

PAPER DETAILS

TITLE: KAMU HİZMET ARZINDA DEĞİŞİM TEMELİNDE KAMU ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİ VE YOLSUZLUK

AUTHORS: Burcu GEDİZ ORAL

PAGES: 185-225

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/527601>

Gönderim Tarihi: 16.04.2015 Kabul Tarihi: 07.12.2015

KAMU HİZMET ARZINDA DEĞİŞİM TEMELİNDE KAMU ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİ VE YOLSUZLUK

Burcu GEDİZ ORAL *

PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIPS ON THE BASIS OF SUPPLY CHANGE OF PUBLIC SERVICES AND CORRUPTION

Öz

Son otuz yılda, neo-klasik ekonomi kavramlarından türetilen piyasa temelli kamu yönetimi anlayışıyla birlikte kamu özel sektör işbirliklerinin (KÖSİ) hükümetler tarafından benimsenme eğilimi ortaya çıkmıştır. Böylece yönetimlerin kamu hizmetlerini doğrudan sağlamak zorunda olmadıkları fikri küresel olarak kabul edilmiştir. Nitekim hükümetler, kamu hizmetlerini sağlamak için özel sektör veya kâr amacı gütmeyen üçüncü sektör işletmelerle işbirliğine girebilmektedirler. Günümüzde KÖSİ'lerin geliştirilmesi oldukça önemli bir konu haline gelmiştir. Diğer yandan KÖSİ'ler büyürken yolsuzluk artmaktadır. Bu nedenle KÖSİ'ler yolsuzluğun merkezinde yer almaktadırlar. Çalışmada KÖSİ'lerin yolsuzluğa konu olabilecek alanları tespit edilmekte ve KÖSİ yolsuzluklarıyla mücadele edecek yaklaşımlar geliştirilmeye çalışılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kamu hizmeti, Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, Yolsuzluk, Kamu Ekonomisi, Kamu Müdahalesi

Abstract

In the last thirty years, following the market-based public management approach deriving from concepts of neo-classical economics, there has been a tendency on the part of governments to adopt public-private

* Yrd. Doç. Dr., Celal Bayar Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu, e-posta: gedizburcu@yahoo.com

partnerships (PPPs). As a consequence of this trend, the idea that governments are not obliged to provide public services directly has come to be globally acknowledged. Indeed, governments can cooperate with private sector or non-profit third parties to provide public services. Today, the development of PPPs has become an important topic. On the other hand, the growth of PPPs is accompanied by a parallel increase in corruption. Therefore, PPPs are located at the very center of corruption. In this study, parts and areas of PPPs that are subject to corruption are identified with a view to developing various approaches to help struggle with PPP corruption.

Keywords: Public Service, Public Private Partnerships, Corruption, Public Economy, Public Intervention

Giriş

1970’li yıllardan itibaren artan kamu açıkları ve yüksek borç faizi nedeniyle Keynesyen iktisadın içine düştüğü bunalım, kamu yatırımlarını olumsuz yönde etkilemiştir. Neoliberal politikaların egemen hale gelmesi ve küreselleşmeyle birlikte, kamusal hizmetlere bakış açısında değişiklikler yaşanmıştır (Şahin ve Uysal, 2012: 159-160). Küreselleşme mal ve hizmetlerde artan ticaretin bir sonucu olarak, kaliteli kamu mal ve hizmeti talebini artırmıştır. Devletler çevre kirliliği gibi negatif dışsallıkların minimize edilmesi, küresel eşitlik için kamu sağlığı ve eğitim gibi olumlu dışsallıkların maksimize edilmesi problemleriyle karşı karşıya kalmışlardır. Piyasa ekonomilerinde gittikçe artan istikrarsızlık, finansal kriz ve çevresel felaket tehdidi ile kamusal malların ulusal, bölgesel ve küresel düzeyde birbirlerine bağımlılığını artırmıştır. Küresel kamusal mallar toplumsal ve bireysel refahın belirlenmesi ve eşitsizliklerin azaltılmasında önemli hale gelmiştir (Whitfield, 2001: 33). Fakat bir yandan da mükellefler vergi yüklerini azaltmanın yollarını aramaya başlamışlardır. Sunmak zorunda olduğu kamu hizmetleri karşısında vergi hâsılatları erozyona uğrayan devletler, alternatif yollar aramak zorunda kalmışlardır (Şahin ve Uysal, 2012: 159- 160). 1980’lerde özel sektörün kamudan daha etkin ve verimli olduğu iddialarıyla İngiltere’de başlatılan özelleştirme hareketi piyasa aksaklıklarının¹ olduğu

¹ Refah ekonomisine göre ekonomi ancak belli koşullarda Pareto etkin olabilecektir. Piyasaların Pareto etkin olmadığını gösteren “Piyasa

durumlarda ciddi itirazlarla karşılaşmıştır. İtirazları dindirebilmek ve karşı duruşları yumuşatabilmek için, özellikle yeni proje ve hizmetlerde KÖSİ'ler öncelikli seçenek halini almıştır (Demuijnck ve Ngnodjom, 2011: 255).

Kamu mallarının sunumunda artan özel sektör payı, fiziki altyapının sağlanmasıyla hizmet sunumunun birbirinden ayrılması ve çekirdek hizmetler dışındaki hizmetlerin piyasalaşması sonucunda kamu hizmetleri metalaştırılmış, kamu mallarının biçimi ve sunumu değişmiştir. Bu değişim malların kamusalılık derecesine göre farklılaşabilmektedir. Kalite, miktar, erişim, kullanılabilirlik, ticari olan/olmayan hizmetlerin bölünmesi, dışlama ve eşitsizliklerin artması sonucu ortaya çıkan rekabet piyasada özel sektörün payını arttırmıştır (Whitfield, 2001: 33). Dünya çapında gittikçe artan oranda kabul gören bu değişimin nedenleri, özel sektörün artan verimliliği, kamunun kaynak ihtiyacı ve ileri teknolojiye erişim olarak sıralanmaktadır (Amponsah ve Gatete, 2014: 2):

Genellikle yasal olarak bağlayıcılığı olan bir sözleşmeyle gerçekleştirilen KÖSİ'ler, bir altyapı projesinin yapımı, yönetimi ve işletilmesiyle ilgili sorumlulukların kamu ve özel sektör arasında paylaşılmasıdır (Amponsah ve Gatete, 2014: 2). Pek çok araştırmacı, dünyada yıllık milyonlarca dolara ulaşan KÖSİ projelerinin, ekonomik ve sosyal altyapı gelişimine önemli ölçüde katkıda bulunduğunu belirtmektedir. Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu, Avrupa Birliği gibi

aksaklıklarının” nedenleri; aksak rekabet, tam kamusal mallar, dışsallıklar, eksik piyasalar, bilgi eksikliği, işsizlik ve enflasyon ve erdemli mallardır. Bunların sonucu olarak, kaynakların etkin ve adil dağılımı sağlanamamakta, üretim ve tüketimde optimaliteden sapmalar oluşmakta, kâr ve fayda maksimizasyonuna ulaşamamaktadır. Piyasa aksaklıklarıyla oluşan etkinsizlikleri giderebilmek amacıyla kamu maliyesi araçlarınca gerçekleştirilecek müdahalelere ihtiyaç duyulmaktadır (Stiglitz, 1994: 88-99; Akalın, 2000: 7; Dinler, 2004: 504; Yaylalı, 2004: 248).

uluslararası örgütler geliştirmekte olan ülkelerde² KÖSİ uygulamalarını desteklemektedir.

KÖSİ'lere global desteğe rağmen, sorunlar ya da yetersizlikler hükümetlere önemli riskler yaratabilmektedir. Bu tür sorunların nedenlerini anlamaya çalışırken, KÖSİ başarısızlıklarının yüzeysel değerlendirmesini yapan uluslararası kuruluşların raporları dikkatle incelenmelidir. Raporların odak noktası, ekonomik faydalar ve verimlilik artışı iken genellikle etik³ göz ardı edilmekte, sözleşmeler risk ve dürüstlük sorunları içeren teknik bir çerçeve olarak kalmaktadır (Johnston ve Gudergan, 2007: 1-2). KÖSİ modelleri taraflar yolsuzluk yaptığında ne yapılacağı konusunda çözüm üretmede yetersiz kalmaktadır. Yolsuzluk nedeniyle oluşan yüksek maliyetler, düşük kalite ve kamu harcamalarının yanlış yönlendirilmesi gibi sonuçlarla kamu zarar görmektedir (Iossa ve Martimort, 2008: 44).

² Gelişmiş ve geliştirmekte olan ülkelerde KÖSİ uygulamalarında bazı temel farklılıklar vardır. Gelişmiş ülkelerde reformlar, seçmenlerin demokratik desteğini almış hükümetler tarafından gerçekleştirilirken, geliştirmekte olan ülkelerde, genellikle vatandaşlar tarafından tam olarak anlaşılmadan ve desteklenmeden, uluslararası kuruluşlar tarafından tasarlanmaktadır. Bazı durumlarda reformlar bürokratik ve siyasi elitlerce, mevcut çıkarların koruması amacıyla gerçekleştirilebilir. Geliştirmekte olan ülkelerin çoğunda çok derin mali krizler ve gelişmiş ülkelere nazaran kamu hizmetlerinde çok keskin düşüşler vardır. Ayrıca yolsuzluk gibi kronik kurumsal zayıflıklar, ihalelerde rekabet eksikliği ve devlet daireleri arasında zayıf koordinasyon söz konusudur. Bir yandan da geliştirmekte olan ülkeler, kronik altyapı eksikliği ve gerekli altyapıyı sağlamada kaynak yetersizliği sorunlarına çare aramak zorundadırlar (Khan vd., 2014: 4). Ancak, küreselleşen dünyada, bu tür ekonomilerde doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının arttığı görülmekte, bu ülkelerin ihale sistemlerinde KÖSİ yolsuzlukları için fırsatlar olduğu dikkat çekmektedir (Akerele ve Gidado, 2003: 379).

³ Etik doğru davranış ve uygulamalar için kurallar ya da standartlar bütünü olarak tanımlanabilir. Hükümetler seçilebilme endişesi taşıdığında, etik olmayan davranışların normalleşmesiyle KÖSİ'lerle amaçlanan sonuçlar tehlikeye girecektir (Johnston ve Gudergan, 2007: 3).

KÖSİ-yolsuzluk ilişkisi ve konuyla ilgili tartışmaların ortaya konduğu çalışmada, öncelikle KÖSİ modelleri ele alınmıştır. Yolsuzluğa bulaşmamış bir yönetimin KÖSİ'lerin başarısı için olmazsa olmaz olduğunun ön kabulüyle, KÖSİ'lerde yolsuzluğa açık alanlar tespit edilip ardından da KÖSİ yolsuzluklarıyla mücadele yaklaşımları geliştirilmiştir. Ülkemizde⁴ uygulanan KÖSİ projelerinde performansın ölçüldüğü, KÖSİ modelinin tercih edilmesinin stratejik gerekçesinin ortaya konduğu karşılaştırmalı analizler içeren raporlara ve çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ihtiyacın bir uzantısı olarak, çalışmanın belli kısıtlar içerdiğini hele de yolsuzluk gibi gizlilik içeren bir unsurla KÖSİ ilişkisinin şimdilik mevcut koşullarda teorik düzeyde kurulabileceğini belirtmemiz gerekmektedir.

1. Kamu Özel Sektör İşbirliği Modelleri

Kavramın anlaşılmasında farklılıklar olduğundan KÖSİ'lerin kesin bir tanımı yoktur. Hükümet hizmetlerin alıcısı olurken, özel sektör uzun vadeli hizmet sağlayıcı olmaktadır. Özel sektör bir satıcı, yüklenici, yetkili, hükümet tarafından finanse edilen uygulayıcı değil, yatırım faaliyetinin her aşamasında eşit bir katılımcı konumundadır (Amponsah ve Gatete, 2014: 5).

1.1. KÖSİ Tanımı

KÖSİ⁵ özel sektörün yönetimde ve sunumda yoğun olarak yer aldığı, seçilen kamusal amaçlar doğrultusunda takdir yetkisinin

⁴ Kamu-Özel Ortaklığı Daire Başkanlığı'nın resmi internet sitesinde yayımlanmış, KÖSİ projelerinin seçilme nedenlerini açıklayan karşılaştırmalı analizler içeren bir çalışma, belge ya da rapor yoktur, açıklamalar genel yargılar ve beklentilerden ibarettir.

⁵ Türk literatüründe *Public Private Partnerships (PPPs- 3P)* kavramının karşılığı olarak; Kamu-Özel Sektör İşbirliği (Sarısu, 2008), Kamu-Özel Sektör Ortaklığı (Şahin ve Uysal, 2012), Kamu-Özel İşbirliği (Boz, 2013), Kamu-Özel Ortaklığı (Gürkan, 2014), Kamu Özel Ortaklığı Modeli (Acartürk ve Keskin, 2012), eksik imtiyaz (Karahanoğulları, 2011) gibi kavramlar kullanılmaktadır. Ortaklık, çoğu zaman aynı amaçla bir araya gelme anlamında kullanılmaktadır. Kamusal amaçlar ve kamusal fayda çerçevesinde

kamu ve özel sektör arasında paylaşıldığı işbirliğine dayalı yönetişimdir. Katılımcıların çeşitliliği, ortak hedefler için kararlılık ve takdir yetkisi işbirliğinin en önemli ayırt edici özellikleridir (Donahue ve Zeckhauser, 2006: 496). KÖSİ'ler ortak planlama, ortak katılım ve risk paylaşımı özellikleriyle kalkınma için bir fırsat olarak görülmektedir (Amponsah ve Gatete, 2014: 5).

Bir başka tanıma göre, KÖSİ'ler kamu altyapı yatırımlarını inşa etmek ve yönetmek için tedarikçinin sorumluluk aldığı, kamu ve özel sektör arasında risk ve sorumlulukların paylaşıldığı imtiyaz sözleşmeleridir (Khan vd., 2014: 1). KÖSİ için uygun çok sayıda ekonomik sektör olduğu belirtilmektedir. Bu sektörler içinde petrol, doğal gaz, kömür ve diğer maden kaynaklarının arama üretim ve dağıtımı; havaalanları, havacılık tesisleri; su temini, dağıtımı, su arıtma ve katı atık yönetimi projeleri bulunmaktadır. Diğer uygun alanlar arazi ıslahı, nehirler, kanallar, sulak alanlar, göller ve diğer su kütlelerinde dip tarama; demiryolları, karayolları, otoyollar, toplu taşıma, kavşak, tünel, üst geçit, otobüs terminalleri, ticari otoparklar; kara konteyner terminalleri ve depoları, bilgi iletişim teknolojisi dâhil olmak üzere telekomünikasyon sistemleri, ağları ve hizmetleri; turizm endüstrisi; sanayi siteleri; kentsel dönüşüm ve yoksullukla mücadele projeleridir (Khan vd., 2014: 16). KÖSİ'ler Avrupa, Kanada, ABD ve gelişmekte olan ülkelerde ulaştırma, enerji, su, bilgi teknolojileri, cezaevleri, atık yönetimi, okullar ve hastaneler gibi alanlarda yaygın olarak kullanılmaktadır (Iossa ve Martimort, 2014: 2).

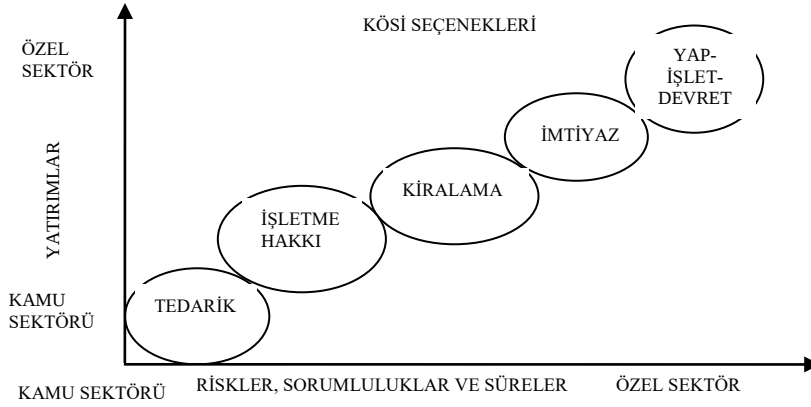
KÖSİ terimi; hukuksal çözümlemeye olanak sağlamayacak bir genişlikte tanımlandığından, hukuki bir kavram değil, uygulamadaki çok sayıda yönteme “şemsiye işlevi” gören tüm politikaların genel adı olarak kullanılan bir “üst kavram” olmaktadır (Emek, 2009a: 9; Güzelsarı, 2009: 46; Uz, 2007: 1168; Karahanoğulları, 2011: 181).

1.2. KÖSİ Modelleri ve Özellikleri

kamu ve özel sektörün amaçları benzeşemeyeceğinden çalışmada Kamu Özel Sektör İşbirliği kavramı tercih edilmiştir.

KÖSİ'lerin birçok formu olmakla birlikte uzun vadeli altyapı projelerinin odak noktası oldukları dikkat çekmektedir. Sözleşmeler normal sözleşmelerden farklı yapılandırılmıştır. Öncelikle, yatırımlarda borçlanma ve özkaynak özel sektör tarafından sağlanmakta, özel sektöre kullanıcı ücretleri ödenmekte ya da hükümet ödemede bulunmakta veya ikisi bir arada gerçekleştirilmektedir.

Şekil 1. KÖSİ Yöntemleri



Kaynak: Amponsah ve Gatete, 2014: 7.

Şekil 1'de orijinden uzaklaştıkça risk ve sorumluluk paylaşımı değişmekte ve sözleşmelerin süresi uzamaktadır. Aynı zamanda orijine yakın olan bölümlerde kamunun hizmet sunumundaki payının yüksek olduğu dikkat çekmektedir. KÖSİ'ler geleneksel kamu ihaleleri ile özelleştirme uygulamaları arasında kalan modellerdir. Geleneksel tedarik modellerine göre daha kompleks olan KÖSİ modellerinin

yönetim sözleşmeleri, kiralama veya imtiyazlar gibi yöntemleri vardır. İlk modelde, bir performans hedefine endeksli kamu adına hizmeti gerçekleştirmek için bir ücret karşılığında özel sektör yönetimi almaktadır. Kiralamada, iş riski ve yönetim özel sektör tarafından kabul edilmekte ve bir kira bedeliyle kamu altyapıları kullanılarak hizmet sunulmaktadır. İmtiyazlarda farklı modeller karşımıza çıkmaktadır: Yap-İşlet-Devret, Yap-İşlet-Sahip Ol, Yap-İşlet, Yap-Kirala Devret, Tasarla-Yap-Finanse Et-İşlet, Rehabilitate Et-İşlet vb. (Martins vd, 2011: 95).

KÖSİ'lerin genel geçer tek bir tanımını yapamadığımız gibi, yaygın bir şekilde uygulanan tek bir KÖSİ modelinden de bahsetmemiz mümkün değildir. KÖSİ modelleri yöntemlerin bir veya birkaçının birlikte uygulanmasıyla, uygulandığı ülkeye göre amaç, yöntem ve kapsam farklılıklarıyla gerçekleşmektedir. Tablo 1'de görüldüğü gibi bu farklılıkların sebebi, risk paylaşımı, hizmet bedelinin kimlerden karşılanacağı ve süre gibi unsurlardan kaynaklanmaktadır (Donahue ve Zeckhauser, 2011: 46).

Tablo 1. KÖSİ Sözleşmelerinin Özellikleri

Özellik	Yönetim Sözleşmesi	Kiralama	İmtiyaz	Yap-İşlet-Devret
Mülkiyet	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu
Varlık Mülkiyeti	Kamu	Kamu	Kamu / Özel	Kamu / Özel
Yatırım	Kamu	Kamu	Özel	Özel
Ticari Risk	Kamu	Kamu / Özel	Temelde Özel	Özel
Ödeme	Kamu	Kullanıcılar	Kullanıcılar	Kullanıcılar
Süre	3- 8 yıl	8- 15 yıl	20- 35 yıl	20- 30 yıl

Kaynak: Marques ve Berg, 2009: 17.

1.3. KÖSİ Uygulamaları

Dünyadaki ilk KÖSİ uygulamaları 17. ve 18. yüzyıllarda, ağırlıklı olarak kanal ve köprü yapımında imtiyaz sistemiyle gerçekleşmiştir. Bazı altyapı hizmetleri Avrupa'da 19. yüzyılda özel sektör tarafından kurularak işletilmiştir. 20. yüzyılda - özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında- bazı ülkelerde (Fransa, İtalya, Japonya ve ABD) özellikle karayolu ağlarının inşasında KÖSİ uygulamaları yaygınlaşmıştır (Sözer, 2013: 216-218). KÖSİ'ler İngiltere'de Özel Finans Girişimleri (Private Financial Initiative: PFI) olarak öne çıkmıştır.

İngiltere’de en çok KÖSİ yatırımı sırasıyla ulaştırma, çevre, eğitim, sağlık ve genel hizmetler sektöründe gerçekleşmektedir. İngiltere’de KÖSİ yoluyla yapılan yatırımların, toplam kamu yatırımlarına oranı (AB ülkelerinde ortalama %5 düzeyinde) %10-15’lere ulaşmıştır (OECD, 2008: 28).

Tablo 2’de görüldüğü gibi, İngiltere’de KÖSİ’ler hem değer olarak hem de sayısal olarak en büyük paya sahiptir. Bu ülkede, 2013 yılında 31 KÖSİ 6 milyar €’luk değere sahiptir. 2013 yılı için değer olarak ikinci en büyük pay İtalya’ya aitken, sayısal olarak ise İngiltere’yi Fransa izlemektedir.

Ülkemizde ise KÖSİ’lere yönelik uygulamalar Osmanlı İmparatorluğu dönemine kadar uzanmaktadır. Bu dönemde bazı kamu hizmetlerinin sunumuna ve altyapının sağlanmasına özel sektör katkıda bulunmuştur (Sözer, 2013: 216-218). Türkiye, bazı KÖSİ modellerini ilk uygulayan ülkelerden biri olmasına rağmen, hayata geçirilen KÖSİ projelerinde başta risk paylaşımının adil olmaması, siyasi, ekonomik, hukuksal altyapı ve istikrarın eksikliği ve sözleşme tasarımıyla yapılan hatalar gibi çeşitli nedenlerle sorunlar yaşandığı görülmektedir. Nitekim enerji ve havayolu ulaşımı sektörlerinde gerçekleştirilen uygulamalar haricinde, KÖSİ projelerinin başarılı olduğu sektörler sınırlı kalmaktadır (Uz, 2007: 1176; Şahin-Uysal, 2008: 106).

Tablo 2. Seçilmiş AB Ülkelerinde KÖSİ Uygulamaları

	2011		2012		2013	
	KÖSİ Sayısı	Değeri (Milyon €)	KÖSİ Sayısı	Değeri (Milyon €)	KÖSİ Sayısı	Değeri (Milyon €)
İngiltere	27	4.000*	26	5.800*	31	6.000
İtalya	3	1.000*	2	200*	4	4.400
Fransa	19	11.000*	22	3.900*	19	1.400*
İspanya	7	700*	3	300*	4	950*
Hollanda	-	-	3	950	3	1.300
Almanya	3	1.100	1	600	10	400

*İşaretli miktarlar yaklaşık değerlerdir.

Kaynak: Avrupa Yatırım Bankası verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur⁶.

Türkiye’de 2011 yılı sonu itibariyle yap-işlet, yap-işlet-devret, yap-kirala ve işletme hakkı devri modelleriyle 8 farklı sektörde toplam 134 projenin uygulama sözleşmesi imzalanmıştır. Uygulama sözleşmelerinin sektörel dağılımlarına bakıldığında 53 projeye enerji sektörünün ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Karayolu, liman, havaalanı ve yat limanı projelerinin sayısı enerji sektörüne kıyasla daha az olmakla birlikte, bu sektörler uzun süreli KÖSİ tecrübesine sahip diğer alanlardır. İşletmede ve yapım aşamasında olan KÖSİ projeleri birlikte düşünüldüğünde bugüne kadar toplam değeri 35 Milyar \$’ı aşan 134 projenin sözleşmesinin imzalandığı görülmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2012).

Ülkemizde, Devlet Planlama Teşkilatı “Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Kamu Kesimi ile Özel Sektör İşbirliği Modelleri Çerçevesinde Gerçekleştirilmesine İlişkin Kanun Taslağı Tasarısı” adıyla 2006 ve 2007 yıllarında iki kanun tasarısı hazırlamış ancak çeşitli nedenlerle beklemeye alındığından henüz yasalaşma sürecine girmeyen bu taslak, KÖSİ modellerinin önemli bir gündem oluşturmasına yol açmıştır. Ayrıca kentsel dönüşüm, mortgage yasası, sağlıkta dönüşüm kapsamında “sağlık kentleri projesi”, su kaynaklarını ve su yatırımlarını özelleştirme, sulamada KÖSİ’leri geliştirme girişimlerine rastlanmaktadır (Güzelsarı, 2009: 64- 70; Karasu, 2009: 124).

Türkiye’de KÖSİ sözleşmelerine ilişkin bilgiler kamuoyuna açıklanmamaktadır. Oysa saydamlık ve hesap verebilirliğin artması için sözleşmelerin süreleri, maliyetlerini etkileyecek gelişmeler, hizmet standardı ve kalitesi, tarife belirleme yöntemi, özel teşebbüslerin yükümlülükleri, idarenin verdiği

⁶http://www.eib.org/epec/resources/publications/epec_market_update_2013_en.pdf,
http://www.eib.org/epec/resources/epec_market_update_2012_en.pdf,
http://www.eib.org/epec/resources/epec_market_update_2011_en_web.pdf, (26.06.2014’te erişildi).

garantiler, garantilerin maliyetleri ve finansman yöntemleri konularında kamuoyuna bütçe metinleri ve faaliyet raporları aracılığıyla ayrıntılı bilgiler sunulmalıdır (Emek, 2009b: 37).

İngiltere, İspanya, Portekiz gibi pek çok Avrupa ülkesinde KÖSİ'ler belirli bir yasal çerçeveye sahipken, Türkiye bu konuda henüz bir yasal düzenleme geliştirememiştir⁷. Bu da her proje için düzenlenmesi gereken farklı bir sözleşme anlamına gelmektedir ki bu durum yatırımların risk faktörünü artırmaktadır. Türkiye'de diğer bazı ülkelerde olduğu gibi KÖSİ projelerini yürütmek üzere merkezi bir kurum da oluşturulmamıştır.

1.4. KÖSİ'lerde Risk ve Fırsatlar

KÖSİ modelleri kamu maliyesini veya borç limitlerini etkilemeden, maliyet ve riskleri geleceğe transfer ederek, hükümete altyapı hizmetlerini sunma olanağı sağlayan bir yönetim aracı olarak kullanılmaktadır. Fakat KÖSİ'lerde bütçe başlangıç izni gerekmediğinden demokratik sorumluluk azalmaktadır. Çoğunlukla sözleşmeler şeffaflıktan uzak, kamuoyuna açıklanmadan gerçekleştirilmektedir (Khan vd., 2014: 1-2).

Kamu sektöründe kapasite eksikliği, sözleşmelerin tasarımı ve uygulanmasında görev alacak profesyonel bir kadronun olmaması KÖSİ projelerinin uygulanmasında önemli sorunlar olmaya devam etmektedir (Amponsah ve Gatete, 2014: 2). Hükümet yetkililerinin yeteneklerine bağlı olarak kamu için vahim sonuçlar doğabilmekte, genellikle bunu belirleyen kriter özel sektöre takdir yetkisinin ne kadarının devredildiği olmaktadır (Donahue ve Zeckhauser, 2011: 46).

KÖSİ'lerde riskler çoğunlukla zayıf ihale uygulamaları, ihale ve sözleşmelerin hazırlanmasında yolsuzluk, yüksek kullanıcı ve

⁷ 6428 sayılı yasa 2013 yılında Sağlık Bakanlığı bünyesinde kurulan Kamu Özel Ortaklığı Daire Başkanlığı hariç. Bu düzenleme KÖSİ'lere yönelik ilk yasal düzenleme, Başkanlık ise KÖSİ yönetim birimlerinin ilk örneğidir.

yönetim ücretleri, ahlaki riziko ve önyargılardan kaynaklanmaktadır (Khan vd., 2014: 3; Mehtodra ve Delamonica, 2005: 163). Hizmette aksama veya kesinti riski, özel sektörün pazarlık gücünü arttırmakta ve KÖSİ'lerde doğal bir asimetri yaratmaktadır. Bu asimetri özel sektör tarafından sözleşmelerde yeniden müzakereye⁸ gitme yoluyla arttırılabilmektedir. Ayrıca proje sürecinin içerdiği tasarım, inşaat, lisanslama, talep, iflas ve operasyonel risk gibi risklerin de dikkatle yönetilmesi gerekmektedir.

KÖSİ'lere yönelik tepkilerin politik ve ideolojik nedenlerden kaynaklandığı belirtilse de kamu hizmetlerini planlama ve yürütmede KÖSİ'lerin olumsuz etkilerini destekleyen kanıtlar göz önüne alındığında, eleştirilerin kaynağının ortaya çıkması muhtemel aksaklıklar olduğu düşünülmektedir (Whitfield, 2001: 28).

1.5. KÖSİ Projelerinin Etkinliği

KÖSİ'lerin etkinlik tespitinin, çoklu hedefler nedeniyle kolay olmayacağını söyleyebiliriz. Bu konuda birbiriyle çelişen araştırma bulguları mevcuttur. Estache (2006), gelişmekte olan ülkelerde KÖSİ'lerin başarı ya da başarısızlıklarına ilişkin değerlendirmelerdeki farklılıkların, analizlerde farklı kriterler kullanılmasından kaynaklandığını savunmaktadır.

2008 Küresel Mali Krizi, özel sektörün üstünlüğü fikrinin sorgulamasını arttırmıştır. Örneğin, KÖSİ uygulamalarında önde gelen İngiltere ve İrlanda bile mali ve ekonomik şoklar nedeniyle bu alanda kötüleşmiş ülkeler arasına girmiştir. İngiltere hükümeti borçları ödeyecek kaynak sağlanamayacağından KÖSİ uygulamalarının durdurulamayacağını ve devam etmek zorunda olduğunu açıklamıştır. Ancak performans kanıtları KÖSİ'lerin geleneksel kamu alımlarından kötü olmadığını göstermektedir. Aynı zamanda KÖSİ'ler geleneksel metotlardan daha hızlı bir altyapı sunmaktadır (Khan vd., 2014: 3).

⁸ Uygulamaya konan bir KÖSİ projesi şartlarının, çeşitli sebeplerle taraflar arasında yeniden görüşülmesidir.

Otaïru vd. (2013), KÖSİ'lerin başarısızlığında belirlenen on risk faktörünü, yönetimde istikrarsızlık, yetersiz KÖSİ deneyimi, finansal durum, zayıf finansal piyasalar, arazi kullanımı, işçi ve malzeme durumu, yatırım projelerinin finansal cazibesi, düşük işçilik kalitesi, artık değer (imtiyaz süresinden sonra), yolsuzluk ve hukuka saygının eksikliği olarak belirlemişlerdir (Otaïru vd, 2013: 2810). Bu faktörler arasında yer alan yolsuzluk, KÖSİ'lerde yolsuzluğa açık alanların tespitinin yapılıp, mücadele yaklaşımları geliştirme ihtiyacını ortaya koymaktadır.

2. Kamu Özel Sektör İşbirlikleri ve Yolsuzluk

Kaynakların kullanılmasında tekelci yetkiye sahip, görevleriyle ilgili konularda takdir yetkilerini kötüye kullanan ve hesap verme mekanizmaları bulunmayan görevlilerin işbirliği oluşturma sürecinde kendi çıkarlarını gözetmeleri yolsuzluğa neden olmaktadır. Uygulamaları geniş bir yelpazede olan yolsuzluk rüşvet, zimmet, haraç, irtikâp, iltimas, rant kollama, lobicilik, patronaj ve gizli anlaşmalar gibi farklı formlarda görülebilmektedir. Yolsuzluğu aşağıdaki formülle açıklayabiliriz (Klitgaard, 1988);

$$C = M + D - A - T$$

C: Yolsuzluk **M:** Tekelleşme **D:** Takdir Yetkisi

A: Hesap Verilebilirlik **T:** Şeffaflık

Bu formüle göre yolsuzluk, mal ve hizmetlerin sunulmasında tekelci gücün varlığı ve takdir yetkisinin genişliği ile doğru orantılı olarak artmakta; hesap verme sorumluluğu ve şeffaflık ile ters orantılı olarak azalmaktadır. Yolsuzluğun büyüklüğü görevlinin tekelci gücü ile takdir yetkisi kullanma oranlarına bağlı olmaktadır (Klitgaard, 1998: 4). Ackerman'a göre yolsuzluğun boyutunu; elde edilecek fayda, takdir yetkisinin genişliği, yolsuzluk faaliyetinin riski ve rüşvet alanla verenin pazarlık gücü belirlemektedir (Ackerman, 1997: 46).

Devlet kamu kurumlarını özelleştirerek, büyük savunma alımları yaparak ya da doğal kaynaklara imtiyazlar ayırarak altyapı projelerini yürütüyorsa, kamuyla özel sektör arasında

aşırı kâr yaratma yönünde anlaşma eğilimi ortaya çıkabilmektedir. Böylece, toplam sözleşme değeri artmakta, rekabetçi bir fiyatın ortaya çıkma ihtimali düşmektedir. Kamu teşebbüslerinde yolsuzluk yaygınsa, gereksiz projeler oluşturmak ve tekel kazançlarını gizlemek için hükümet yetkililerine rüşvet verilebilmekte, yerli ve yabancı kredi kuruluşlarına kazanç sağlamak için özel projeler tasarlanabilmektedir. Bu gibi durumlarda toplumun kaybı sadece rüşvet değil, projede boşa harcanan kaynakların toplamı olmaktadır (Klitgaard, 2012: 7).

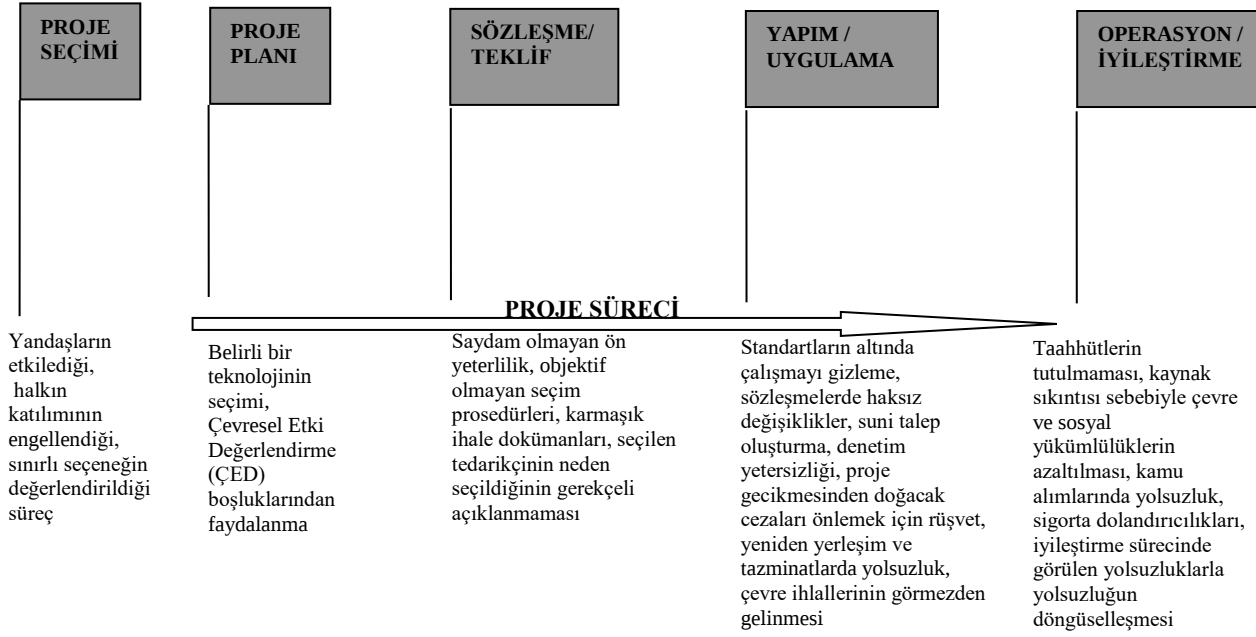
Şekil 2 proje döngüsü boyunca meydana gelebilecek yolsuzlukları göstermektedir. Yolsuzluk, projelerin belirlenmesi ve seçiminde aşırı siyasi nüfuz potansiyeli ile başlamaktadır. Proje onayında proje geliştiriciler ve bölümler arası gizli anlaşmalarla uygunsuz projelere⁹ karar verilebilmektedir. Stratejik planlama ve proje döngüsünde objektifliğin olmamasının, yolsuzluğa neden olacağı yaygın olarak kabul edilmektedir. Büyük yolsuzluklarda teklif formlarında sahtekârlık, şişirilmiş faturaların kabulü için tedariklerde rüşvet görülebilmektedir. Bu yasadışı ödemeler genellikle taşeronlar tarafından gizlenmektedir. Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) ile yolsuzluk ve usulsüzlükler planlama aşamasında ortaya çıkabilmekte, hatta bazı ülkelerde daha önceden reddedilen ÇED raporları için hükümetler tarafından onay verileceği firmaya garanti edilebilmektedir¹⁰. Projelerin operasyon ve teknik bakım süreçlerinde zafiyetler devam etmektedir. Bu zafiyetler hizmet erişimi ve temini ile ilgili küçük yolsuzlukları, suiistimali, yasadışı bağlantıları, sosyal ve çevresel koruma taahhütlerinde başarısızlığı, patronaj ve istimlâk fonlarının

⁹ 1983 yılında başlanan ve ancak 1994 yılında bitirilebilen, bir yolsuzluk abidesi olarak anılan Paraguay- Arjantin Yacyreta Barajı'nın 2.7 milyon \$ olarak tahmin edilen maliyeti 11.5 milyon \$ olarak gerçekleşmiştir (Haas, 2008: 88).

¹⁰ Örneğin, Hindistan'da iki baraj için ÇED yapma amacıyla görevlendirilen bir firma 145 km uzakta başka bir projenin ÇED raporunun büyük bir bölümünü kopyalanmaktan yakalanmıştır (Haas, 2008: 89).

istismarını, parasal ve parasal olmayan fayda paylaşımını içermektedir. Büyük yolsuzluk döngüsü bakım, yenileme ve iyileştirme ihalelerinin tümünde tekrar başlayabilmektedir (Haas, 2008: 89).

Şekil 2. KÖİ Proje Sürecinin Çeşitli Aşamalarında Yolsuzluğun Kapsam ve Koşulları



Kaynak: Haas, 2008: 88.

2.1. KÖSİ'lerde Yolsuzluğa Açık Alanlar

KÖSİ'lerde yolsuzluğa açık alanlar zayıf ihale süreçleri, sözleşmelerin katılığı, siyasetin finansman şekli, yeniden müzakereler, denetlenemezlik ve hesap verilemezlik başlıkları altında incelenecektir.

2.1.1. Zayıf İhale Süreçleri

İhaleler, özel kazançlar için sözleşme gücünü kötüye kullanan hükümetlerin yolsuzluğa neden olabilecekleri geleneksel alanlardan biridir. Genellikle rakip teklifler sözleşmelerin yarısında bile dikkate alınmamakta, aciliyet ön plana alınıp, anlaşma tek kaynaklı sözleşmeye uygun hale getirilmektedir. Çoğunlukla yöneticiler hem hangi firmayla sözleşme yapılacağına karar verip, hem projeyi yürütüp hem de denetlemektedir (Klitgaard, 2012: 9; Altes, 2014: 16). Ama kamu otoritesi, hem düzenleyen hem de düzenlenen olamayacağından, kirli uygulamalara yönelik endişeler yerinde kabul edilebilir (De Brux ve Marty, 2014: 15).

İhalelerde rekabet olduğunda ise suiistimaller yaygın bir şekilde görülebilmektedir. Teknik özellikler, gözetilen tedarikçilerin şansını arttırmak için tasarlanmakta, maliyet aşırımları rüşvet karşılığında onaylanmakta, siyasi etki dış denetimi felç edebilmektedir (Klitgaard, 2012: 9). Üstelik yolsuzluk, ihale sürecinin planlama, ihale, sözleşme ve yürütme aşamalarından herhangi birinde ya da her birinde olabilmektedir. Sözleşme aşamasında yolsuzluğun tespit edilmesi, yüklenicilerin kendi faydaları için itiraz etmeyecekleri aşama olduğundan, neredeyse imkânsızdır. Sözleşmeler genellikle gizli tutulduğundan, yükümlülüklerde şeffaflığın olmaması yüklenicinin fazladan tazminat ödemesine neden olabilmektedir (Iossa ve Martimort, 2014: 4).

PwC ve Ecorys (2013) tarafından yapılan bir araştırma AB ülkeleri için özellikle altyapı hizmetlerinde olmak üzere, yolsuzluğun ihale süreçlerinde var olduğunu göstermektedir. 8 AB ülkesinin yer aldığı örnekleme, en yüksek yolsuzluğun personel sağlama hizmetlerinde (%23-28) ve atık su tesisi yapımında olduğu (%22-27) tespit edilmiştir. Yolsuzluk olasılığının demiryolu (%15-19), yol (%11-14) ve havaalanı pist inşaatlarında da (%11-13) olduğu belirtilmiştir. 2010 yılında kamu ihalelerinde yolsuzluğun doğrudan toplam maliyeti 1.5 milyar € ile 2.3 milyar € arasında değişmektedir. Bu değerler, AB elektronik ihale sisteminde yer alan ihale tekliflerinin (anketin yapıldığı 8 AB ülkesi için) tahmini değerinin yaklaşık %19'udur (Estache ve Saussier, 2014: 5).

2.1.2. Katı Sözleşmeler

KÖİ projelerinin süresi 25-30 yıla kadar çıkabilmekte, bu yönüyle projeler çok uzun vadeli ve çok yönlü planlamayı gerektirmektedir (Karasu, 2011: 230). Hizmetin kalitesi ve miktarı kamu tarafından belirlendiği ve özel sektöre yapılan ödemeler bu kalite ve miktara bağlı olduğundan, sözleşmeler esnek değildir. Sözleşmelerin yapısı, tasarım, standartlar ve talep tahminlerinin ihtiyaçlar değişince eksik veya ihtiyaç dışı bir duruma düşebilecek olması KÖİ sözleşmelerinin en önemli zayıf yanlarıdır (Güngör, 2012: 33).

KÖİ sözleşmelerinde, kamu ve özel sektör arasındaki gizli anlaşmalar, yolsuzluk ve kamu yararı aleyhine fırsatçı kararlar görülebilmektedir. Sözleşmelerde esneklik ve şeffaflığı teşvik etmek ve zaman içinde hesap verilebilirliği sağlamak muhtemelen bir cevap olabilir. KÖİ'ler önemli yasal belirsizlik sorunlarıyla karşı karşıya olduğundan, davalarla uğraşmaktansa, şeffaflık seviyesini yükseltmenin daha kolay ve az maliyetli olduğu belirtilmektedir (De Brux ve Marty, 2014: 15-16).

2.1.3. Siyasetin Finansmanı

Birçok ülkede siyasete yasa dışı para girişi 1970'li yıllardan başlayarak yaygınlaşmıştır. İhale, kredi ve teşvik karşılığında siyasi partilere komisyon ya da zorunlu bağış şeklindeki para akışı, evrensel bir olgu niteliği kazandığından, siyaset-ticaret-mafya ilişkileri yolsuzlukların yaygınlaşmasına yol açmaktadır (Tarhan vd., 2006: 70). Siyasetin finansmanı için gereken maddi destek özel sektör tarafından siyasilere sağlanmakta, karşılığında siyasiler de iktidara geldiklerinde destekçilerine çıkarlar sunmaktadırlar. Devletin ağırlığının aşırı düzeyde olduğu ekonomilerde kamu kaynakları (kredi, destek, yardım, sübvansiyon vb. adlarla) özel sektöre ve özellikle siyasilere yakın gruplara yönelik kullanılmaktadır (Öztürk, 2001: 3).

Yükleniciler, KÖİ sözleşmelerinde ihale sürecini etkilemek ve sözleşme şartlarını ayarlamak için içerden bilgi ve istihbarat sağlayacak kilit kamu personeline ulaşabilmektedir. Yükleniciler imtiyazları kullanan, siyasileri finanse eden yörelerinin en büyük işverenleri olduğundan, KÖİ sözleşmelerinde gizli anlaşmalar ve yolsuzluk neredeyse kaçınılmaz olmaktadır (Whitfield, 2001: 36).

2.1.4. Yeniden Müzakere Süreci

KÖİ'lerin başarısını azaltan temel nedenlerden biri olarak yeniden müzakereler gösterilmektedir. Çünkü yeniden müzakereyle fiyatlar artmakta, hizmette gecikmeler olmakta, yatırım yükümlülükleri

azaltılabilmektedir (De Brux vd., 2011: 4). Yeniden müzakereler sonucunda sağlanan vergi indirim ve istisnaları, yatırım miktarı veya programındaki değişiklikler, projenin getiri oranındaki değişiklikler gibi yüklenici için olumlu imtiyazlarla revizyona gidilmektedir. Trebilcock ve Rosenstock (2013)'a göre yeniden müzakerelerin dört nedeni vardır:

- Özel kesim tarafından düşük tutulan ihale bedelleri¹¹,
- Fırsatçılık,
- Beklenenden daha düşük talep,
- Proje ortamında beklenmedik değişiklikler.

Ayrıca hükümetler de halkın refah kaybı pahasına özel sektöre haksız kazanç sağlamak veya siyasi rant elde etmek için yeniden müzakere süreçlerini kullanabilmektedir (Raje, 2014: 7). Engel vd. (2006) hükümetlerin altyapı harcamalarındaki artışı, bütçe inceleme süreçlerinden uzak tutmak için yeniden müzakereleri kullandıklarını iddia etmiştir.

KÖSİ sözleşmeleri uzun vadeli sözleşmeler olduğundan, çoğunlukla sınırlı rasyonellik ve proje ortamındaki değişiklikleri tahmin etmede yetersizlik görülebilmekte, bazen de projelerin zamana uyarlanması gerekebilmektedir. Yeniden müzakere olasılığı proje büyüklüğü ile doğru orantılı olarak artmaktadır. Sebebi her ne olursa olsun KÖSİ'lerin yeniden müzakere edilmesinin verimlilik üzerinde olumsuz etkisi olacaktır (Estache ve Saussier, 2014: 7; Guasch, 2004: 141).

Tablo 3. KÖSİ'lerde Yeniden Müzakere Sıklığına İlişkin Bazı Çalışmalar

Coğrafi Alan	Sektör	Yeniden Müzakere Edilen Sözleşmeler %	Referanslar
Latin Amerika ve Karayipler	Tüm Sektörler	68	(Guasch, 2004)
	Elektrik	41	
	Ulaştırma	78	
	Su	92	
ABD	Karayolları	40	(Engel vd. 2011)
Fransa	Karayolları	50	(Athias ve Saussier, 2007)
	Otoparklar	73	(Beru ve vd., 2013)
İngiltere	Tüm Sektörler	55	NAO (2001)

Kaynak: Estache ve Saussier, 2014: 7.

¹¹ Özel sektörün ihale bedellerini düşük tutması ile rekabetçi fiyatın oluşumu, yolsuzluğa ihale aşamasında göz yumulmaması şartıyla gerçekleşebilecektir.

Tablo 3'te görüldüğü gibi, birçok araştırmacı dünyada yeniden müzakereye konu edilen projeleri incelemişlerdir. Bu çalışmalara göre, en çok yeniden müzakere sırasıyla Latin Amerika ve Karayipler'de %92 ile su, %78 ile ulaştırma ve Fransa'da %73 ile otopark projelerinde görülmüştür.

Guasch (2004) tarafından 1985-2000 yılları arasında Latin Amerika'da 1000'den fazla KÖSİ projesi için yapılan bir çalışmada, KÖSİ projelerinin %41,5'inin yeniden müzakere edildiği bulunmuştur. Sözleşmelerin % 85'inde anlaşmanın ilk 4 yılı içinde yeniden müzakere yapılmıştır. En erken yeniden müzakere 2,2 yıl içinde olmuştur. Çoğu durumda yeniden müzakere özel sektör tarafından (%61) başlatılmıştır (Guasch, 2004: 141). ABD'de 1991-2000 yılları arasında 21 ulaştırma projesinin 6'sında ve tüm dünyada KÖSİ projelerinde yeniden müzakere taleplerinin %22'si hükümet tarafından başlatılmıştır (Raje, 2014: 6).

Guasch vd. (2006) 1989-2000 yılları arasında beş Latin Amerika ülkesi için yaptıkları çalışmada, su ve ulaşım projelerin 4/5'inin yeniden müzakere edildiğini tespit etmişlerdir. 2004-2006 yılları arasında Birleşik Krallık'ta KÖSİ projelerinin 1/3'ünde 4 milyon £'un üzerinde değişiklik meydana gelmiştir. Macaristan'da yeniden müzakere sürecine giren imtiyaz şirketleri kamu sektöründen ek mali destek almışlardır (Iossa and Martimort 2008: 30). Yeniden müzakerelerin hükümetin bozucu saptırıcı (distortionary) teşviklerine¹² bir harcama sınırı getirilerek teorik olarak sınırlandırılması önerilmektedir (Klitgaard, 2012: 7).

2.1.5. Denetlenemezlik ve Hesap Verilemezlik

Bütçe dışında olmaları nedeniyle KÖSİ'leri hükümetler kamu harcamalarında bütçe ve muhasebe ile ilgili geleneksel denetim usullerinden kaçış aracı olarak görmektedirler (Karasu, 2009: 139). Bilanço dışılık nedeniyle, modele ilişkin yeterince bilgi toplanamamakta, merkezi düzeyde anlamlı bir istatistik oluşturulamamakta ve kamuoyu ile paylaşılamamaktadır. Ancak bu durum kamu maliyesinde sadece bir saydamlık sorunu olmaktan öte kamu örgütlerinin giderek çok daha büyük bir bölümünün kamu kurumlarının denetimi dışına (harcamaların da bütçe dışına) çıkarılması ile devletin üstlendiği risk ve maliyetlerin artması anlamına gelmektedir (Karahanoğulları, 2012: 114-115; Karasu, 2009: 141). KÖSİ'ler idarenin bütünlüğüne zarar veren, denetlenmezlik, hatta yönetilemezlik sorunlarına yol açabilmektedir (Karasu, 2009: 90).

¹² Devlet KÖSİ'lere üç tür vergi teşviki verebilir: finansman aşamasındaki yatırımlar için vergi muafiyetleri, inşaat aşamasında ithalatta vergi indirimi, yönetim ve işletme aşamasında vergi tatilleri (Khan vd., 2014: 19).

Proje sürelerinin uzunluğu nedeniyle projeye karar veren idare muhtemelen iktidarda olmayacağından sorumluluk ve hesap verme mekanizmaları da işlevsizleşecektir. Yine proje sürelerinden dolayı gelecek iktidarların alternatif politika belirleme ihtimali sıfıra indirilmekte, bugünden idarenin takdir hakkı ve kamunun planlama yetileri ipotek altına alınmaktadır. Öte yandan KÖSİ'lerle kamusal sorumluluk yerini her kurumun kendi belirlediği çerçevede bir sorumluluk üstlenmesine dayanan ve kaçınılmaz olarak kâr endeksli kurumsal sorumluluk anlayışına bırakmaktadır. İktisadi olarak güçlü olanın kamunun bütününe karşı hizmet tekeli eline alması kaçınılmazdır. Güçlü olanın kamu hizmeti alanında uzmanlaşmış uluslararası tekellerle özdeşleştiği düşünülürse, KÖSİ'lerin aynı zamanda yabancı sermayenin güdümünde olduğunu söyleyebiliriz (Çelik, 2008).

2.2. KÖSİ'lerde Yolsuzluğun Etkileri

Yolsuzluğun maliyeti, özellikle rüşvetin yaygın olduğu gelişmekte olan ülkelerde ve geçiş ekonomilerinde yüksektir. Geçmişte kalkınma için desteklenen yolsuzluğun günümüzde savunulması mümkün değildir¹³. Gelişmekte olan ülkelere, ihaleye giren yabancı yüklenicilerin büyük meblağlar içeren sözleşmeleri alabilmek için yolsuzluğa bulaşmaları kaçınılmazdır. Oysa ki; yolsuzluğa bulaşmamış bir yönetim, KÖSİ'lerin başarısı için olmazsa olmazdır (Otairu vd., 2013: 2813).

Yolsuzluk, değişik düzeylerde reform hedeflerini azaltabilir. Yolsuzluk çeşitli kanallardan ihale mekanizmasını geçersiz kılarak piyasada rekabeti zayıflattığı gibi, rekabeti izleme ve denetlemeden sorumlu kurumları

¹³ Günümüzde yolsuzluğun kesin bir şekilde kötü olduğu fikri üzerinde oldukça geniş bir genel kabule varılmıştır. Ancak geçmiş yıllarda, yolsuzluğa ilişkin görüşler farklılık göstermiş, bazı ekonomistler yolsuzluğun faydalı taraflarını dahi bulmuşlardır. 1997 mali krizine kadar, Güneydoğu Asya'da bazı ülkeler, yolsuzluğun büyümeyi desteklediği tezini benimser görünmüşlerdir. Endonezya ve Tayland'ın yolsuzluğa rağmen yüksek bir büyüme hızına sahip oldukları ifade edilmiştir. Endonezya için, yolsuzluğun azaltılması yerine kurumsallaştırılmasının ekonomiye daha az zarar vereceği iddia edilmiştir (Tanzi, 1998: 22). Yolsuzluk literatüründe ilk kuşak çalışmalar adı altında yer alan bu görüşün savunucuları "Etkin Yağ Hipotezi" (Efficient Grease Hypothesis) adını verdikleri bir hipotezle de düşüncelerini desteklemeye çalışmışlardır (Bardhan, 1997: 1322). 1990'lı yılların sonunda görülen şiddetli finansal krizlerden sonra "Etkin Yağ Hipotezi" sorgulanmaya başlanmıştır. Bu dönemden sonra çeşitli yolsuzluk veri ve göstergelerinin sağlanmasının da etkisiyle, ikinci kuşak çalışmalarda yolsuzluğun nedenleri incelenmeye, çözüm önerileri bulunmaya ve mücadele stratejileri geliştirilmeye başlanmıştır (Gediz Oral, 2009: 52-53).

etkileyerek piyasada rekabetin tesisini engelleyebilir (Boehm, 2007: 1). Tablo 4’de görüldüğü gibi KÖSİ’lerde yolsuzluğun, çok taraflı etkileri ve ağır maliyetleri bulunmaktadır.

Tablo 4. Yolsuzluğun Taraflara Etkileri

Paydaşlar Grubu	Yolsuzluğun Etkileri
Tüketiciler	Yüksek Fiyatlı Hizmetler, Yoksullar İçin Daha Az Hizmete Erişim, Kötü Projeler, Yoksullaşma Riski.
Hükümetler	Yüksek Maliyetler, Kredi ve Teminatlar İçin Daha Yüksek Geri Ödeme, Sosyal Politikalarda Aksama, Düşük Büyüme Hızı.
Proje Geliştiriciler/Operatörler	Adil Rekabetin Olmaması, Onaylanan Projelerin İptal Edilebilmesi, Görevden Men veya Cezai Kovuşturma.
Yükleniciler ve Tedarikçiler	Haksız Rekabet, Yüksek İhale Giderleri ve İsraf Edilen Kaynaklar, Onaylanan Projelerin İptal Edilebilmesi, Cezai Kovuşturma, Para Cezaları, Kara Liste ve İtibar Kaybı.
Finansörler: Kredi Kuruluşları, Ticari Bankalar, Sigorta Şirketleri	İtibar Kaybı, Yüksek Borçlanma Talepleri, Ek Maliyetler ve Hileli Talepler, Mali Kayıp.

Kaynak: Haas, 2008: 90.

Yolsuzluk maliyetleri arttırıp, projeleri geciktirip, hizmet kalitesinin düşmesine neden olmaktadır. Yüksek fiyatlar yoksul ve savunmasız olanları ve yoksulluğu azaltma çabalarını orantısız etkilemektedir. Sonuç olarak, kronik yolsuzluk kamuya duyulan güveni ve KÖSİ projelerinin politik sürdürülebilirliğini olumsuz etkilemektedir. Çoğu yatırımcı itibar riski ve yolsuzluğa ilişkin maliyetlerle ilgili kaygılar taşımaktadır (Haas, 2008: 89).

Kamu hizmetlerinde yolsuzluk büyüdükçe örgütsel kaos ortaya çıkmakta, prosedürler kılavuzu terk edilmektedir. Pek çok dosya kaybolmakta, araştırmalar ve denetimler başlasa bile, kayıtlar eksik olduğundan denetim etkinliği sağlanamamaktadır. Sözleşmelere izin verildiğinden ya da fonların mevcut olup olmadığından kimse emin olamamaktadır. Bazı yüklenicilere ödeme yapılamadığından gecikmeler yaşanmakta, gecikmeleri daha fazla yolsuzluk izlemektedir. Sonunda tedarikçiler daha az rekabeti, yolsuzluk ve verimsizlik için başka fırsatlar yaratan daha

yüksek fiyatları veya pazardan çekilmeyi talep etmektedir (Klitgaard, 2012: 9).

3. KÖSİ'lerde Yolsuzlukla Mücadele Stratejileri

Bir ülkede yolsuzluğun tamamen ortadan kaldırılması mümkün olamayacağından, yolsuzlukla mücadelede yolsuzluğun azaltılmasından söz etmek daha gerçekçi olacaktır (Ackerman, 1997: 56). Klitgaard, yolsuzlukla mücadelede reformların şart olduğunu ileri sürmektedir. Reformları gerçekleştirmede iki önemli faktör rol oynamaktadır. Birincisi; yolsuzluğun kişilere maliyetini arttırıp faydalarını azaltacak kurumsal değişimlerin yapılması, ikincisi ise kurumsal değişimleri uygulayabilecek siyasi bir iradenin olmasıdır (Klitgaard, 1998: 4). Yolsuzlukla mücadele stratejileri dört ana başlık altında toplanmaktadır (Ackerman, 1997: 46):

- Takdir yetkisinin sınırlandırılması,
- Yolsuzluğun maliyetinin arttırılması,
- Kamu görevlilerinin kontrolünde olan faydaların azaltılması,
- Kamu görevlilerinin pazarlık gücünün azaltılması.

Yolsuzlukla mücadelede her durumda ve her ülkede geçerli olacak tek bir stratejiden söz etmek de pek mümkün değildir. Farklı yolsuzluk düzeylerine ve yönetim kalitesine göre, yolsuzlukla mücadelede kullanılacak öncelikler değişebilmektedir (Gediz Oral, 2011a: 165).

Dünyada yolsuzlukla mücadelede geleneksel yaklaşımlar olarak kabul edilen; yeni yasalar çıkarmak, cezaların arttırılması, etik kodlar oluşturmak, kamu yöneticilerinin eğitimi, otomasyonun arttırılması gibi yöntemler yeterince iyi sonuçlar üretememektedir. Sivil toplum ve iş dünyasıyla ilgili olarak vatandaşların ve şirketlerin ne kadar rüşvet verdiğinin ölçümü için toplantılar, konuşmalar, anketler yapılmaktadır. Bu adımlar, önemli eksiklikler içermektedir. Çünkü hukuk devleti kanunların uygulanmasını garanti edememekte ve etik kodlar genellikle temennileri bildiren kâğıt parçaları olarak algılanmaktadır. Aynı zamanda bir ülkede yolsuzluğun yaygın olduğunun bilinmesi o ülkede yolsuzluğun çok olduğu anlamına da gelmeyecektir. Sadece sayısal verilerle yolsuzluk olgusunu yorumlamaya çalışmak sağlıklı sonuçlar vermeyebilir. Çünkü yolsuzluk endeksindeki¹⁴ artış, yolsuzluğun artmış olmasından değil, ülkede başarılı

¹⁴ Ülkelerarası karşılaştırmalarda ve ampirik araştırmalarda en sık kullanılan ölçütler, çeşitli uluslararası kuruluşlarca ve özel araştırmacılarca yapılan anket çalışmalarıdır. Bu anketlerden elde edilen sonuçlar endekslere dönüştürülerek yatırımcıların ve araştırmacıların kullanımına sunulmaktadır. Söz konusu

bir yolsuzlukla mücadele programı uygulanması ve böylece halkın farkındalığının artmasından kaynaklanıyor da olabilir (Amponsah, Gatete, 2014: 19; Klitgaard, 2012: 8).

Yeni yaklaşım arayışında olanlar kabul etmelidir ki (Klitgaard, 2012: 8);

- Yolsuzluk, siyasi kültürün olduğu kadar kötü yasaların ve zayıf politikaların bir sonucudur.

- Yolsuzluk, hukuk sistemine paralel olarak çalışan gayri resmi sistemler içerir.

- Reformcular, büyük yolsuzlukları hızla ortaya çıkararak güvenilirliği inşa etmek zorundadır.

-İş dünyası ve toplum, yozlaşmış sistemin teşhis ve tedavisine katılarak yolsuzlukla mücadeleyi desteklemek zorundadır.

Yolsuzlukla mücadelede öncelikli hedef, yozlaşmış kurumların tespitinin ötesinde, bu kurumlardaki yozlaşmayı ortadan kaldırmak olmalıdır. Yolsuzlukla mücadeleye girişen bir hükümet yetkilisi ve/veya bir parti, yozlaşmış tarafları ve potansiyel yolsuzluk riski taşıyan alanları belirlemek, sözleşmeleri uygulamak için temiz bir yol bulmak zorundadır (Klitgaard, 2012: 13).

KÖSİ uygulamalarının önündeki en büyük engeller arasında; hükümetteki yüksek yolsuzluk, altyapı konusunda açık ve net bir hükümet politikasının olmaması ile güven eksikliği gösterilmektedir. Altyapı konusunda net bir hükümet politikası geliştirilmesi, siyasi istikrarın sağlanması, mali kurumların güçlendirmesi hükümetlerin yolsuzlukları ortadan kaldırmasında ve KÖSİ uygulamalarının geliştirilmesinde gerekli olan temel faktörlerdir (Otairu vd., 2013: 2809).

3.1. KÖSİ Projelerinin Finansman Tarafında Yolsuzlukla Mücadele

Bu alanda, yaratılacak yeni ve uzun vadeli mali alternatifler ve uluslararası kuruluşların yolsuzluğa bulaşmış şirketlere kredi verilmemesi gibi kararlar önemlidir.

endeksler genellikle ülkelerdeki kişi, kurum ve kuruluşların yolsuzluk algılamalarının ölçülmesini sağlamaktadırlar. Yolsuzluk algılamaları, kişi ve kurumların yolsuzluk eylemlerinde yer alıp almadıklarını araştırmayı amaçladığı gibi, kendilerinin girişmedikleri ancak günlük yaşantılarında çeşitli yollarla algıladıkları veya karşılaştıkları yolsuzlukları da kapsamaktadır (Bayar, 2007).

3.1.1. Yeni Mali Alternatifler

KÖSİ'lere alternatif yaratılabilirse, projeleri iptal etme kararı, büyük ölçüde kamu harcamalarını arttırsa bile hükümetler KÖSİ anlaşmasından vazgeçebilir. 1997 Amsterdam Anlaşması'nı takiben, Avrupa Yatırım Bankası (AYB) ve Avrupa Yatırım Fonu (AYF), Özel Eylem Programı kapsamında, sağlık, eğitim, konut ve çevre projelerini doğrudan finanse etmektedir. AB ülkeleri Maastricht Kriterleri'ni sağlayabilmek, cari dönemde bütçe açıklarını daha düşük seviyelerde tutabilmek için KÖSİ modellerinden yararlanmaktadırlar. Buna karşın; AB'de Maastricht Kriterleri ve mali kural¹⁵ KÖSİ uygulamalarından vazgeçilmesinden etkilenmeyecektir. Söz konusu projelerin uygulanması için gerekli fonlar, AYB'den ve AYF'den düşük faizle borç alınarak karşılanabilir. Böylece harcamalar bütçe hesapları dışında kalmayarak muhasebeleştirilecek ve uzun vadede daha gerçekçi bütçe planlaması yapılabilecektir. Bu fonlar hükümetler tarafından garantili olmadığından, AB'de (İngiltere ve Hollanda hariç) fonlardan yapılan kamu borçlanmasına karşı çıkılmamaktadır. Maastricht Kriterleri içinde kalmak kaydıyla, hükümetin kamu borçlarını arttırdığı bir kamu maliyesi sağlıklı kabul edilebilir (Whitfield, 2001: 27-28).

3.1.2. Tavsiye Kararları

2002 yılında sunulan Ekvator Prensipleri, ticari bankalar için altyapı projeleri finansmanında ortak bir çerçeve sağlama amacındadır. Küresel altyapı kredilerinin %80'ini sağlayan kuruluşlar borçlularına kredi sağlamak için bu ilkelere uymayı kabul etmemişlerdir. İlkeler uluslararası hukuk, çevre, insan hakları, yerel halklar ve işgücü konularında açık ve bağlayıcı standartlar içermemekle ve borçluların ilkelere uyumunun nasıl sağlanacağını belirsiz olmasıyla eleştirilmiştir (Khan vd., 2014: 22).

2006 yılında OECD, ihracat kredisi alacak firmaların hiçbir rüşvet işlemine karışmamış olmalarının bir ön koşul olarak aranmasını içeren tavsiye kararını kabul etmiştir. Bu önemli bir adımdır. Ama rüşvet için kanıt standartlarının ortak tanımının yapılmasına ve bilgilendirmeye ihtiyaç vardır. Dahası yolsuzlukla mücadele önlemleri OECD üyesi

¹⁵ Mali kural, ortalama ekonomik döngü üzerinde hükümetin sürdürülebilir yatırım kuralı gereği harcamaları finanse etmek için değil, sadece yatırım için borçlanması ve kamu kesimi net borç yükünün GSYİH'nin belli bir oranında olmasını ifade eder. AB'de hükümetlerin borçlanmasını GSYİH %3'ü ve toplam kamu borcunu GSYİH'nin % 60'ı ile sınırlayan Maastricht Kriterleri'dir.

olmayan ülkelerin kredi kuruluşları tarafından da uygulanmalıdır (Haas, 2008: 92).

3.1.3. Uzun Vadeli Finansman

Uluslararası finansman, KÖSİ modellerinde proje finansmanının başlıca kaynağıdır. Çünkü politik kısıtlamalar, zımni riskler, ülke içinde doğrudan cazip fiyatlı finansmanın bulunamayışı uluslararası finansmanı zorunlu kılmaktadır. Ayrıca KÖSİ'lerde ulusal katılımcıların çok az tecrübeye sahip olması, özel sektör borçlanmasının daima kamudan daha maliyetli olması gibi sebeplerle, büyük projelerin yurtiçi finansmanı zor olmaktadır.

2008 Küresel Krizi'nin ardından, KÖSİ programları, iyi yapılandırılmış projeler yüksek kalitedeki sponsorlar ve mutlak surette güçlü devlet desteğiyle (teminatlar) artmıştır. Projelerde vade önemli ölçüde kısaldığından, 15 yıldan uzun vadeli krediler uluslararası finans kuruluşlarının desteği ile elde edilmektedir. Uluslararası kuruluşlar cazip bir fiyatla fon akışı sağlayarak, özellikle karşı karşıya olunan politik ekonomik kısıtların değiştirilebilmesine çaba harcamalı, yolsuzluğun küreselleşmesi riskiyle mücadele etmelidirler (Khan vd., 2014: 15).

3.2. Uluslararası Yolsuzlukla Mücadele Anlaşmaları

Küreselleşmeyle birlikte tüm dünyada kamu ve özel sektör ilişkilerinin yeni şekillerinden kaynaklanan çıkar çatışması artmış ve yolsuzluğa daha belirgin bir uluslararası boyut eklenmiştir. Mikro¹⁶ ve makro rüşvetin¹⁷ yanına bir de uluslararası şirketlerin ya da ulus ötesi sermayenin devrede olduğu ve yine daha ziyade üst düzey bürokratların ve/veya siyasetçilerin rol aldığı, uluslararası ya da küresel rüşvet eklenmiştir (Berkman, 2009: 184). Yolsuzlukların küreselleşmesi mücadelesinin de küresel boyutta yapılmasını gerektirmektedir.

Yolsuzlukla mücadele reformları uluslararası yolsuzlukla mücadele anlaşmalarıyla ivme kazanmıştır. Dünya ülkelerinin çoğunda OECD, BM, AB, IMF ve WB bünyesinde bölgesel yolsuzluk ve rüşvet sözleşmeleri imzalanmıştır. Genellikle bu sözleşmelerin yasal bağlayıcılığı vardır. Fakat uygulanmaları büyük bir sorundur. Çünkü ekonomiler, hükümetlere kendi taahhütlerini kabul ettirmek ve yolsuzluk imkânlarının daha fazla

¹⁶ Daha ziyade alt düzey memurların aldıkları ve genellikle küçük miktarlardaki rüşvettir.

¹⁷ Daha ziyade üst düzey bürokratların ve/veya siyasetçilerin aldıkları, genellikle büyük miktarlar içeren rüşvettir.

olduğu sektörlerde faaliyette bulunmak isteyen firmaların baskısıyla karşı karşıyadır (Haas, 2008: 95).

3.3. KÖSİ Sözleşmelerinde Standardizasyon ve Uygulamaların Yerelleşmesi

KÖSİ sözleşmelerinin planlama ve tasarım aşaması, merkezi hükümet ve yerel yönetim olmak üzere iki farklı hiyerarşik tabaka içermektedir. Ulusal KÖSİ programı, yerel projeler için izlenecek ve yerel düzeyde yolsuzluk riskini azaltacak tipik koordinatlar sağlamalıdır. İngiltere’de merkezi olarak tasarlanmış standart sözleşmeler yapılmış, böylece dayatılan küçük değişikliklerle yerel otoritelerin takdir yetkisi sınırlandırılmıştır (Iossa ve Martimort, 2014: 5). Burada merkezi otoritenin yozlaşmış olma ihtimali analizin dışında bırakılmaktadır (Iossa ve Martimort, 2008: 28). Literatürde yerelleşme konusu tartışmalı olarak ele alınmaktadır. Yerelleşme, merkezi idarenin performansını, yerel idarelerin şeffaflığını arttırdığı ölçüde yolsuzluğu azaltmada önemli bir rol oynayacaktır (World Bank, 1997: 43). Fisman ve Gatti (2000), Gurgur ve Shah (2005) yolsuzluk ve yerelleşme arasındaki ilişkiyi inceledikleri çalışmalarında, yerelleşmenin yolsuzluğu azalttığı sonucuna ulaşmışlardır (Gediz Oral, 2011b: 414).

Yolsuzluk büyük ölçekli sermaye yoğun projelerde daha fazladır. Hatta yasadışı ödemelerin uluslararası büyük projeler kapsamında yabancı banka hesaplarına aktığı bir ortamda, yerel projelerde yolsuzluğun en azından fonların yerel ekonomi içinde kalması nedeniyle daha güvenli olduğu bile düşünülmektedir. Altyapı projelerinin türü ve büyüklüğü kararında, çıkar çevrelerinin hükümeti etki altına almasının en önemli yolu yolsuzluktur. Bu nedenle, altyapı projelerinde küçük ve yaygın alternatiflerdense, kişisel zenginleşme olanakları daha çok olan büyük altyapı projeleri lehine karar verilebilmektedir. Bu, yerel yolsuzluk projelerinde hiçbir şekilde yolsuzluk olmayacak demek değildir. Yolsuzluk, hem hükümet destekli hem de sivil toplum örgütleri destekli olan küçük, orta, büyük tüm projeleri etkileyebilecektir (Bosshard ve Hildyard, 2008: 105).

Literatürde yer alan yerelleşme tartışmaları değerlendirildiğinde, projelerin sözleşme yapılarının standart (şartlarının merkezi otorite tarafından belirlendiği) bir forma kavuşup, uygulamanın ise yerel düzeyde gerçekleştirilebilmesi yeni bir bakış açısı oluşturabilir.

3.4. Kurumsal Çerçeve ve Düzenleyici KÖSİ Kurumu

Aslında çok yeni bir kavram olmayan, dünya üzerinde yaklaşık iki yüz yılı aşkın süredir uygulanan, ancak 1990'lı yıllarda yaygınlaşan KÖSİ modellerinin başarısı ve devamlılığı için, kapsamlı ve etkili bir şekilde uygulanan yasal düzenlemelerin, finansal ve kurumsal çerçevelerin gerekliliği tartışmasız kabul edilmektedir (Delgado, 2009: 22; Shandling ve Lock, 2008: 102). Özellikle kamu egemenliğini ve mülkiyet hakkını net bir şekilde belirleyen, risk ve sorumluluk paylaşımlarının, hak ve yükümlülüklerin sınırlarını çizen bir hukuki rejimin olması zorunludur (Degado, 2009: 25). Genel bir KÖSİ kanunu olmadığında, uygulamada her kamu hizmeti için ayrı bir yasa çıkarılmakta, bu durum KÖSİ niteliğine uygun olmayan sözleşmelere ve karışıklıklara neden olmaktadır (Gürkan, 2014: 179). Kamu hizmet örgütlenmesinde, aynı aktörün hem politika belirleyici, hem sunucu, hem düzenleyici, hem denetleyici olmasının önemli bir sorun olduğu belirtilmektedir (Karasu, 2011: 236). Merkezi bir KÖSİ biriminin kurulması, kurumsal altyapının iyileşmesine önemli katkı sağlayacak KÖSİ'lerin başarısını arttıracaktır.

3.5. Eksik Sözleşme

Özellikle uzun vadeli olmaları nedeniyle KÖSİ sözleşmelerinde iki tarafında riskleri artmakta, sözleşmeler kaçınılmaz olarak eksik sözleşme olmakta ve büyük belirsizlikler içermektedir (Marques ve Berg, 2009: 17). Sözleşmelerin eksik olmasının nedeni işlem maliyetleri ve mülkiyet haklarının tam olarak tanımlanamaması, fırsatçılık ve sınırlı rasyonalitedir. Bu koşullar altında tam sözleşmeler her zaman maliyetlidir. Dolayısıyla karmaşık bir dünyada sözleşmeler genellikle eksiktir (Çetin, 2012: 58).

Iossa ve Martimort (2014) sözleşmelerdeki eksiklik derecesiyle yolsuzluk derecesi arasındaki ilişkiyi teorik olarak ortaya koymuştur. Kurumlar güçlü oldukça (bürokratların daha sorumlu oldukları anlamında) sözleşmeler daha çok tam sözleşme olarak seçilmektedir. Projelerde karmaşıklık farklı derecelerde olacağından, daha karmaşık projeler daha fazla yükümlülük gerektirmektedir. Acil olarak belirtilen ve belirtilmeyen sözleşmeler, farklı yükümlülükler gerektireceğinden, farklı sözleşme maliyetleri ve yolsuzluk riskleri oluşturabilmektedir (Iossa ve Martimort, 2014: 28).

KÖSİ sözleşmesi, iş ortaklıklarını organize etmede standart bir yapı ortaya koymaya hizmet etmelidir (Shandling ve Lock, 2008: 102). İyi yapılandırılmış bir sözleşme tüm paydaşların kesin rollerini, iş ilişkilerini, yasal, düzenleyici ve kurumsal rejimleri tanımlamalıdır.

3.6. İhalelerin Güçlendirilmesi ve Şeffaflık

Dünya Bankası dâhil kalkınma ajansları, şeffaf ihale kuralları ve prosedürlerinde ısrar etmektedir. Ayrıca siyasi reformlar, özellikle daha fazla siyasi hesap verilebilirliği destekleyen reformlar, uzayan karar alma süreci ve engellemeleri gidermeye çalışmaktadırlar (Khan vd., 2014: 14).

Uygulamada, daha az şeffaf ve yolsuzluğa karşı daha savunmasız olmaları ihalelerin görünen en net eksikliğidir. İhalelerde otoritelerin aşırı takdir yetkisi istismarları kolaylaştırmaktadır. Tekliflerden önce firmalar ve lobi grupları arasında çeşitli etkileşimler yaşanmakta, eğer yolsuzluğa meyilli bir yetkilinin manipülasyon gücü de varsa, firmanın galibiyeti için gereken rüşvet miktarı da artmaktadır¹⁸. Özellikle çok kısıtlayıcı ön şartların varlığı KÖSİ'leri her zaman yolsuzluk perspektifiyle sorgulanabilir kılmaktadır (Estache vd., 2008: 5-6). Çoğu ülkede KÖSİ projelerinde ihaleyi almanın tek yolu kamu ile özel ortaklar arasındaki yolsuzluklar olarak görülmektedir (Suebvises, 2014: 76). Dolayısıyla kamu kaynakları hakkında bilgi kullanımı, karar verme kriterleri, karar sonuçları, risklerin nasıl hesaplandığı ve sorumlulukların nasıl paylaşıldığı kamuya açık olmalıdır (Suebvises, 2014: 76; Meniku vd., 2014: 9; Choi vd., 2010: 583). Şeffaflık kuralı sadece yolsuzlukları engellemek için değil, aynı zamanda halkın güvenini yeniden kazanmak için de önem taşımaktadır (Haas, 2008: 93). 2007 yılında Uluslararası Barolar Birliği'nce KÖSİ modellerinde ilgili disiplinleri bir araya getirmek ve uygulanabilirliklerini geliştirmek için 'KÖSİ Görev Gücü' (PPP Task Force) kurulmuştur. KÖSİ Görev Gücü'nde şeffaflık ve kurumsal sosyal sorumluluk üzerine güçlü bir vurgu vardır (Shandling ve Lock, 2008: 102).

3.7. Uzlaşma Komisyonu

KÖSİ'lere ilişkin çalışmalarda, uyuşmazlık çözüm mekanizmasının tasarımı KÖSİ'lerin başarısı için önemli bir konu olarak görülmektedir. Özellikle uzun vadeli ve yüksek maliyetli KÖSİ projelerinde, hizmetlerde aksaklıkları önleyebilmek oldukça önemli bir konudur. Taraflar arasında

¹⁸ Çeşitli danışma meclisleriyle liderlere gerekli bilgi akışının sağlandığı Doğu Asya ülkelerinde, ekonomik mucizenin sona ermesinin sebebi olarak görülen KÖSİ'ler, hükümetler ve işadamları arasında gizli anlaşmaları ve yolsuzluğu kolaylaştırmıştır (Klitgaard, 2012: 5). KÖSİ karşıtlarına göre, ihale formlarının kapsamı özel çıkarlar lehine genişletilmek için çaba sarf edilmektedir (Martimor and Pouyet, 2008: 16). Gerçekten de KÖSİ'lere en ihtiyacı olan ülkelerin rüşvet kültürü ile karşı karşıya oldukları gözlenmektedir (Klitgaard, 2012: 5).

anlaşma, genellikle uyuşmazlık çözümünde ilk noktadır. Tarafların aralarında anlaşmaları mümkün olmadığında, özellikle teknik sorunları çözmek için bir “Bağımsız Uzman” belirlenebilir. Sözleşmenin nasıl hazırlandığına bağlı olarak bağımsız uzmanın kararları iki taraf için de bağlayıcı olabilir (Desrieux, 2014: 2). Ancak, bunun da kişisel tercihlere ve yolsuzluğa neden olabileceği unutulmamalıdır.

3.8. Taraflar Arasında İşbirliği

Yolsuzlukla mücadele tüketiciler, hükümetler, sanayi, kamu ve özel finansman kuruluşları yararına olacaktır. Bu nedenle ilk adım tüm paydaşları, mücadelenin kendileri için faydalı olacağına ikna etmektir (Haas, 2008: 91). Reformcular; yeni hükümetler, yolsuzluğa yönelmiş işletmelerin rakipleri ve yolsuzluktan zarar gören vatandaşlar olmak üzere üç gruptan çıkabilir (Klitgaard, 2012: 8).

Firmalar, işadamları dernekleri, denetçiler ve avukatlar tepkilerini ifade etmek ve değişimi başlatmak için hükümete baskı yapabilirler. Organize yolsuzluklar gizli kameralar ve gizli ajanlarla belgelenebilir. Elektronik gözetim ve dürüst devlet memurlarının tanıklığa ikna edilmesi önemlidir. Firmalar, vatandaşlar ve kamu görevlileri, görüşlerini gizli olarak ifade edebildikleri sürece, sistemin nasıl yozlaştığını teşhis edebileceklerdir. Şirketlerin ön yeterliliği, teknik kriterler ve ağırlıkları, çeşitli rakiplerin yargıları, sözleşme sonrası değişikliklerin olup olmayacağı, sözleşmenin ödeme şartları ve sözleşme sonrası yeniden müzakere gibi adımlar gözden geçirilebilir (Klitgaard, 2012: 11-12). Eğer hükümet hizmet sunumunda çok taraflı faaliyetlerde işbirliğini genişletirse, birçok kuruluşun birlikte çalışması ve kontrol-denge sistemi oluşturulması için fırsat doğacaktır (Suebvises, 2014: 78).

KÖSİ sürecinin önemli aşamaları ticari gizlilik örtüsü altında kapalı kapılar ardında müzakere edilmektedir. Ancak gerçek katılım için gereken şeffaflık, tüm bilgilere erişim anlamına geleceğinden, ticari gizlilik sebep gösterilerek firmalar tarafından tepkiyle karşılanacaktır. Elbette ki, vatandaşların bu mücadeleye katılımı yolsuzluk sorununu tamamen ortadan kaldıramayacaktır. Fakat en azından yakalanma ihtimalini arttırarak önemli bir denetim mekanizması sağlayacaktır. Bunun başarısı ticari gizlilik mitinin üstesinden gelinebilmesine bağlı olacaktır. Herhangi bir yolsuzlukla mücadele stratejisi tasarımında dikkat edilmesi gereken şey bölge, belediye ve sektörlerdeki mevcut koşulların ayrıntılı bir değerlendirme ve analizinin yapılarak başlanmasıdır. Bunun için, Uluslararası Şeffaflık Örgütü’nün Yolsuzluk Algılama Endeksi veya Dünya Bankası Yönetişim ve Yolsuzlukla Mücadele sitesindeki Dünya

Yönetişim Göstergeleri gibi bazı istatistiksel araçlara başvurulabilir. Ancak, yerel düzeydeki bilgiler ve örnek olaylar, özel sektör, kamu kurumları ve sivil toplum örgütleri yetkilileriyle yapılacak görüşmeler sonrasında ortaya konulacak analizler de bir toplumda mevcut durumun gerçek fotoğrafını çekmek için gerekli olacaktır (Boehm, 2007: 18-19).

3.9. Sosyal Medya

Sosyal medya, yolsuzlukla mücadele ve iyi yönetim¹⁹ için önde gelen araçlardan biri olarak büyümeye devam etmektedir. Yolsuzluğun sistematik hale geldiği ülkelerde bile, iş dünyası ve sivil toplumun rolü, sivil toplumun denetim ve izleme mekanizmasının bir parçası olması, internet altyapısını geliştirme ve medyanın desteklenmesinin önemi vurgulanmaktadır (Mungiu vd., 2011).

Özellikle şeffaflığı sağlamada sosyal medyanın oldukça etkin bir araç olduğu tartışmasız kabul görmektedir. Kötü davranışların rapor edilme ihtimali arttığında yakalanma olasılığı da artacağından daha az yolsuzluk olacaktır. Örneğin; Hindistan’da bir sivil toplum örgütü kurulan ve 2010’da faaliyete geçen ipaidebribe.com²⁰ amacını, “bireyleri deşifre etmek değil, süreçleri değiştirmek” olarak açıklayan, vatandaş ya da iş adamlarının SMS, site blogu, facebook sayfası ve twitter akışı aracılığıyla kullanabildiği bir sitedir. En az yirmi ülkede benzer uygulamalar olduğunu (Kenya, Pakistan, Estonya, Latin Amerika, Rusya dahil Doğu ve Orta Avrupa), rüşvet akışının böylelikle ortaya konduğunu, ancak bu sistemin henüz etkin bir şekilde kullanılmadığını söyleyebiliriz (Klitgaard, 2012: 14). Sosyal medyadaki Facebook, Microsoft, Google, Twitter gibi büyük liderlerin öncülüğünde, ipaidebribe gibi bir rüşvet spotu kurularak bu etkinlik sağlanabilecektir.

Sonuç

1980’lerde özel sektörün kamudan daha etkin ve verimli olduğu iddialarıyla başlatılan özelleştirme hareketleri, piyasa başarısızlıklarının

¹⁹Yönetişim genel olarak, siyasi ve ekonomik anlamda bir ülkeyi yönetmek için yetkili olan otorite olarak tanımlanabilir. Bu tanım daha özel olarak, hükümet ve iş dünyası arasındaki etkileşimlerden dolayı KÖSİ’leri kapsayacak şekilde yorumlanabilir (Johnston ve Gudergan, 2007: 3). Yolsuzluk düzeyi ile yönetim kalitesi arasında ters yönlü bir ilişkiden söz edilebilir. Yani, yönetim kalitesi arttıkça yolsuzluk düzeyi düşmekte, yönetim kalitesi azaldıkça yolsuzluk artmaktadır (Shah ve Schacter, 2004: 42).

²⁰ Ipaidebribe.com’un yıllık 80.000\$ işletme bütçesi vardır, fakat benzerlerinin birçoğu kurucuları tarafından finanse edildiğinden, sürekli gelirden yoksundurlar.

olduğu durumlarda ciddi itirazlarla karşılaşmış, tepki ve endişelerden çekinen hükümetler için KÖSİ'ler bir alternatif olmuştur. Özellikle altyapı hizmetlerini, yüksek kalite ve uygun fiyatla sağlamak tüm dünyada önemli bir sorundur. KÖSİ'ler, kamu hizmetlerinde verimliliği arttırdıkları, özelleştirmelerde yaşanan siyasi çekişmeleri önledikleri gibi argümanlarla küresel düzeyde daha belirgin hale gelmiştir. KÖSİ'lerin etkinliğine ilişkin araştırma bulguları arasında görüş birliği olmadığını, örneğin; KÖSİ'lerden doğan üretim maliyeti verimliliğine ilişkin bazı kanıtlar varken, yüksek işlem maliyetlerinin bu kanıtları yetersiz kılabilirdiğini söyleyebiliriz. Çoğu çalışmada, geleneksel yöntemlere nazaran daha hızlı altyapı sunduğundan, KÖSİ'ler geleneksel kamu sektörü faaliyetlerinden daha etkili kurumlar olarak kabul edilmektedir.

Ancak etkili bir izleme ve denetim mekanizması olmadıkça, KÖSİ'ler kamu ve özel çıkarları teşvik edeceğinden yolsuzluk yaygın olarak görülebilecektir. KÖSİ modellerinde yolsuzluğa açık alanlar; zayıf ihale süreçleri, katı sözleşmeler, siyasetin finansmanı, yeniden müzakereler, denetlenemezlik ve hesap verilemezlik olarak belirlenmiştir. Sözleşmelerin karmaşıklığı KÖSİ'leri yolsuzluğa karşı savunmasız kılmaktadır. Yeniden anlaşmaların, resmi bir çerçevede meydana gelmemesi katılımcıların aleyhine sonuçlar yaratarak KÖSİ'lerden muzdarip olmalarına yol açabilecektir. Ayrıca kamu hizmetleri genellikle bir dış düzenleyiciden yoksun olduğundan ve kamu otoritesi hem düzenleyen hem de düzenlenen olamayacağından, bu alanların yolsuzluğa açık olduğu kabul edilebilir.

KÖSİ projelerinin kısıtları ve projelerde yapılan yaygın politika hataları göstermektedir ki; az sayıda firmanın ihale rantlarına odaklanması, projelerin kalitesini düşürmekle kalmayıp, patronaj etkisiyle baskı ve çıkar grupları, hükümet ve bürokratlar arasında rant paylaşımı sebebiyle yoğun bir çatışmaya neden olmaktadır. Bu durum KÖSİ projelerinin maliyetini yükseltmekte ve başarılı KÖSİ ihtimalini zayıflatmaktadır.

Uzunca bir süre yolsuzluk, para transferi ya da taraflar arasında bir hediye olarak kabul edilmişken, günümüzde tüm dünyada, yolsuzluk ekonomisinin işlem maliyetlerinin ve en çok yolsuzluğa karışan kurumların açıklanması gerektiği yönünde bir genel kabul bulunmaktadır. Böylece, bu kurumlarda fırsatçı davranışlar engellenebilecektir. Yolsuzlukla etkin bir şekilde mücadelede, taraflara sağlanan teşviklerin sınırlandırılması, yozlaşmış kurumların ortadan kaldırılması ve asimetric bilginin giderilmesi oldukça önemlidir. Şeffaflık, güvenilir veri ve bilgi toplama yolsuzlukla mücadele çabalarının birincil hedefi olmalıdır. Yolsuzlukla mücadele özellikle medya tarafından desteklenecek bir eğitim

ve hassasiyet meselesi olarak algılanmalıdır. Yolsuzluğa meyilli yetkilileri sözleşmeleri imzalamadan algılayabilmek, ödül ve yaptırımlarla birlikte denetim mekanizmasını güçlendirmek gerekmektedir.

Yolsuzlukla mücadelede, ihale yetkililerinin takdir yetkisini azaltmak için, merkezi olarak standartlaştırılmış sözleşme kurallarının uygulanmasını gerekmektedir. Yolsuzlukla mücadele, firmaların ve yetkililerin çok yakın ilişkiler kurmasını önleyici yaptırımlar içermelidir. Bu durumda, şeffaflık önem kazanmakta, ihale süreçlerinin her seviyesinde bilgi paylaşımı önem kazanmaktadır. Düzenleyici süreçlere kullanıcıların ve sivil toplumun gerçek katılımını sağlamak gerekmektedir.

Hem kamu hem de özel sektör katılımcılarının, kurumsal sosyal sorumluluk ve anti-yolsuzluk standartlarını sağlama yetenekleri geliştirilmelidir. Belirli bir altyapı projesinde kamu ve özel çıkarlar arasında kurulan sosyal standartları karşılayacak, uzun zaman dilimlerini yönetecek, belirsizlikleri ortadan kaldıracak etkili bir denge oluşturulmak zorundadır.

Türkiye’de henüz KÖSİ’ler ile ilgili hukuki bir düzenlemenin olmadığı görülmektedir. Hukuki ve kurumsal altyapı eksikliği, genel bir KÖSİ kanunu ve merkezi bir KÖSİ biriminin olmaması, tüm KÖSİ projelerinde uygulamada karışıklıklara neden olmakta, projelerin verimliliğini ve etkinliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle KÖSİ kanununun çıkarılması ve merkezi KÖSİ biriminin kurulması projelerin başarısı için zorunludur.

KAYNAKÇA

- Acartürk, Ertuğrul ve Keskin, Sabiha (2012). “Türkiye’de Sağlık Sektöründe Kamu Özel Ortaklığı Modeli”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 17(3): 25-51.
- Ackerman, Susan Rose (1997). “The Political Economy of Corruption”, Ed. K. A. Elliot, *Corruption and the Global Economy*, Institute for International Economics, June, Washington DC.
- Akalın, Güneri (2000). *Kamu Ekonomisi*, Akçay Yayınları, Ankara.
- Akerele, Damilolo and Gidado, Kassim (2003). “The Risks and Constraints in the Implementation of PFI/PPP in Nigeria”, *Proceedings of 19th Annual ARCOM Conference*, Vol 1: 379-391, http://www.arcom.ac.uk/-docs/proceedings/ar2003-379-391_Akerele_and_Gidado.pdf, (25.04.2014’te erişildi).

- Altes, Willem K. Korthals (2014). "Private Market PPP Versus Innovative Public Market Procurement Practices", OTB WP 02, http://www.bk.tudelft.nl/fileadmin/Faculteit/BK/Over_de_faculteit/Afdelingen/OTB/publicaties/Working_papers/OTB_Working_papers_2014-02_Private_market_PPP__2_.pdf, (24.07.2014'de erişildi).
- Amponsah, Richard and Gatete, Bernardine (2014). "Private Sector Involvement in Infrastructure Development Projects Through Public-Private Partnerships: A Case Study of Road Infrastructure in Ghana", *PM World Journal*, III (IV): 1-21.
- Bardhan, Pranab (1997). "Corruption and Development: A Review of Issues", *Journal of Economic Literature*, 35: 1320-1346.
- Berkman, A. Ümit (2009). *Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Yönetiminde Yolsuzluk ve Rüşvet*, TODAİE Yayınları No: 345, ISBN 978-975-8918-28-7, 2. Basım, Ocak, Ankara.
- Boehm, Frederic (2007). "Anti-Corruption Strategies as Safeguard for Public Service Sector Reforms", *Working Paper prepared for Anti Corruption Training & Consulting (ACTC) and Research Center in Political Economy (CIEP)*, Universidad Externado de Colombia, http://www.wiwi.uni-passau.de/fileadmin/dokumente/lehrstuehle/lambsdorff/Economics_of_Corruption_2007/Boehm_-_Anti-Corruption_as_Safeguard_for_Public_Sector_Reforms.pdf, (26.04.2014'te erişildi).
- Bosshard, Peter and Hildyard, Nicholas (2008). "Grand Projects – Grand Corruption?", *Global Corruption Report 2008 Corruption in the Water Sector*, Transparency International, <http://civicus.org/new/media/GlobalCorruptionReport2008.pdf>, 104-105, (15.04.2014'te erişildi).
- Boz, Selman Sacit (2013). "Kamu Özel İşbirliği Modeli", *İnönü Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi*, 4(2): 277-332.
- Choi, Jae-ho, Chung, Jinwook and Lee, Doo-Jin (2010). "Risk Perception Analysis: Participation in China's Water PPP Market", *International Journal of Project Management*, 28: 580-592.
- Çelik, F. Eda (2008). "Hizmet Sunumuna Katılım ve Kamu Özel Ortaklıkları", Dosya-08: Yerel Yönetimlere Katılım, Bülten 64, Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayını, Aralık: 28-38, <http://www.yayed.org/uploads/yuklemeler/inceleme-21.pdf>, (26.05.2014'te erişildi).

- Çetin, Tamer (2012). “Yeni Kurumsal İktisat”, *Sosyoloji Konferansları*, 45(1): 43-73.
- De Brux, Julie and Marty, Frederic (2014). “IPPP – Risks and Opportunities an Economic Perspective”, *Working Paper*, No: 11, <http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/99/09/51/PDF/WP2014-11.pdf>, (28.06.2014’te erişildi).
- De Brux, Julie, Beuve, Jean and Saussier, Stephane (2011), “Renegotiations and Contract Renewals in PPPs.An Empirical Analysis”, http://extranet.isnie.org/uploads/isnie2011/de-brux_beuve_saussier.pdf, (28.04.2014’te erişildi).
- Delgado, Carolina Blasco (2009). Cuestiones Esenciales del Analisis Juridico Financiero de las Formulas de Colaboracion Publico-Privada en la Financiacion de Obras y Servicios Publicos en Espana, *Pecunia, Revista de la Facultad de Ciencias Economicas y Empresariales Universidad de Leon*, 8: 17-70.
- Demuijnck, Geert and Ngnodjom, Hubert (2011). “Public-Private Partnerships and Corruption in Developing Countries: A Case Study”, *Business & Professional Ethics Journal*, 30(3-4): 253-268.
- Desrieux, Claudine (2014). “Control Allocation and Corruption in Public-Private Partnerships”, <http://www.jma2014.fr/fichiers2013/177/Desrieux-JMA.pdf>, (29.04.2014’te erişildi).
- Dinler, Zeynel (2004). *Mikro Ekonomi*, Yayın No: 15, Ekin Kitabevi, Bursa.
- Donahue, John D. and Zeckhauser Richard J. (2011). *Collaborative Governance: Private Roles for Public Goals in Turbulent Times*. Princeton: Princeton University Press.
- Donahue, John D. and Zeckhauser, Richard J. (2006). “Public-Private Collaboration,” *The Oxford Handbook of Public Policy*, ed. Moran, M., M. Rein, & R.E. Goodin. Oxford: Oxford University Press: 496-525, http://www.hks.harvard.edu/fs/rzeckhau/oxford_paper.pdf, (24.04.2014’te erişildi).
- EIB (2014). http://www.eib.org/eppec/resources/eppec_market_update_2011_en_web.pdf, (25.06.2014’te erişildi).

- EIB (2014). http://www.eib.org/epec/resources/epec_market_update_2012_en.pdf, (25.06.2014'te erişildi).
- EIB (2014). http://www.eib.org/epec/resources/publications/epec_market_update_2013_en.pdf, (25.06.2014'te erişildi).
- Emek, Uğur (2009a). "Karşılaştırmalı Perspektiften Kamu Özel İşbirlikleri: Avrupa Topluluğu ve Türkiye", *Rekabet Dergisi*, 10(1): 7-53.
- Emek, Uğur (2009b). Türkiye'de Altyapı Hizmetlerinin Özel Sektöre Gördürülmesi: Neden, ne zaman, nasıl?, *İktisat İşletme ve Finans*, 24 (284): 9-45.
- Engel, Eduardo, Ronald Fischer, and Alexander Galetovic (2006). "Renegotiation without Holdup: Anticipating Spending and Infrastructure Concessions", No. w12399, National Bureau of Economic Research.
- Estache, Antonio (2006). "PPI Partnerships vs. PPI Divorces in LDCs", *Review of Industrial Organization*, 29(1): 3-26.
- Estache, Antonio and Saussier, Stephane (2014). "Public Private Partnerships and Efficiency: A Short Assessment", http://www.webssa.net/files/a_and_stephane_july4thv2.pdf, (25.07.2014'te erişildi).
- Estache, Antonio, Guasch, Jose Luis, Iimi, Atsushi and Trujillo, Lourdes (2008). "Multidimensionality and Renegotiation: Evidence from Transport-Sector PPP Transaction in Latin America", *Ecares WP* 2008-021: 1-33.
- Fisman, Raymond and Gatti, Roberta (2000). "Decentralization and Corruption: Evidence Across Countries", *The World Bank Policy Research Working Paper*, No: 2290.
- Gediz Oral, Burcu (2009). *Yolsuzluk-Türk Vergi Sistemi İlişkisi ve Mücadele Stratejileri*, Celal Bayar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi.
- Gediz Oral, Burcu (2011a). "Yolsuzlukla Uluslararası Alanda Mücadele ve Türkiye'de Yolsuzlukla Mücadelenin Kurumsal Yapısı", *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi*, XXX(I): 163-192.
- Gediz Oral, Burcu (2011b). "Mali Yolsuzlukla Mücadele Stratejileri: Türk Vergi Sistemi", *Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi*, 16(3): 403-431.

- Guasch, J. Luis, Jean-Jacques Laffont, and Stéphane Straub (2006). "Renegotiation of concession contracts: a theoretical approach." *Review of Industrial Organization*, 29, 1-2 (2006): 55-73.
- Guasch, Jose Luis (2004). *Granting and Renegotiating Infrastructure Concessions: Doing it Right*, World Bank Development Studies, The World Bank, Washington DC, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/15024/288160PAPER0Granting010renegotiating.pdf?sequence=1>, (24.04.2014'te erişildi).
- Gurgur, Tuğrul ve Shah, Anwar (2005). "Localization and Corruption: Panacea or Pandora's Box", *The World Bank Policy Research Working Paper*, No: 3486: 1-35.
- Güngör, Harun (2012). *Sağlık Sektöründe Kamu-Özel İşbirliği Uygulamaları ve Türkiye İçin Değerlendirme*, Uzmanlık Tezi, Kalkınma Bakanlığı, Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, 2831.
- Gürkan, Mehmet Fatih (2014). *Kamu Özel Ortaklığı*, Adalet Yayınevi, Ankara.
- Güzelsarı, Selime (2009). "Kamu Özel Sektör Ortaklığı Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme", *Kamu Yönetimi: Yapı İşleyiş Reform*, Ed. Barış Övgün, Ankara Üniversitesi Yayınları: 242, KAYAUM 5, 43- 77.
- Haas, Lawrence J. M. (2008). "Water for Energy: Corruption in the Hydropower Sector", *Global Corruption Report 2008 Corruption in the Water Sector*, Transparency International, <http://civicus.org/new/media/GlobalCorruptionReport2008.pdf> : 85-96, (15.04.2014'te erişildi).
- Iossa, Elisabetta and Martimort, David (2008). "The Simple Micro-Economics of Public-Private Partnerships," *CMPO Working Paper* No. 8/199, <http://www.bristol.ac.uk/cmipo/publications/papers/2008/wp199.pdf>, (22.04.2014'te erişildi).
- Iossa, Elisabetta and Martimort, David (2014). "Corruption in PPPs, Incentives and Contract Incompleteness", *IEFE WP* 67, <http://ssrn.com/abstract=2433467> , (24.07.2014'te erişildi).
- Johnston, Judy and Gudergan, Siggi (2007). "Global Concepts for Ethical Leadership in Public Private Partnerships: Learning from an Australian 'Great Controversy'?",

<http://www.ipa.udel.edu/3tad/papers/workshop6/Johnston.pdf>
(29.04.2014'te erişildi).

- Kalkınma Bakanlığı (2012). *Dünyada ve Türkiye’de Kamu-Özel İşbirliği Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler*, Ankara: Yatırım Programlama İzleme Ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü.
- Karahanogulları, Onur (2011). “Kamu Hizmetleri Piyasa İlişkisinde Dördüncü Tip: Eksik İmtiyaz (Kamu-Özel Ortaklığı)”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 66(3): 177-215.
- Karahanogulları, Yiğit (2012). “Kamu Özel Ortaklığı Modelinin Mali Değerlendirmesi”, Ankara Üniversitesi, SBF Dergisi, 67(2): 95-125.
- Karasu, Koray (2009). “Yeni 'Kamusal' Örgütler: Kamu Yararı Şirketleri”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 64(3): 117-147.
- Karasu, Koray (2011). “Sağlık Hizmetlerinin Örgütlenmesinde Kamu Özel Ortaklığı”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 66(3): 217-262.
- Khan, Mushtaq, Riley, Thryra and Wescott, Clay (2014). “Public-Private Partnerships in Bangladesh's Power Sector: Risks and Opportunities (draft)”, *World Bank WP 86078*: 1-25.
- Klitgaard, Robert (1988). *Controlling Corruption*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Klitgaard, Robert (1998). “International Cooperation Against Corruption”, *Finance&Development*,
<http://www.worldbank.org/fandd/english/0398/articles/080398.html>, (23.07.2008'te erişildi).
- Klitgaard, Robert (2012). “Public-Private Collaboration and Corruption”, A chapter in Mark Pieth, ed. (2012) *Collective Action on Anti-Corruption*. Basel: Basel Institute on Governance: 1-23.
- Marques, Rui Cunha and Berg, Stanford (2009). “Revisiting The Strengths and Limitations Of Regulatory Contracts in Infrastructure Industries”,
http://warrington.ufl.edu/centers/purc/purcdocs/papers/0914_marques_revisiting_the_strengths.pdf, (23.04.2014'te erişildi).
- Martimort, David and Jerome Pouyet (2008). “Build It Not: Normative and Positive Theories of Public-Private Partnerships,” *International Journal of Industrial Organization* 26: 393-411,
<http://idei.fr/doc/conf/veol/jpouyet.pdf>, (25.05.2014'de erişildi).

- Martins, Ana C., Marques, Rui C. and Cruz, Carlos O. (2011). "Public-Private Partnerships for Wind Power Generation: Portuguese Case", *Energy Policy*, 39: 94-104.
- Mehrodra, Santosh and Delamonica, Enrique (2005). "The Private Sector and Privatization in Social Services: Is the Washington Consensus 'Dead'?", *Global Social Policy* 5 (2): 141-174.
- Meniku, Jonida, Maniqari, Andrea and Mini, Adriana (2014). "Urban Development through PPPs "Challenges and Models–Comparison between Albania and European countries", *Proceedings of the 2nd ICAUD International Conference in Architecture and Urban Design Epoka University, Tirana, Albania, 08-10 May 2014 Paper No. 258*.
- Mungiu Pippidi, Alina et al. (2011). *Contextual Choices in Fighting Corruption: Lessons Learned*, http://www.againstcorruption.eu/wp-content/uploads/2012/09/WP-30-Contextual-Choices-new_merged2.pdf, (24.07.2014'te erişildi).
- OECD (2008). *Public-Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money*, France: OECD Publishing, ISBN: 978-92-64-04279-7.
- Otaïru, AbdulGaniyu, Umar, Abdullahi A., Zawawi, Nor Amila A. and Pakir, Abd Hamid K. (2013). "Public Sector Perception of Barriers to the use of Public-Private Partnerships (PPP) in Nigeria-Findings from a Questionnaire Survey", *Research Journal of Applied Sciences, Engineering and Technology* 5(9): 2809-2820.
- Öztürk, Namık Kemal (2001). "Yolsuzlukla Mücadelede İtalya'dan Ders Alınabilir mi?", *Amme İdaresi Dergisi*, 34(1), Mart: 1-13.
- PwC and Ecorys (2013). *Identifying and Reducing Corruption in Public Procurement in the EU*, prepared for the European Commission.
- Raje, Meenal Pravin (2014). "Renegotiating Contractual Terms under PPPs- Moral Hazard or Practical Solution", <http://www.crisil.com/crisil-young-thought-leader-2013/dissertations/Meenal%20Raje%20Winner%20.pdf>, (25.04.2014'te erişildi).
- Sarısu, Ayhan (2008). "Altyapı Yatırımlarında Kamu ve Özel Sektör İşbirlikleri-I", *Yaklaşım Dergisi*, 181: 199-205.
- Shah, Anwar and Schacter, Mark (2004). "Combating Corruption: Look Before You Leap", *Finance & Development*, December, 40-43.

- Accessed October 15, 2012, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2004/12/pdf/shah.pdf>, (13.08.2014'te erişildi).
- Shandling, Kathy and Lock, Reinier (2008). "Industry View: Public–Private Hydropower –Minimising the Corruption Risks", *Global Corruption Report 2008 Corruption in the Water Sector*, Transparency International, <http://civicus.org/new/media/GlobalCorruptionReport2008.pdf> : 102-103, (15.08.2014'te erişildi).
- Sözer, Ali Nazım (2013). "Sağlıkta Yeniden Yapılanmanın (Özelleştirmenin) Devamı Olarak Şehir Hastaneleri", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15(özel): 215- 253.
- Stiglitz, J. E. (1994). *Kamu Kesimi Ekonomisi*, Çev. Batırel, Ö. F., Marmara Üniversitesi Yayın No: 549, İİBF Yayın No: 396, İkinci Baskı, İstanbul.
- Suebvises, Ploy (2014). "Public-Private Partnerships and Governance Challenges in Thai Municipalities: Perspectives of chief administrators", *Journal of African&Asian Local Government Studies*, 3(2): 72-79.
- Şahin, Mehmet ve Uysal, Özge (2008). *Kamu Ekonomisi Perspektifinden Kamu – Özel Sektör Ortaklıkları*, Bursa, Ekin Yayınevi.
- Şahin, Mehmet ve Uysal, Özge (2012). "Kamu Maliyesine Etkileri Açısından Kamu Özel Sektör Ortaklıkları Üzerine Bir Değerlendirme", *Maliye Dergisi*, 162: 155-174.
- Tanzi, Vito (1998). "Corruption Around the World: Causes, Consequences, Scope and Cures". *IMF Working Paper*, No: 98/63.
- Tarhan, Bülent, Gençkaya, Ömer F., Ergül, Engin, Özsemerci, Kemal ve Özbaran, Hakan (2006). *Bir Olgu Olarak Yolsuzluk: Nedenler, Etkiler ve Çözüm Önerileri*, TBMM Raporu, TEPAV Yolsuzlukla Mücadele Kitapları- 1, ISBN 9944-927-17-1, Matsa Basımevi, 2. Basım, Aralık, Matsa Basımevi, Ankara.
- Trebilcock, Michael and Michael Rosenstock (2013). *Infrastructure PPPs in the Developing World: Lessons from Recent Experience*, mimeo.
- Uz, Abdullah (2007). *Kamu-Özel Ortaklığı/Public-Private Partnership (PPP) (Kavram ve Hukuksal Çerçeve)*, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, XI(1-2): 1165-1182.

Whitfield, Dexter (2001). “Private Finance Initiative and Public Private Partnerships: What Future for Public Services?”, www.european-services-strategy.org.uk, (24.04.2014’te erişildi).

Yaylalı, Muammer (2004). *Mikroiktisat*, Yayın No: 3, Beta Basım Yayın Dağıtım, İstanbul.

