kamuya geçer. Bu model, özellikle belediyeler ve âtıl kalan kamu hizmetlerini özel sektör deneyiminden faydalanarak işletebilmek için kullanılmaktadır. Belirlenen süreler limanlar için 30, marinalar için 49 ve termik santraller için 20 yıldır. Türkiye’de bu model, 5335 sayılı kanunun 33. maddesi ile yasalaşmıştır. Havalimanlarının özel sektöre kiralanmasını ve işletme haklarının devrini öngörmektedir (Kolcu ve Kapucuoğlu, 2019, s. 8).

3. Altyapı Hizmetleri

Altyapı, bir sistemin veya organizasyonun temel yapısını ifade eden geniş bir kavramdır. Ekonomi biliminde altyapı, dar ve geniş anlamda iki şekilde incelenmektedir. Dar anlamda, ulaşım, haberleşme, enerji ve su gibi fiziksel imkanları kapsamaktadır. Geniş anlamda ise, bu maddi unsurların yanı sıra eğitim ve sağlık tesislerini de içeren sosyal altyapıyı ifade etmektedir. Böylece, dar anlamda altyapı maddi altyapı, geniş anlamda ise hem maddi hem de sosyal altyapıyı kapsamaktadır. Ayrıca, kurumsal altyapı da altyapı kavramı içinde yer alır ve özel mülkiyet, rekabet gibi hukuki norm ve kurumları içermektedir. Bu çalışma, ekonomik altyapı olarak adlandırılan enerji, su, ulaşım ve diğer hizmetleri ele almaktadır (Aktan, 1998, s. 63).

Altyapı hizmetleri, genellikle ortak tüketim esasına dayanmaktadır; bu demektir ki, bir grup insan aynı anda bu hizmetlerden faydalanabilmektedir.

Bu tür hizmetler, bireysel tüketim yerine kolektif bir tüketim modeline sahiptir. Altyapı hizmetleri çoğunlukla şebeke şeklinde sunuluyor ve bu durum, şebeke dışsallığı denen bir duruma yol açmaktadır. Yani, bir tüketicinin bu hizmetten elde ettiği fayda, diğer kullanıcıların sayısına bağlı olarak artmaktadır. Örneğin, bir telefon şebekesinde daha çok abonenin olması, yeni abonelerin bu şebekeyi seçme olasılığını artırmaktadır (Bulutoğlu, 1988, s. 365). Bu hizmetlerin maliyeti genellikle kullanıcılar tarafından karşılanmaktadır, bu nedenle yarı özel mal ya da ücretli mal kategorisinde değerlendirilebilmektedirler. Bazı durumlarda altyapı hizmetleri ücretsiz sunulabilmektedir ve bu da bazı kişilerin bu hizmetlerden yararlanmasını engellememektedir. Ayrıca, altyapı hizmetlerinin fiyatı, üretim maliyetinin altında belirlendiğinde, bu durum kamu yararı açısından değerlendirilebilmektedir. Yani, düşük fiyat belirlemek, devletin altyapı hizmetlerini sunma gerekçelerinden biridir. Bazı altyapı hizmetleri ise birleşik mal özelliğini taşımaktadır. Yani, bu hizmetler diğer mal ve hizmetlerin sunumuna zemin hazırlar. Örneğin, ulaşım hizmetlerinin sağlanması, sağlık ve eğitim gibi hizmetlerin sunumunu kolaylaştırmaktadır. Altyapı hizmetleri, stoklanamazlar çünkü hizmet niteliği taşımaktadırlar. Bazı altyapı hizmetleri daha çok kullanıcı ile birlikte daha etkin hale gelmektedir. Örneğin, telefon ve posta hizmetlerinde birden fazla kullanıcının olması, iletişim ağının kalitesini artırmaktadır. Altyapı hizmetleri, ekonomik kalkınma için gereklidir. Nüfus artışı gibi faktörler, bu hizmetlere olan talebi yükseltmektedir. Bu hizmetler, doğrudan üretimi artırmaktan çok, üretim için gerekli şartları sağlar, dolayısıyla ekonomi üzerinde olumlu etkiler yaratmaktadır. Ancak başlangıçta yüksek sabit maliyetler gerektirir, bu da onları daha az firmanın kolayca piyasaya girmesini engeller. Yine de teknolojik vizyon sayesinde bu senaryo değişmektedir (Savas, 1999, s. 59-63).

Altyapı hizmetleri genel olarak uzun ömürlüdür. İlk etapta yüksek maliyetler gerektirse de bu yatırımın faydaları zamanla ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, ölçek ve kapsam ekonomileri ile tüketici sayısı arttıkça maliyetler azalmaktadır. Bu durum, bir tek üretici olmasının ekonomiklik açısından en iyi çözüm olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, altyapı hizmetleri doğal tekel olarak tanımlanmaktadır; tüketici sayısındaki artış, maliyetleri düşürmektedir ve en geniş ölçekte hizmet sunan firma, piyasa hakimiyetini sağlayabilmektedir (Aktan, 1998, s. 65).

3.1. Enerji

Enerji sektörü esas olarak elektrik ve doğal gaz sektörlerinden oluşmaktadır. Elektrik sektörü, elektrik üretimi, iletimi, dağıtımı ve arzını kapsamaktadır. Kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışı gibi faktörler elektriğe olan ihtiyacı artırmıştır. Elektrik sektörünün özellikleri arasında, üretimin enerji kaynaklarının elektrik enerjisine dönüştürülmesi, iletimde yüksek voltajlı elektrik hatlarıyla aktarılması ve dağıtımda alçak voltajlı olarak tüketicilere ulaştırılması yer almaktadır. Elektrik sektörü, yüksek sabit sermaye gerektirir ve piyasada arz ve talep sürekli değişkenlik göstermektedir. Elektrik üretimi ve tüketimi aynı anda olurken, elektriğin stoklanması mümkün değildir. Elektrik, pazarlanabilir bir hizmettir ve teknolojik yeniliklerle sıkı bağlantılıdır. Elektrik üretiminin maliyetleri yakıt fiyatları, sermaye maliyetleri ve işletme masraflarından oluşmaktadır. Üretim teknolojisi de maliyeti etkiler. Nükleer enerji yüksek yatırım ama düşük işletme maliyeti sunmaktadır. Gelişmiş ülkelerde kişi başına elektrik tüketimi, yaşam kalitesi ve gelişme açısından daha yüksektir (Akcollu, 2003, s. 6-7).

3.2. Ulaştırma Hizmetleri

Ulaştırma hizmetleri karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu ile liman hizmetlerini içermektedir. Bu hizmetlerin bazı genel özellikleri arasında; büyük altyapı yatırımları gerektirir, önemli pozitif dışsallık yaratması ve tüketiciler ile özel firmalar için ekonomik faydalar sağlaması yer almaktadır. Küreselleşmeyle birlikte uluslararası mal ve hizmet hareketliliği artmıştır ve bu nedenle ulaştırma hizmetleri günümüzde daha önemlidir. Birleşik mal özelliği, özellikle ulaştırmada belirgindir. Ulaştırma hizmetleri yüksek sabit maliyetler gerektirir ve maliyetleri sektöre göre değişmektedir. Örneğin, karayollarında yol yapım, onarım ve taşıt işletme maliyetleri mevcuttur. Finansman da bütçeden ayrılan vergiler ya da hizmetten yararlananlardan alınan ücretler şeklinde iki yöntemle sağlanmaktadır. Ayrıca, hizmetin maliyeti kamu yararı gerekçesiyle belirli durumlarda daha düşük olabilmektedir (Kessides, 2004, s. 187-189).

3.3. Haberleşme Hizmetleri

Haberleşme hizmetleri, posta ve telekomünikasyon hizmetlerinden oluşmaktadır. Posta hizmetleri, gönderileri bir yerden başka bir yere taşıyan hizmetlerdir. Kişisel mektuplar, tebrik kartları, faturalar ve el ilanları gibi gönderileri kapsamaktadır. Diğer posta hizmetleri arasında koli taşımacılığı, acele posta servisi ve havale gönderileri yer almaktadır. Posta hizmetlerinin genel özellikleri, emek yoğunluğu, yüksek işgücü maliyetleri ve devlet zararlarının telekomünikasyon gelirleriyle telafi edilmesidir. Gönderilerin düzenli ve programlı dağıtımı, posta hizmetlerini diğer nakliye hizmetlerinden ayıran önemli bir unsurdur. Telekomünikasyon hizmetleri ise şebeke işletimi ile hizmet sunumu arasında ayırım yapmaktadır. Şebeke işletmecisi, iletişim bağlantılarını sağlar, hizmet sunucusu ise bu bağlantıları kullanarak iletişim hizmetleri sunmaktadır. Telekomünikasyon hizmetleri üç ana gruba ayrılmaktadır ve bunlar; telekomünikasyon cihazları, temel telekomünikasyon hizmetleri ve katma değerli hizmetlerdir. Cihazlar, son kullanıcıya ulaşan telefon ve bilgisayar gibi unsurları içermektedir. Temel hizmetler ise görüşme kapasitesi sağlayan hizmetlerdir. Katma değerli hizmetler, temel hizmetleri işleyen ve kullanıcıya ek bilgi sunan hizmetlerdir. Telekomünikasyon, sermaye yoğun, teknolojik yeniliklere bağlı, değişken talep yapısına sahip ve birçok sektör için önemli bir altyapıdır (İçöz, 2003, s. 22).

3.4. Su ve Kanalizasyon Hizmetleri

Hızlı sanayileşme ve globalleşme, sürdürülebilir kalkınmayı ve çevre sorunlarını etkileyerek temiz içme suyuna ulaşımı zorlaştırmaktadır. Su ve kanalizasyon hizmetleri, yaşam kalitesi ve halk sağlığı için önemli altyapı hizmetleridir. Temiz su, farklı kalitelerde bulunur, bu nedenle kalitesinin kontrolü önemlidir. Su ve kanalizasyon hizmetleri arzı sınırlı, talebi ise değişkendir. Nüfus artışı ve kentleşme gibi demografik faktörlerle bağlantılıdır. Yüksek gelirli ülkelerde kanalizasyon hizmetlerine olan talep daha yüksektir. Temiz su, temel bir hak ve ihtiyaç olarak kabul edilmektedir (Kessides, 2004, s. 223-225).

4. Kamu Özel İşbirliklerinde Sosyal Boyut

Kamu-özel sektör ortaklıkları, finansman açıklarını azaltmak için kullanılan bir araçtır ve yıllardır uygulanmaktadır. Ancak, bu projelerin sonradan değerlendirilmesi üzerine yapılan araştırmalar oldukça sınırlıdır (Liu ve ark., 2018, s. 71).

Altyapı projelerindeki sosyal boyutlar, sürdürülebilirlik için önemli olan üçlü temel çizgi Three Basic Line (TBL) kavramıyla ilişkilidir. Bu kavram, ekonomik, çevresel ve sosyal bileşenlerin birbirine bağlı olduğunu savunmaktadır. Sosyal boyuta gereken önem verilmediği için projelerde sosyal sürdürülebilirlik olumsuz etkilenmiştir. Bu nedenle, sosyal boyutların dahil edilmesi, Public Private Partnership Investment Program (PPPİP)'lerin sosyal etkilerinin değerlendirilmesi açısından oldukça önemlidir (Doloi, 2012, s. 538; Loosemore, 2016, s. 137). KÖİ'lerdeki paydaş analizi yaklaşımı, kurumsal sosyal sorumluluk teorisinin bir parçası olan paydaş teorisine dayanmaktadır. Bu teori, sadece proje yararlanıcılarına odaklanmayı eleştirerek, projeleri etkileyen veya etkilenen diğer grupları göz ardı etmektedir ve bu çarpık odaklanmayı düzeltmek için, sosyal boyutların sonradan değerlendirilmesi amacıyla bir paydaş yaklaşımı benimsenmiştir (Freeman, 1984, s. 28). Burada, topluluklar da paydaş olarak kabul edilmektedir ve projelerin sosyal etkilerinden kaçınılmaz olarak etkilenmektedirler. Paydaşların ekonomik, çevresel veya sosyal çıkarları göz önünde bulundurulmalıdır, bu yüzden sosyal boyutların dahil edilmesi kritik önemdedir. Sonuçlar, KÖİ projelerini geliştirmek için bir rehber işlevi görebilmektedir (Rouhani ve ark., 2016, s. 89; Chen ve ark., 2017, s. 82). Sonradan değerlendirme de bir projenin amaçlanan sonuçları verip vermediğini ölçmek için yapılan performans değerlendirmesidir. Bu tür değerlendirmeler, özellikle Birleşik Krallık, Avustralya ve Çin'de önem kazanmıştır (Hellowell ve Vecchi, 2012, s. 79). Birleşik Krallık'ta da ex-post değerlendirme çoğunlukla yatırım getirilerinin ve National Health Service (NHS) hastanelerindeki özel finansman projelerinin ekonomik durumunun belirlenmesine odaklanmıştır. Ancak bu değerlendirmeler sosyal faktörleri göz ardı etmiştir. Avustralya'da, KÖİ okul projelerinin performansı ve KÖİ'lerin geleceğe uygunlukları değerlendirilmiştir. Ancak, mevcut değerlendirmelerde sosyal etkilerin göz ardı edilmesi eleştirilmiştir (Love ve ark., 2015, s. 28; Liu ve ark., 2019, s. 3). Çin'de de yirmi yılı aşkın KÖİ

deneyimi bulunsa da etkili bir performans değerlendirmesi olmadan sınırlı çıkarım yapılabilmektedir. Ayrıca, bazı çalışmalar kentsel su ortamında halkın memnuniyetini değerlendirmiş olsa da bu da çevresel etkilerle sınırlı kalmış ve sosyal boyutları dikkate almamıştır (Li ve ark., 2021, s. 418). Ek olarak, bir referans, 4E (Verimlilik, Ekonomiklik, Etkinlik ve Eşitlik) aracılığıyla yenilenmiş konut birimlerinin değerlendirilmesini yapmıştır. Ancak, sosyal etkilerin değerlendirilmesinde bu sistemin yetersiz olduğu belirtilmiştir. Başka bir referans, sekiz değerlendirme yönüne sahip bir çerçeve geliştirmiştir. Bu çerçeve, yalnızca proje dışsalılıklarının sosyal sürdürülebilirliğe katkısını dikkate alırken, diğer yönler sosyal boyutları göz ardı etmektedir. Genel olarak, farklı ülkelerdeki KÖİ projelerinin değerlendirmelerinde sosyal boyutun ihmal edildiği görülmektedir, bu da projelerin sosyal etkilerinin değerlendirilmesinde zorluklar yaratmaktadır (Atanda, 2019, s. 241; Yuan ve ark., 2020, s. 263).

5. Kamu Özel İşbirliklerinde Altyapı Yatırımlarının Sosyal Boyutu

Sosyal bileşenler bir önceki başlıkta da değinildiği üzere, KÖİ'lerin sürdürülebilir kalkınmayı TBL ilkesi çerçevesinde şekillendirmektedir. KÖİ'lerdeki sosyal yönlerin neden var olduğuna dair bir yanıt, inşaat projelerinin toplumsal etkisi ve bu projelerin uygulandığı yerlerde olumlu etkiler yaratma gereksinimini destekleyenler tarafından sağlanmıştır. Özellikle sağlık, eğitim ve ulaşım gibi sosyal altyapı projeleri, vatandaşların hizmete erişimini artırmakta; ancak hizmet kalitesi, kullanıcı memnuniyeti ve toplumsal kapsayıcılık gibi göstergelerde farklılaşmalar gözlenmektedir (Sukasuka, 2022, s. 4-5). Bu sosyal etkiler literatürde genellikle belirli temalar altında sınıflandırılmakta ve KÖİ projelerinin sosyal boyutunu bütüncül biçimde değerlendirmeye yardımcı olmaktadır. Kamu özel işbirliklerinde altyapı harcamalarının sosyal boyutu sosyal sürdürülebilirlik, sosyal riskler ve paydaş katılımı, sosyal fayda ve sorumluluk gibi üç tema etrafında toplanmaktadır. Sosyal sürdürülebilirlik KÖİ projelerinde sosyal boyutun, ekonomik ve çevresel boyut kadar önemli olduğu ancak uygulamada geri planda kaldığını vurgulamaktadır (Sukasuka, 2022, s. 5-8; Hueskes, 2017, s. 1187-1189). Bu kapsamda sosyal riskler ve paydaş katılımı

özellikle kritik temalardan biri olarak öne çıkmaktadır. Sosyal riskler ve paydaş katılımında eşit erişim, insan hakları, toplumsal katılım, kültürel miras ve güvenlik gibi sosyal risklerin yönetimi, projelerin toplumsal kabulü ve sürdürülebilirliği için kritik görülmektedir (Yuan ve ark., 2018, s. 2-5; Xiahou ve ark., 2022, s. 1-11). Sosyal boyutun bir diğer temel bileşeni ise projelerin toplumsal fayda üretme kapasitesidir. Sosyal fayda ve sorumluluk, KÖİ projelerinin sosyal fayda üretme potansiyeli, sosyal sorumluluk ve kamu yararı açısından değerlendirilmekte; ancak bu faydaların ölçülmesi ve garanti altına alınması için daha fazla yönetim ve şeffaflık gerekmektedir (Ma ve ark., 2023, s. 470-477; Marysyuk ve ark., 2021, s. 52-62). Sonuç olarak kamu-özel ortaklığı altyapı harcamalarının sosyal boyutu, sosyal sürdürülebilirlik, risk yönetimi ve paydaş memnuniyeti açısından giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Ancak sosyal etkilerin sistematik olarak değerlendirilmesi ve projelere entegre edilmesi için daha fazla araştırma ve uygulama geliştirilmesine ihtiyaç vardır. Ayrıca KÖİ'lerin paydaşlar üzerindeki olumlu ya da olumsuz sosyal etkilerinin bilinmesi önemlidir; fakat bu etkiler genellikle göz ardı edilmekte ve ekonomik ile çevresel endişelerin gerisinde kalmaktadır. Yine de sosyal boyutlar nihai değerlendirmelere dahil edilmeden bu hedeflere ulaşmak mümkün olmayacağı düşünülmektedir. Üstelik, sosyal boyutların göz önünde bulundurulması, politika geliştirme sürecine ışık tutabilmektedir ve KÖİ alanındaki iyileştirmeler için sosyal refah etkilerini değerlendirerek önemli sonuçlar elde etmeye yardımcı olabilmektedir (Loosemore, 2016, s. 139; Chen ve ark., 2017, s. 83). KÖİ projeleri uzun yıllardır uygulanmasına rağmen, dünya genelinde KÖİ'nin sonradan değerlendirilmesine dair sınırlı sayıda araştırma mevcuttur. Mevcut literatürdeki bu eksiklik, KÖİ değerlendirme yöntemlerinde bazı boşlukların varlığını göstermektedir ve birçok yazar bunu kayda geçirmiştir. Örneğin, belirli bir kaynak, KÖİ'lerin sonradan değerlendirilmesinde yaygın yaklaşımlara sahip olmamanın sorununu dile getirmiştir. Diğer bir çalışma, önerilen bir yöntem olmadığına dikkat çekerek bu durumu desteklemiştir (Liu ve ark., 2018, s. 1141). Ayrıca, başka bir kaynak, her KÖİ türü için özel performans ölçüm çerçevelerinin mevcut olmadığını ortaya koymuştur. Bu nedenle, KÖİ'lerin sürdürülebilir bir şekilde sonradan değerlendirilmesi için bir ortak metodolojinin eksikliği, sosyal boyutların göz ardı edilmesine yol açabilmektedir (Okudan ve ark.,

2021, s. 1642). Bu nedenle sosyal etki değerlendirmesi KÖİ'nin geleceğinde kilit rol oynamaktadır.

Sosyal boyutların KÖİ'lerin değerlendirilmesinde ihmal edildiği, 2018 tarihli güncel bir raporda da ifade edilmiştir. Avustralya ve Birleşik Krallık'ta, KÖİ pazarlarının olgunluğu sayesinde 29 uluslararası KÖİ vakasına yönelik sonradan değerlendirmeler yapılmıştır. Ancak bu değerlendirmelerde sosyal etkilerin dikkate alınmadığı görülmüştür. Değerlendirme odakları, performans kontrolleri, politika analizi, finansal risk, operasyonel performans, maliyet, zaman aşımı ve KÖİ tedarik yönteminin etkinliği gibi konular olmuştur (Ex-Post, 2018, s. 17). Ayrıca, KÖİ'nin sonradan değerlendirilmesine ilişkin çeşitli çalışmalar, Avustralya, Birleşik Krallık ve Çin gibi ülkelerde gerçekleştirilmiştir. Ancak, bu çalışmalar zaman, maliyet, kalite ve yaşam döngüsü değerlendirmesi gibi değişik yönlere yoğunlaşmış ve kapsamlı değerlendirme çerçevelerini önermiş olsa da KÖİ'nin sonradan değerlendirilmesinde sosyal boyutların ne ölçüde yer aldığı tam olarak bilinmediği için bu konulara fazla önem verilmemiştir. Bu durum, kapsamlı bir inceleme ihtiyacını ortaya çıkarmıştır (Hannah, 2008, s. 116; Bao ve ark., 2019, s. 520).

6. Sonuç

Kamu özel işbirlikleri, zamanla birçok eleştirinin hedefi olmuştur. KÖİ tedarik süreci hem kamu hem de özel sektörde yavaş işlemekte, bu da maliyetleri artırarak vergi verenler için kâr oranlarını düşürmektedir. KÖİ anlaşmaları uygulama aşamasında yeterince esnek olmadığından, kamu hizmeti ihtiyaçlarında ortaya çıkan değişikliklerin sözleşmeye yansıtılması zorlaşmaktadır. Ayrıca, KÖİ projeleri yatırımcılara açık bir bilgi sağlamamakta, riskleri özel sektöre aktarıp kamuya daha yüksek risk primi yüklemektedir. Kamu ile özel sektör arasında hesap verebilirlikte değişimler yaşanmakta ve bu durum kamu yararını olumsuz etkilemektedir. Menfaat çatışmaları ve güvensizlik, ortaklık ilkelerini de değiştirmektedir. Kamu sektörü, özel sektör becerilerinden yararlanarak değerlerini kaybetmekte, bu da bozulma belirtisi olarak görülebilmektedir (Treasury, 2012, s. 6).

Projenin uygulama döneminde, devlet bütçesindeki garanti kâr ile sağlanan vergi kazancı arasındaki fark, riskler nedeniyle sorunlar yaratabilmektedir. Bu risklerden dolayı KÖİ güvenceleri için yapılan

giderlerin etkisi, ülke ekonomisinin dengesi açısından tehlikeli olabilmektedir. Devir aşamasında, altyapı projeleri kamuya geçer ve kamu, projeleri özelleştirerek satabilmektedir veya kiralayabilmektedir. Ancak, bu süreçte yatırım uygulamasındaki deformasyon ve artan onarım maliyetleri, KÖİ işletmesini zor duruma sokabilmektedir. Ayrıca, döviz kaynaklı kredilerin uzun dönem etkileri, dış borç ödemeleri ve yüksek cari açık, dış ekonominin dengesini olumsuz etkileyebilmektedir. Kamu özel işbirliği modeli de bazı hukuki endişeleri içermektedir (Alagöz ve Yokuş, 2017, s. 121).

Kamu hizmetleri, özel sektörle birlikte yürütüldüğünde bazı sorunlar ortaya çıkmaktadır. Kamu-özel işbirliği ile sunulan hizmetlerde, devletin yetkileri özel sektöre devredilebilmektedir ve bu durum, kamu yönetiminin zayıflamasına ve özel sektörün hizmet sunumuna müdahale edilememesine neden olmaktadır. Eleştiriler, özel sektörün kamu varlıkları üzerinden yüksek kârlar elde etmesine yönelik olmakla birlikte, kalitesizlik, aksaklıklar, artan maliyetler ve danışmanlık hizmetlerine duyulan ihtiyaç gibi sorunlar da gündeme gelmektedir. Ayrıca, özel sektörün düşük risk alırken yüksek kâr beklentisi oluşturmaları, kamuya büyük bir borç yükü getirmekte ve kamu denetim mekanizmasını zayıflatmaktadır (Bigez, 2018, s. 36). Kamu-özel sektör ortaklıklarının analizi, özellikle ulaşım ve sosyal altyapı, konut ve kamu hizmetleri alanlarında olmak üzere çeşitli ülkelerdeki başarısını göstermektedir. Karayolları, demiryolları ve havalimanları da dahil olmak üzere ulaşım, en yüksek KÖİ oranına sahip olup, sağlık ve eğitim gibi sosyal altyapı da onu yakından takip etmektedir. Gelişmiş ülkelerde yol inşaatı KÖİ örneklerine hakimken, gelişmekte olan ve geçiş sürecindeki ülkelerde ulaşım altyapısı KÖİ yatırımlarını çekmede başı çekmektedir. Bulgular, KÖİ'lerin sosyal ve ekonomik kalkınmanın farklı aşamalarında etkin bir şekilde kullanılma eğiliminin tutarlı olduğunu vurgulamaktadır (Mitchell, 2008, s. 11).

Kamu özel işbirliği mekanizmalarının sosyal alanda en yaygın kullanıldığı sektörler arasında sağlık, spor, eğitim, kültür, yargı sistemi, konut ve kamu hizmetleri yer almaktadır. Sağlık hizmetlerinde hastane ve kliniklerin inşasını ve yönetimini içermektedir. Sporda ise stadyumların inşasını kapsamaktadır. Eğitimde okul inşası ve ekipman sağlanmasını içermektedir. Kültürel projeler, anıtların restorasyonunu ve müze komplekslerinin inşasından meydana gelmektedir. Yargı sektöründe ise

adliye binaları ve hapishaneleri kapsarken, konut ve kamu hizmetleri su arıtma ve elektrik temini gibi hizmetleri sunulmaktadır. Temel sosyal hizmetlerle ilgili altyapıda KÖİ uygulamasına yönelik artan bir eğilim vardır ve bu durum hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde özel sektör için cazip bir pazar yaratmaktadır. Ancak sosyal destek aynı iş fırsatlarını sunmamakta ve bu da sosyal projeler için devlet teşviklerine yol açmaktadır. Buna rağmen, KÖİ'lerin müşterilere fayda sağlama şansı devam etmektedir (Cui ve ark., 2018, s. 778-782).

Eğitim, sosyal sigorta ve sosyal destek gibi sosyal güvenlik alanlarında diğer sektörlere kıyasla daha az deneyim bulunmaktadır. Sosyal sektörde KÖİ'lerin uygulanması kendine özgü zorluklar ortaya koymaktadır. Başlıca noktalar şunlardır (Matraeva, 2016, s. 129):

- Sosyal sektörün temel amacını yansıtan sosyal hedef, özel sektör ortaklarının ekonomik hedefinden daha önemlidir. Ortaklık anlaşmasında bu hedeflerin net bir şekilde ayrılması esastır.
- Sosyal alandaki düşük kârlılık ve yüksek risk, özel şirketlerin katılımını zorlaştırmaktadır. Uzmanlar, özel sektör çıkarlarını sosyal ihtiyaçlarla uyumlu hale getirmek için hedefli KÖİ yaklaşımları önermektedir. İşletmeleri çekmek için sosyal hizmetlerdeki kâr marjının %20'nin üzerinde olması gerekmektedir. Fransa gibi bazı ülkelerde, kamu dışı sektör sosyal hizmetlerin %50'sine kadarını sağlayarak önemli bir rol oynamaktadır.
- Hükümetler, genellikle kârsız projeler için özel sektör ortaklarına imtiyaz ödemeleri sağlayarak, yükümlülüklerini yerine getirmeleri halinde yatırımlarının geri dönüşünü elde etmelerini sağlamaktadır.
- Bu projeler genellikle yerel düzeyde gerçekleşir ve belediye yönetimleri tarafından başlatılmaktadır.
- Ortaklığın karmaşıklığı ve sosyal hedeflerin izlenmesi gerekliliği nedeniyle, uygun devlet kontrol göstergelerinin seçilmesi hayati önem taşımaktadır. Ayrıca, yatırımcıların kâr elde etmesine yardımcı olmak için sosyal projeler genellikle sosyal sektördeki düşük yatırım çekiciliği zorluklarına yanıt olarak faydalar ve devlet garantileri içermektedir.

KÖİ literatüründe önemli ölçüde ihmal edilmiş olan sosyal etki boyutunu görünür kılmayı ve altyapı yatırımlarının refah üzerindeki etkilerine kavramsal bir değerlendirme sunmayı amaçlayan bu çalışmada elde edilen

bulgular, KÖİ uygulamalarının sosyal sürdürülebilirlik kriterleriyle birlikte ele alınması gerektiğini ve karar alma süreçlerinde yalnızca mali değil sosyal etkilerin de politika yapımının merkezine yerleştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Sosyal etki analizleri, ihaleye çıkma sürecinden sözleşme tasarımına kadar tüm aşamalarda zorunlu bir değerlendirme aracı hâline getirilmelidir. Sonuç olarak, kamu-özel işbirliği modeli teknik bir finansman mekanizması olmanın ötesinde, toplumsal yapıyı yeniden şekillendiren bir kamu politika aracıdır. Bu nedenle KÖİ projeleri, yalnızca kamu bütçesi üzerindeki etkileriyle değil; toplumun farklı kesimleri üzerindeki uzun dönemli sosyal sonuçları dikkate alınarak tasarlanmalı ve uygulanmalıdır. Gelecek araştırmaların, özellikle mikro düzeyde sosyal etki analizi, mekânsal eşitsizlik ve kırılgan gruplar üzerindeki etkiler konularına odaklanması literatüre önemli katkı sağlayacaktır.

Kaynakça

- Akcollu, F. Y. (2003). *Elektrik sektöründe rekabet ve regülasyon* [Uzmanlık tezi]. Rekabet Kurumu.
- Aktan, C. C. (1998). *Değişim ve devlet*. TİSK Yayınları.
- Alagöz, M., & Yokuş, T. (2017). Kamu özel işbirliği (KÖİ) yatırımları ve ekonomik illüzyon etkisi. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 19(32), 115–122.
- Altın, A. (2019). *Kamu hizmeti*. Yetkin Yayınevi.
- Atanda, J. O. (2019). Developing a social sustainability assessment framework. *Sustainable Cities and Society*, 44, 237–252.
- Bao, F., Martek, I., Chen, C., Chan, A. P., & Yu, Y. (2018). Lifecycle performance measurement of public-private partnerships: A case study in China's water sector. *International Journal of Strategic Property Management*, 22(6), 516–531.
- Bayazıt, B. (2018). *Kamu özel işbirliklerinde kamu yararı* [Doktora tezi]. İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi.
- Bigez, E. (2018). *Türkiye'de altyapı hizmetlerinin sunumunda kamu-özel işbirliği uygulamaları: Bursa ili örneği* [Yüksek lisans tezi]. Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi.
- Bulutoğlu, K. (1988). *Kamu ekonomisine giriş*. Filiz Kitabevi.
- Chen, Z., Daito, N., & Gifford, J. L. (2017). Socioeconomic impacts of transportation public-private partnerships: A dynamic CGE assessment. *Transport Policy*, 58, 80–87.
- Cui, C., Liu, Y., Hope, A., & Wang, J. (2018). Review of studies on the public-private partnerships (PPP) for infrastructure projects. *International Journal of Project Management*, 36(5), 773–794.
- Doloi, H. (2012). Assessing stakeholders' influence on social performance of infrastructure projects. *Facilities*, 30(11/12), 531–550.
- Engel, E. M., Fischer, R. D., & Galetovic, A. (2010). The economics of infrastructure finance: Public-private partnerships versus public provision. *EIB Papers*, 15(1), 40–69.
- Eroğlu, İ. (2018). *Çevresel altyapı projelerinde özel sektörün rolünün artırılması* [Uzmanlık tezi]. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı.
- Evren, Ç. C. (2016). *Kamu özel işbirlikleri: Kamu hizmetlerinin özel kişilere sözleşme yoluyla gördürülmesinin hukuki rejimi*. Seçkin Yayınları.
- Ex-Post. (2018). *Ex-post assessment of PPPs and how to better demonstrate outcomes*. EPEC.
- Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Pitman Publishing.

- Hannah, G. (2008). Developments in the public-private partnership funding of Scottish schools. *Journal of Applied Accounting Research*, 9(2), 112–125.
- Hellowell, M., & Vecchi, V. (2012). An evaluation of the projected returns to investors on 10 PFI projects commissioned by the National Health Service. *Financial Accountability & Management*, 28(1), 77–100.
- Hodge, G. A., & Greve, C. (Eds.). (2005). *The challenge of public-private partnerships: Learning from international experience*. Edward Elgar Publishing.
- Hueskes, M., Verhoest, K., & Block, T. (2017). Governing public–private partnerships for sustainability: An analysis of procurement and governance practices of PPP infrastructure projects. *International Journal of Project Management*, 35(6), 1184–1195.
- İçöz, Ö. (2003). *Telekomünikasyon sektöründe regülasyon ve rekabet*. Rekabet Kurumu.
- Karasu, K. (2011). Sağlık hizmetlerinin örgütlenmesinde kamu-özel ortaklığı. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 66(03), 217–262.
- Kessides, I. N. (2004). *Reforming infrastructure: Privatization, regulation, and competition*. World Bank Publications.
- Khasanov, R. (2013). Public-private partnership as a mechanism of infrastructure project implementation in the Russian Federation. *Strategy of Economic Development*, 28(217), 37–43.
- Kolcu, S., & Kapucuoğlu, O. (2019). *Kamu-özel işbirliği yatırımları*. Ankara Üniversitesi.
- Kolesnikov, Yu. A., Pavlyuk, A. V., Radachinsky, Yu. N., & Rodionova, N. D. (2018). Problems of implementation of public-private partnership in Russia. *European Research Studies Journal*, 21(Special Issue 1), 187–197.
- Kuzucu, O. (2019). *Türkiye’de kamu özel işbirliği yatırımların ekonomik büyümeye etkileri (1986–2018)* [Yüksek lisans tezi]. Batman Üniversitesi.
- Li, H., Li, W., Wang, L., & Lv, L. (2021). Public satisfaction evaluation of urban water environment treatment public-private partnership project: A case study from China. *International Journal of Building Pathology and Adaptation*, 39(2), 407–432.
- Liu, H. J., Love, P. E., Sing, M. C., & Smith, J. (2019). Ex post evaluation of economic infrastructure assets: Significance of regional heterogeneities in Australia. *Journal of Infrastructure Systems*, 25(2), 05019005.

- Liu, H. J., Love, P. E., Smith, J., Irani, Z., Hajli, N., & Sing, M. C. (2018). From design to operations: A process management life-cycle performance measurement system for public-private partnerships. *Production Planning & Control*, 29(1), 68–83.
- Liu, H. J., Love, P. E., Smith, J., Sing, M. C., & Matthews, J. (2018). Evaluation of public–private partnerships: A life-cycle performance prism for ensuring value for money. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 36(6), 1133–1153.
- Loosemore, M. (2016). Social procurement in UK construction projects. *International Journal of Project Management*, 34(2), 133–144.
- Love, P. E., Liu, J., Matthews, J., Sing, C. P., & Smith, J. (2015). Future proofing PPPs: Life-cycle performance measurement and building information modelling. *Automation in Construction*, 56, 26–35.
- Ma, L., Hu, Y., Zhu, L., & Ke, Y. (2023). Are public–private partnerships still an answer for social infrastructure? A systematic literature review. *Frontiers of Engineering Management*, 10(3), 467–482.
- Marysyuk, K. B., Komnatnyi, S. O., Grygoryeva, V. V., Prystai, T. M., & Mital, O. H. (2021). Public-private partnership as a new form of social responsibility and a mechanism of decentralization of public administration. *Amazonia Investiga*, 10(45), 52–62.
- Matraeva, L. V., Konov, A. A., Belyak, A. V., Erokhin, S. G., & Vasyutina, E. S. (2016). Public private partnership in social sphere: Models review. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 6(8), 127–136.
- Mitchell, M. (2008). *An overview of public private partnerships in health* (International Health Systems Program Publication No. 11, pp. 1–28). Harvard School of Public Health.
- Okudan, O., Budayan, C., & Dikmen, I. (2021). Development of a conceptual life cycle performance measurement system for build–operate–transfer (BOT) projects. *Engineering, Construction and Architectural Management*, 28(6), 1635–1656.
- Özer, M. A., Yaylı, H., Akçakaya, M., & Yücel Batmaz, N. (2019). *Kamu yönetimi (modern yapı ve süreçler)*. Gazi Kitabevi.
- Rouhani, O. M., Geddes, R. R., Gao, H. O., & Bel, G. (2016). Social welfare analysis of investment public–private partnership approaches for transportation projects. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 88, 86–103.
- Sarısü, A. (2008). Altyapı yatırımlarında kamu ve özel sektör işbirlikleri-I. *Yaklaşım Dergisi*, 181, 199–205.
- Savaş, E. (1999). *Özelleştirme: Daha iyi bir devlet yönetiminin anahtarı* (E. Yener, Çev.). MPM Yayını.

- Sukasuka, G. N., Musonda, I., Ramabodu, M. S., & Zulu, S. L. (2022). Social dimensions in ex-post evaluation of public private partnership infrastructure projects: A scoping review. *Sustainability*, 14(15808), 1–21.
- Talus, K. (2009). Enerjide kamu-özel sektör ortaklığı: Avrupa’da kamu hizmeti imtiyazlarının ve idari işlemlerin sonlandırılması. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, (84), 347–374.
- Treasury, H. M. (2012). *A new approach to public private partnerships*. The National Archives.
- Uysal, Y. (2018). *Kamu-özel işbirliği literatürü üzerine bir içerik analizi: 1978–2017* [Doktora tezi]. Bursa Uludağ Üniversitesi.
- Węgrzyn, J., & Wojewnik-Filipkowska, A. (2022). Stakeholder analysis and their attitude towards PPP success. *Sustainability*, 14(3), 1570.
- Wettenhall, R. (2003). The rhetoric and reality of public-private partnerships. *Public Organization Review*, 3(1), 77–107.
- Xiahou, X., Tang, L., Yuan, J., Zuo, J., & Li, Q. (2022). Exploring social impacts of urban rail transit PPP projects: Towards dynamic social change from the stakeholder perspective. *Environmental Impact Assessment Review*, 93, 106700.
- Yatırım ve Finans Ofisi. (2025). *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Yatırım ve Finans Ofisi*. 14.11.2025 tarihinde <https://www.invest.gov.tr/tr/sectors/sayfalar/infrastructure.aspx> adresinden erişildi.
- Yuan, J., Li, W., Guo, J., Zhao, X., & Skibniewski, M. J. (2018). Social risk factors of transportation PPP projects in China: A sustainable development perspective. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(1323), 2–25.
- Yuan, J., Zhang, L., Tan, Y., & Skibniewski, M. J. (2020). Evaluating the regional social sustainability contribution of public-private partnerships in China: The development of an indicator system. *Sustainable Development*, 28(1), 259–278.