

gündem

2013 KASIM

MEGA PROJELER
ve TMB AFRİKA AÇILIMI

TMB Genel Sekreterliği olarak
21 Ekim 2013 tarihinden itibaren
Yeni Genel Merkez Binamızda
üyelerimize hizmet vermeye devam edeceğiz.



Yeni Adresimiz:

Birlik Mahallesi, Doğukent Bulvarı
447. Sokak 4, Çankaya, 06610 Ankara
(Telefon ve faks numaralarımız değişmemiştir.)

TMB

gündem

Türkiye Mütcahhitler Birliği
Adına Sahibi
Haluk BÜYÜKBAŞ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Bülent ATAMER

Yayın Koordinatörü
Leyla ÖZHAN

Yayın Hazırlık Grubu
Hakan ERTUNÇ, Nihal HASKATAR,
Can CENGİZ

Yayın Yeri / İletişim
Türkiye Mütcahhitler Birliği Merkezi,
Birlik Mahallesi, Doğukent Bulvarı,
447. Sokak 4, Çankaya 06610 ANKARA
Tel : 0 312 440 81 22
Faks: 0 312 440 02 53
İnternet: www.tmb.org.tr
E-posta: tmb@tmb.org.tr

Grafik Tasarım
STB Tasarım Hizmetleri
Sedat Simavi Sokak 80/12
Çankaya 06540 ANKARA
Tel : 0 312 441 83 40
Faks: 0 312 442 54 98

Baskı
Koza Yayın Dağıtım San. ve Tic. A.Ş.
Cevat Dünder Caddesi 139 / B
Ostim Yenimahalle 06370 ANKARA
Tel : 0 312 385 91 91
Faks: 0 312 354 04 44

Dağıtım
Türkiye Mütcahhitler Birliği

Basım Tarihi
2013 Kasım

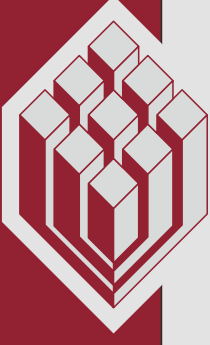
Basım Yeri
ANKARA

Kapak Fotoğrafi
Baht Köşkü, Aşkabat-Türkmenistan
(Polimeks İnşaat)

Türkiye Mütcahhitler Birliği tarafından yılda bir yayınlanır. Ulusal, süreli, ücretsiz dağıtılan sektörel ve mesleki yayındır. Tüm yayın hakları Türkiye Mütcahhitler Birliği'ne ait olup yazılar iktibas edilemez. Yazılardaki ve söyleşilerdeki görüşler sahiplerine aittir.

İÇİNDEKİLER

		BAŞKANIN SUNUŞU	2
2023 VİZYONU ÇERÇEVESİNDE BAKANLARIMIZ NE DİYORLAR?		KENTSEL DÖNÜŞÜM Erdoğan BAYRAKTAR	5
		TÜRKİYEİNİN KÜRESEL ENERJİ SEKTÖRÜNDEKİ ROLÜ VE 2023 HEDEFLERİ Taner YILDIZ	8
		TÜRKİYE GELECEĞİNİ SAĞLAM TEMELLER ÜZERİNDE İNŞA EDİYOR Binali YILDIRIM	10
BÜROKRATLARIMIZIN GÖZÜYLE MEGA PROJELER		MEGA PROJELERDE HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI'NIN ROLÜ İbrahim Halil ÇANAĞÇI	13
		İSTANBUL YENİ HAVALİMANI PROJESİ - GENEL DEĞERLENDİRME Orhan BİRDAL	16
		DEMİRYOLLARININ 2023 VİZYONU Süleyman KARAMAN	20
YATIRIMCI ÖZEL SEKTÖR KURULUŞLARI VE MEGA PROJELER		MEGA PROJELER VE ULUSLARARASI FİNANSMAN OLANAKLARI Ebru ÖZDEMİR	23
		BÜYÜK ALTYAPI PROJELERİNDE ULUSLARARASI FİNANSMAN İMKANLARI F. Mehmet COŞAN	26
MEGA PROJELERİN FİNANSAL VE TEKNİK BOYUTLARI		TÜRK BANKACILIK SİSTEMİ VE UZUN VADELİ MEGA PROJELERİN FİNANSMANI Ömer M. BAKTİR	31
		TÜRKİYE'DEKİ BAŞLICA ENERJİ/ALTYAPI PROJELERİ İÇİN YENİ UZUN VADELİ BORÇ KAYNAKLARINA YÖNELİK BEKLENTİLER Kevin MAGNER, Mevlüt AKBAŞ	32
		BÜYÜK ALTYAPI PROJELERİ-ULUSLARARASI FİNANS PİYASALARI AÇISINDAN Gonca GÜRİSOY ARTUNKAL, Mehmet PAKSOY	34
		ALTYAPI YATIRIMLARI VE ALTERNATİF FİNANSMAN YÖNTEMLERİ Arda AKARSU	38
		SERMAYE PİYASALARI VE MEGA PROJELER Sadık ÇULCUOĞLU	41
		BÜYÜK LOKMALAR BOĞAZDA KALMASIN Hakan ÖZYILDIZ	46
		MEGA PROJELER VE TEKNİK MÜŞAVİRLİK SEKTÖRÜNÜN ROLÜ H. İrfan AKER	50
		MEGA PROJELERDE TASARIM KRİTERLERİNİN BELİRLENMESİ Timothy HUDSON	56
TMB'NİN AFRİKA AÇILIMI		TÜRKİYEİNİN AFRİKA'YA AÇILIMI VE SAHRA-ALTI AFRİKA ÜLKELERİYLE İLİŞKİLERİ Naci KORU	61
		AFRİKA VE TÜRK MÜTEAHHİTLİK FİRMALARININ FAALİYETLERİ Dünder, Bugüne ve Bugünden Geleceğe TMB Genel Sekreterlik	64
		AFRİKA'NIN GÜNEYİNDEN YÜKSELEN YILDIZ: MOZAMBİK Aylin TAŞHAN	70
İKİ KONU İKİ KONUK		İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNDE YENİ DÖNEM Prof. Dr. Cem KILIÇ	75
		UN GLOBAL COMPACT VE TÜRK İNŞAAT SEKTÖRÜ Dr. Yılmaz ARGÜDEN	78
		TMB'DEN KISA KISA	81
		BASINDA TMB	92



BAŞKANIN SUNUŞU



2013'ün son üç çeyreği dünya, Türkiye ve inşaat sektörü için çok hareketli bir dönem oldu. Hareketlilik Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) için de geçerliydi. Gündemimiz geniş bir yelpazeye yayılan ve çoğu tarihi değer taşıyan olaylarla öylesine yüklüydü ki: Yılda bir kez güncel bir temaya odaklanmak suretiyle yayınladığımız ve bu yıl onuncu yaşını kutladığımız “TMB Gündem” dergimizin temasını belirlemek hiç bu kadar güç olmamıştı diyebilirim. Bu nedenle ve ilk kez olmak üzere birincisi “Mega Projelerin Finansmanı”, ikincisi ise “Türk Taahhüt Sektörünün Afrika Açılımları” olmak üzere 2 farklı temayı birlikte ele almaya karar verdik.

Türk inşaat sektörünün bugününe ve geleceğine plan ve politika üreten, yatırım yapan, finansman sağlayan ve uluslararası ilişkilerimizi biçimlendiren kamu kuruluşlarının penceresinden bakmak her zamanki gibi çok önemliydi. Bu konularda katkılarını esirgemeyen ve “TMB Gündem” okurları ile görüşlerini paylaşan Sayın Bakanlarımıza ve bürokratlarımıza ne kadar teşekkür etsek azdır.

Sektörümüzün yurtiçindeki gündeminde ağırlıklı yer tutan ve müteahhitlerimiz için değerli iş fırsatları barındıran mega projelerin küresel piyasaların mevcut koşulları altında nasıl finanse edilecekleri sorusu bizim için büyük önem taşımaktadır. Zira küresel piyasalarda finansman olanakları daralmış, kriterler sıkışmış, kredi maliyetleri artmış, risk alma iştahı azalmış, ABD Merkez Bankası'ndan (FED) kaynaklanan belirsizlikler geleceği görmeyi güçleştirmiştir.

Geride bıraktığımız aylara göz attığımızda geçmişin de önceden kestirilmesi mümkün olmayan olaylarla dolu olduğunu görüyoruz.

22 Mayıs'ta FED Başkanı Bernanke'nin tahvil alımlarının Eylül'den itibaren azaltılacağı sinyali vermesinin ardından önce küresel piyasalarda yaşanan türbülansa ardından Taksim Gezi olaylarının beklenmedik bir hızla ülke sathına yayılmasına tanık olduk. İzleyen dönemde bir yandan Suriye'deki iç savaşın yarattığı kaygılarla başa çıkmaya, diğer yandan “Libya'ya ilişkin umutlarımızı yeşertmeye çalışırken, 3 Temmuz'da Mısır Darbesinin yarattığı şaşkınlıkla, 21 Ağustos'ta Suriye'de sivil halka karşı kimyasal silah kullanılmasıyla sarsıldık. Dünya “Kim yaptı?” ve “nasıl cezalandırılmalı?” soruları ile meşgulken halkımız aile sohbetlerinde savaş korkusunu paylaşır, füze menzillerini tartışır oldu. Bu süreçte dünya tarihinde iz bırakacak olaylara tanık olduk. Askeri müdahale konusunda İngiltere parlamentosundan çıkan “hayır” kararı, ABD senatosunun ve halkının savaş konusundaki isteksizliği, Rusya'nın inisiyatif olarak çözüm sürecini ABD ile birlikte biçimlendirmeye koyulması, Putin'in New York Times'ta yayınlanan yazısı, Obama'nın 24 Eylül'de Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda yaptığı konuşma, İran Devlet Başkanı Ruhani ile ABD ve Rusya arasında başlayan yakınlaşma, İran'ın nükleer silah tartışmalarına son vermekteki kararlılığını yansıtan mesajı, BM Güvenlik Konseyi'nin Suriye konusunda, askeri müdahale içermeyen öneriyi oybirliği ile kabul etmesi, ABD Başkanının 1979'dan bu yana ilk kez İran Devlet Başkanı'nı telefonla araması ve ABD'nin değişen Ortadoğu politikası gibi önemli gelişmelerle karşılaştık.

ABD hükümetinin 1 Ekim'de kepenk indirmesi Amerikalı dostlarımız için, aynı gün Başbakanımızın açıkladığı demokratikleşme paketi Türk halkı için, 2 Ekim 2013 Salı günü çevre dostu yeni Genel

Merkez binamızda ilk kez TMB Danışma ve Yönetim Kurullarının ortak toplantısını gerçekleştirmek Türkiye Mütcaahhitler Birliği için tarihi değer taşıyan dönüm noktaları oldu.

Tüm bunlar yaşanırken gündemden hiç düşmeyen iki soru: FED'in tahvil alımlarını durdurma kararının etkilerinin hangi boyutlara ulaşacağı, gelişmekte olan ülkelerden para çıkışının hızlanması, dolar ile faizin yükselmesi, borsaların düşmesi ve likidite krizine girilmesi halinde neler olacağı idi.

Bu soruların yanıtlarının İnşaat sektörünün gündemindeki 3. Havalimanı, 3. Köprü, Kanal İstanbul, kentsel dönüşüm, nükleer santral gibi dev ölçekli projeleri yakından ilgilendirdiği kuşkusuzdur. Olası bir küresel likidite daralmasının önümüzdeki dönemde yurtdışı müteahhitlik hedeflerimizi nasıl etkileyeceği de ayrıca irdelenmesi gereken bir konudur.

"TMB Gündem" okurlarıyla hukuk ve finans uzmanlarını ve firmalarımızın üst düzey yöneticilerini buluşturmak istememizin nedeni bu sorulara birlikte yanıt aramak ve geleceğe ışık tutmak içindi. Katkıda bulunan dostlarımıza minnettarız.

Küresel ölçekte olup bitenler yurtdışı müteahhitlik faaliyetlerimizi de yakından ilgilendirmektedir. Son yıllarda Arap Baharının ve küresel krizin yarattığı yeni hegemonya arayışlarının sonucu olarak dünyanın en zengin doğal kaynaklarına sahip olan ve Türk müteahhitlerin yurtdışındaki işlerinin yarıya yakınına barındıran Afrika ve Ortadoğu bölgelerinde uluslararası rekabet büyük ölçüde artmıştır.

Öte yandan Sahra Altı Afrika'daki bazı gelişmekte olan ülkeler artan siyasi istikrar ile birlikte, başta altyapı olmak üzere birçok konuda önemli yatırımlar yapmaya hazırlanmaktadır. Müteahhitlerimizin bölgedeki iş fırsatlarına olan ilgisi artmaya devam etmektedir.

Türkiye Mütcaahhitler Birliği olarak, yukarıda ana hatlarıyla özetlenen konjonktürde müteahhitlerimizin rekabet güçlerini sürdürebilmeleri için, kamu, özel sektör, meslek kuruluşları ve firmalar arasında yatay ve dikey işbirlikleri inşa etmenin, mevcut işbirliği modellerini çeşitlendirmenin ve güçlendirmenin son derecede önemli olduğuna inanıyoruz.

Üyelerimizin pazar geliştirme faaliyetlerine katkıda bulunmak için, Dışışleri Bakanlığımız ile işbirliği içerisinde ve ilk kez uygulamaya koymuş olduğumuz "Sahra Altı Afrika Ülkeleri Konferansları Dizisi" bu anlayışımızın devamı olmuş, söz konusu konferanslar dizisinin ilk etkinliği Temmuz aylarında "İnşaat Sektöründeki İş İmkanları" başlığı ile Mozambik için düzenlenmiştir. Bu etkinliklerimiz bağlamında Türk müteahhitlerin Afrika açılımına ilişkin görüşlerini dergimize yansıtan Dışışleri Bakanlığımız mensuplarına minnet ve şükranlarımızı sunuyoruz.

"TMB Gündem"ın 10. yaşını, yazılılarıyla, ilgileriyle ve emekleriyle ona hayat vermiş olanlarla birlikte kutlamaktan büyük mutluluk duyuyorum. Geçmişten bugüne katkı sunmuş olanlara teşekkür ediyor, dergimizin önümüzdeki 10 yılda da geçmişi ve bugünü doğru değerlendiren ve geleceğe ışık tutan bir yörüngede yol alacağına inanıyorum.

Saygılarımla.



Emin SAZAK

Türkiye Mütcaahhitler Birliği Başkanı

2023 VİZYONU ÇERÇEVESİNDE BAKANLARIMIZ NE DİYORLAR?



KENTSEL DÖNÜŞÜM

Erdoğan BAYRAKTAR

Çevre ve Şehircilik Bakanı

Konunun önem ve hassasiyetine binaen her vesileyle dile getirdiğimiz gibi, ülkemiz nüfusunun büyük çoğunluğunun başta deprem olmak üzere çeşitli doğal afet riskleriyle her an yüz yüze olduğu gerçeği, artık hemen herkesçe bilinmektedir. Bu risklerin dışında, hükümetimiz dönemine kadar büyüyerek biriken gecekondulaşma ve çarpık yapılaşma gerçeği de, başta deprem olmak üzere afet riskinin muhtemel acı bilançosunu kabartan ve bu yüzden acilen çözülmesi gereken devasa problemler olarak karşımızda durmaktadır.

Ne mutlu ki özellikle son yıllarda yaptığımız çalışmalar sayesinde, bu devasa problemler hakkındaki kamuoyu farkındalığı iyice artmıştır. Ve artık kentsel dönüşüm kavramı yediden yetmişe hemen herkesin haberdar olduğu bir ülke gündemi haline gelmiş, büyük ve öncelikli bir memleket meselesi olduğu konusunda da kamuoyu oluşmuştur. Nihayet diğer pek çok konuda olduğu gibi bu büyük problemlere karşı da çözüm üretme sürecine girilmiştir. Hükümetimiz döneminde öncelikle gecekondulaşma kesin bir kararlılıkla sona erdirilmiş ve çarpık yapılaşmanın önüne geçilmiştir. Bu aşama, yaranın büyümesinin engellenmesi ve kan kaybının durdurulması aşaması olmuştur. Bunda sonrası ise tedavi ve iyileştirme aşamasıdır ki, işte o tedavinin adı da kentsel dönüşümdür.

Sayın Başbakanımızın "Siyasi hayatıma da mal olsa gerçekleştireceğim" sözüyle en kararlı ifadesini bulan kentsel dönüşüm hareketi, kamuoyunda kısaca "Kentsel Dönüşüm Yasası" olarak bilinen 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun'u çıkarmamızla birlikte, ülkemizde bir dönüşüm

miladı ve cumhuriyet tarihimizin en büyük imar hareketi olarak başlamıştır. Ve yurt çapında giderek artan bir ivmeyle devam etmektedir.

Hiç şüphesiz ki böylesine büyük bir imar hareketinin ekonomik boyutları ve etkileri de devasa ve çok yönlü olacaktır. Bu yüzden kentsel dönüşüm belirlenen programından ve bu program çerçevesinde ekonomiye yapacağı olumlu etki ve katkılardan bahsetmek yararlı olacaktır.



Hükümetimiz döneminde öncelikle gecekondulaşma kesin bir kararlılıkla sona erdirilmiş ve çarpık yapılaşmanın önüne geçilmiştir. Bu aşama, yaranın büyümesinin engellenmesi ve kan kaybının durdurulması aşaması olmuştur. Bunda sonrası ise tedavi ve iyileştirme aşamasıdır ki, işte o tedavinin adı da kentsel dönüşümdür.

Kentsel dönüşüm kapsamında yapacağımız çalışmalar kısa vadeli olmayıp, 20 yıllık süreçte afet riskinin ortadan kaldırılması öngörülmektedir. Bu büyük proje kapsamında 19 milyon yapı stoğundan yaklaşık 6,5-7 milyon yapının dönüştürülmesi için yıllara sâri bir plan yapılmıştır. Bu kapsamdaki çalışmaları 2, 5, 7, 12, 15 ve 20 yıllık periyodlar halinde tamamlamayı hedefliyoruz. 20 yıllık bir süreçte bitirmeyi hedeflediğimiz bu projenin ilk aşamasında Riskli Alanların tespiti, Riskli

Binaların tespiti, rezerv yapı alanlarının tespiti, Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanlarının tespiti, riskli yapı tespit lisanslarının verilmesi gibi çalışmalarda epey yol almış durumdayız. Belirlenmiş olan hedefler doğrultusunda dinamik bir yapı ile çalışmalar programa uygun olarak ilerlemektedir.

İstanbul'da Sayın Başbakanımızın değerli katılımlarıyla 5 Ekim 2012 tarihinde 35 ilimizde birden kentsel dönüşüm uygulamalarına start verildi. Ve bu büyük dönüşüm hareketini 6 Nisan 2013 tarihindeki ikinci büyük dalga ile devam ettirmiş bulunuyoruz.

Bakanlığımız ile 17 banka arasında 6306 sayılı kanun kapsamında konut ya da işyerini yenilemek ya da güçlendirmek isteyen malikler tarafından kullanılacak kredilerde faiz desteği sağlanmasına ilişkin protokol yapılmıştır.

Kentsel dönüşümün mali havuzu olan Dönüşüm Projeleri Özel Hesabı'ndaki gelirlerimiz 430 milyon TL'yi geçmiş bulunmaktadır. Vatandaşlarımızı kentsel dönüşüme teşvik edebilmek amacıyla Bakanlığımızca çeşitli finansal destekler de bu hesaptan verilmektedir. Kira Yardımı, Faiz Desteği, Konut ve İşyeri Yapım Kredisi, Tespit Kredisi, Yıkım Kredisi, Kaynak Aktarımı ve Güçlendirme Kredisi adı altında verilen bu desteklerin toplamı hızla artmaktadır.

Kentsel dönüşüm çalışmaları için Özel Hesap'tan aktarılan ve verdiğimiz bu desteklerin de içinde olduğu para toplamı şimdiden 193 milyon TL'yi geçmiştir ve hızla daha da artacaktır.

Tüm ülke çapında uzun soluklu olarak gerçekleştirilmesi planlanan bu Kentsel Dönüşüm sürecinde, yaratacağı etkiler açısından 400 milyar ABD Dolarının üzerinde bir ekonomik tablo öngörülmektedir. Bu denli büyük yeniden yapım hamlesiyle başta inşaat sektörü ve bu sektörü besleyen tüm yan sektörlerde büyük bir hareketlilik ortaya çıkacaktır. Yerel malzemelerin kullanımı sağlanacak ve inşaat malzemeleri üretim sektörü hareketlendirilecektir. Biz bu 20 yıllık süreçte ülkemizin her köşesinin bir şantiyeye dönüşeceğini düşünüyoruz.

Bakanlık olarak büyük bir kararlılık ve özveri ile yürüttüğümüz kentsel dönüşüm çalışmalarımızın önümüzdeki 20 yıllık süreçte ve özellikle de ülkemiz adına belirlediğimiz "Hedef 2023" vizyonunda ülkemiz ekonomisinin en önemli motorlarından biri olacağına inancımız tamdır. Bu yüzden vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğini sağlama öncelikli idealimizin yanı sıra, kentsel dönüşüm vesilesiyle ülkemizin yüzlerce alanda daha da kalkınması için, hizmetimize var gücümüzle, azim ve gayret içerisinde devam ediyoruz...



SAĞLAM ŞEHİRLER, SAĞLAM GELECEK İÇİN

T.C.
ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK
BAKANLIĞI



Kentsel dönüşümde ilk kazma bu ay içinde vuruluyor



ERCAN BAYSAL ANKARA

Kentsel dönüşümde riskli binaların nasıl yıkılacağı konusunun netleşmesinin ardından sürece ilişkin yol haritası da belli oldu.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri

Kentsel dönüşüm için 3 ile müdürlük

Ekim ayında kentsel dönüşüme start verecek Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, harekete geçti. Bakanlık, üç ilde 'altyapı ve kentsel dönüşüm' müdürlüğü kuracak.



Kurtuluş kentsel dönüşümde



DÖNÜŞÜM İÇİN EKİMDE DÜĞMEYE BASILACAK

Yasası çıkmasına rağmen henüz uygulamaya geçilmeyen kentsel dönüşümde ilk yıkımlar ekimde yapılacak. 30 ilde kamu binalarından başlayacak yıkımlara startını İBB Başkanı Erdoğan verecek



YAVUZ KARADİĞAN

Türkiye'nin geleceği yerinde yıkılmadıkta halde bulunan afet riski altındaki alanların kentsel dönüşümle ekim ayında başlayacağı açıklandı. Dönüşümde ilk etapta İstanbul ve İzmir gibi birinci derece deprem kuşağında bulunan yerlerden başlanacak. Kentsel dönüşümde yıkılacak kamu binalarından başlayacak. Dönüşümde kapsamlı olarak 7 milyon binalar yıkılacak, iş ortaklıklarının yeni yapı binalarıyla başta olmak üzere çaplı yapılarca yenileri de kullanılacak. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın kabacağcğı İleride başlayacak kentsel dönüşüm çalışmalarını İstanbul, İzmir, Ankara, İzmir, Bursa ve Kocaeli'nin alanlarında bulunduğu yaklaşık 30 ilde, aynı anda çok sayıda yıkım gerçekleştirilecek.

Kentsel dönüşüm emlak sektörüne ilgiyi arttırdı

İSMEK'in 2011-2012 eğitim döneminde vermeye başladığı "Emlak Danışmanlığı" eğitimlerine ilgi arttı. Kentsel dönüşümle birlikte hareketlenen emlak sektörünün ilgiye duyduğu kalifiye elemanlara başladı. Üç kurs olmak üzere toplamda 135 kişiye Emlak Danışmanlığı eğitimi veren İSMEK, bu yıl da 16 kurs vermeye başlıyor. Bin 52 kişiyi eğitimi almak için başvurular başladı. Kurstan mezun olanlar arasında yeni girişimci yatırımcılar da var. Halihazırda emlak sektöründe çalışanlar da bu konuda sert hareket ediyor. Toplam 100'den fazla emlakçi, sektöründeki deneyimli isimlerin verdiği "Emlak Danışmanlığı" eğitiminin içeriği; ofis kurma, ofis denetimi, sahada sunum, gayrimenkul pazarlama, değerlendirme gibi konulardan oluşuyor.

■ İSTİHARAT SERVİSİ / İSTANBUL

"Her Yönüyle
Kentsel Dönüşüm Zirvesi"
12 Ocak 2013 - Sarıyer Belediyesi Konferans Salonu / Ocak - İstanbul

GELECEK NESİLLER İÇİN
YAPACAK ÇOK İŞİMİZ VAR..

"Ekonomimiz ve İnsanlarımız İçin"
Deprem riski olmayan, çevre dostu,
değerliliği yüksek daha nitelikli konutlar,
binalar ve şehirler...



TÜRKİYE'NİN KÜRESEL ENERJİ SEKTÖRÜNDEKİ ROLÜ VE 2023 HEDEFLERİ

Taner YILDIZ

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı

Türkiye jeopolitik ve jeostratejik konumu itibarıyla dünyada önemli bir konuma sahiptir. Biz de ülkemizin bu avantajlı konumunu değerlendiriyoruz. Enerji konusunda, konumumuz gereği kalıcı ve çok yönlü bir politika izliyoruz. Diğer ülkelerle geliştirdiğimiz projeler, hem kaynak çeşitliliğini artırmaya, hem de enerji işbirlikleriyle birlikte ikili ilişkileri de kuvvetlendirme adına yapıyoruz. Türkiye doğunun batıya, batının da doğuya açılan kapısıdır. Enerjide, doğusundaki kaynakları batıya ulaştıran köprü konumunda olan bir ülkedir. Bu anlamda gerek tüketici, gerekse transit ülke konumumuzu bir enerji ticareti merkezi haline getirmeyi hedefliyoruz. Bunun için bütün projelere ağız ve değerlendiriyoruz.

Türkiye'nin hızla artan enerji tüketimi sebebiyle, yenilenebilir enerjiye olan ihtiyacı da artmıştır. Bu alandaki yatırım şartlarının iyileştirilmesi ve imkanların artırılması konusunda, önemli adımlar atıyoruz. Enerjide 10 yılda 100 milyar TL yatırım gerçekleştirdik. 2002 yılında, 12 bin 241 MW olan hidrolik santral kurulu gücü şu an itibarıyla 20 bin MW'a çıktı. Göreve geldiğimizde yok denecek kadar az olan rüzgar enerjisi kurulu gücü şu an itibarıyla 2 bin 341 MW. 10 yıl önce tamamen atıl vaziyette olan jeotermal kaynaklarımızı ülke ekonomisine kazandırmaya başladık. Elektrik, ısınma, termal turizm ve seracılık amacıyla 85 jeotermal sahayı özel sektörün yatırıma açtık. Son 10 yılda jeotermal uygulamalar elektrik sektöründe 7 kat artarak 162 MW'a ulaştı. Lisanssız elektrik üretimiyle ilgili yaptığımız düzenlemeler yenilenebilir enerji kaynaklarının daha fazla değerlendirilmesi, elektrik üretiminin artırılması ve ithalat rakamlarının azaltılması açısından son derece önemlidir. Bu anlamda yeni düzenlemeler

yaptık. Lisanssız elektrik üretiminde şirket kurmaya gerek kalmadan santral kurmadaki sınır, 500 kilovattan 1 megavata çıktı. EPDK'ya güneş için 500'e yakın başvuru gerçekleşti.

Türkiye'nin yenilenebilir enerji kaynakları tarafından elektrik üretimindeki %25 - 26 civarındaki payı Avrupa Birliği üyesi ülkelerin ortalama payının yaklaşık 2 katına eş değer. Yani Türkiye daha fazla yenilenebilir enerji kaynaklarından faydalıyor. Biz bunları %30'lara çıkartmayı düşünüyoruz. 2023'e kadar Hidrolik santral kurulu gücü 36 bin MW'a, rüzgar kurulu gücünü 20 bin MW'a, güneş kurulu gücünü 3



bin MW'a, jeotermal kurulu gücünü 600 MW'a çıkarmayı hedefliyoruz. TKİ'nin elindeki kömür sahalarını termik santral kurma şartıyla ihaleyle özel sektöre devretmeye başladık. Bu anlamda, Adana Tufanbeyli'de 600 MW, Soma'da 450 MW, Bursa – Keleşte 270 MW, Kütahya Tunçbilek'de 300 MW, Bingöl Karlıova'da 240 MW kurulu gücünde santraller kurulacak. Bolu-Göynük, Eskişehir-Mihalıççık, Silopi Harbul-Üçkardeşler ve Sereder'de de santrallerimizin inşası devam ediyor. Türkiye linyit rezervinin yaklaşık %40'ını barındıran Afşin Elbistan'da, 12 milyar ABD Dolarlık bir yatırımla toplam 8000 MW gücünde santraller kurulacak. Konya Karapınar'da 1.8 milyar ton linyit rezervi keşfettik. Havzaya 5 bin MW termik santral kurulabilecek ve Atatürk Barajı'nın iki kati elektrik üretilebilecek. En son geçtiğimiz günlerde MTA'nın 5 yıllık çalışmaları sonucunda Afyon Dinar'da 950 milyon tonluk linyit rezervi tespit ettik. Buraya da 5 milyar dolarlık yatırımla 3 bin 500 MW gücünde termik santral kurmayı hedefliyoruz. Santral ayrıca inşası ve maden sahasında 6-7 bin kişilik bir istihdamı bölgeye sağlamış olacak. Yerli kömüre dayalı yapılacak bütün termik santrallerle, yıllık en az 12 milyar ABD Dolarlık doğalgaz ithalinin önüne geçme hedefimiz var. İnşallah bu hedefi gerçekleştireceğiz.

Nükleer santrallerle alakalı süreç devam ediyor. Akkuyu ile alakalı gerekli lisanslar, izin ve onaylar alındıktan sonra inşaatın 2015 yılında başlamasını, ilk ünitenin 2019 yılında, diğer ünitelerin de birer yıl arayla devreye alınmasını öngörüyoruz. 117 öğrencimizi Mephi Üniversitesi'ne nükleer mühendislik eğitimi için gönderdik. Toplamda 600 öğrencimizi eğitimlerini tamamladıktan sonra Akkuyu'da

görev yapacaklar. Sinop ile alakalı da geçtiğimiz Mayıs ayında Japonya ile anlaşma imzaladık. İki santralin üretime geçmesiyle yıllık 7,2 milyar ABD Dolarlık doğalgaz ithalinin önüne geçeceğiz. Bu şu anki doğalgaz ithalatımızın üçte biri demek. 2023 yılına kadar 2 santral devreye almış, birinin de inşasına başlamış olacağız.



Türkiye'nin yenilenebilir enerji kaynakları tarafından elektrik üretimindeki %25 - 26 civarındaki payı Avrupa Birliği üyesi ülkelerin ortalama payının yaklaşık 2 katına eş değer. Yani Türkiye daha fazla yenilenebilir enerji kaynaklarından faydalanıyor. Biz bunları %30'lara çıkartmayı düşünüyoruz.

Yenilenebilir enerji kaynaklarımızı harekete geçirirken, enerjiyi verimli kullanma adına da birçok adım attık. Enerji Verimliliği Stratejisi ve Enerji Verimliliği Kanunu da dahil olmak üzere enerji verimliliğini desteklemek için yasal ve kurumsal çerçeveyi oluşturabilmek için önemli bir mesafe kat ettik. Binalarda, ulaşımda, ev aletlerinde enerji verimliliğinin temin edilmesi, yatırımların desteklenmesi konusunda gerek mevzuat gerek uygulama olarak birçok konuyu hayata geçiriyoruz. Aynı zamanda evlerimizde tasarruf bilincini oluşturmak için "Enerji Hanım" projemizi hayata geçirdik. Proje evlerde enerji tasarrufu anlamında vatandaşlarımıza rehber olacaktır. Evlerimizde yapacağımız küçük tasarruf önlemleriyle ülke ekonomisine yılda 4 milyar TL kazanç sağlayabiliriz.

TÜRKİYE GELECEĞİNİ SAĞLAM TEMELLER ÜZERİNDE İNŞA EDİYOR

Binali YILDIRIM

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı

Türkiye büyüyor...
Türkiye değişiyor...
Türkiye dönüşüyor...

Son 10 yılı birkaç kelimeyle özetleyecek olsaydık herhalde yukarıdaki gibi tanımlamak zorunda kalırdık...

Gerçekten de Türkiye son 10 yılda yakaladığı siyasi istikrar ve güven ortamı ile büyük bir gelişmeye, değişime ve dönüşüme imza attı. Yıllardır ertelenen ve yapılamayan pek çok büyük altyapı projesi son 10 yılda hayata geçirildi. Bu projeler ile Türkiye'nin ekonomik büyümesine büyük katkı sağlanırken, insanımızın hayat kalitesinin artmasına doğrudan katkı sağlayan işler yapıldı.

Türkiye'nin her alanında değişim dönüşüm yaşanırken, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak biz de boş durmadık. Türkiye'nin kara, deniz, hava ve demiryollarının üzerinde de yılların ihmali vardı. Bilişimde Afrika seviyelerinde idik. Son 10 yılda 80 yılda yapılanlardan daha fazlasını yaparak, Türkiye'yi hak ettiği konuma yükseltmeyi başardık. Son 10 yılda toplam 140 milyar TL'lik yatırım yaptık. Yerel yönetimlerin iletişim ve ulaştırmaya yaptıkları yatırımlar ve Yap-İşlet-Devret yöntemiyle yapılan yatırımları da ilave edildiğinde 192 milyar TL'lik yatırım yapıldı.

Bugün, bölünmüş yol ağımız 22 bin 350 kilometreye, Otoyol uzunluğumuz 2 bin 236 kilometreye, demiryolunda ana hat uzunluğu 9 bin 931 kilometreye ulaştı. Bununla birlikte ülkemiz yüksek hızlı tren konforu ile tanıştı. Eskişehir ve Konya'yı Ankara'ya bağladık,

İstanbul, Bursa ve İzmir'i de yüksek hızlı tren ile Ankara'ya bağlamak için gün sayıyoruz.

Bu projelerin büyük çoğunluğunu da yerli inşaat firmalarıyla birlikte gerçekleştirdik. Devasa projeleri, dünyanın gıpta ile baktığı projeleri Türk mühendis ve işçileri hayata geçirdi. Yüzbinlerce kişi bu projelerde istihdam edildi. Bu da bizim için ayrı bir iftihar vesilesi oldu.

2003 yılında sivil havacılığı serbestleştirmemizle birlikte havayollarımızda destansı gelişmeler yaşandı. Geçen yıl 117 milyon 347 bin kişi havayollarımızdan yararlanırken, 2012 yılında 130 milyon yolcu sayısını geçtik. 2002 yılında 25 aktif havaalanı sayısını yeni havaalanlarımız ile 52'ye çıkardık. Ülkemizin ilk bölgesel havalimanı Zafer Havalimanı'nı 2012 yılında hizmete verdik.

Yapımı ve proje çalışmaları devam eden 7 havalimanımızın da tamamlanmasıyla yakında ülkemizin havaalanı sayısı 56'ya ulaşacak. İstanbul'un hava ulaşım problemini tamamen çözecek olan 3. Havalimanının ihalesi 3 Mayıs 2013 günü yapılacak. Yaklaşık 7 milyar Euro'ya mal olacak olan havalimanı yolcu kapasitesi bakımından dünyanın en büyük havalimanı olma özelliğine sahip.

Ülkemizi bilgi toplumuna dönüştürme hedefimiz doğrultusunda çalışmalarımızı hız kesmeden sürdürüyoruz. Bunun için gerekli olan temel unsur, hizmetleri istenilen hız ve kalitede kesintisiz olarak sunacak bilgi ve iletişim alt yapılarına yönelik alt yapıların ülkenin her tarafında kurulmasıdır. Sonuçta, son 10 yılda bilgi ve iletişim alanlarında yapılan yatırımlar sayesinde, ülkemiz bilgi toplumu göstergelerinde

tahminlerin ötesinde artışlar oldu. Bilişim sektörü de sağlanan istihdam, GSYH içindeki pay, yıllık ciro gibi ekonomik göstergelerde de kendini göstermiştir. 2003'de 11,5 milyar ABD Doları olan bilişim sektörü toplam gelirleri, 2012 yılı sonu itibarıyla 44 milyar ABD Dolarını geçti. Bilgi toplumuna dönüşmüş bir Türkiye amacıyla bilişim sektörünün gelişmesi için hem yasal altyapıyı hem de fiziki altyapıyı oluşturduk. 2012 yılında da özellikle güvenlik alanında düzenlemeler gerçekleştirdik. Siber Güvenlik Kurulu'nu kurduk. Ulusal Siber Güvenlik Strateji Belgesi ve Eylem Planı'nı uygulamaya koyacak düzeye getirdik.

Türkiye 80 yıllık gecikmesinin izlerini silmek için elbette çok çalışmak zorunda kaldık. Ama 10 yıl içinde kat ettiğimiz mesafe 80 yılda kat edilen mesafeden daha fazla. Bu gelişmeleri sadece ülkenin altyapı yatırımlarında görmüyoruz, özel sektörün ve yatırımcılarımızın gösterdikleri gelişmeler de bu anlamda doğru yolda olduğumuzu gösteriyor. Bugün müteahhitlerimiz dünyanın her tarafında çok büyük işler yapıyorlar. Ülkedeki ekonomik refah arttıkça hızla her alanda geliştiğini görebiliyorsunuz. Ülkemizde siyasi ve ekonomik istikrar devam ettiği sürece bu gelişmeler kat be kat artarak devam edecek.

Yapacağımız işler, yaptıklarımızdan daha büyük. Türkiye büyüdükçe geliştikçe büyük tesislere büyük yatırımlara ihtiyaç duyuyor. Bu bağlamda 2023 yılına kadar Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu dev yatırımları hayata geçireceğiz. Söz konusu yatırımların tamamı da yap-işlet-devret projesiyle yapılıyor. Bunlardan bir tanesi İstanbul'a yapılacak olan yeni havalimanı projesi. Toplam maliyeti 90 Milyar Türk Lirası. Bugün dünyada yapılan en büyük projelerden bir tanesi. 3 Mayıs 2013 günü ihalesini gerçekleştirdik. Yerli firmalar ihaleyi kazandı ve 2017 yılının sonuna kadar ilk etabı tamamlanıp hizmete verilecek. Bir diğer projemiz İstanbul-İzmir Otoyolu ve Körfez

Geçişi... Yaklaşık 11 milyar ABD Dolarlık bir proje. Bu projeyi yerli yabancı ortak konsorsiyum gerçekleştiriyor. Yine dev projelerimizden bir diğeri İstanbul 3. Köprü yapım işi... Bu projenin maliyeti de 2.5 milyar ABD Doları. Bu projeyi de yerli ve yabancı ortak konsorsiyum ile gerçekleştiriliyor. Bunlarla birlikte dev projelerimizden biri olan MARMARAY projesi bitme aşamasına gelmiş durumda. 29 Ekim 2013 günü açılışını gerçekleştireceğiz. Yine dünyanın dikkatlerini çeken bir diğer dev projemiz de Kanal İstanbul. Bununla ilgili çalışmalarımız da sürüyor. 2023 yılına kadar Kanal İstanbul projesini de hayata geçirmeyi hedefliyoruz.



Gerçekten de Türkiye son 10 yılda yakaladığı siyasi istikrar ve güven ortamı ile büyük bir gelişmeye, değişime ve dönüşüme imza attı.

Ülkemizin ulaşım ve iletişim kanalları açıldıkça, geliştikçe kuşkusuz ekonomik refah da artıyor. Türkiye artık kara, hava ve deniz yoluyla dünyaya açıldı. Uluslararası demiryolu bağlantılarımızı da hızla gerçekleştiriyoruz. Böylece Türkiye komşu ülkeleri ile tüm ulaşım modlarında konforlu bağlantılarını sağlayarak, bölgesel transit ve lojistik merkezi olmaya başladı. Bu gelişmeler ülkenin ekonomisini, yatırımcısını güçlendirirken, ülkeye de ekonomik refah sağlıyor.

Hedefimiz; daha müreffeh, daha güçlü, ekonomik refah seviyesi daha yüksek bir Türkiye...



BÜROKRATLARIMIZIN GÖZÜYLE MEGA PROJELER



MEGA PROJELERDE HAZINE MÜSTEŞARLIĞI'NIN ROLÜ

İbrahim Halil ÇANAKÇI

Hazine Müsteşarı

Türkiye son 10 yılda son derece güçlü bir büyüme performansı sergilemiş ve pek çok alanda önemli bir dönüşüm gerçekleştirmiştir. Bu hızlı gelişime paralel olarak Türkiye'nin altyapı yatırım ihtiyaçları da artmaktadır. 2012 yılı sonu itibarıyla, 788 milyar ABD Doları büyüklüğünde bir gayri safi yurtiçi hasıla (GSYH) rakamına ulaşan Türkiye ekonomisi, satın alma gücü paritesine göre dünyanın 16. ve Avrupa'nın 6. büyük ekonomisi konumundadır. Hızla şehirleşmekte olan Türkiye nüfusunun üçte ikisi 15-64 yaşları arasındadır. Ülkemiz güçlü büyüme performansını devam ettirebilmek, genç nüfus avantajını en iyi şekilde kullanabilmek, yeni istihdam alanları oluşturabilmek ve şehirlerimizin artan ihtiyaçlarını karşılayabilmek için ekonomik ve sosyal altyapısını güçlendirmek zorundadır. Bu kapsamda, son dönemde birçok mega proje ülkemiz gündemine girmiş bulunmaktadır.

Ülkemizin 90 yıllık tarihinde önemli altyapı yatırımları, büyük ölçüde klasik finansman yöntemleri ile bütçe, uluslararası kuruluş ve ticari banka kaynakları kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Ancak, son yıllarda ülkemiz ekonomisinde sağlanan istikrar, azalan kamu borç oranları ve ülkemizin geleceğine artan güven sonucu reel sektörün bu tür projelere olan ilgisi artmıştır. Bu noktada, Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) modeli kamu altyapı yatırımlarının hayata geçirilmesinde daha fazla ön plana çıkmıştır. Dünyada yaygın olarak kullanılan bu modelin başlıca özelliklerinden biri, kamunun yatırımı doğrudan gerçekleştiren olmak yerine, bir nevi hizmet satın alan taraf haline gelmesidir. Bu durum kamuyu, hizmetin özel sektör tarafından üretilmesini organize eden, düzenleyen ve kontrol eden bir konuma getirmektedir.

KÖİ modeli ile mega projelerin yapımı ve işletilmesi alanlarında özel sektörün etkinliğinden ve hizmet kalitesinden yararlanılması hedeflenmektedir. Bu model ile kamunun ve özel sektörün avantajlı yönleri ortak bir yapı çerçevesinde birleştirilmekte ve böylelikle yüksek kalitede hizmet sunulması mümkün olmaktadır. Başarılı bir KÖİ modeli; gerekli hukuksal ve kurumsal yapıların tesis edildiği, risk paylaşımının doğru tanımlandığı, ihtiyaçlarla örtüşen projelerin seçildiği, seçilen projelerin zamanında ve öngörülen bütçe ile tamamlandığı ve ihalelerde serbest rekabet ortamı içinde en düşük maliyet ve en yüksek faydayı birlikte karşılayan seçeneğin dikkate alındığı bir yöntem olarak ön plana çıkmaktadır.



Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) modeli kamu altyapı yatırımlarının hayata geçirilmesinde daha fazla ön plana çıkmıştır. Dünyada yaygın olarak kullanılan bu modelin başlıca özelliklerinden biri, kamunun yatırımı doğrudan gerçekleştiren olmak yerine, bir nevi hizmet satın alan taraf haline gelmesidir. Bu durum kamuyu, hizmetin özel sektör tarafından üretilmesini organize eden, düzenleyen ve kontrol eden bir konuma getirmektedir.

Bu noktada, KÖİ modelinin ülkemizde artan önemi ve önümüzdeki dönemlerde gerçekleştirilmesi öngörülen proje portföyünün büyüklüğü göz önüne alındığında, Hazine

Müsteşarlığı'nın KÖİ modeli ile gerçekleştirilen projeler kapsamındaki fonksiyonundan bahsetmek faydalı olacaktır.

Ülkemizde KÖİ modelinin geçmişi yaklaşık 30 sene öncesine dayanmaktadır. Söz konusu model ile geçmiş dönemde özellikle enerji ve ulaştırma sektöründe gerçekleştirilen projeler hâlihazırda işletilmektedir. Ülkemiz ve Hazine Müsteşarlığı bu modele ilişkin yeterli tecrübe ve bilgi birikimine sahiptir.

Hazine Müsteşarlığı, Bakanlar Kurulu kararlarıyla Borç Üstlenim Anlaşmaları yapabilmektedir. Bu anlaşmalar, bir yatırım ve hizmetin gerçekleştirilmesi için özel sektör tarafından yurtdışından sağlanan finansmanın yatırımın gerçekleştirilmesi için kullanılmış bölümünün bir fesih durumunda Hazine Müsteşarlığı tarafından üstlenilmesine imkan tanımaktadır.

Hazine Müsteşarlığı, KÖİ modeli ile gerçekleştirilmesi öngörülen projeler kapsamında, ilgili kamu idarelerinin Yüksek Planlama Kurulu (YPK) Kararı ile yetkilendirilmesi öncesinde proje raporlarını görev alanı kapsamında inceleyerek, görüşünü YPK Sekreteryası'na bildirmektedir.

Hazine Müsteşarlığı'nın KÖİ modeli kapsamındaki diğer bir rolü ise, son dönemde sıklıkla gündeme gelen **borç üstlenimi mekanizmasına** ilişkin işlemleri yürütmektir.

Hazine Müsteşarlığı, Bakanlar Kurulu kararlarıyla Borç Üstlenim Anlaşmaları yapabilmektedir. Bu anlaşmalar, bir yatırım ve hizmetin gerçekleştirilmesi için özel sektör tarafından yurtdışından sağlanan finansmanın yatırımın gerçekleştirilmesi için kullanılmış bölümünün bir fesih durumunda Hazine Müsteşarlığı tarafından üstlenilmesine imkan tanımaktadır. Bu üstlenimin koşullarını belirlemek üzere Müsteşarlığımız ile ilgili taraflar arasında Borç Üstlenim Anlaşması müzakereleri yürütülmektedir. Uygulayıcı kuruluşun genel bütçe sınıflandırmasında yer alan bir kuruluş olması halinde, borç üstlenim anlaşmasının tarafı dolayısıyla borcun tek üstlenicisi Hazine

Müsteşarlığı olmaktadır. Uygulayıcı kuruluşun özel bütçe kapsamında bir kuruluş olması durumunda ise, bu kuruluşların borçlanma ehliyeti bulunmasından dolayı, olası bir fesih halinde proje için yurtdışından temin edilen kredileri yine Bakanlar Kurulu'nun onayına tabi olmak üzere ya Hazine Müsteşarlığı ya da ilgili kuruluş üstlenebilmektedir. Bunun yanı sıra sözleşmenin feshi sonrasında proje için temin edilmiş ancak henüz kullanılmamış yurtdışından sağlanan kredilerin bakiyelerinin projenin kalan kısmı için kullanılmasına karar verilmesi halinde, bu kredilere ilişkin koşulların Müsteşarlığımızca müzakere edilmesi öngörülmektedir.

Hazine Müsteşarlığı'nın, borç üstlenimi mekanizması ile Yap-İşlet-Devret ve Yap-Kirala-Devret modeli ile yürütülen projelerdeki varlığının iki önemli etkisi bulunmaktadır. Bunlardan ilki, Hazine Müsteşarlığı'nın borcu üstlenecek kuruluş olarak projede yer alması, projeye duyulan güveni artırmaktadır. Dolayısıyla projeyi yatırımcıların finansman sağlaması açısından cazip hale getirmekte; diğer bir deyişle, projelerin finanse edilmesini büyük ölçüde kolaylaştırmaktadır. İkinci olarak, Hazine Müsteşarlığı'nın varlığı, kamu ve özel sektör arasındaki risk paylaşımında özel sektörün yönetmekte zorlandığı bazı riskleri ortadan kaldırması nedeniyle proje kapsamında daha düşük maliyetler ile finansman sağlanmasını mümkün kılmaktadır.

Hazine Müsteşarlığı, 2013 Temmuz ayı itibarıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili kuruluşları tarafından yürütülen iki büyük projede borç üstlenim anlaşmasına taraf olmuştur. Bunlardan ilki, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen "Avrasya Tüneli" olarak da bilinen "İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi"dir.





İkincisi ise, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen Gebze-Orhangazi-İzmir (İzmit Körfez geçişi ve bağlantı yolları dâhil) Otoyolu Projesi'dir. Hazine Müsteşarlığı tarafından, borç üstleniminin öngörülmediği veya klasik finansman yöntemleriyle finanse edilen pek çok önemli proje de hayata geçirilmektedir. Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi ve Marmaray Projesi Müsteşarlığımız aracılığıyla klasik finansman yöntemi ile hayata geçirilen mega projelere iyi birer örnek teşkil etmektedir.

Şüphesiz, gerçekleştirilen mega projeler sunulan hizmetlerin kalitesini arttırarak ülkemiz insanlarının yaşam standartlarını yükseltmektedir. Ayrıca, söz konusu projelerin başarıyla gerçekleştirilmesi, dış dünyanın Türkiye'ye olan ilgisini de arttırmaktadır.

Küresel ekonominin zor bir dönemden geçtiği günümüzde birçok ülkede hayal dahi edilemeyecek bu projelerin ülkemizde gerçekleştiriliyor olması, ülkemiz ekonomisine olan güvenin ve güçlü bir gelecek vizyonunun yansımasıdır.

Son on yılda kamu maliyesinde görülen disiplin, kaynakların verimli şekilde kullanılabilmesine ve refahı artıran alanlara yönlendirilebilmesine imkân tanımıştır. Ayrıca, özel sektörümüzün ve bankacılık kesimimizin gücü, bu projelerin hayata geçirilmesini mümkün kılmaktadır.

Önümüzdeki dönemde de söz konusu projelerin başarısını sürdürmek için gerekli adımlar atılmaktadır. Bu kapsamda, KÖİ projelerine ilişkin borç üstlenim mevzuatı güçlendirilmiş ve yeknesak hale getirilmiştir. Bu tür projeleri gerçekleştiren kamu ve özel sektör kurumlarında

kapasite artırıcı adımlar atılmakta ve bu alandaki uluslararası tecrübeden istifade edilmektedir. Küresel kriz sonrası bankaların ve diğer geleneksel finansman kaynaklarının uzun vadeli finansman sağlama kapasitelerinin azaldığı dikkate alınarak alternatif finansman kaynaklarının harekete geçirilmesine yönelik çalışmalar da başlatılmıştır.

Ancak, özellikle altı çizilmesi gereken bir husus, bu tür projelerin gerçekleştirilebilmesinin ardındaki en önemli faktörlerin; makroekonomik istikrar, kamu mali disiplini ve güçlü finans sektörü olduğudur. Ülkemizin bu alandaki kazanımlarını koruyan ve daha da geliştiren birçok adım kararlılıkla atılmaktadır. Yakın zaman önce yayımlanan 10. Kalkınma Planı'nda bugüne kadar sağlanan gelişmeler ve önümüzdeki döneme ilişkin somut politika hedefleri detaylı bir şekilde açıklanmaktadır.

Ancak, özellikle altı çizilmesi gereken bir husus, bu tür projelerin gerçekleştirilebilmesinin ardındaki en önemli faktörlerin; makroekonomik istikrar, kamu mali disiplini ve güçlü finans sektörü olduğudur. Ülkemizin bu alandaki kazanımlarını koruyan ve daha da geliştiren birçok adım kararlılıkla atılmaktadır.

Bütün bu ilerlemeler ve oluşturulan güven sayesinde ülkemiz ekonomisinin, önümüzdeki dönemde de yüksek bir ivme ile gelişmeyi sürdürmesi ve ülkemizin mega projeler de dahil olmak üzere büyümenin önündeki engelleri ortadan kaldıracak her türlü adımı atmaya devam etmesi beklenmektedir.

İSTANBUL YENİ HAVALİMANI PROJESİ - GENEL DEĞERLENDİRME

Orhan BİRDAL
DHMi Genel Müdürü

Son yıllarda, özellikle de son 10 yılda uygulanan ulaştırma politikaları vesilesiyle, Türkiye havacılık sektörü çok büyük bir aşama kaydetmiştir. Son 10 yılda (2003-2012 döneminde) havalimanlarında hizmet verilen yolcu trafiği yılda ortalama %16 artışla 131 milyona, hava sahamızda hizmet verilen uçak sayısı ise (overflightlar dahil) yılda ortalama %11 artışla 1 milyon 376 bine ulaşmıştır. Havayolu ulaşımı, havacılık sektörünün rekabetçi bir yapı kazanmasıyla birlikte toplumun her kesimi tarafından kullanılabilir ve erişilebilir hale gelmiştir.

Türkiye'nin coğrafi konum avantajı dikkate alındığında, Türkiye'nin havacılık sektörü bağlamında stratejik açıdan dünyadaki en uygun noktalardan birinde yer aldığı anlaşılabilir. Son yıllarda etkisi tüm dünyada hissedilen küresel resesyon ve finansal darboğazlar sonucunda dünya ekonomisinin büyüme ekseninin Doğu'ya doğru kaymakta olduğu gözlemlenmektedir. Bu gelişmeler doğrultusunda havacılık sektörünün büyüme eksenini de Doğu'ya doğru kayma eğilimi göstermektedir. Bu eğilimin önümüzdeki 20 yıl boyunca sürmesi beklenmektedir. Bu trendin oluşmasında Türkiye havacılığının gelişmesi ve İstanbul Atatürk Havalimanı da önemli bir rol oynamıştır.

Türkiye'nin genç nüfusu, istikrarlı ekonomisi ve ticari potansiyeli ile desteklenen kendi iç dinamikleri de, İstanbul'un stratejik önemini pekiştirici bir rol oynamaktadır. İstanbul, bölgesel bir ulaştırma merkezi özelliği olan bir dünya metropolüdür ve önemli bir bağlantı noktası niteliğindedir. İstanbul'un ekonomik dinamizmi ve coğrafi konumu sayesinde, İstanbul'da yer alan havalimanları hava ulaşımı anlamında bir cazibe merkezi ve transit noktası haline gelmiştir. Orta menzilli filolarla (3000 NM) İstanbul'dan dünyanın yaklaşık 111 ülkesine, uzun menzilli uçaklarla (8000-8200 NM) ise hemen hemen dünyanın bütün noktalarına uçuş düzenlenmesi mümkün olmaktadır.

Son 10 yıla ilişkin verilere bakıldığında (2003-2012 döneminde) İstanbul Atatürk Havalimanı'nda hizmet verilen yolcu trafiğinin yılda ortalama %16 artarak 45 milyona, uçak trafiğinin ise yılda ortalama %9 artarak 364 bine yükseldiği görülmektedir. İstanbul Atatürk Havalimanı toplam yolcu sayısında 2007'de 53. sırada yer alırken, 2007'den 2012'ye toplam yolcu sayısı yaklaşık 2 kat artmış; gelen, giden ve transit yolcuların toplamı açısından dünya havalimanları içinde 2012 sonu itibarıyla 20. sırada yer almıştır. 2012 sonu itibarıyla Avrupa



yolcu trafiği sıralamasında ise İstanbul Atatürk Havalimanı 6'ncı sırada yer almaktadır.

Böylesine yoğun bir trafik artışı ile karşı karşıya olan ve 1953 yılından beri dünya havacılığına hizmet veren Atatürk Havalimanı'nın çevresi, geçen 60 yıl zarfında yoğun şekilde yapılaşmalara maruz kalmış, manialar ile mevcut pistlerin konumu nedeniyle havalimanını büyüme/geliştirilme şansı kalmamıştır. Bu da kapasite açısından darboğazların doğmasına neden olmaktadır.

Atatürk Havalimanı apron park yeri sayısı, alanın metrekaresi değişmeksizin, 2003'ten bu yana 84'ten 98'e çıkmıştır. Ancak bu dönemde (2003-2012 arasında) uçak trafiği 161.827'den 364.322'ye; yolcu trafiği ise 12.104.342'den 45.091.962'ye çıkmış olup; her bir yolcuyla birlikte taşınan bagaj sayısı da artmış olduğundan, bu kadar yolcuya hizmet vermek üzere doğal olarak yer hizmet kuruluşlarının ve bunlara ilişkin araç-gereç ve personel sayısında da artış meydana gelmiştir. 2003 yılı verilerine bakıldığında elleçlenen bagaj miktarı toplam 271.368 ton iken bu rakam 2012 yılında 670.329 tona ulaşmıştır.

DHMI tarafından kapasitenin artırılması için yeni pist yapımı ve apron, kargo terminali gibi alanların yeniden düzenlenmesi hususunda geçmiş yıllarda yapılan çalışmalarda, binlerce binanın mania teşkil ettiği görülmüş, yüksek inşaat ve kamulaştırma maliyetlerinin oluşacağı değerlendirilmiştir.

Buna ilaveten, alternatif pist yapım önerileri tüm unsurlarla birlikte ele alındıktan sonra, önerilerin (manialar, kamulaştırma maliyetlerinin yüksekliği,

hukuki süreçlere ilişkin riskler, maliyetlerin üstlenilmesine ilişkin uygulama sorunları, tahditsiz pist yapımının mümkün olamaması vb. nedeniyle) Atatürk Havalimanı'nın kapasite kısıtına ilişkin sorunlara uzun dönemli bir çözüm getirmediği ve yapılabılır olmadıkları değerlendirilmiştir.

Türkiye'nin hava trafiği açısından en yoğun bölgesi olan İstanbul'un kapasite sınırlamalarından kurtulmasının ve Türkiye'nin sivil hava ulaştırma sektöründe yükselişinin desteklenmesinin, ancak İstanbul'a yapılacak yeni bir havalimanı ile mümkün olabileceği sonucuna varılmıştır.



İstanbul'un ekonomik dinamizmi ve coğrafi konumu sayesinde, İstanbul'da yer alan havalimanları hava ulaşımı anlamında bir cazibe merkezi ve transit noktası haline gelmiştir. Orta menzilli filolarla (3000 NM) İstanbul'dan dünyanın yaklaşık 111 ülkesine, uzun menzilli uçaklarla (8000-8200 NM) ise hemen hemen dünyanın bütün noktalarına uçuş düzenlenmesi mümkün olmaktadır.

İstanbul Yeni Havalimanı, yalnızca havacılık sektöründe hizmet altyapısının geliştirilmesi ve kapasite olanaklarının artırılması açısından değil, stratejik açıdan da ülkemizin en önemli projelerinden biri durumundadır.



İstanbul Yeni Havalimanı projesi tamamlandığında dünyanın en büyük havalimanlarından biri olacaktır. Diğer taraftan Türkiye'nin iç ve dış hatlarda havacılıktaki büyümesine ve gelişmesine katkı sağlaması, Batı Avrupa ile Uzak Doğu arasında da önemli bir transfer merkezi görevi görmesi öngörülmektedir.

İstanbul Yeni Havalimanı, İstanbul'un Avrupa yakasında Yeniköy ve Akpınar yerleşimleri arasında Karadeniz sahil şeridinde yer alan yaklaşık 76,5 milyon m² büyüklüğündeki alana yapılacaktır.

Türkiye'nin hava trafiği açısından en yoğun bölgesi olan İstanbul'un kapasite sınırlamalarından kurtulmasının ve Türkiye'nin sivil hava ulaştırma sektöründe yükselişinin desteklenmesinin, ancak İstanbul'a yapılacak yeni bir havalimanı ile mümkün olabileceği sonucuna varılmıştır.

Projede yer seçimi, ilgili kurum ve kuruluşların teknik incelemeleri doğrultusunda yapılmıştır. Yer seçiminde İstanbul 3. Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu projelerinin güzergahları açısından uygun bir yer olması, maden sahalarının bulunduğu bir bölgenin ıslah edilerek ekonomiye kazandırılması düşünceleri de önemli rol oynamıştır.

Projenin toplam 4 etapta gerçekleştirilmesi öngörülmektedir. Her bir etabın sonunda hizmete verilmesi planlanan tesislere ilişkin bazı bilgiler vermek gerekirse;

- 1. Etap sonunda 680.391 m² büyüklüğünde ana terminalin, 169.968 m² büyüklüğünde uydu terminalinin, 88 adet sabit yolcu köprüsünün, 12.000 araçlık kapalı otoparkın, 3 adet pistin, 8 adet paralel taksi yolunun, 4 milyon m² büyüklüğünde apronun, teknik blok/hava trafik kontrol kulesi/ramp kulesinin, VIP/kargo/genel havacılık terminallerinin, itfaiye/garaj binaları/ hangarların, hastane/ibadethaneler/kongre merkezi gibi sosyal tesislerin ve havalimanı operasyonlarında ihtiyaç duyulabilecek tüm altyapı ve üstyapı tesislerinin hizmete verilmesi öngörülmektedir.
- 2. Etap sonunda 1 adet ilave pistin, 3 adet ilave paralel taksi yolunun, ilave apron alanlarının, ilave kargo terminali alanlarının/hangarların/itfaiye binalarının hizmete verilmesi öngörülmektedir.
- 3. Etap sonunda yaklaşık 500.000 m² büyüklüğünde üçüncü terminal binasının, 43 adet ilave sabit yolcu köprüsünün, 1 adet ilave pistin, ilave apron alanının/taksi yollarının/itfaiye binasının/otopark alanlarının hizmete verilmesi öngörülmektedir.
- Son etap olan 4. Etap sonunda 340.000 m² büyüklüğünde yeni uydu terminalinin, 34 adet ilave sabit yolcu köprüsünün, 1 adet ilave pistin, paralel taksi yollarının, ilave apron ve otopark alanlarının ve otopark alanlarının hizmete verilmesi planlanmaktadır.

Böylelikle nihai aşamada 100 milyonun üzerinde yolcu kapasitesine, 6 adet piste, 16 adet paralel taksi yoluna, 1,5 milyon m² terminal alanına, 6,5 milyon m² büyüklüğünde ve 500 uçak park pozisyonuna sahip aprona, 70.000 araç kapasiteli açık/kapalı otoparklara ve havalimanı hizmetlerinin ifa edilebilmesi için gerekli olan tüm gereksinimlere sahip olacak şekilde planlanmıştır.

Türkiye'nin havacılık sektöründe uyguladığı Kamu-Özel İşbirliği projelerinde büyük başarı ve deneyim elde etmesi nedeniyle ve projenin içerdiği yüksek maliyet unsurları dikkate alınarak, projenin Yap-İşlet-Devret modeliyle gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır.

03.05.2013 tarihinde yapılan İstanbul Yeni Havalimanı ihalesine tekliflerini sunan 4 firma arasında, 25 yıllık işletme süresi karşılığında en yüksek kira bedelini Limak İnş. San. ve Tic. A.Ş./Kolin İnş.Tur.San. ve Tic. A.Ş./Cengiz İnş.San. ve Tic. A.Ş./Mapa İnş. ve Tic. A.Ş./Kalyon İnş. San. ve Tic. A.Ş. Ortak Girişimi teklif etmiş (22.152.000.000 € + KDV) ve ihaleyi kazanmıştır.

Havalimanının diğer ulaşım modlarıyla bağlantısı konusunda tüm kuruluşlarımız koordineli bir şekilde çalışmaktadır. Havalimanı-şehir bağlantısını sağlayacak ulaşım modları (karayolu ulaşımı ve raylı ulaşım) projelerinin havalimanı projesi ile eş zamanlı olarak yürütülmesi planlanmıştır. Bu hususta Karayolları Genel Müdürlüğü ile T.C. Devlet Demiryolları koordineli olarak çalışmaktadır. Ayrıca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Büyükşehir Belediyesi ile de gerekli koordinasyonlar sağlanmaktadır.

Proje alanının arazi kullanımlarına göre 6.172 hektarı orman arazisidir. Bu ağaçlardan 657.950

adedi, ömrünü tamamlamış ve orman emvaline kazandırılması zaruri ağaç miktarıdır. Alandaki A ve B çağındaki 1.855.391 adet ağaç ise taşınabilecek durumdadır. Söz konusu ağaçların tüm orman emvaline kazandırılması, taşıma ve benzeri işlemler, kamulaştırma kapsamında mevzuata uygun olarak yapılacaktır.

İstanbul Orman Bölge Müdürlüğünce izin verilmesi durumunda maliyeti proje sahibince karşılanmak üzere başta Arnavutköy ve Eyüp Belediyeleri olmak üzere yakın belediyeler ile gerekli görüşmeler yapılacak, inşaat aşamasında bir çalışma programı oluşturulması sağlanacak, böylece kesilecek ve taşınacak ağaçlar belirlenerek çalışmalar ilgili Kuruluşlar ile koordineli olarak yürütülecektir.

Nihai aşamada 100 milyonun üzerinde yolcu kapasitesine, 6 adet piste, 16 adet paralel taksi yoluna, 1,5 milyon m² terminal alanına, 6,5 milyon m² büyüklüğünde ve 500 uçak park pozisyonuna sahip aprona, 70.000 araç kapasiteli açık/kapalı otoparklara ve havalimanı hizmetlerinin ifa edilebilmesi için gerekli olan tüm gereksinimlere sahip olacak şekilde planlanmıştır.

Havalimanının inşa edileceği bölgede orman ve çevreye yönelik her türlü tedbirler ÇED raporu çerçevesinde görevli şirket tarafından alınacaktır.

İstanbul Yeni Havalimanı projesine ilişkin olarak, ilgili mevzuat ve ihale dokümanları çerçevesinde süreç devam etmekte olup, projenin ilk etabının yer tesliminden itibaren 42 ayda tamamlanması öngörülmektedir.



DEMİRYOLLARININ 2023 VİZYONU

Süleyman KARAMAN

TCDD Genel Müdürü

2003 yılından sonra öncelikli demiryolu politikası izlenmesiyle birlikte son 10 yılda demiryolu sektörüne yaklaşık 26 milyar TL yatırım yapıldı.

2013 yılında da demiryolu öncelikli sektör olarak 13.9 milyar TL olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDH) yatırım ödenəğinin %56'sını aldı.

Yüksek hızlı demiryolu projeleri, mevcut sistemin modernizasyonu, ileri demiryolu sanayinin geliştirilmesi ve TCDD'nin yeniden yapılandırılması ana hedefleri doğrultusunda çalışmalarımız devam etmektedir.

İşletmeye açılan Ankara- Eskişehir, Ankara-Konya ve Ankara-Eskişehir YHT hatlarında bugüne kadar 10 milyonu aşkın vatandaşımız seyahat etmiş, bu kentlerle birlikte Kütahya, Bursa, Karaman gibi yakın kentlere de seyahat süresi önemli oranda azalmış, ekonomik, sosyal ve kültürel hayat canlanmıştır.

İnşası devam eden Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı'nın tamamı Marmaray'la birlikte 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete girecektir.

Yapımına başlanan Ankara-Sivas, Ankara-Bursa ve Ankara-İzmir YHT hatlarında ise çalışmalar yoğun bir şekilde sürdürülmektedir.

Ankara merkezli olarak oluşturulan çekirdek demiryolu ağıyla 15 il Yüksek Hızlı Tren'le birbirine bağlanacak. Böylece; birçok kente gününbirlik seyahat mümkün hale gelecektir.

Diğer taraftan, Uluslararası 10. Ulaştırma Şurası'nda belirlenen demiryolu sektörümüzün 2023 yılı vizyonu 2023 yılına kadar ulaştırma

sektörüne 14 yılda yapılacak 350 milyar ABD Dolarlık yatırımın 45 milyar ABD Dolarlık kısmı demiryollarına tahsis edilecektir.

10. Ulaştırma Şurası'nda belirlenen demiryolu sektörümüzün 2023 yılı vizyonu 2023 yılına kadar ulaştırma sektörüne 14 yılda yapılacak 350 milyar ABD Dolarlık yatırımın 45 milyar ABD Dolarlık kısmı demiryollarına tahsis edilecektir.

Bu çerçevede demiryollarımızın 2023 hedeflerini şöyle sıralayabiliriz:

- Hizmet zararlarının azaltılması ve rekabet ortamı oluşturularak işletme kalitesinin artırılması için Türk demiryolunun yeniden yapılandırılmasını tamamlamak;
- Mevcut hatları yenilemek, sinyalizasyonunu, elektrifikasyonunu tamamlamak;
- Yüksek hızlı demiryolu ağına öncelik vermek ve 10 bin km YHT ağını tamamlamak;
- Konvansiyonel demiryolu ağını geliştirmek ve 4 bin km hat yapmak, 2023 yılına kadar toplam demiryolu hattını 26 bine ulaştırmak;
- Kentiçi toplu taşımacılık açısından önem taşıyan İstanbul'da Marmaray, Ankara'da Başkentray, İzmir'de Egeray projelerini tamamlamak;
- Demiryolu çeken-çekilen araç filosunu geliştirmek, yeni çeken ve çekilen araçları UIC, EN ve TSI standartlarına uygun imal etmek, üretim ve bakımlarında özel sektör payını artırmak;

- İstanbul-Basra, İstanbul-Kars-Tiflis-Bakü, Kavkaz-Samsun-Basra, İstanbul-Halep-Mekke, İstanbul-Halep-Kuzey Afrika, Güney Doğu Asya taşıma koridorlarını geliştirmek;
- Demiryolu işletmeciliğinde özel sektör payını %50'ye çıkartmak;
- Planlanan lojistik merkezlerle beraber özel sektör işbirliğiyle "Küresel Lojistik Merkezler" yapmak;
- Organize sanayi bölgeleri ile önemli üretim merkezlerini ana demiryolu ağına iltisak hatlarla bağlamak;
- UDH Bakanlığı, üniversite veya TÜBİTAK bünyesinde Demiryolu Enstitüsü ile uluslar arası akredite bir demiryolu test ve sertifikasyon merkezi kurmak;
- Küresel demiryolu sektörü içinde, Türk demiryolu yan sanayinin yer alması, geliştirilmesi ve etkin bir aktör haline gelmesini sağlamak;
- Demiryolu payını yolcu taşımalarında %10 ve yük taşımalarında %15'e çıkarmak;
- 2035 yılına kadar ise toplam demiryolu ağını 28 376 km.'ye yükseltmektir.

Ayrıca, "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun"un TBMM kabul edilmesiyle birlikte yepyeni bir döneme girilmiştir. Kanun, demiryollarını serbestleştirmekte ve bu doğrultuda TCDD'yi yeniden yapılandırmaktadır. TCDD'nin, halen birlikte sürdürmekte olduğu 'Altyapı' ve 'Taşımacılık (Tren İşletmeciliği)' faaliyetlerini yeni dönemde iki farklı şirket altında sürdürmesi planlanmaktadır.

Söz konusu Kanun ile TCDD İktisadi Devlet Teşekkülü statüsüne sahip "Altyapı İşletmecisi" olmaktadır. TCDD; yeni yüksek hızlı ve hızlı demiryolu yapımı, mevcut demiryollarının genişletilmesi, bakımı ve onarımı, tren trafiğinin sevk ve idaresi, demiryolu hat kapasitesinin önceden belirlenmiş kurallar çerçevesinde tren işletmelerine tahsisi, demiryolu altyapı kullanım ücretlerinin belirlenmesi ve demiryolu altyapısının kullanımı karşılığında belirlenen tarifelere göre ücretlerin eşit şartlarda tren işletmelerinden tahsili gibi görevleri yerine getirecektir.

Yolcu ve yük taşımacılığı ile ilgili görevler ise TCDD'nin bağlı ortaklığı olarak yeni kurulacak Tren İşletmecisine (TCDD Taşımacılık A.Ş.) devredilmektedir. Söz konusu kamu tren işletmecisi, diğer tren işletmecileri ile eşit

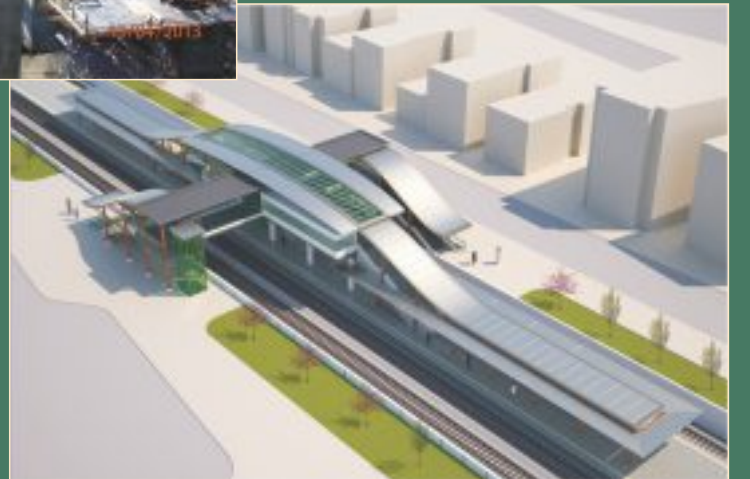
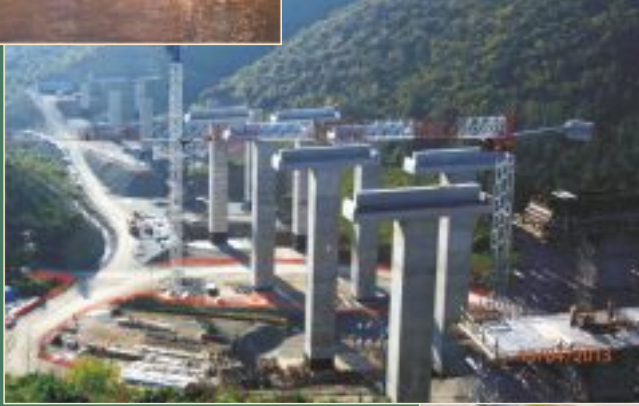
koşullarda rekabet ederek kendi trenleri ve kendi personeli ile yük ve yolcu taşımacılığı yapacaktır.

Böylece, özel teşebbüslerin yeni demiryolu hatları inşası ve tren işletmeciliği yapmalarının önünü açılmaktadır. Fakat demiryollarında altyapı faaliyetinde bulunacak veya yolcu ve yük taşımacılığı yapacak özel kuruluşlar üzerindeki her türlü denetim, sertifika verme, fiyatlandırma benzeri faaliyetler, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından yürütülecektir.

Özetle, Hükümetlerimizin demiryolu öncelikli sektör politikaları ile yüksek hızlı demiryolu ağları genişlemekte, mevcut sistem modernize edilmekte, ileri demiryolu sanayisi gelişmekte, yerli ve yabancı özel sektörün dinamizmi bu sektöre dahil olmakta, dolayısıyla Türkiye bölgesinde gerek altyapı gerekse sanayi bakımından demiryolu sektöründe lider bir ülke konumuna yükselmektedir. Bu husus, diğer ülkelerle demiryolu alanında işbirliğimizi kuvvetlendirmektedir. Tüm bu gelişmelerin bir sonucu olarak Türk müteahhitleri de demiryolu sektöründe deneyim kazanmakta, gerek yurtiçinde gerekse yurtdışındaki projeleri yürütme yeterliliğine ulaşmaktadır.



YATIRIMCI ÖZEL SEKTÖR KURULUŞLARI VE MEGA PROJELER



MEGA PROJELER VE ULUSLARARASI FİNANSMAN OLANAKLARI

Ebru ÖZDEMİR

Yönetim Kurulu Başkanı

Limak Yatırım, Enerji Üretim İşletme Hizmetleri ve İnşaat A.Ş.

Türkiye'de enerji, altyapı ve ulaştırma sektörlerinde son 10 yıl içinde mega projelerin özelleştirme ihaleleri gerçekleştirildi. Özelleştirmelerin çoğunda Yap-İşlet-Devret veya İşletme Hakkı Devri modelleri kullanıldı. Daha önce kamu tarafından işletilen şirketlerin özel sektör tarafından belirli işletme süreleri için devralınıp, yatırımlar ve operasyonel iyileştirmelerle performanslarının artırılması sonucu, sektörlerde hızlı büyümeler görüldü. Örneğin havacılık sektöründe Türkiye'nin toplam yolcu sayısı 10 yıl önce sadece 34 milyon iken, 2012 yılının sonunda, yılda ortalama %16 büyüyerek, 130 milyona ulaştı. Bu büyüme, aynı dönemde birçok Avrupa ülkesinin büyümesinin üzerinde gerçekleşti. Limancılık sektöründe 2003 yılından itibaren elleçlenen konteyner yılda ortalama %11 büyüyerek, 2012 yılında 7 milyon TEU'nun üzerine çıktı.

Son yıllardaki büyük ölçekli özelleştirme projelerinde, uluslararası finansmanın payının arttığını görmekteyiz. 2012 yılında İzmir Adnan Menderes Havalimanı Yeni İç Hatlar Terminali projesinin finansman paketinin %75'ini yabancı kaynaklı krediler oluşturdu.



Ortaklarımız Cengiz, Mapa, Kolin ve Kalyon'la birlikte inşa edeceğimiz İstanbul Yeni Havalimanı, tüm fazları tamamlandığında senede toplam 150 milyonun üzerinde yolcuya hizmet verecek, dünyanın en büyük havalimanlarından biri olacaktır.

Beş finansal kuruluş- Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası, Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası,





Unicredit, Siemens Bank ve Deniz Bank-
projeje, uzun vadeli toplam 250 milyon EUR
proje finansman kredisi sağladı. Limak Grubu
olarak, şu anda işlettiğimiz 2 uluslararası
havalimanında ve İskenderun Limanı'nda
yabancı ortaklarımız var. Türkiye'nin 3. en büyük
havalimanı olan İstanbul Sabiha Gökçen
Uluslararası Havalimanı'nda dünyada 39
havalimanı işleten Malaysia Airports ve
Hindistan'ın önde gelen altyapı şirketlerinden
olan GMR ile, Kosova'nın tek uluslararası
havalimanı olan Priştina Adem Yaşari Uluslararası
Havalimanı'nda Aeroports de Lyon ile ve

İskenderun Limanı'nda Avrupa Yatırım
Bankası'nın ortaklarından olduğu InfraMed
Infrastructure ile ortağız. Ayrıca projelerimizin
finansmanında uluslararası bankalar ve Türk
bankaları ile iş birliği yapıyoruz. Sabiha Gökçen
Havalimanı projesine, Royal Bank of Scotland,
Yapı Kredi Bankası ve Black Sea Trade &
Development Bank 336 milyon EUR, Priştina
Havalimanı projesine VakıfBank 85 milyon EUR,
İskenderun Limanı projesine UniCredit, Garanti
Bankası, İş Bankası, Finansbank, VakıfBank ve
TSKB 425 milyon ABD Doları, Uludağ ve
Çamlıbel Elektrik Dağıtım şirketlerinin



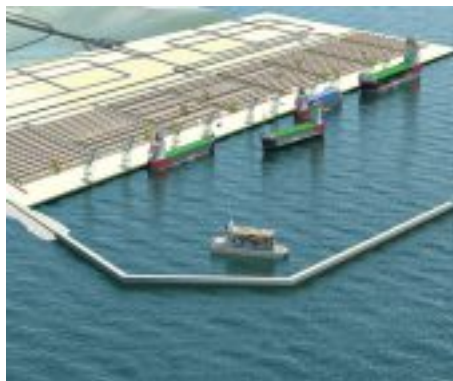
özelleştirilmesi projelerine İş Bankası, Garanti Bankası, VakıfBank, TSKB ve Halk Bankası yaklaşık 1 milyar ABD Doları ve Boğaziçi ve Akdeniz Elektrik Dağıtım şirketlerinin özelleştirilmesi projelerine İş Bankası, Garanti Bankası, Halk Bankası, Yapı Kredi Bankası, VakıfBank, DenizBank ve Ziraat Bankası yaklaşık 3 milyar ABD Doları proje finansman kredisi sağladı.

Uluslararası finansman olanaklarının artmasında, küresel finansal krize rağmen Türkiye'nin ekonomisinin 2023 yılı hedefleri doğrultusunda büyümeye devam etmesi, güçlü ve likit Türk bankacılık sistemi, kamu ve özel sektörün proje finansmanı konusunda uzmanlaşması, Yap-İşlet-Devret modelinin yasal çerçevesinde sağlanan iyileştirmeler ve Türkiye'nin kredi notunun uluslararası kredi derecelendirme kuruluşları tarafından 'yatırım yapılabilir ülkeler' seviyesine çekilmesi önemli rol oynamaktadır. Özellikle Yap-İşlet-Devret modeline ilişkin yasal düzenlemelerle, örneğin proje risklerinin tanımı ve paylaşımı, idare tarafından verilen minimum garantiler, hazine garantisi, step-in hakları ve uluslararası arbitraj, projelerin uluslararası finansman kaynakları bulmasını önemli ölçüde kolaylaştırmıştır. Ortaklarımız Cengiz, Mapa, Kolin ve Kalyon'la birlikte inşa edeceğimiz İstanbul Yeni Havalimanı, tüm fazları tamamlandığında senede toplam 150 milyonun üzerinde yolcuya hizmet verecek, dünyanın en

büyük havalimanlarından biri olacaktır. Bu mega proje ile uluslararası finans kuruluşları, uluslararası ihracat kredi kuruluşları, uluslararası bankalar ve yabancı yatırımcılar yakından ilgilenmektedir. Projeye ilgili Londra Belediye Başkanı Financial Times'a şöyle bir açıklamada bulundu: "Türkiye bize göstermiştir ki, özel sektör mega havalimanları kurabilmek için kaynak bulabilmektedir. Biz de bu havalimanı yarışında Türkiye'yi örnek alalım ve yeni bir havalimanı yapalım."

Londra Belediye Başkanı Financial Times'a şöyle bir açıklamada bulundu: "Türkiye bize göstermiştir ki, özel sektör mega havalimanları kurabilmek için kaynak bulabilmektedir. Biz de bu havalimanı yarışında Türkiye'yi örnek alalım ve yeni bir havalimanı yapalım."

Türkiye, 2023 yılında dünyanın ilk 10 en güçlü ekonomisi arasına girmeyi, 25 bin ABD Doları kişi başı milli gelire sahip olmayı, 500 milyar ABD Doları ihracat, 650 milyar ABD Doları ithalat, 60 milyon turist ve 500 milyar kWh elektrik tüketim rakamlarına ulaşmayı hedefliyor. Bu hedeflere ulaşmak için özelleştirmelerin zamanında tamamlanması, projelere sağlanan uluslararası finansmanın sürekliliği ve piyasaların tamamen liberalleşmesi büyük önem taşımaktadır.



BÜYÜK ALTYAPI PROJELERİNDE ULUSLARARASI FİNANSMAN İMKANLARI

F. Mehmet COŞAN

Mali Genel Müdür

Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş.

Türkiye, 2023 yılında dünyanın en büyük ekonomileri içinde yer almayı hedeflemektedir. Bu hedef doğrultusunda çok kapsamlı ve iddialı bir yatırım programı oluşturmuştur ve bu program içinde mega nitelikli altyapı yatırımları önemli bir pay almaktadır. Demiryolları gibi bazı projeler devlet bütçesi ile finanse edilirken başta otoyol projeleri olmak üzere bazı mega projelerin ise Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) çerçevesinde gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. Bu model çerçevesinde başlamış veya yakın gelecekte başlanacak projelerin toplamı 100 milyar ABD Dolarından fazladır.

Türkiye'nin mevcut altyapısı halen gelişmiş ülkeler düzeyinin altındadır ve hem iyileştirme hem de yeni yatırımlara gereksinim vardır. Diğer yandan, ülkemiz son yıllarda her sektörde önemli değişimlere girmiş ve kıt kamu kaynakları gelir düzeyi düşük kamu hizmetlerine yönelmiştir. Bu durumda büyük maliyetli altyapı projelerinin finansmanında devlet bütçesinden çok KÖİ yöntemine

başvurulmaktadır. Altyapı projelerinde uygulanan KÖİ yöntemi genelde Yap-İşlet-Devret (YİD) olmaktadır.

Bu çerçevede ihalesi yapılan ve yapımı başlayan ilk mega YİD projesi "Gebze-Orhangazi-İzmir (İzmit Körfez Geçişi dahil) projesidir. Bu projeyi Kuzey Marmara (3. Boğaz Köprüsü) Projesi ve İstanbul Yeni Havalimanı Projesi takip etmiştir. Bu üç projeye kıyasla yatırım maliyet daha düşük olan İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçişi Projesi sözleşmesi de yürürlüğe girerek çalışmalar başlamıştır.

Ülkemizdeki bu projeler ve ileride yapılması planlanan projeler dünyadaki diğer projeler ile kıyaslandığında gerçekten mega projelerdir. Avrupa'da 2012 yılında KÖİ modeli ile gerçekleştirilen projelerin toplam tutarı 15 milyar ABD Doları tutarındadır. Bu toplam içinde 13 proje ile ulaştırma sektörünün payı 9 milyar ABD Dolarıdır. En büyük iki projenin yatırım bedelleri ise sırasıyla 4 milyar ve 2.3 milyar ABD Dolarıdır.



YİD projeleri sadece yapım değil aynı zamanda finansman projeleridir ve bu projelerin finansman modeli "proje finansmanı" dır. Proje finansmanı, yatırım projelerinin yatırım, işletme ve diğer maliyetlerinin projenin kendisinin yaratacağı nakit akışları ile geri ödemesi esasına dayalı uzun vadeli bir finansman yöntemidir. Proje finansmanında, projenin sponsorlarına geri dönüş (recourse) olmamalı veya kısıtlı geri dönüş olmalıdır. "Geri dönüş (recourse)" den kasıt, proje sponsorlarının proje için sağlanan kredilerin geri ödenmesi ile sorumluluklarının bulunup bulunmamasıdır. Eğer, projenin finansmanı için sağlanan kredilerin geri ödenmesinde sponsorların büyük ölçüde veya tamamen müşterek sorumluluğu söz konusu ise, bu durumda proje finansmanından söz edilemez ve bu durumda finansman sponsor garantili yapılandırılmış finansmana (structural finance) dönüşmüş demektir.

Bu tanımdan hareketle, projelerin proje finansmanı ile finanse edilebilmesi için;

- Öncelikle projenin kendi yarattığı gelirlerin proje için sağlanan kredileri ve projenin diğer maliyetlerini karşılayacak düzeyde olması,
- Proje gelirlerinin yeterliliğinin yanı sıra bu gelirlerin elde edileceğinin güvenilir olması,
- Herhangi bir şekilde projenin yapım ve işletme aşamasında duraksaması veya sürdürülmesinin olanaksızlığı halinde, sağlanan kredilerin geri ödenmesinin güvence altında olması,
- Sponsorlara geri dönüşün olmaması veya kısıtlı olması, gerekmektedir.

Bu doğrultuda, mega YİD projelerinin gerçekleştirilmesi için ön şart olarak ihale aşamasında finansmanın nasıl ve ne ölçüde sağlanacağını belirleyecek ana doküman olan Uygulama Sözleşmesi ve onun tamamlayıcı dokümanlarda yapılması gereken konusunu ele almak gerekir.

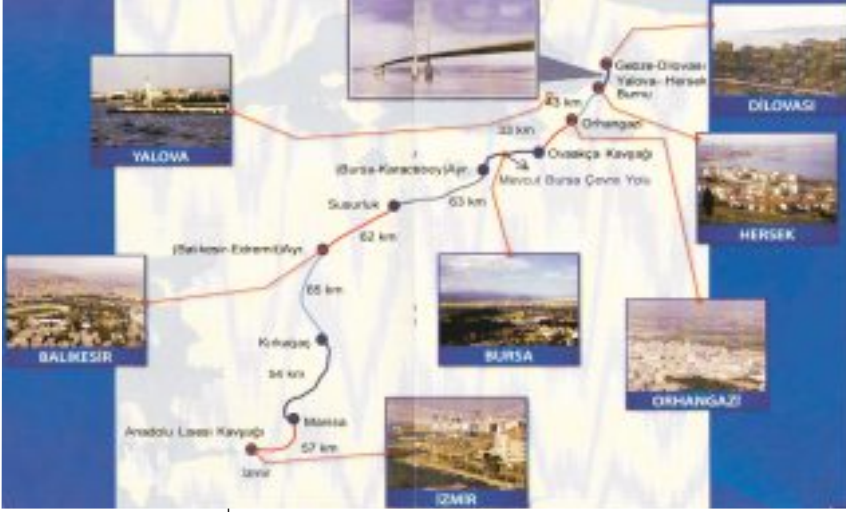
Öncelikle, ihalesi yapılacak projenin yapılabirlik çalışması, bir YİD projesi olduğu dikkate alınarak titizlikle yapılmalıdır. Bu çalışma ışığında, projenin büyük kısmının dış kaynak ile karşılanacağı gerçeğinden hareketle, uluslararası ve yerel finansman kuruluşlarının kredinin geri ödemesini güvence altına almak için isteyecekleri en az gelir garantisi sözleşmede sağlanmalıdır.

Mücbir sebepler, risk unsurları, fesih koşulları ve fesih sonrası işlemler ile ilgili olarak finansman kuruluşlarının asgari istekleri bilinmektedir; bu hususların önceden makul ölçülerde uygulama sözleşmesine yansıtılması gerekmektedir. Bir fesih halinde borç üstlenim koşulları da yine uygulama sözleşmelerinde yer almalıdır. Bu aşamada yerli ve yabancı finansman kuruluşları ve avukatlık büroları ile görüş alışverişinde bulunmak ileride doğacak sorunları en aza indirmek için özellikle önemlidir. İhale sonuçlandıktan sonra finansmanın sağlanarak projeye başlanmasının uzun zaman almasının ana nedeni, Uygulama Sözleşmesinin özüne dokunmadan, sözleşme hükümleri ile finansman gereklerinin uyumunu sağlamak çabasıdır. Bu aşamada, finansman için gerekli düzenlemelerin yapılamaması, sponsorlara geri dönüş yükünü artırmakta ve projenin finansmanını zorlaştırmaktadır.



Avrupa'da 2012 yılında KÖİ modeli ile gerçekleştirilen projelerin toplam tutarı 15 milyar ABD Doları tutarındadır. Bu toplam içinde 13 proje ile ulaştırma sektörünün payı 9 milyar ABD Dolarıdır. En büyük iki projenin yatırım bedelleri ise sırasıyla 4 milyar ve 2.3 milyar ABD Dolarıdır.

YİD Uygulama Sözleşmelerinin ihale ve onay aşaması ile ilgili olarak yukarıda belirtilen bu hususların mevcut projelerde dikkate alındığı söylenemez. Ancak 3996 sayılı "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında" Kanunda değişiklik yapan 6111 sayılı Kanun ile YİD Projeleri için İdarelere, Kamu İhale Kanununa tabi olmadan müşavirlik hizmetleri alma imkanı tanınmış, daha sonra yayımlanan 2011/1807 sayılı ve 3996 sayılı Kanunun Uygulama Usul ve Esaslarına İlişkin Bakanlar Kurulu Kararı ile de projelerin hazırlanması, değerlendirilmesi, onaylanması ve uygulanması sürecinde görev alan kamu kurumlarının görevleri yeniden tanımlanmış ve tüm ilgili kurumlara uygulama



sözleşmelerinin hazırlanması ve Yüksek Planlama Kuruluna yetki başvurusunda bulunmadan önce inceleme, değerlendirme ve öneriler konularında görev verilmiştir.

Proje finansmanı, yatırım projelerinin yatırım, işletme ve diğer maliyetlerinin projenin kendisinin yaratacağı nakit akışları ile geri ödemesi esasına dayalı uzun vadeli bir finansman yöntemidir.

Hükümetin programında bulunan otoyol projelerinin her birinin yatırım maliyeti yaklaşık 6 milyar ABD Doları tutarındadır. Bu tutara yatırım dönemi faizleri ve diğer harcamalar da eklendiğinde toplam yatırım maliyeti yüzde elli gibi bir oranda artarak 9 milyar ABD Dolarına ulaşabilmektedir. Bu büyüklükte bir finansman için sponsorlarda istenecek öz kaynak katkısının en az % 30 olacağı düşünüldüğünde, projeye sağlanacak dış kredi tutarı 6 milyar ABD Doları olacaktır. Sponsorların kendi katkı paylarını da büyük oranda kredi ile sağlayacakları gerçeğini dikkate aldığımızda, proje için gerekli kredi miktarı çok daha yüksek olacaktır. Bu durumda mega projelerin YİD modeli ile yapılması için gerekli dış finansmanın sağlanabilmesi için bazı önlemler alınması gerekmektedir:

1. Öncelikle, mega projelerinin yapım aşamalarını bölerek toplam yatırım maliyetini küçültmek iyi bir yöntem olacaktır. Bu uygulamanın yararı Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Boğaz Köprüsü Projesinde görülmüştür. Bağlantı yolları dahil yaklaşık 6 milyar ABD Doları tutarındaki ihale için hiç teklif alınmazken, bağlantı yollarının büyük kısmı

projeden çıkartılarak proje yatırım tutarı yaklaşık yarı yarıya küçültülünce ihaleye 4 teklif gelmiş ve ihale sonuçlanmıştır.

Mega otoyol projelerinin maliyetini azaltmak için devlet bir önlem daha almış ve 3996 sayılı YİD Kanununa 6288 sayılı Kanunla yapılan değişiklik ile, proje firmalarına yatırım döneminde KDV istisnası getirilmiştir. Sağlanan bu istisna ile Gebze-Orhangazi-İzmir projesinin toplam yatırım maliyetinde yaklaşık 1 milyar ABD Doları tasarruf sağlanmıştır.

2. İkinci bir yöntem, yapım aşamasında devletin de katkısını sağlamaktır. Bu yöntem klasik bir proje finansmanı yöntemi olarak görülmeyebilir ama dünyada bu tür projelerde uygulanan bir yöntemdir. Devlet yatırım maliyetinin belli bir oranının finansmanını üstlenir. Böylece bir yandan projenin dış finansman gereksinimi azalırken, diğer yandan devletin yatırıma bir anlamda ortak olması finansman kuruluşlarına bir garanti sağlar ve sponsorlardan istenecek yükümlülüklerde de rahatlama sağlar.

Aslında bu konuda bazı mevzuat çalışmaları yapılmış ancak devletin finansman sağlayarak projeye ortak olması üzerine yoğunlaşınca, devletin ortak olmasının gerektirdiği yasal yükümlülükler bu düşünceden vazgeçilmesine yol açmıştır. Oysa, devletin finansman sağlaması için projeye ortak olmasına gerek yoktur. Devlet sadece kreditorler ile birlikte yatırım maliyetinin belli bir oranını sağlamayı taahhüt eder ve öder; proje firması işletme döneminde yatırımın mali modeli verileri ve kredi anlaşmaları hükümleri çerçevesinde belirlenecek dönemlerde devletin katkısını taksitlerle geri öder.

3. Üçüncü bir yöntem ise, bu tür mega projelerin proje finansmanına yeni bir anlayış getirmektir. Altyapı projeleri "greenfield" projelerdir. Bir başka deyişle, ortada bir yapı, tesis yoktur, bu yapı ve tesis inşa edilecektir. Bu durumda, greenfield projeler, kreditorler için finansmanı riskli projelerdir. Proje ancak inşaat tamamlandıktan sonra gelir elde etmeye başlayacaktır ve inşaatın tamamlanması çeşitli nedenlerle gecikebilir veya tamamen imkansız hale gelebilir. Bu durumda, kreditorlerin kredilerinin geri ödemesi de gecikebilir veya tehlikeye girebilir.

Mega projelerin yatırım tamamlama dönemleri de çok uzundur. Gebze-Orhangazi-İzmir projesinin yatırım dönemi 7 yıldır. 7 yıl geri ödemesiz en az 7 yıl geri ödeme dönemli kredi sağlamak, özellikle uluslararası piyasalarda kriz söz konusu olduğu dönemlerde risk nedenleri ile uluslararası bankalar ve diğer finansman kuruluşlarının ilgi göstermemelerine yol açar. Bu durumda, bu projelerin uluslararası arenada finansmanını sağlamak için yapılması gereken parçalı yapım-parçalı finansman yöntemini uygulamaktır. Gebze-Orhangazi-İzmir projesinin finansmanını sağlayarak projenin hızla yapıma başlanması da bu yöntemin uygulanması ile sağlanmıştır.

Proje yaklaşık aynı maliyette iki faza ayrılmış ve Projenin Gebze-Orhangazi kesimi için 1.4 milyar ABD Doları tutarında kredi sağlanmıştır. Maliyetin bakiye kısmı olan 1.4 milyar ABD Doları ise sponsorlar tarafından öz kaynak olarak temin edilecektir. (Sağlanan kredinin öz kaynak/borç oranının % 50 olması ilk bakışta yüksek görülebilir; ancak sağlanan finansmanda "borç servisi karşılama oranı" 1.1 gibi çok düşük bir oran olduğu gibi, "borç servisi rezerv hesabı", "muhtemel maliyet artışlarına karşı ek kredi veya sponsorların teminat mektupları" gibi klasik proje finansman uygulamaları bu finansman paketinde yer almamaktadır.)

Böylece;

- Proje maliyeti azaltılarak sağlanacak kredi tutarı da küçültülerek, krediyi oluşturarak mali kapanış gerçekleştirilip Proje Uygulama Sözleşmesi yürürlüğe girmiştir.
- İlk Fazın yapım süresi olan 3.5 yıl sonunda, bir yandan diğer Fazın yapımı sürerken ilk Faz işletmeye geçerek gelir elde etmeye başlayacağı için, bu noktada Proje artık bir "greenfield" projeden çıkarak, inşaatı önemli ölçüde tamamlanmış bir "brownfield" projeye dönüşeceği için, 2. Fazın finansman olanaklarını da kolaylaştırılmıştır.



Sonuç

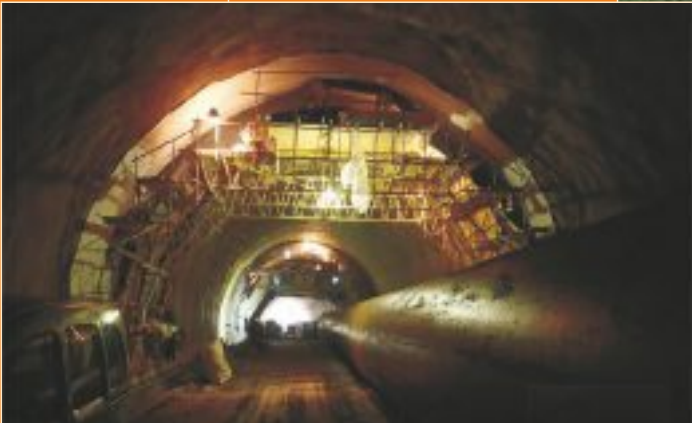
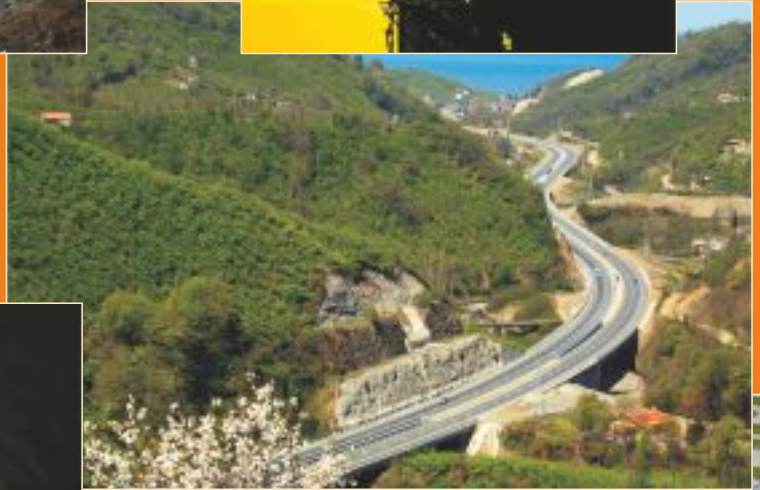
Gebze-Orhangazi-İzmir Projesi ile YİD modeli ile finanse edilecek mega projelere başlanmıştır. Projelerin büyüklüğü ve uluslararası piyasaların içinde bulunduğu durum nedeniyle uluslararası bankaların risk değerlendirmeleri sonucu isteksizlikleri ilk mega proje olan Gebze-Orhangazi-İzmir Projesinin ilk Fazının tümüyle yerel bankalar ile finanse edilmesi sonucunu doğurmuştur. 3. Boğaz Köprüsü sponsorları da aynı yolu izlemektedirler.

Projelerin yerli sponsorlarının öz kaynak ihtiyacının büyük bölümünü de yine yerel mali piyasalardan karşıladıkları bir ortamda, bu projeler için gereken dış kaynağın uluslararası piyasalardan sağlanması gerektiği çok açıktır.

Ancak, bir yandan başta ulaştırma ve sağlık sektörleri olmak üzere gündemde daha birçok büyük proje, finansmanı sağlayarak yapıma başlamayı beklemekte, diğer yandan devlet yeni projeleri devreye sokmayı planlamaktadır. Yerel bankaların tüm bu projeleri finanse etmelerini beklemek doğru olmaz. Projelerin yerli sponsorlarının öz kaynak ihtiyacının büyük bölümünü de yine yerel mali piyasalardan karşıladıkları bir ortamda, bu projeler için gereken dış kaynağın uluslararası piyasalardan sağlanması gerektiği çok açıktır. Bu durumda, bu piyasalardan finansman sağlamak için proje dokümanlarının proje finansmanının gerekliliklerini karşılayacak düzeye getirilmesi, hem de mega projelerinin finansmanı için genel olarak ve proje bazında yaratıcı ve uygulanabilir alternatif çözümler üretilmesi kaçınılmazdır.



MEGA PROJELERİN FİNANSAL VE TEKNİK BOYUTLARI



TÜRK BANKACILIK SİSTEMİ VE UZUN VADELİ MEGA PROJELERİN FİNANSMANI

Ömer M. BAKTİR

Pazarlama Genel Müdür Yardımcısı
Ziraat Bankası

Ülkemizin refahı ve yeni kuşakların yaşam kalitesinin geliştirilmesine yönelik pek çok projenin, tarihinde rastlanmamış bir hızda ve birlikte hayata geçirilmekte olduğu bir dönemden geçiyoruz.

Bu dönemi, sadece sonuçları değil, süreçleri bakımından da önemsiyoruz. Bu projelerin, reel sektör eli ile devreye alınmasının yanı sıra, hem Türkiye hem de uluslararası finans sektörünün itibarını kazanmış olmasını da büyük bir gelişme olarak değerlendiriyoruz.

Bankamız da sektördeki önemli rolünün bilinci ile altyapı, sağlık, enerji, ulaşım gibi pek çok alanda gerçekleşen bu önemli projelerin finansmanı için bünyesinde Proje Finansman için ayrı bir ekip kurarak son 1.5 yıl içinde **30 projede 4.5 milyar ABD Doları** tutarında finansman katılımı anlaşması yaptı. Arkadaşlarımız henüz planlaması devam eden asgari bu tutarda proje finansmanı değerlendirilmesi üzerinde zaman zaman uluslararası finans kuruluşları ve yerel bankalar ile birlikte olmak üzere çalışmaya devam ediyorlar.

Bu ifade ettiğim rakamlar ülkemizin yatırım ajandasında olduğu bilinen 2023'e kadar yapılacak **700 Milyarlık TL**lik yatırım büyüklüğünün sadece küçük bir kısmı. İçinde limanlar, boru hatları, sağlık kampüsleri, üçüncü havalimanı, demiryolları, İstanbul projeleri gibi pek çok diğer önemli projeyi içermiyor.

Türkiye Bankacılık sektörünün, Proje Finansmanında süreçler, kadrolar, birlikte çalışma alışkanlığı açısından kısa sürede kat ettiği mesafe azımsanacak bir mesafe değildir. Ancak daha önce de belirtme fırsatı bulduğumuz gibi Avrupa mukayesesinde gayrisafi milli hasıla sıralamamız ile sektörel büyüklük sıralamamız arasında 10 ölkelik fark var. Önümüzdeki yatırımların

büyüklüğü asgari **250-300 Milyar ABD Doları** tutarında bir finansman ihtiyacını gerektiriyor. Bu talebe karşılık verebilmek için Türk bankacılık sektörü büyümeli, diğer bir ifade ile öz kaynağını genişletmelidir.

Yatırımların sağlıklı devamlılığı açısından reel sektörün özkaynak yeterliliği de bir bu kadar önem taşımaktadır.

Bugüne kadar ki tecrübemiz Türk Bankalarının yerel olmaktan kaynaklanan avantajlarını proje finansmanında etkin olarak kullandıkları yönünde. Özellikle son dönemde sadece yerli bankaların yer aldığı konsorsiyumların daha önce rastlanmayan büyüklükteki finansman paketlerine imza atmakta olduğu da bu gelişmenin önemli bir göstergesi. Bu etkinliğin, uluslararası finans kuruluşlarının bu projelere karşı var olan ilgisini daha da artıracaklarını umuyoruz.

Önümüzdeki yatırımların büyüklüğü asgari 250-300 Milyar ABD Doları tutarında bir finansman ihtiyacını gerektiriyor. Bu talebe karşılık verebilmek için Türk bankacılık sektörü büyümeli, diğer bir ifade ile öz kaynağını genişletmelidir.

“Mega Projelerin” hayata geçirilmesi, Bankaların ve reel sektörün iyi yönetimle artan kârlılıklarını sermayeye dönüştürmesine, gerek yatırımcılar gerek kredi verenlerin patronları açısından her alanda beklentilerin istikrara olan güvenle birlikte uzun döneme yayılmasının hedeflenmesine bağlıdır. İçinde bulunduğumuz dönemde bu hedef, her zamankinden daha fazla erişilebilir bir hedef olarak görünmektedir.



TÜRKİYE'DEKİ BAŞLICA ENERJİ/ALTYAPI PROJELERİ İÇİN YENİ UZUN VADELİ BORÇ KAYNAKLARINA YÖNELİK BEKLENTİLER

Kevin MAGNER

Deloitte Londra Ofis
Kurumsal Finansman, Direktör

Türkiye'deki başlıca enerji ve altyapı finans pazarları gelişim açısından kritik bir noktada bulunmaktadır. İstanbul'a yapılacak 3. Havalimanı, Kanal İstanbul, hızlı tren ağları, limanlar, otoyollar, nükleer santraller, tam teşekküllü sağlık tesisleri gibi büyük ölçekli altyapı ve enerji projeleri nedeniyle, başka sayısız projelerin haksız yere kısıtlanmadan yeterli borç miktarıyla gerçekleştirilmelerini temin etmek için, yeni uzun vadeli borç kaynaklarının gelişimine ihtiyaç vardır.

Türkiye bugüne kadar yeni ve büyük ölçekli altyapı/enerji projelerinin finansmanlarında banka kredilerinin kullanıldığı tipik batı Avrupa yaklaşımını benimsemiştir. Bu krediler genelde, Avrasya Tüneli, Marmaray gibi diğer büyük ölçekli altyapı projelerinde olduğu gibi, Eximbank kredileri ile European Investment Bank, IFC, EBRD gibi çokuluslu finansal kurumlarının kredileri ile kombine edilmiştir. Bu yılın başında Gebze-İzmir Otoyolu kamu özel ortaklığı projesinin 1. Fazı için finansman ise Türk bankaları tarafından temin edilmiştir.

Avrupa ve ABD'deki birçok bankayı etkileyen 2008-12 finansal krizinden beri bankaların 7-10 yıl vadeli borç sağlama kapasitesi ve iştahı banka fonlama pazarı ile birlikte değişen banka düzenlemeleri ile büyük oranda düşmüştür. Ancak, ABD, İngiltere ve diğer ülkelerde bu durum, sigorta şirketleri gibi diğer finansal kurumların belirli kategorilerdeki altyapı projeleri için artan uzun vadeli kredi sağlama iştahı ile aynı döneme denk gelmektedir.

İngiltere hükümeti, diğer altyapı borç verenleri tarafından riskli kabul edilen projelere borç sağlanmasını teşvik için UK Guarantees girişimini

Mevlüt AKBAŞ

Deloitte İstanbul Ofis
Kurumsal Finansman, Kıdemli Müdür

yaratmıştır. Bu girişim, özel sektörün ülke altyapısı için borç verme kapasitesinin sınırlamalarını kaldırmayı hedeflemektedir. Plan esnek bir yapı göstermekte olup, genellikle İngiltere hükümetinin, yıllık belirli bir ücret karşılığı, projenin toplam sermayesinin %50'sine kadar olan borcun garantörlüğünü yapmasını içermektedir. Plan 40 milyar sterline kadar garanti etmekte olup, değiştirilmiş bir formda İngiltere'de yapılacak olan nükleer santral yatırımlarında kullanılabilecektir.

Bazı ülkelerde borç finansmanının en büyük kaynaklarından biri de yatırım yapılabilir kredi notu olan şirketlerin büyük miktarda orta ve uzun vadeli finansmana ulaştığı bono piyasasıdır. Bonoların en büyük alıcıları, sigorta şirketleri ve emeklilik fonları gibi bu nispeten düşük riskli enstrümanları emeklilik ve maaş ödemeleri gibi uzun vadeli taahhütleri için kullanan kurumlardır. Bu gibi kurumların varlığı, uzun vadeli altyapı yatırımları için gerekli olan likit bir piyasayı desteklemektedir. Bu borç genellikle kendi altyapı/enerji portföyü ve ağırlıklı olarak nakit akışı yaratabilen operasyonel aktifleri olan şirketler tarafından alınmaktadır. Bu şirketler yeni yatırımlarının bir kısmını kendi portföylerinden finanse edebiliyor olmalarına rağmen genellikle bu tarz yeni projelerin kredi notu yatırımcıların istediği seviyenin altında olduğundan, bono piyasasını domine edememektedirler. Sonuç olarak, yüksek ve karmaşık inşaat riskli ve yüksek sermaye gerektiren büyük projeler, finansal kurumlar, hükümet ve yüksek şirketleri kapsayan özel anlaşmalar gerektirmektedir. Bazen de bu süreç, büyük projeleri, özel sektöre verilebilir küçük kontratlar haline getirerek uygun uzmanlık alanlarını bir araya getiren yeni kurumları ortaya çıkarmıştır. Londra'daki 16 milyar sterlinlik



demiryolu tünellerinde yeni kurulan kamu otoritesi; Transcend'i (AECOM, CH2M Hill ve Nichols Group'un oluşturduğu konsorsiyum) program ortağı, Bechtel, Halcrow and Systra'nın oluşturduğu konsorsiyumu ise proje müteahhidi olarak atamıştır. Bu proje yenilikçi ve yaratıcı yaklaşımın bir örneğidir. Tünel ve istasyonlar fazlandırılarak, her kısmı özel sektörün başlıca müteahhit şirketlerin oluşturduğu konsorsiyumlara ihale edilmiştir.

Altyapı yatırım fonu kullanarak yatırım yapan finansal kurumlar, daha fazla temettü getirisi olabilecek, iyi bir düzenleme mekanizması olan endüstrilerde iş yapan firmalara sermaye yatırımı yapmayı tercih etmektedirler. Bu yaklaşım İngiltere'de 20 senedir su, elektrik ve gaz hattı işlerinde başarılı olmaktadır.

Finans sektörünün yukarıda adı geçen kurumsal kaynaklarının, portföylerindeki riski çeşitlendirmek amacı ile operasyonel altyapı projeleri için özel bir ilgisi vardır. Bu nedenle, bu kapasiteden en iyi şekilde yararlanmak için, işletme aşamasında olan projeler –inşaat riski olmayan– cazip sermaye ve borç oranı olan regülasyona tabi işletmelere veya portföylere koyulmalıdır. Bu işlem kişilerin asıl banka kredilerinden olan yükümlülüklerini serbest kılarak yeni projeleri finanse etmelerini sağlayacaktır. Bu yaklaşım özellikle inşaat risklerini ortadan kaldırmak için bankaların proje

yapılandırma becerilerinden yararlanacak, ve sigorta şirketleri ile emeklilik fonlarının operasyonel projelere olan uzun süreli iştahını kullanacaktır.

Türkiye'de, altyapı alanında gelişen yerel kurumsal borç ve sermaye kaynakları, büyük projelerin finansmanı için kendi kendine daha yeterli olma potansiyeli sunmaktadır.

Türkiye'de, altyapı alanında gelişen yerel kurumsal borç ve sermaye kaynakları, büyük projelerin finansmanı için kendi kendine daha yeterli olma potansiyeli sunmaktadır. Bu durum kamu sektörü ve özel sektör emeklilik fonlarının elverişli altyapı projelerine daha kolay yatırım yapılabilmesini beraberinde getirebilir. Finansal sektördeki bu büyümenin ekonomik büyümeye de yol açması olasıdır. Finansman konusundaki kurumsal kaynakların bu gelişmişlik düzeyine ulaşması, altyapı sektörünün uğraşılması gereken konulardan sadece biri olduğu kamu sektöründeki ve özel sektördeki çeşitli organizasyonlar arasında koordinasyon gerektirecektir. Daha detaylı bilgi yakın zamanda yayınlanmış ve emeklilik fonlarının en aktif altyapı yatırımcıları arasında bulunduğu Kanada ve Avusturya'daki düzenleme ve devlet yaklaşımlarına dikkat çeken bir OECD makalesinde sunulmaktadır¹.

¹ Inderst, G. and R. Della Croce (2013), "Pension Fund Investment in Infrastructure: A Comparison Between Australia and Canada" OECD Working Papers on Finance, Insurance and Private Pensions, No. 32, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5k43f5dv3mhf-en>

BÜYÜK ALTYAPI PROJELERİ-ULUSLARARASI FİNANS PİYASALARI AÇISINDAN

Gonca GÜR SOY ARTUNKAL
CEO, UBS Türkiye

Büyük altyapı projeleri, hem gelişmiş hem de gelişen pazarların ilgi odağı olmaya devam etmektedir. Batı dünyası, yaşlanan altyapısını, bütçe kesintileri ve kemer sıkma önlemleri bağlamında değiştirmesini ve iyileştirmesini gerektiren zorlu bir açmaz ile karşı karşıyadır; Avrupa Komisyonu¹ tarafından yapılan bir tahmin, Avrupa'nın 2020 yılına kadar altyapı yatırımı ihtiyacının 1,5 trilyon € ile 2 trilyon € arasında olacağını öngörmektedir. Buna paralel olarak, ekonominin omurgasını desteklemek ve büyüme yörüngelerini muhafaza etmek için, Türkiye gibi gelişen pazarlar da sürekli olarak büyük altyapı projelerine yatırım yapmaya ihtiyaç duymaktadır. Örneğin, Türkiye'nin 2023 yılında kişi başı 25.000 ABD Doları GSYH'ye ulaşma hedefinin, İstanbul'un üçüncü havaalanının inşa edilmesinden - şu andaki tahmini toplam değeri 320 milyar ABD Doları olan - kentsel dönüşümü kadar bir dizi mega altyapı projesinin tamamlanmasını gerektireceği açıktır².

Bu artan altyapı gereksinimleri bağlamında, proje finansmanının kullanılabilirliği ve ödenebilirliği,

Mehmet PAKSOY
Analist, UBS Türkiye

söz konusu altyapı programlarının başarısının belirlenmesinde çok büyük bir öneme sahip olacaktır. Bununla birlikte, hem ekonomik durgunluk hem de bankalar ve sigorta şirketlerine yönelik olarak gerçekleşmesi beklenen yasal reformlar, proje finansmanına yaklaşım şeklimizde sismik bir kaymaya yol açmakta ve henüz test edilmemiş zorlu bir finansman görünümü oluşturmaktadır.

Krizden önce, sıfırdan yapılan (greenfield) büyük altyapı projelerinin finansmanı için küresel norm, bankalar tarafından verilen proje finansman borcuna ve monoline sigortacılar tarafından sigortalanan proje tahvillerine eğilim göstermekteydi. Ancak monoline sigortacılar, ipoteğe dayalı menkul kıymetler pazarında yaşadıkları sorunların ardından, altyapı piyasasından büyük ölçüde çekilmiş durumdadır. Ayrıca, Basel III'ün bankalara getirdiği yasal kısıtlamalar, bankaların uzun vadeli altyapı projelerine finansman sağlama yeteneğini ve isteğini kısıtlamaktadır.

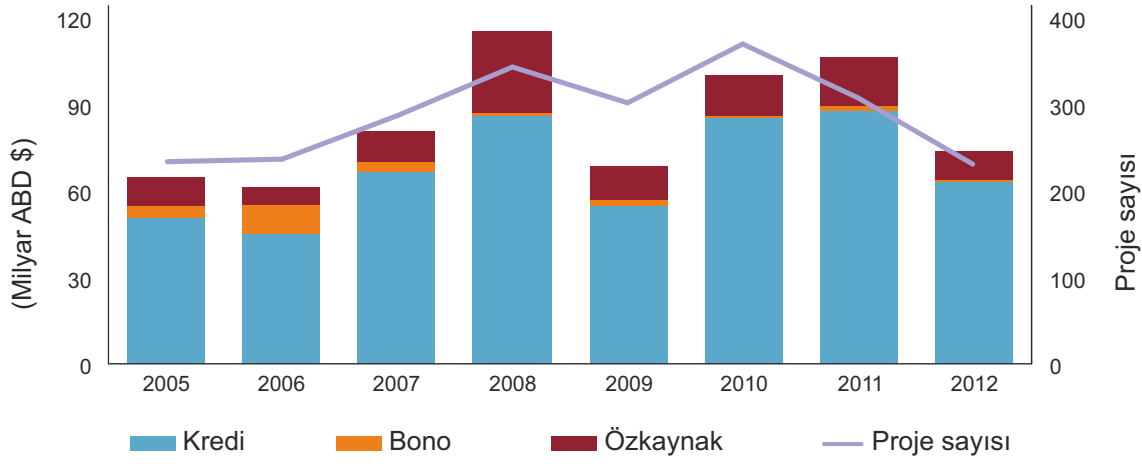


¹ Avrupa 2010 Proje Tahvili İnisiyatifi hakkındaki konsültasyon raporu, Şubat 2011

² Türkiye Yatırımları, BGC Partners, 29 Temmuz 2013



Şekil 1: Fonlama kaynağına göre Avrupa proje finansman hacmi³



Dünya genelindeki, özellikle Avrupa'daki bankalar bilançolarını düzeltme girişimlerine devam ederken, Basel III şeklindeki yasal reformlar bu bankaları altyapı anlaşmalarına uzun vadeli bir temelde borç vermekten etkin bir biçimde alıkoymaktadır. Birincisi, bankaların Kademe 1 sermayenin daha yüksek bir yüzdesini ellerinde tutmaları gerekeceğinden, kredinin kullanılabilirliği ve fiyatlandırması olumsuz etkilenecektir. Ayrıca, 2018'de uyulması zorunlu hale gelecek olan Net İstikrarlı Fonlama Oranı hükmü uyarınca, bankaların aktifleri ile pasifleri arasındaki vade uyumsuzluklarını sınırlamaları gerekecektir; bir yıldan daha uzun vadeli borçların (müşteri mevduatını, uzun vadeli toptan fonlamayı ve özkaynakları içeren) %100'ünün istikrarlı fonlama ile uyumunun sağlanması gerekliliği söz konusu olacaktır. Bu sınırlamalar dikkate alındığında, bankaların (muhtemelen Japon bankaları hariç) proje

finansman borçlarının vadesini 5 ila 7 yıl ile sınırlamaları beklenmektedir. Sonuç olarak, proje finansmanının inşaa ile işletim aşamaları arasında ayrıştırılmasını savunan kişiler ortaya çıkmıştır.

Şu anda, finansman açığının kapatılmasına yardımcı olabilecek bir kaç potansiyel aday gözlemlemekteyiz, ancak bunların azalan banka fonlamalarını en azından kısmen telafi edebilme yetileri hakkında nihai bir hüküm vermek için henüz çok erkendir: 1) ABD'deki özel plasmanlar ve 2) proje tahvilleri.

Bu tür bir senaryoda, bankalar, sıfırdan yapılan (greenfield) projelerdeki inşaa riskinin değerlendirilmesine ilişkin önemli ölçüdeki deneyimlerini kullanabilecek ve proje inşaa

³ Dealogic, yalnızca açıklanmış mali yapılara sahip projeleri içermektedir.

dönemine yönelik kredileri yüklenebilecektir; kurumsal yatırımcılar ise (bu yatırımcıların daha uzun tarihli vadelere istek duymaları ancak sıfırdan yapılan projeleri yüklenme deneyimlerinin olmaması dikkate alındığında) inşa riski ortadan kaldırıldıktan sonra işletim aşamasını finanse edebileceklerdir. Ancak, bu bakış açısı uygulamada henüz ivme kazanmamıştır ve bankaların daha önceki seçkin uzun vadeli proje finansmanı sağlayıcısı konularından çekilerek kemer sıkılmalarının yol açtığı zorluklar devam etmektedir.

Proje tahvilleri, son bir kaç yıl içinde Avrupa taşımacılık ve sosyal altyapı sektöründeki ana temalardan biri haline gelmiştir. Bu tahviller, projenin süresinin tahvillerin vadesine uyumunu sağlayabildiklerinden, altyapı projelerinin fonlanması için özellikle uygundur.

Bankaların proje finansmanındaki azalan rolü, alternatif finansman kaynaklarının kullanılabilirliğine ve bu kaynakların bankaların fonlamadaki azalan katılımının yerini alma yetisine ilişkin önemli sorular doğurmaktadır. Şu anda, finansman açığının kapatılmasına yardımcı olabilecek bir kaç potansiyel aday gözlemlemekteyiz, ancak bunların azalan banka fonlamalarını en azından kısmen telafi edebilme yetileri hakkında nihai bir hüküm vermek için henüz çok erkendir: 1) ABD'deki özel plasmanlar ve 2) proje tahvilleri.

ABD'deki özel plasman pazarı, altyapı yatırımları konusunda uzun bir geçmişe ve karmaşık işlemlerin gerçekleştirilmesinde güçlü bir deneyime sahiptir. Ayrıca artan tahsisler ile, ABD özel plasman ("USPP") yatırımcıları bilfiil nitelikli aktif (yatırım kategorisi kredi derecelendirmesi gereklidir) arzı aramaktadır. Aslına bakılırsa 2012 yılı USPP yatırımcıları için rekor hacimli bir yıl olmuştur, toplam 54 milyar ABD Doları⁴ tutarında bir borcu yüklenmişlerdir. USPP yatırımcıları son bir kaç yıldır Avrupa altyapısına (özellikle İngiltere'deki projelere) yatırım yapma konusunda da oldukça faal olmuştur. ABD

piyasasının aksine, Avrupa'daki özel plasman piyasaları bugüne kadar çok sınırlı olmuştur ve gelişmelerinin başlangıç aşamasındadır. Bununla birlikte, USPP'nin toplamda artan hacmine rağmen, bankaların bıraktığı boşluğun doldurulması için hala diğer yeni kaynaklar ile tamamlanması gerekmektedir ve şu anda en olası aday, proje tahvilleridir.

Proje tahvilleri, son bir kaç yıl içinde Avrupa taşımacılık ve sosyal altyapı sektöründeki ana temalardan biri haline gelmiştir. Bu tahviller, projenin süresinin tahvillerin vadesine uyumunu sağlayabildiklerinden, altyapı projelerinin fonlanması için özellikle uygundur. Bununla birlikte, proje tahvili yatırımcıları, geliştirme (brownfield) projelerine geleneksel olarak daha fazla odaklanmaktadır, çünkü bu yatırımcıların sıfırdan (greenfield) yatırım/inşaat risklerini değerlendirebilme yetenekleri, geleneksel mukrizlere kıyasla daha sınırlıdır. Ayrıca, kurumsal yatırımcılar, talep riski olan ve garantili / kullanıma sunum ödemeleri bulunmayan projeleri fonlama konusunda genellikle mütereddittir ve kanıtlanmış geçmişe sahip geliştirme (brownfield) projelerinin daha güvenli risk profillerini tercih etmektedir.

Avrupa Yatırım Bankası ("EIB"), kurumsal yatırımcıların bu geleneksel tereddüdünün üstesinden gelmek ve sıfırdan (greenfield) yatırım projelerine yönelik tahvil finansmanının fizibilitesini arttırmak amacıyla, Avrupa 2020 Proje Tahvili İnişiyatifini hayata geçirmiştir. Bu inişiyatif, proje tahvillerinin kredi derecelendirmesini iyileştirmeyi ve sıfırdan (greenfield) yatırım projelerini fonlamayı göz önüne alan kurumsal yatırımcılar için ilave rahatlama sağlamayı amaçlamaktadır. EIB'nin inişiyatifinin temelinde, tahviller şeklinde kıdemli borç oluşturan proje şirketlerine ikinci derecede bir enstrüman şeklinde kredi derecesi artışı sağlayarak taşımacılık, enerji ve geniş bantlı iletişim alanlarında trans-Avrupa ağlarının inşasını kolaylaştırma hedefi yatmaktadır. İkinci derecede borç enstrümanı, projenin başlangıcından itibaren proje şirketine verilen bir kredi şeklinde olabilir ya da projenin getirdiği gelirlerin kıdemli borcun yönetimi sağlamak için yeterli olmaması durumunda kullanılabilir.

⁴ Private Placement Monitor (Özel Plasman İzleyici)

koşullu bir kredi marjı şeklini alabilir. EIB'nin inisiyatifi kapsamındaki ilk başarılı işlem, 1,4 milyar € tutarındaki 21,5 yıl vadeli proje tahvili ihracı ile İspanya'daki Castor yeraltı gaz depolama projesi için Temmuz 2013'te gerçekleştirilmiştir. EIB, tahvil ihracını desteklemek için 200 milyon € tutarında bir likidite imkanı sağlamış ve ana yatırımcı olarak 300 milyon € tutarında tahvil satın almıştır. EIB inisiyatifi kapsamında ihraç edilen bu ilk tahvil, yatırımcılar arasında beklentileri aşan bir ilgi görerek başarılı olmuştur. Bununla birlikte, EIB'nin programının uzun vadede ne kadar başarılı olacağı zamanla görülecektir.

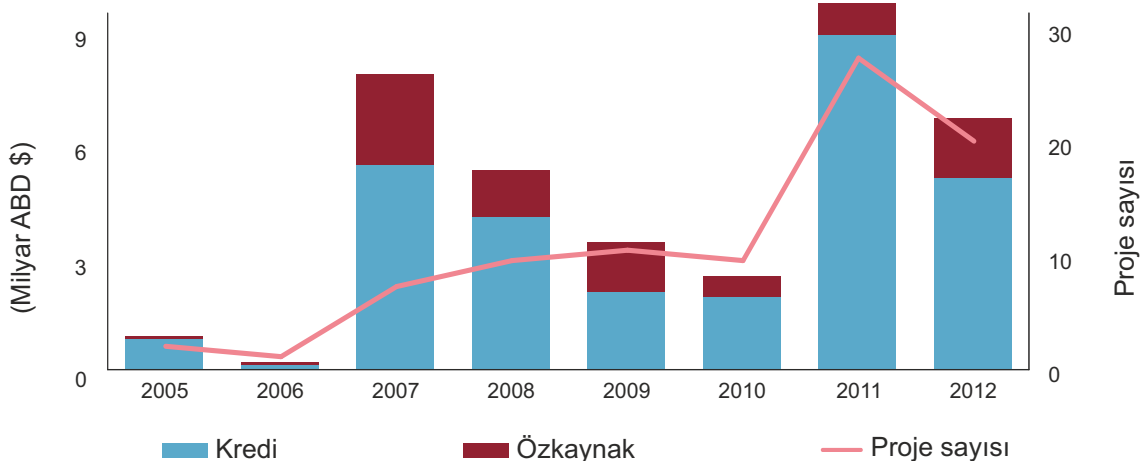
Avrupa'da gittikçe artan çeşitli altyapı finansman kaynaklarına karşın, alternatif fonlama kaynakları sınırlı olduğundan Türkiye'deki görünüm büyük ölçüde banka kredilerine bağımlı kalmaya devam etmektedir. Basel III gibi yasal reformların Türk banka finansmanı üzerindeki etkisinin daha sınırlı olması beklenmektedir, çünkü Türk bankalarının kapitalizasyon oranları ve bilançoları Avrupalı emsallerine göre daha sağlıklı durumdadır. İhalenin verilmesi ile Mart 2013'te 1,4 milyar ABD Doları finansmanın kapanışı arasında 20 aydan fazla zaman geçen İzmir - Gebze Otoyolu YİD projesi birinci aşaması örneğinde görüldüğü gibi, Türkiye'de büyük ölçekli altyapı projelerinin fonlanması zorlu bir süreç olabilmektedir. Ancak bu proje, özkaynak sponsorlarının güçlü olması koşuluyla, Türk bankalarının proje finansmanı için hala istekli olduklarını da göstermektedir. Açıkça görülüyor ki, gündemde olan büyük projeler

(örneğin; İstanbul'a üçüncü havaalanı, diğer ücretli yol özelleştirmeleri) dikkate alındığında, Türkiye'de banka fonlaması konusunda gittikçe artan bir rekabet söz konusu olacaktır. Dikkate değer bir finansman, sermaye yatırımı planlarının bir bölümünün fonlanmasının yanı sıra mevcut bir kredi imkanının yeniden finansmanı için kullanılmak üzere Mersin Uluslararası Limanı tarafından kısa bir süre önce ihraç edilen 450 milyon ABD Doları tutarındaki 7 yıllık teminatsız tahvillerdir. Türkiye'de ihraç edilen ilk altyapı tahvili olma niteliği taşıyan bu tahvil, altyapı geliştirme (brownfield) projelerinin fonlanması için açılan yeni bir yolun ve bankaların sermayelerini geri dönüştürmesine olanak veren alternatif bir yöntemin belirtisi olabilir.

Açıkça görülüyor ki, gündemde olan büyük projeler (örneğin; İstanbul'a üçüncü havaalanı, diğer ücretli yol özelleştirmeleri) dikkate alındığında, Türkiye'de banka fonlaması konusunda gittikçe artan bir rekabet söz konusu olacaktır.

Bu ortamda, Türkiye'deki altyapı finansmanının Avrupa ve ABD finansman piyasalarındaki eğilimlerden etkilenmeye devam edeceği açıktır; ancak aynı zamanda Türkiye'de proje tahvilleri gibi alternatif fonlama piyasalarının gelecekteki gelişimi de Türkiye'deki proje finansmanında önemli bir rol oynayacaktır.

Şekil 2: Fonlama kaynağına göre Türk proje finansman hacmi⁵



⁵ Dealogic, yalnızca açıklanmış mali yapıları sahip projeleri içermektedir.

ALTYAPI YATIRIMLARI VE ALTERNATİF FİNANSMAN YÖNTEMLERİ

Arda AKARSU

**Kamu Kurumları ve Çapraz Satış Müdürü
TEB**

Ekonomiler istenilen büyüme seviyelerini ancak altyapı yatırımlarını tam olarak gerçekleştirdiklerinde yakalayabilmektedir. Söz konusu yatırımlara olan ihtiyaç ve bunun için sağlanması gereken finansman aşağı yukarı tüm ülkeler için her zaman önemli bir soru, çözülmesi gereken bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Mc Kinsey'nin 2013 başında yayınlanan "Yatırım Verimliliği" isimli bir araştırmasında, 2030 yılına kadar Dünya'da yaklaşık 57 trilyon ABD Doları tutarında altyapı yatırımı yapılması öngörülmektedir. Bu rakamın 24 trilyon ABD Dolarlık kısmını ulaşımaya dönük yatırımlar oluşturmaktadır. Kalan kısım ise, enerji, su, telekomünikasyon gibi altyapı yatırımlarını kapsamaktadır. Türkiye'deki duruma baktığımız zaman ise; farklı rakamlar telaffuz edilmekle beraber öngörülen projelerin tutarı 60-80 milyar ABD Doları aralığındadır. 2030 yılına kadar olan dönem düşünüldüğünde ise bu tutarın ikiye katlayabileceği öngörülebilir.

Gerekli olan yatırımların hacmen büyüklüğü ve bunlar için bulunması gereken finansman açığı önemli bir sorun olarak gözükmemektedir. Özellikle ağır bütçe açıkları ve finansal krizleri idare etmeye çalışan devletler, büyüme için gerekli bu yatırımların yapılması ve kıt finansman kaynakları arasındaki tercihlerin yarattığı sıkışıklıkla mücadele etmekte ve çözüme dönük yeni alternatif arayışlarına yönelmektedirler. Bunlardan bazıları, projelerin titiz seçilmesi ve önceliklerin mantıklı olarak belirlenmesi ve finansman alternatif ve maliyetlerinin detaylı olarak hesaplanmasıdır.

Kamu Özel İşbirlikleri (Public Private Partnerships-PPP), kamu idarelerinin özel sektör ile bir altyapı projesi veya bir hizmetin

gerçekleştirilmesi amacıyla finansman, yapım işletme, yenileme gibi alanlarda işbirliği yapmasıdır. Son yıllarda bu işbirliklerinin artmasının önemli sebebi kamu hizmetlerinin söz konusu işbirliği ile verilmesi durumunda daha verimli hale geldiği yönündeki inançtır.

Bugün birçok ülkede; PPP; kamu hizmetlerinin daha verimli hale getirilmesi, tasarruf sağlanması, kamu bütçelerinin dışında ek gelir yaratılmasına yönelik olarak benimsenen bir yöntem haline gelmiştir. Kamu hizmeti olarak nitelendirilen ve devletin tamamen çekilmek istemediği alanlarda, özel sektörün katılımının sağlanarak finansman sorununa da çare oluşturulması amacıyla geliştirilen model sayesinde özellikle altyapı projelerinin geliştirilmesinde önemli mesafeler kaydedilmiştir.

Devletin elindeki kaynakların, devlet tarafından verilmesi beklenen bu tip imtiyaz teşkil eden, projeleri geliştirmesine imkân vermemesi, PPP modelinin gelişmesine yardımcı olmuştur. Kamu hizmetlerinin PPP modeli ile temin edilmesine yönelik en destekleyici izahat, söz konusu hizmetin etkin ve ucuz temin edilmesi ve kamu finansmanı açısından yeni bir alternatif olmasıdır. Bugün gelinen noktada, finansal piyasalarda



yaşanan gelişmeler çerçevesinde kamunun altyapı yatırımlarının finansmanında özel sektörle işbirliğine girmesinin önemi daha fazla ortaya çıkmış bulunmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin altyapı yatırımlarını hızlandırmaları ve daha verimli gerçekleştirmelerine yönelik olarak kolaylaştırıcı bir yöntem olarak ortaya çıkmıştır.

Kamu Özel İşbirliği projelerinde, isminin de öngördüğü şekilde ilgili Kamu Kurumları ve Özel Sektör (gerek sponsor/destekleyici firmalar gerek danışmanlar gerekse finansörler) arasında tam ve mükemmel bir işbirliği gerekmektedir. Bunun başlangıcı, işi düzenleyen ve ihale eden kamu kurumları arasında bir işbirliği ile başlayıp, siyasi ve teknik sorumlulukların tamamen ayrıştırılması prensibi ile devam etmektedir. Projelerin imtiyaz süreleri boyunca devam edecek işbirliğinin istikrarı için verimli bir temas ve haberleşme düzeni geliştirilmesi gerekliliği bulunmaktadır.

Fitch Ratings'in 06 Ağustos 2004 tarihli yeni nesil proje finansmanı uygulamaları raporunda belirtildiği üzere; ideal bir Kamu Özel İşbirliği piyasası oluşturulabilmesi için; istikrarlı bir piyasa, gelişmiş bir yasal altyapı, gelişmiş bir yerel borç piyasası bulunması önemli unsurlardır. Bu yaklaşımı Türkiye'ye indirirsek; istikrarlı bir ekonomi, sürekli gelişen bir yerel borç piyasası bakımından söz konusu kriterler yakalanmakla beraber, yasal altyapıda bazı düzenlemeler gerekmektedir. Kamu özel İşbirliğinin temelini oluşturan, Yap-İşlet-Devret ler Türkiye'de 1980'lerin ortalarından beri uygulanan ve hatta Dünyaya öncülük eden yapılar olmakla beraber birçok kurumun birçok farklı mevzuat yapısı bulunması özellikle yatırımcılar açısından sıkıntılara yol açabilmektedir. Uygulamalar; enerji, sağlık, ulaştırma gibi alanlarda farklı kanun ve yönetmeliklerle düzenlenmiş olup bu durum işleticiler, taşeronlar ve finansörler arasında tereddütlere yol açabilmekte bu da projelerin finansman paketlerinin kapanmasının gecikmesine yol açabilmektedir. Birde buna Özelleştirme İdaresi tarafından kendi kanunu çerçevesinde çıkarılan ihaleler eklenince, söz konusu mevzuatlar arasında bir uyum sorunu ister istemez ortaya çıkmaktadır. Mevzuat kısmı bir tarafa bırakıldığında imtiyaz sahiplerinin (sponsorların) finansal yapıları, geçmiş performansları, projenin tamamlanma riski, projeyi inşa eden taahhüt firmalarının güçleri ve geçmiş performansları, gelirlerden

kaynaklanabilecek riskler ve ülke ve siyasi riskler olarak özetlenebilir.

PPP projelerinin artması, bu alanın bankalar içinde çekici bir hale gelmesine neden olmuştur. Siyasi destek, mevzuat ve pazarın çekiciliği anlamında değerlendirildiğinde bankalar tarafından yapısal olarak başarılı bulunan ülkeler; ABD, Avustralya, Güney Kore. Önemli fırsatların bulunduğu ülkeler; Fransa, Çin, Almanya, Hindistan ve mevzuatın şeffaf olmaması sebebiyle temkinli yaklaşılması gereken ülkeler ise; Brezilya, Rusya, Tayland olarak gösterilmektedir.

Son yıllarda yeni bazı akımlar finansal piyasaları etkilemiş ve etkilemeye devam etmektedir. Özellikle gelişmekte olan ekonomilerin, Türkiye'de olduğu gibi büyümesi son dönemde şahit olunan önemli gelişmelerden biridir. Ortadoğu Ülkelerinin önemi sermaye sağlayan konumuna gelmeleri itibariyle çok artmıştır. Yabancı direkt yatırımlardaki artışta ayrıca bunu destekleyen bir faktör olmuştur. 2000'li yılların ortalarında yavaşlamadan hemen önce sınır ötesi yatırımların tutarı 75 milyar ABD Doları seviyelerine kadar gelmiştir. Altyapı projelerinin büyük hacimli olması sebebiyle yeni alternatif ürün ve likit piyasalara duyulan ihtiyaç artmıştır.



Kamu Özel İşbirlikleri (Public Private Partnerships- PPP), kamu idarelerinin özel sektör ile bir altyapı projesi veya bir hizmetin gerçekleştirilmesi amacıyla finansman, yapım işletme, yenileme gibi alanlarda işbirliği yapmasıdır.

Altyapı projelerinin finansmanına alternatif kaynak olması açısından; Emeklilik Fonları, Sigorta Fonları, Altyapı Yatırım Fonları, Ülke Hazinesinin Yatırım Fonları ve İslami Fonlar önemli oyuncular olarak dikkat çekmektedir. Ülkemizde gündeme gelen sağlık, otoyol, havalimanı gibi projelere zaman zaman ilgi göstermekle beraber henüz aktif olarak katılımcı olmamışlardır. Projelerin finansmanı için önemli bir alternatif olacak söz



konusu fonların ihalelere iştirak eden konsorsiyumlarda yer alabilmelerine imkan sağlayacak düzenlemeler kuşkusuz önem taşımaktadır.

Finans piyasalarda büyüyen, gelişen ve alternatif yapılar sunan İslami Finans sistemi, son dönemlerde gelişmiş piyasalarda da alternatif bir model olarak görülmektedir. Sistem, özellikle ve ağırlıklı olarak Körfez Bölgesi yatırımcılarının talepleri doğrultusunda, belli prensipler çerçevesinde ürünler sunmaktadır. Ayrıca, genişleyen ürün yelpazesıyla, yeni yatırım araçları olarak yatırımcıların da ilgisini çekmektedir.

projelerini incelemeye almış ve bir kısım projelere iştirak etmeyi amaçlamaktadır.

Birçok ülkede, İslami usullere tabii finansal kurumlar, pazardan çok daha büyük bir büyüme kaydetmektedirler. 2000'li yılların başında yaklaşık 150 milyar ABD Doları seviyelerinde olan İslami yapılandırılmış varlıkların toplamı bugün 1,5 trilyon ABD Doları seviyelerine ulaşmıştır. 2014 itibariyle bu rakamın 2 trilyon ABD Dolarını geçeceği tahmin edilmektedir. Bu rakam Sukuk ihraçları ile 50 trilyon ABD Doları seviyelerine gelmektedir. 2012 yılında Hazine ve özel firma ihraçları 45 trilyon ABD Doları olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu ihraçların ana konusunu Hazine borçlanmaları ve altyapı projelerinin finansmanı oluşturmuştur. Bu anlamda daha evvelden ağırlıklı olarak sermaye ihracına yönelik ve varlıkların bilanço dışına çıkarılması amacını taşıyan ihraçlarda altyapı projelerinin finanse edilmesi de çok önemli bir kalem olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dışarıda bu gelişmeler yaşanırken, Türkiye Cumhuriyeti Hazinesi 'de 2012 Eylül ayında 1,5 milyar ABD Doları bir arzla ilk Sukuk ihracını gerçekleştirmiş ve yaklaşık 7 milyar ABD Doları bir talep gelmiştir. Sukuk ihraçlarının özellikle orta ve Uzakdoğu da önemli bir ivme kazanmasının en önemli sebeplerinden birisi Malezya'nın mevzuat tarafında yapmış olduğu kolaylaştırıcı düzenlemeler ve düzenleyici kurumların bu konudaki destekleridir. Bu alanda ülkemizde atılacak olan adımlarla özellikle önemli bir finansman ihtiyacı olan altyapı projelerine de kolaylık sağlanmış olacaktır. Kamu Özel İşbirliği modeli ile ihale edilen projelerin sabit getirileri de bu arayışta olan Ortadoğu fonları içinde çok büyük fırsatlar sunmaktadır. Mevzuatta yapılacak değişikliklere ek olarak, yurtdışında olduğu gibi ticari bankalara da İslami çözümler sunabilme kolaylığı getirilmesi bu alanda ihtiyaç duyulan inovasyona da katkı sağlayabilecektir.



Fitch Ratings'in 06 Ağustos 2004 tarihli yeni nesil proje finansmanı uygulamaları raporunda belirtildiği üzere; ideal bir Kamu Özel İşbirliği piyasası oluşturulabilmesi için; istikrarlı bir piyasa, gelişmiş bir yasal altyapı, gelişmiş bir yerel borç piyasası bulunması önemli unsurlardır.

Önümüzdeki dönem finansmanları büyük önem kazanan altyapı projelerinin (otoyol, havalimanı, köprü vs.) finansmanında projelere yönelik çıkarılabilen varlığa dayanan bonolar bir alternatif olabilecektir. Bu anlamda "Sukuk" gerek alternatif bir finansman olması gerekse daha önce çok fazla alternatif olmayan Körfez Bölgesinin faal olması bakımından büyük önem taşımaktadır. Körfez Bölgesinden özellikle bir Kalkınma Bankası konumunda olan İslam Kalkınma Bankası (IDB) Ülkemizdeki altyapı

SERMAYE PİYASALARI VE MEGA PROJELER

Sadık ÇULCUOĞLU

Müdür Yardımcısı

İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.

Altyapı yatırımları tarihsel olarak kamu harcamalarında önemli bir yer tutup, liberal ekonomilerde özel sermaye birikimlerinin artan ağırlığı ile finansal inovasyonda katalizör olmuştur. 19. yüzyılda Amerika Birleşik Devletleri'ndeki kanal ve demiryolu projelerinin finansman ihtiyacı Amerikan tahvil piyasasının gelişim sürecini başlatmıştır. Türkiye'deki mega altyapı projelerinin finansman ihtiyacı da sermaye piyasalarımızın etkinliğinin artırılması çabalarını gündeme taşımaktadır. Türkiye'nin son yıllarda gösterdiği yüksek büyümenin sürdürülebilmesi ve hızla şehirleşen genç nüfusun ihtiyaçları önemli sosyal ve fiziki altyapı yatırımları gerektirmektedir. 2007 - 2012 yılları arası TÜİK verilerine göre Türkiye nüfusu ortalama yıllık %1.4 artarken şehirlerde yaşayan nüfus yıllık %2.8 artış göstermiştir. Bu dinamik demografik yapının doğurduğu ihtiyaçlar ve mevcut altyapı standardının gelişmiş ülkelerin gerisinde olması sebebiyle başta enerji, tarım, ulaştırma, sağlık, eğitim ve konut alanlarında olmak üzere altyapının kapsam ve kalitesini artırmaya yönelik büyük ölçekli projeler planlanmıştır. Temmuz 2013'te yayımlanan Onuncu Kalkınma Dönemi planında Türkiye'nin gelişmiş ülkeler ile arasındaki mesafeyi kapatması için %4.5 civarında olan potansiyel büyüme hızının 1 puan üzerinde büyüme performansı göstermesi ve 2018'e kadar kamu sabit yatırımlarının GSYH içindeki payının mevcut %4.5 seviyesinden %4.8'e çıkarılması öngörülmektedir.

Altyapı Projeleri ve Finansmanında Global Rekabet

Altyapı yatırım ihtiyacı yalnızca Türkiye'nin değil, başta hızla büyüyen gelişmekte olan ülkeler olmak üzere, 2008 finansal krizi sürecinde yeterli altyapı yatırımı yapamamış gelişmiş ülkelerin de

gündemindedir. Bunun yanı sıra dünya genelinde havayolu yolcu taşımacılığının 15 yıl içerisinde 2 katına, havayolu kargonun 20 yılda 3 katına, limanlarda elleçlenen konteyner miktarının ise 2030 yılına kadar 4 katına çıkmasını öngörülmektedir. OECD 2030 raporunda verilen bu projeksiyonlarda, mevcut altyapının katlanan talebi karşılamaya yeterli olmaktan öte mevcut kullanımların %50 artmasını dahi karşılayamayacağı belirtilmektedir. Bu açıdan altyapı yatırımlarının fizibilite ve finansman olanakları değerlendirilirken yerel ihtiyaçlar yanında global talep de göz ardı edilmemelidir. Bu pencereden bakıldığında, devletler yüksek standartta altyapı sağlayarak, nitelikli insan gücü çekme ve global ticaret pastasından daha fazla pay alma stratejisi gütmektedirler. Türkiye'nin de içinde olduğu pek çok ülke için kamu kaynakları ve yerel tasarruflar bu projelerin finansmanında yeterli olmayacağından, özel sektör katılımı ve uluslararası fonlara ve sermaye piyasalarına erişimde rekabetçi olunması şarttır.



**Dünya genelinde havayolu yolcu taşımacılığının
15 yıl içerisinde 2 katına, havayolu kargonun
20 yılda 3 katına, limanlarda elleçlenen
konteyner miktarının ise 2030 yılına kadar
4 katına çıkmasını öngörülmektedir.**

Altyapı yatırımlarında global rekabetin en yoğun yaşandığı alanların başında havalimanları gelmektedir. Körfez ülkeleri Avrupa - Asya arası transit yolcu trafiğinde avantajlı konuma geçmek

ve beraberinde ilave yatırımlar çekerek büyümeyi ivmelendirmeyi hedeflemektedirler. Körfez emirliklerinden Abu-Dabi'de 3 milyar ABD Doları yatırım ile yeni bir havalimanı inşa edilirken, Katar Doha'da 15 milyar ABD Doları yatırım ve yıllık 28 milyon yolcu kapasitesiyle diğer bir havalimanı, Dubai de ise 150 milyon yolcu kapasitesiyle dev bir havalimanı inşası planlanmaktadır. Bu 3 şehrin planladıkları havalimanı yatırımlarının 2030 yılında yıllık 400 milyon yolcu kapasitesine ulaşacağı beklenmektedir. Yapımı planlanan İstanbul havalimanı da bu üç havalimanı ile rekabet içinde Avrupa - Asya trafiğinde önemli bir merkez olmayı hedeflemektedir. 3 etap olarak planlanan projenin ilk etabının 2018 sonunda 90 milyon yıllık yolcu kapasitesiyle devreye girmesi hedeflenirken, toplam yatırım tutarının 10 milyar 247 milyon € olması planlanmaktadır. Abu - Dabi ve Katar havalimanı finansmanını zengin petrol ve doğal gaz gelirlerinden karşılarken, İstanbul havalimanı inşasını kazanan konsorsiyumun finansmanı %20 özkaynak, %80 borç ile sağlaması beklenmektedir.

unsurlarının büyük ölçüde özel sektör yatırımcısına devredildiği sözleşmeleri ifade etmektedir. Sözleşme taraflarının hak ve yükümlülüklerine göre Yap-İşlet-Devret, Yap-Devret-İşlet, Tasarla-Yap-İşlet-Devret, Yap-İşlet, İşletme Hakkı Devri, Yap-Kirala-Devret, Yap-Kirala, Sat-Kirala, ve imtiyaz gibi farklı isimler alabilmektedir. Devlet yapılan hizmet veya imtiyaz sözleşmesinin bir tarafı olarak sunulacak hizmetin kalitesi, performans kriterleri ve makul ücret politikasını belirlerken, bunların denetiminde de aktif bir rol alır. Altyapı varlıkları uzun vadeli olduklarından KÖİ sözleşmeleri de uzun vadeli olur. Özel sektör yatırımcısı fiyatlama ve sermaye getirisi modellenen uzun vadeli yatırım yükümlülüğü karşılığında, nakit akım kalitesi yüksek genelde monopolist karakterde regüle bir nakit akımı elde etmektedir. Bu nakit akımı yapısı projenin bankacılık sektörü veya sermaye piyasası tarafından finansmanını da mümkün hale getirir. Böylece özel sermaye yatırımcısı projenin yapısına ve sektöre göre genelde %5 ila 40 civarında özkaynak yatırımı yaparken, kalan kısmı bankacılık sisteminden kredi olarak veya sermaye piyasalarından tahvil ile finanse etmiş olur.

Altyapı yatırımlarının ortalama yaklaşık %70'inin borç ile finanse edileceğini gözönüne aldığımızda global tahvil ve banka kredisi piyasaları ana finansman kaynakları olacaktır.

Kamu Özel İşbirlikleri

2008 finansal krizi sonrası pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülke Borç/GSYH oranlarını sürdürülebilir seviyelere düşürmeyi hedeflemekte ve sıkı mali politikalar yürütmektedir. Bu sebeple kamu projelerin finansmanında proje ölçekleri de gözönüne alındığında artık yalnızca genel devlet bütçelerine bel bağlanması mümkün olmamaktadır. Bunun yerine kısıtlı kamu kaynakları verimli bir biçimde kullanılarak özel sektörün ve uluslararası sermaye piyasalarının da finansmanda yer almasına imkan tanıyan modeller kabul görmektedir. Public Private Partnership (PPP) olarak bilinen Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) modelleri bu çerçevede artan bir biçimde kullanılmaktadır. KÖİ modelleri temelde kamu ve özel sektör yatırımcısının proje riskini paylaşarak, projenin yapım, işletme, bakım, onarım, arz/talep sorumluluğu ve finansman gibi

Ülkemizde ulaştırma altyapısının finansmanında kamu-özel işbirliği modeli havalimanı ve terminal yapımlarına ilave olarak otoyol, tünel ve köprü yapımlarında da uygulanmaya başlanmıştır. Aralarında İzmit körfez geçişi ve Çanakkale boğazı köprüsü dahil 2.000 km otoyol projesi ve Boğaziçi tünel geçişlerinin yapımları Yap - İşlet - Devret modeliyle planlanmaktadır. Kamu kaynaklarına ilave olarak sağlık yatırımlarının da KÖİ yöntemiyle gerçekleştirilmesi amacıyla yasal düzenlemeler yapılmış ve bu yöntemle 2013 yılı Mayıs ayı itibarıyla yaklaşık 30 bin yatak kapasitesine sahip hastane yapımı için süreç başlatılmıştır. 16 şehir hastanesi için 5 milyar \$ tutarında yatırımın bu modelle karşılanması planlanmaktadır.

Altyapı Özkaynak Fonları

Altyapı yatırımlarının özkaynak finansmanında altyapı fonları (infrastructure funds) adı altında bu konuda özelleşmiş olan özel sermaye fonları önde gelmektedir. 1990'larda Avusturalya, Kanada ve İngiliz yatırım kuruluşlarının öncü olduğu bu fonlar, organize bir borsada işlem gören veya emeklilik fonları başta olmak üzere birkaç kurumsal yatırımcıdan topladıkları fonları global

olarak yalnızca altyapı yatırımlarında değerlendirilmektedir. Söz konusu fonlarda yönetilen varlık miktarının yaklaşık 300 milyar ABD Doları büyüklüğü düzeyinde olduğu tahmin edilmektedir. Bu fonların altyapı varlıklarına özkaynak katkı payları proje nakit akımlarına bağlıdır. Devletlerin sözleşmeye taraf olarak özel sektör yatırımcısına düzenli ücret ödedikleri anlaşmalar daha düşük riskli olduklarından altyapı fonları %5 - 15 düzeyinde özkaynak katkısı sağlayıp, geri kalanı borç ile finanse edebilmektedir. Nakit akımının doğrudan son kullanıcıdan özel sektör yatırımcısına aktığı modellerde ise özel sektör yatırımcısı talep ve tahsilat riskine maruz kaldığından daha yüksek oranlarda (%15 - 35) özkaynak katkısı sağlamaktadır.

Banka Finansman Kaynakları

Altyapı yatırımlarının ortalama yaklaşık %70'inin borç ile finanse edileceğini gözönüne aldığımızda global tahvil ve banka kredisi piyasaları ana finansman kaynakları olacaktır. Global banka bilançolarının 2008 krizi sonrası aldıkları ağır tahribat henüz tam onarılmadığından, bu bankaların sermaye yeterlilikleri ve altyapı yatırımlarına yönelik kredi iştahları kriz öncesi döneme göre düşüktür. 2013 yılında gelişmiş ülke bankacılık sistemleri başta olmak üzere belli aşamaları uygulanmaya başlanacak olan Basel III standardının bankaların asgari sermaye yeterlik rasyolarını artıracak olmasından global bankaların altyapı kredilerine olan iştahlarının düşük, fiyatlama beklentilerinin ise daha yüksek olması beklenmektedir. Sendikasyonlar ile büyük montanlı projelerde global bankalar yer alacak olsalar da bilançolarında taşıyacakları tutarların geçmişe nazaran daha düşük olması kaçınılmazdır. Türkiye bankacılık sektöründe 1 Temmuz 2012 tarihinden itibaren kredi riskinin ölçümünde standart yöntemin uygulamaya başlanmasıyla, Türkiye Basel II sistemine geçmiştir. Bu sistem ile varlıkların kredi riskine göre değerlendirilip, sermaye yeterliklerinin bu doğrultuda hesaplanması altyapı yatırımlarına yönelik krediler için de kısıtlayıcıdır. Ancak, krizin Türk bankaları tarafından asgari hasarla atlatılmış olması sayesinde altyapı projeleri için kredi kapasitesi ve rekabetçi fiyatlar sunulabilmektedir. Son dönemde enerji ve ulaştırma alanlarında önemli pek çok projeyi yalnızca Türk bankalarının finanse etmeleri de bunun en

güncel örneğidir. 2,8 milyar ABD Doları yatırım tutarıyla ihale edilen üçüncü İstanbul boğazı köprüsünde toplam 2,25 milyar ABD Doları tutarında 2,5 yıl geri ödemesiz olmak üzere 9 yıl vadeli kredinin sağlayıcıları İş Bankası, Garanti, Akbank, Yapı Kredi, Vakıfbank, Halkbank ve Ziraat Bankası olmuştur. Boğaz köprüsünün yanı sıra Gebze - İzmir otoyolu ve Kayseri şehir hastanesi borç finansmanları da Türk bankaları tarafından karşılanmıştır.

1 Temmuz 2012 tarihinden itibaren kredi riskinin ölçümünde standart yöntemin uygulamaya başlanmasıyla, Türkiye Basel II sistemine geçmiştir. Bu sistem ile varlıkların kredi riskine göre değerlendirilip, sermaye yeterliklerinin bu doğrultuda hesaplanması altyapı yatırımlarına yönelik krediler için de kısıtlayıcıdır.

Tahvil Piyasaları

Borç finansmanına tahvil piyasaları açısından bakıldığında ise biraz daha karmaşık bir dinamik söz konusudur. Tahvil piyasaları ile proje şirketi üzerinden gerçekleşen ihraçlar yoluyla doğrudan finansman sağlanabildiği gibi, banka bilançolarında taşınan altyapı kredilerinin seküritize edilerek farklı risk gruplarına aktarılması suretiyle de finansman sağlanabilmektedir. Seküritizasyon piyasası sermaye kısıtı olan banka bilançolarından daha uzun vadeli bir kaynak olan kurumsal tahvil yatırımcısına risk transferi sağladığından, bankacılık sektöründeki tikanlıklara da çözüm sunmaktadır. Ancak seküritizasyon tarafında 2008 krizi sonrası özellikle sermaye yapısında en üst sırada yer alan senior debt piyasasının ağır yara almasıyla piyasa yapısal olarak sarsılmıştır. Seküritize edilen borcun yaklaşık %80'ini yüksek kredi kalitesi (genelde AAA) beklentisi içerisinde olan yatırımcılar tarafından satın alınan 'senior' kısımlar oluşturmaktadır. Yatırımcıların yüksek rating beklentisini karşılamak üzere proje nakit akımları kriz öncesi dönemde kredi sigortası mekanizmalarıyla (monoline credit insurance) güçlendirilmekteydi. Ancak monoline sigorta modelinin kriz ile son bulması ile AAA rating alımı ve en düşük risk taşıyan en yüksek tutarlı transhların finansmanı oldukça güçleşmiştir. Farklı yapılandırılmış ürünler ve kredi sigortasına

alternatif risk azaltıcı faktörleri barındıran yeni ürünler ile sekürizasyon piyasası yeniden canlandırılmak istense de bu piyasa eski etkinliğinden uzaktır.

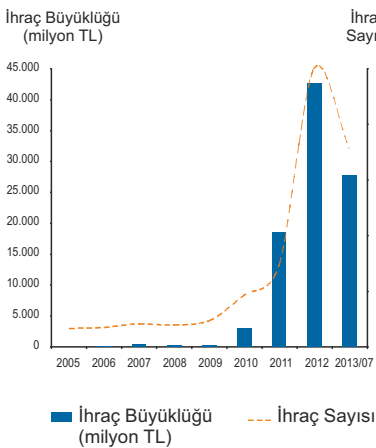
Sekürizasyon dışındaki doğrudan tahvil piyasası ise borç finansmanı bacağına önemli ve sürdürülebilir kaynaklarından biridir. Uluslararası tahvil piyasalarında altyapı yatırımlarının gerektirdiği uzun vadelerde fon sağlayıcılar uzun pasif yapıları itibarıyla başta emeklilik fonlarıdır. Emeklilik fonları yönettikleri 7 trilyon ABD Doları düzeyinde varlık ile yüksek miktarlarda finansman kapasitesine sahiptirler. Yatırım kriteri olarak asgari yatırım yapılabilir derecelendirme notunu tercih eden bu fonlar aynı zamanda farklı coğrafi bölgelere yatırım yapmayı hedeflemektedirler. Türkiye'nin yatırım yapılabilir not seviyesine yükselmesiyle bu piyasa Türkiye'den ihraççılar için daha cazip hale gelmiştir. Örneğin Temmuz ayı sonunda Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği 450 milyon ABD Doları tutarındaki 7 yıl vadeli Eurotahvil ihracını başarıyla gerçekleştirmiştir. Mevcut kredi paketinin refinansmanında kullanılan bu kaynak, limanın planlanan yatırım programı çerçevesindeki finansman ihtiyacını karşılayacaktır. Bu ihrac ülkemizden altyapı yatırımlarının eurotahvil piyasalarından finansmanına yönelik ilk işlem olduğundan önemlidir. Ülke notunun yatırım yapılabilir seviyeye yükselmesinin olumlu etkisi ile ihrac yatırım yapılabilir seviyede derecelendirilmiş olup, (Moody's Baa3, Fitch BBB-) ihraca başta yatırım ve kalkınma bankaları olmak üzere ABD, Avrupa ve Asya'dan geniş tabanlı uluslararası yatırım fonu katılımı gerçekleşmiştir.

TL Tahvil Piyasası

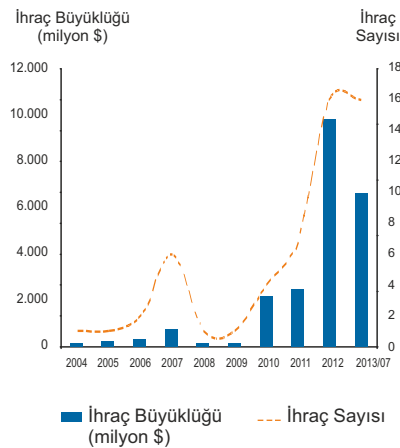
Uluslararası tahvil piyasaları temel bir finansman kaynağı olsa da, sürekliliği ve derinliği olan yerel para biriminden tahvil piyasası da büyük önem taşımaktadır. Uluslararası tahvil piyasaları global likidite, fon akışları ve makro konjoktüre bağlı olduğundan tek başına güvenilir bir kaynak değildir. Genişleyen Amerikan merkez bankası bilançosunun sağlamış olduğu bol likidite neticesinde Türkiye'den başta bankalar olmak üzere 2013 yılı başında pek çok ihraççı eurotahvil piyasalarından cazip koşullarda fon temin ederken, bilanço genişlemesinin yavaşlaması beklentisi global tahvil piyasalarında satışları beraberinde getirmiş ve Amerikan 10 yıllık tahvil faizleri son birkaç hafta içinde %1 yükselmiştir. Bu koşullarda ihrac penceresi kapanmış olup, Türk şirketleri eurotahvil ihracı da azalmıştır. Global fon hareketlerinden asgari etkilenmek ancak işlevsel bir yerel para birimi piyasası ile mümkündür. Türkiye'de tahvil piyasası uzun süreli bir sessizlikten sonra faizlerin dezenflasyon süreci ardından tek haneye doğru hızla gerilemesi ve olumlu yasal düzenlemeler etkisiyle 2010 yılında hareketlenmeye başlamıştır. 2012 yılsonuna gelindiğinde 42 milyar TL ihrac hacmiyle kısa sürede piyasanın ulaştığı büyüklük, daha geniş yatırımcı ve ihraççı ilgisi çekmektedir.

TL özel sektör tahvil piyasalarındaki hızlı yükselişin ardında banka ağırlıklarının %85 civarında payı etkili olsa da, piyasa momentumunun altyapı sektöründeki özel sektör ihraççıları da bu piyasaya yönlendireceği açıktır. Nitekim altyapı sektörünün önde gelen bazı isimleri bu piyasayı hâlihazırda etkin olarak kullanmaktadır. Havalimanı inşaat ve işletmeciliği, enerji üretimi, liman işletmeciliği alanlarında yatırımları olan Akfen Holding ilk kez 2010 yılında 100 milyon TL ile ihrac ettiği bu piyasayı daha sonra 2 kez daha gelerek toplam 380 milyon TL borçlanarak sürekli yatırım yapabilmıştır. Her ne kadar vadeler 3 yılın ötesine geçemeyip, ihraclar ağırlıklı olarak değişken faizli olsa da ihraççılar piyasayı refinansman için de kullanır hale gelmişlerdir. Şüphesiz yatırımcı tabanının büyüyerek vadelerin uzaması ve ihrac tutarlarının artması yönünde başta aracı kurumlara görevler düşse de, piyasanın altyapı finansmanına yeterliği önündeki yapısal sorunlara da dikkat çekmek gerekir. Bu

Yurtiçi İhraçların Gelişimi



Yurtdışı İhraçların Gelişimi



sorunların başında yurtiçi tasarruf oranlarının düşük olması yatmaktadır. 2012 yılsonu itibariyle genel tasarruf oranı GSYH'nin %15'i düzeyindeyken tasarruf - yatırım açığı %6 düzeyindedir. Pek çok OECD ülkesi için tasarruf oranı %20'nin üzerindedir. Yüksek cari açığın arkasındaki dinamik olan tasarruf yatırım açığı, ekonomiyi dış finansmana bağımlı hale getirmekte ve global piyasalarda yaşanabilecek olumsuzluklara karşı daha duyarlı hale getirmektedir. 2012 Haziran ayında yürürlüğe giren yeni özel emeklilik sistemi ve katılımcılara sağlanan destekler ile tasarruflar teşvik edilmektedir. Bu düzenlemenin etkisiyle emeklilik fonlarında 2013 sonunda 8-10 milyar TL'lik bir artış yaşanması ve bu yeni kaynaktan özel sektör tahvillerine 1 milyar TL'ye kadar yeni giriş olması beklenmektedir.

Gelir Ortaklığı Senetleri Deneyimi ve Kira Sertifikaları

Türkiye'de altyapı yatırımlarının sermaye piyasalarından finansmanında 80 ve 90'lı yıllarda Gelir Ortaklığı Senetleri (GOS) ağırlıklı olarak kullanılmıştır. Bu piyasa 90'ların ortasında önemli bir büyüklüğe ulaşmış olup, 1996 yılında 3,9 milyar ABD Doları tutarında GOS ihracı gerçekleşmiştir. Ancak bu ürünlerin fiyatlamasında yaşanan sorunlar ve düşük likiditeleri sebebiyle kalıcı olmamıştır. GOS'ler faizsiz yatırım ürünlerini tercih eden yatırımcılara da hitap ettiğinden yine benzer mekanikler ile daha işlevsel ve şeffaf ürünler yapılandırılabilir. Bu amaçla ilk akla gelen ürün kira sertifikalarıdır. Kira sertifikaları yurtdışı sukuk uygulamaları model alındığında yatırımcılar için uluslararası bilinirliği olan ve şeffaf bir fiyatlama mekanizmasıyla potansiyel sunmaktadır. SPK'nın yeni kira sertifikaları tebliğinde proje yararlanma haklarının devrinin altyapısı da hazırlandığından yapılandırma tarafında esneklik sağlanmış ve henüz geliştirme aşamasında olan ve inşaat riski taşıyan projelerin finansmanı da mümkün hale gelmiştir. Bu model üzerinden başta gayrimenkul geliştirme ve enerji projelerinin finansmanı da uygun olacaktır.

Sermaye Piyasalarının Daha Etkin Kullanımı Altyapı yatırımlarına yönelik şirketler özyaynak ihtiyaçlarını paylarını halka arz ederek Borsa İstanbul'dan etkin bir biçimde karşılayabilmektedir. Borç finansmanında ise

Türkiye yerel tahvil piyasası son 3 yıldır daha aktif olmakla birlikte, bazı yapısal sorunlar sebebiyle altyapı yatırımlarının gerektirdiği şekilde uzun vadeli ve sabit faizli finansman sağlamada henüz yeterli düzeyde değildir. SPK düzenlemeleri Yap İşlet Devret modeliyle yapılan altyapı yatırımlarına yönelik bir takım kolaylıklar içermektedir. Örneğin halka açık olmayan şirketler özkaynakların 3 katına kadar borçlanma aracı ihraç edilebilirken, YİD modeliyle işleyen proje şirketleri bu kısıttan muaftır. Bununla birlikte mevcut YİD sürecinde finansmanın kapatılması için verilen zamanın başta eurotahvil piyasaları için gerekli hazırlık süreci (rating alımı vs) için yeterli olmadığı düşünülmektedir.

Borç finansmanında ise Türkiye yerel tahvil piyasası son 3 yıldır daha aktif olmakla birlikte, bazı yapısal sorunlar sebebiyle altyapı yatırımlarının gerektirdiği şekilde uzun vadeli ve sabit faizli finansman sağlamada henüz yeterli düzeyde değildir.

Tahvil ihraçlarına yönelik bir diğer kısıt da Amerikan Doları ve Avro cinsinden borçlanmanın yalnızca yurtdışı piyasalarından yapılabilmesi ancak Türk Lirasını koruma kanunu çerçevesinde yurtiçinde döviz cinsinden borçlanmanın mümkün olmamasıdır. Proje finansmanlarındaki döviz cinsinden borçlanma ihtiyacı yalnızca yurtdışı sermaye piyasalardan temin edilebilmekte, yurtiçi ve yurtdışı yatırımcılarının müşterek katılabileceği ihraçlar mümkün olmamaktadır. Ülkemizde Varlığa Dayalı Menkul Kıymet ihraçlarıyla seküritizasyon altyapısı bulunmakta olup, proje finansmanı kredileri konu edilerek altyapı yatırımlarının finansmanı mümkündür. Proje nakit akışı farklı risk yapısındaki tranşlara bölünüp projeden doğan nakit akımlarının bu tranşlar arasında önceliklendirilmesi suretiyle farklı risk ve getiri özellikleri taşıyan ürünler yapılandırılabilir. Bu piyasanın gelişmesindeki en büyük engel özellikle sermaye yapısının en alt bölümünde yer alan kısımları için doğal bir yatırımcı kitlesinin Türkiye'de henüz bulunmamasıdır. Uzun vadeli yatırımcı profili oluşmaması da diğer kısıtlar arasındadır.

BÜYÜK LOKMALAR BOĞAZDA KALMASIN

Hakan ÖZYILDIZ

Yönetim Kurulu Danışmanı
TEB Mali Yatırımlar A.Ş.

İktisada giriş derslerinde ekonomi “kıt kaynakları doğru kullanma sanatı” olarak tanımlanır. Eğer bu tanım doğru ise, birde gelişme yolundaki ekonomideki normalden fazla kaynak ihtiyacı sorunu eklenince iş virtüözlüğe kadar gidebilir. Çünkü bu ülkelerde tasarruf yetersiz ama ihtiyaç olabildiğince çok. Düşünsenize, borçla harçla bulunan kaynaklar eğer doğru yerde kullanılmazsa oluşacak uzun dönemli zararları, kaybedilen fırsatlar nedeniyle toplum ödeyecek. Ekonominin yönetimi çok daha zorlaşacak.

Kaynakları yetersiz olan bir ülkede kamunun durumunun farklı olamayacağı kesin. Kaynağı az olan harcamasın demek çözüm değil. Nereden bakarsanız bakın, ister liberal ister Keynesyen yaklaşım sergileyin, devletin bazı görevleri olduğu genel kabul görür. Ekonomi yazınında ve uygulamada sadece devletin ekonominin içinde ne kadar olacağı, hangi yöntemlerle işlerini yürüteceği tartışmalıdır.

Görünen o ki, 2008 dünya krizinden sonra bu tartışmanın galibi “kamucular” oldu. Beş yıl önce devletin her şeyden çekilmesini, piyasalara müdahale etmemesini ısrarla savunanlar, şimdi büyümek için para politikası araçlarının yeterli olmadığını görüyorlar. Devreye maliye politikasının girmesinin zorunlu olduğunu iddia eder oldular.

Bu amaca yönelik olarak en çok önerilen ve kabul gören seçenek altyapı yatırımlarının çoğaltılması olduğu söyleniyor. Önce Amerika'da başlayan bu dalga, ardından İngiltere ve kıta Avrupası'na da yayıldı. Çin ve diğer birçok yükselen piyasa ekonomisi aynı şeyi deniyor. Otoyoldan havaalanına, barajdan elektrik iletim hattına birçok yatırıma hız verildi.

Türkiye'de Hazine Garantilerine Dayalı Bir Model Geliştiriliyor

Benzeri durum bizde de görülüyor. Önümüzde üç seçim var. 2014'te yerel yönetimler ve cumhurbaşkanlığı, 2015'te genel seçimler yapılacak. Siyasetçiler dünyanın her yerinde böylesi yoğun bir politik süreci, büyümenin ve dolayısıyla refahın yüksek olduğu ortamda geçirmek isterler. Ancak içinde bulunduğumuz konjunktürde özel sektörün büyümeye katkısı sınırlı kalacak gibi görünüyor. Dolayısıyla, kamu yatırım ve diğer harcamalarını çoğaltmaya çalışıyor.

Bununla beraber, otoriteler mali disiplinden taviz vermemek adına kamu açığını büyütmemek için doğrudan bütçe harcaması yapmak istemiyorlar. Devreye, Yap-İşlet-Devret (YİD) ve Yap-İşlet-Kirala (YİK) gibi Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) modellerini sokuyor. Gebze-Izmir Otoyolu, 3. Köprü ve bağlantı yolları, İstanbul'a 3. havaalanı ve Akkuyu ve Sinop'a nükleer santraller, şehir hastaneleri gibi dev projeler arka arkaya ihale ediliyor.

Projelerin teknik olarak yapılabilirliklerini uzmanlar değerlendirecektir. Bu konulardaki seçimlerin ne kadar doğru ve yerinde olduğu konusunda sadece bazı örnekler vererek kararı siz okuyuculara bırakacağım. Buradan teknik özelliklerin önemsiz olduğu gibi bir sonuç çıkarılmasın. Sadece bilgi sahibi olmadığım konularda konuşmak istemiyorum.

Büyük Yatırımlara Ekonomik Bakış

Bu tür projeleri çok değişik bakış açılarıyla değerlendirilebilir. Ben özetleyebilmek amacıyla

konuyu iki ana başlıkla ele alacağım. Genel ekonomi açısından; büyümeye katkıları, finansman şartları; maliye politikası açısından da kaynak israfı ve devlete koşullu yükümlülük yaratması.

A- EKONOMİK ETKİLERİ

Üzerinde en çok durulması öncelikli konu projenin ekonomiye katkısı ve kaynakların doğru yerde kullanılıp kullanılmadığıdır.

1- Büyümeye katkıları

İktisatçılar arasında sıkça tartışılan bir konudur. Bizim gibi tasarruf açığı olan ülkelerde bazı büyük projeler aşırı iç ve dış borçlanmayla yapılmaktadır. Projenin yapım sürecinde yapılan tüm harcamalar ekonomiyi büyütmektedir. Örneğin bir otoyol yapımında kullanılan çimento, ödenen işçi ücreti vb. harcamalar, inşaat süresince ekonomiye pozitif katkı yapmaktadır.

Ancak inşaat bitince, büyümeye katkısı açısından artık konuşulan şey projenin verimliliğe olan katkısıdır. Eğer proje doğru seçilmiş ve yapılmışsa girdi maliyetlerini düşüren, ürünün pazara ulaşımını ucuzlatan bir sonuç yaratmışsa ekonomi pozitif etkilenmiş olacaktır. Bunun yerine sadece biraz daha harcama yapılınsı diye yanlış yer ve teknoloji seçimi yapılan projeler değil verimlilik artırmak, ekonomiye yük olmaktadır.

Örneğin kuzey yarım kürede inşa edilen bir otoyolun dağların kuzeyi yerine güneyinden geçirilerek yapılmasının kış şartlarında yolun etkin ve verimli kullanılmasına yapacağı katkı bellidir. Ancak daha fazla para harcanıyor diye kuzeyden ve virajı bol seçenekler gündeme gelince ekonomik faydasından çok zararı gündeme gelmektedir.

2- Finansman sorunları

Projelerin zamanlaması konusunda siyasi bir karar verildiğini biliyoruz. Dolayısıyla bundan sonra yaşanacak ilk ekonomik süreç krediler için gerekli olan büyük montanlı krediler.

Üstlenicileri kolay bir süreç beklemiyor. Bilindiği gibi Basel II; 2,5 ve III uygulamaları, önümüzdeki yıllarda, Avrupa ve ABD bankalarında sermaye yeterliliği ve risk değerlendirmelerinde önemli değişikliklere neden olacak. Artık yabancı

bankaların, kredi verirken, ülke ve şirket riskleri değerlendirilirken borç alan şirketlerin almış oldukları kredi derecelendirme notları öne çıkmaya başlayacak.

Yanı sıra, bilindiği gibi FED'in Mayıs ayında ilan ettiği parasal genişlemeyi sonlandırma ve günü gelince azaltma politikası, dünyadaki likidite şartlarını olumsuz etkilemeye başladı. Önümüzdeki yıllarda bizim gibi yükselen piyasa ekonomilerine gelmesi beklenen fonlarda düşüş bekleniyor.

Diğer bir deyimle, cari açığın finansmanı ve önceden alınan dış borçların geri ödemesi için zaten büyük bir döviz talebimiz var. Şimdi bir de bu projeler için, büyük tutarlı döviz kredisi aranacak. Üstlenici şirketlerin ilk karışılacakları sorun ülke riskleri. Genelde dünyada yaşananlara ek olarak komşularımızda yaşanan siyasi gelişmeler, içeride ise seçimler ve diğer sosyo-politik olaylar bu açıdan kredileri pahalılaştırıyor. Bunlara bir de şirketlerden istenecek öz kaynak katkısının yüzde 50'lere kadar büyütülmesi gibi talepler gelince, kredilerin astarı yüzünden pahalı olabilir.

Eğer proje doğru seçilmiş ve yapılmışsa girdi maliyetlerini düşüren, ürünün pazara ulaşımını ucuzlatan bir sonuç yaratmışsa ekonomi pozitif etkilenmiş olacaktır. Bunun yerine sadece biraz daha harcama yapılınsı diye yanlış yer ve teknoloji seçimi yapılan projeler değil verimlilik artırmak, ekonomiye yük olmaktadır.

Böylesi şartlarda proje beklenenden daha pahalı hale gelir ve ekonomiye katkı sağlamak yerine yük olmaya başlayabilir. Eğer şartlar böyle olursa belki dünyadaki ekonomik şartlar ve Türkiye'deki politika ortamı netleştikten sonra kredi arayışına başlamak daha uygun olabilir. Karar alıcıların bunu ciddi olarak düşünmelerinin yararlı olacağını düşünüyorum.

B- MALİYE POLİTİKASINA ETKİLERİ

Devletin görevlerinin çokluğu tartışmasız bir gerçektir. Öncelik savunma, emniyet, adalet,



eğitim ve sağlık alanlarındadır. Bayındırlık bunlardan daha az öneme sahiptir demek doğru olmaz. Ancak savunması ve adaleti sorunlu bir ülkede ne kadar çok barajınız olursa olsun mutlu ve güvenli yaşamınız mümkün değildir. Böylesi bir durum biraz lüks evi olan ama her gece hırsızlardan korunmak için uyuyamayan ev sahibinin şartlarına benzer.

Görevi böylesine çok olan devlet, onlarca milyarlık kaynağı ekonomide verimliliği büyütecek daha küçük projelere paylaştırarak hem üretime hem de istihdama doğrudan ve daha uzun süreli olumlu etki sağlayacak seçenekleri düşünebilir.

Bu açıdan yaklaşırsak, büyük projeleri maliye politikası açısından iki açıdan ele alabiliriz.

1- Kaynak israfı var mı?

Kamu açısından ilk üzerinde durulması gereken nokta kıt kaynakların yerinde kullanılıp kullanılmadığıdır. Zaten az olan, akaryakıttan alınan vergiyle veya dışarıdan alınan borçla finanse edilen bütçeden ayrılan paraların nokta atışı yapılarak, titizlikle harcanması gerekiyor.

gereksizdir, kaynak israfıdır. En büyük şehirlerdeki en yoğun alanlar bile 100 milyon kapasiteye ulaşmaz. Bu kapasitenin üstüne gökyüzü uçuş koridorları da normal işletme saatleri içerisinde zaten müsait olamaz. Alanın hizmet ettiği yolcu ve yük toplama havzasının çapı dikkate alınarak yapılan kapasite hesabının bir fizibilitesi yoktur. Askerî tesislerin AHL'den çıkarılması ile birlikte doğan imkân değerlendirilmelidir. Bildiğim kadarıyla Avrupa'ya giden tren hattı pekâlâ 90 km mesafedeki Çorlu'dan geçirilebilir. Oraya 8-10 yıl sonra yapılacak ve umumiyetle 7-8 saatin üstünde uçuş menziline sahip uzak uçuş noktalarına hizmet edecek bir alan çok az masrafla yapılabilir. Bu alandan AHL'ye intikal ise hızlı trenlerle 20-25 dakikada sağlanabilir. İstanbul'un kaçınılmaz olan büyüme ihtiyacı da İzmit'e doğru kuzeye taşmadan planlanırsa Sabiha Gökçen de ciddi bir ulaşım talebini paralel pistle karşılar." diyor.

Yani ciddi bir kamu kaynağı israfı iddiası var. Kıt kaynaklar, gerekliliği tartışmalı bir alana harcanacak. Hem de daha ucuz bir alternatif varken.

Bilindiği gibi FED'in Mayıs ayında ilan ettiği parasal genişlemeyi sonlandırma ve günü gelince azaltma politikası, dünyadaki likidite şartlarını olumsuz etkilemeye başladı.

Gündemde olan projeler için de bazı tartışmalar var. Bu konudaki en ilginç ve üzerinde çok ama çok dikkatle durulması gereken örnek 3.Havaalanıdır. Konunun uzmanlarından, THY önceki Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Candan Karlıtekin'in Aksiyon dergisine yer alan söyleşisinde belirttiklerinin üzerinde çok dikkatle durulması gerekir.¹

Karlıtekin demecinde; "Temel iddiam şudur; gerek AHL gerek Sabiha Gökçen'e ikişer milyar dolar maliyetle birer paralel pist yaparak 120 milyonun üzerindeki yıllık yolcu talebini karşılarız. Bu yüzden yeni havalimanı yapmak

Burada verebileceğim ikinci örnek "Kanal İstanbul Projesi" ile ilgili. Ülkemizin önemli okyanus bilimcilerinden Prof. Dr. Cemal Saydam projenin, doğanın dengesini bozacağını iddia ediyor.² Böylesi bir iddia da üzerinde çok dikkatle durulması gereken bir durumdur. Sonucu yaşadığımız çevreyi olumsuz etkileyen, ileride yaşamımızı sürdürebilmemiz için ek harcamalar yapmak zorunda kalacağımız bir projeye hiç başlamamak gerekir.

Sayın Saydam "Kanal İstanbul Projesi'nin" okyanusların dengesinde yaratacağı etkiye vurgu yaparak küresel bir felakete yol açacağını iddia etmektedir. Yani sıra projenin yakın çevreyi de orantısız bir biçimde etkileyeceğini vurgulamaktadır.

Hatırlamakta yarar var. Fizik, kimya, matematik ekonomiye benzemez. Ekonomide hiç bir şey $2+2=4$ gibi değildir. Her zaman seçenekler vardır. Örneğin bütçe açığını kapatmak için vergi

¹ <http://www.aksiyon.com.tr/aksiyon/haber-35698-yeni-havalimanindan-ucan-ilk-yolcu-cevre.html>

² <http://haber.gazetevatan.com/felaket-olur-unutun/556947/1/gundem>

toplamak yerine harcama azaltmak da bir yöntemdir. Bu bağlamda bir okyanus bilimcinin iddiasını; pozitif, bağımsız ve geniş bir bakış açısıyla ele alıp projeyi yeniden değerlendirmek gerekir. Çünkü söylenenler doğru çıkarsa, ülkenin milyarlarca liralık kaynağı harcanmış olacak ama projeden istenen sonuç elde edilememiş olacaktır.

Böylesi bir durumda da kaynakların boş yere harcanması gündeme gelecek ve sosyo-politik sonuçları olabilecektir. Daha önemlisi ülkenin eğitim, sağlık, adalet ve sosyal güvenlik gibi acil ihtiyaçlarına harcanmayan para yanlış yere harcanmış olacaktır.

2- Verilen garantilerin olası yükü ne kadar?

Kamu maliyesi açısından bakınca gündemde olan büyük projelerin diğer ortak yanı, bol kepçe verilen kamu garantileri.

Basında yer alan haberlerden derleyebildiğim bilgilerden anlaşıldığı kadarıyla; 3. havaalanı için, 25 yıllık işletme süresince yolcu başına 20 Euro tarife garantisi verilmiş. Bu miktar diğer havaalanları için 15 Euro. Ardından gelir garantisi var. Devlet şirketlere, 12 yıl boyunca en az toplam 6,3 milyar Euro gelir elde edileceği sözünü vermiş. Üçüncü garanti ise "Sözleşmenin feshi halinde devlet tesise el koyacak olması. DHMİ, ortakların o güne dek gerek öz kaynak gerek krediye yaptığı tüm masrafları üstlenmesi". Böyle bir YİD modeli ilk defa görülüyor. Şirketlerin hiçbir para ve finansman riski yok. İşler kötü giderse masraflar bir şekilde devletçe ödeniyor. Bunlar yetmezmiş gibi bir de Atatürk havalimanı kapatılıyor ve 25 yıl süreyle yeni havaalanı yapılmayacağına söz veriliyor.

Garantiler için başka bir örnekte Sinop Nükleer santrali ihalesinde devlet Japonlara, üretilen elektriği 20 yıl süreyle 12 cent/dolardan alacağını taahhüt etti. Geçmişteki tecrübelerime dayanarak olmayan elektrik en pahalı elektrik olduğuna inanırım. Bu bağlamda enerjide geleceğin planlanması açısından önce yerli kömür kaynakları seçeneği iyi değerlendirildi mi? Nükleer santrale gerek varsa yeni teknolojilerin ticarileşmesini beklemek daha iyi olmaz mıydı? Bunlar vb. sorulara net bir cevabım yok. Ancak, bazı uzmanlar dünyada nükleer santralde üretilen elektriğin birim maliyetinin en fazla 7-8 cent/dolar civarında olduğu iddia ediyorlar. Eğer

bu doğru ise, yüzde 50 fazlası bir tarifeyle, hem de 20 yıl alım ve fiyat garantisi verilmesi ne kadar doğrudur?

Bu tür koşullu yükümlülükler bütçede doğrudan açık olarak görünmez. Garantilerin verilmesinin nedeni olan şartlar ortaya çıkınca ödeme yapılacağı için bir tür nazım hesap benzeri işlem görürler. Böylesi bir işlemin arkasındaki temel etken koşulların ne zaman kamu ödemesi yapılmasına yol açacağına bilinmemesidir. Bütçe, diğer muhasebe işlemleri gibi, dönemsel bir kayıt olduğu için doğrudan ödenek yazılması mümkün değildir.

Sayın Saydam "Kanal İstanbul Projesi'nin" okyanusların dengesinde yaratacağı etkiye vurgu yaparak küresel bir felakete yol açacağını iddia etmektedir. Yanı sıra projenin yakın çevreyi de orantısız bir biçimde etkileyeceğini vurgulamaktadır.

Dolayısıyla garantiler bugün için sorun değilmiş gibi dururlar. Ancak ekonomik büyüme biraz duraklayınca, seyahat edenlerin sayısı azalmaya başlar. Sanayi ve hanehalkı daha az elektrik kullanır. Bu şirketler verilen garantilere dayanarak hesap kitap yaptıkları için zora düştükleri anda Hazinesinin kapisına dayanırlar. Verilen sözlerin yerine getirilmesini talep ederler. Para isterler.

Böylesi günlerde zaten sıkıntılı olan Hazine ve KİT'ler bütçelerinde olmayan bir ek ödemeyi yapmak durumunda kalırlar. Başta, normal dönemde küçük görünen kamu açıkları, işler zora girince beklenenden daha fazla büyür. Bu açığı kapatmak için alınması gereken önlemlerin boyutu da değişir. Ekonominin üzerine binen yük artar.

Sonuç yerine

Kısacası, büyük projeler için daha uygun şartları beklemenin ekonomi için daha iyi olacağı tartışılabilir. Dolayısıyla biraz daha dikkatli düşünülüp, dünyadaki ve Türkiye'deki ekonomik ortam dev projeleri uygulamak için biraz daha hazır olduğunda, titiz seçimler yaparak işe başlamanın daha yararlı olacağını söyleyebiliriz.

MEGA PROJELER VE TEKNİK MÜŞAVİRLİK SEKTÖRÜNÜN ROLÜ

H. İrfan AKER

Yönetim Kurulu Başkanı

Dolsar Mühendislik

Türkiye son yıllarda ulaşım, altyapı, enerji, sağlık ve savunma alanında gerçekleştirdiği / planladığı muhtelif mega projeler ile dünyanın bu konuda dikkati en çok üzerine toplayan ülkesi konumuna gelmiştir.

Hem kamu hem de özel sektör tarafından gerçekleştirilmekte olan bu atılım, Ilisu Barajı ve Hidroelektrik Santrali, Gebze-Orhangazi-İzmir (İzmit Körfez Geçişi ve Bağlantı Yolları Dahil) Otoyolu, Boğaz Tüp Geçişi, Ankara-İstanbul ve Ankara-İzmir YHT Projeleri, Akkuyu Nükleer Santrali, Yusufeli Barajı ve Hidroelektrik Santrali, İstanbul 3. Boğaziçi Köprüsü, İstanbul 3. Havalimanı gibi projeleri içermektedir.

Yakın dönemde gündeme gelen bu 20'ye yakın projenin mali büyüklüğü yaklaşık 138 milyar

ABD Doları olup, aralarında Macaristan, Libya, Lüksemburg ve Bulgaristan'ın da yer aldığı birçok ülkenin toplam milli gelirini de geride bırakmış bulunmaktadır.

Bütün bu mega projelerin gerçekleşmesinde Mühendislik ve Müşavirlik firmalarına da çok önemli ve büyük görev ve sorumluluklar düşmektedir.

Ülkemizde ve yurt dışındaki birçok projelerde benzer konulardaki hizmetlerde edinmiş olduğu tecrübe ile mühendislik ve müşavirlik firmalarının bu projelerde almakta olduğu ve/veya alacağı görevler, bu projelerin ülkemize bir an önce en ekonomik ve süratli bir şekilde kazanılması için önem arz etmektedir ve edecektir.





Mega projelerde mühendislik ve müşavirlik sektör firmalarının aldığı ve/veya alabileceği görevleri bu hizmetlerin sağlanacağı İşverenler itibari ile üç ana başlık altında toplamak mümkündür:

1. Kamu Kurum ve Kuruluşlarına yapılan hizmetler,
2. Yatırımcılara yapılan hizmetler,
3. Kredi Veren Kuruluşlara ve Bankalara yapılan hizmetler.

Yukarıda ifade edildiği gibi üç değişik İşverene sağlanan hizmetler, nitelik olarak bazı ortak ve/veya benzer çalışmaları içermektedir.

Kamu Kurum ve Kuruluşlarına yapılan hizmetler ile Yatırımcılara yapılan hizmetler birbirlerine benzer nitelikteki çalışmalardan oluştuğundan birlikte değerlendirilmiştir.

Kamu Kurum ve Kuruluşlarına ve Yatırımcılara yapılan/yapılabilecek Hizmetleri 5 ana başlık altında değerlendirmek mümkündür. Ancak zaman zaman bu aşamalar altında verilen hizmetlerin bir diğerine kaydığı da projelerin özelliklerine ve sürece bağlı olarak mümkün olabilmektedir:

Planlama Aşaması

- Proje Tanımlaması
- İstikşaf
- Ön-Fizibilite
- Master Plan Çalışması
- Teknik ve Ekonomik Fizibilite
- Jeolojik ve Hidrojeolojik Araştırmalar
- Geoteknik Çalışmalar
- Topografik Çalışmalar

Tasarım Aşaması

- Kavramsal Tasarım
- Kesin Proje
- Hesap Raporları
- Teknik Şartnameler
- İhale Dokümanları
- Kredi Aplikasyon Raporları
- Keşif ve Metraj

İhale Aşaması

- Özel Teknik Şartname dahil İhale Dokümanlarının hazırlanması
- Ön Yeterlik Dokümanları/Kriterlerinin hazırlanması
- Teklif İstenecek Adayların belirlenmesi
- Kısa Listenin hazırlanması
- Tekliflerin değerlendirilmesi
- Müteahhit ve/veya Tedarikçi firmalar ile yapılacak müzakerelere iştirak
- Sözleşmelerin sonuçlandırılması

Yakın dönemde gündeme gelen bu 20'ye yakın projenin mali büyüklüğü yaklaşık 138 milyar ABD Doları olup, aralarında Macaristan, Libya, Lüksemburg ve Bulgaristan'ın da yer aldığı birçok ülkenin toplam milli gelirini de geride bırakmış bulunmaktadır.

İnşaat ve İşletmeye Alma Aşaması

- Uygulama Projelerinin hazırlanması
- İnşaat Kontrolü
- Malzeme/Ekipman/Teçhizat Testleri ve Montaj Kontrolü
- Proje ve İnşaat Yönetimi
- Kalite Kontrol



- Maliyet Kontrolü
- İş Sağlığı ve Güvenliği
- Geçici ve Kesin Kabuller
- İşletmeye Alma
- İşletme ve Bakım El Kitaplarının hazırlanması
- Kurumsal ve Mali Yapı Müşavirliği
- İşletme Personelinin Eğitimi

Tüm Aşamalarda

- Genel Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri
- Teknik ve Mali Değerlendirme Çalışmaları
- Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Raporu
- Çevresel ve Sosyal Eylem Planları
- Çevresel ve Sosyal Yönetim Planları
- İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG)
- Sosyo-ekonomik çalışmalar
- Reorganizasyon çalışmaları

Ülkemizde ve yurt dışındaki birçok projelerde benzer konulardaki hizmetlerde edinmiş olduğu tecrübe ile mühendislik ve müşavirlik firmalarının bu projelerde almakta olduğu ve/veya alacağı görevler, bu projelerin ülkemize bir an önce ekonomik ve süratli bir şekilde kazanılması için önem arz etmektedir ve edecektir.

Yukarıdaki sıralamalar mümkün olduğunca en genel anlamda ifade edilmiş olup, projenin niteliği ve sözleşmenin kapsamına göre yapılan hizmetler projeden projeye değişiklik göstermektedir.

Yukarıda özetlenen hizmetlerin tamamı, çok özel know how gerektiren birkaç konudaki projeler hariç birçok alanda Türk Mühendislik ve Müşavirlik firmaları tarafından yurt içinde ve yurt dışında yerine getirilmektedir.

Kredi Veren Kuruluşlar ve Bankalara yapılan hizmetler ise aşağıda üç ana aşamada olmak üzere özetlenmiştir: Bu konudaki çalışmaların ülkemizde son yıllarda gündeme gelmiş olması nedeni ile hizmetlerin kapsamı ile ilgili olarak daha detaylı bilgi verilmiştir.

Finansman Anlaşması Öncesindeki Aşamadaki Hizmetler

- Fizibiliteye esas projelerin ve raporlarının incelenmesi ve görüş verilmesi
- Fizibilite Raporu'nun incelenmesi ve görüş verilmesi
- Yatırım alanının jeoloji, çevre, ulaşım, deprensellik vb. açısından uygunluğu ve tesis(ler)in beklenen performansı gösterebilmesi için inşa edilecek olan tesis(ler)in sahip olması gereken özellikleri ile ilgili değerlendirmelerde bulunulması
- Yapım ile ilgili sözleşmelerin kurumsal ve yasal uygunluğunun ve yatırım termin tarihlerinin incelenmesi
- Yatırımcı tarafından Kreditorlere iletilen toplam yatırım tutarının değerlendirilmesi
- Olabilecek maliyet artışlarının belirlenmesi ve değerlendirilmesi
- Gerekli izin, onay, ruhsat ve lisansların durumunun değerlendirilmesi
- Yatırım dönemi ile ilgili, potansiyel risklerin belirlenmesi, risklerin engellenmesi hususunda öneriler getirilmesi
- İnşaat işlerinin hem teknik hem parasal anlamda (iş planı ve bütçeye göre) değerlendirilmesi
- Yapılmış olan harcama tutarının toplam ve alt kırılımları ile belirtilmesi
- Yatırımcı tarafından sunulacak Bütçe, Genel İş Programı, Yatırım Programı'nın değerlendirilmesi
- Projelerde yer verilen deprem, aşırı rüzgar ve jeolojik risklerin yorumlanması
- Keşif ve metraj çalışmalarının değerlendirilmesi, gerçekçi yatırım maliyeti bilgileri teyidi - metraj ve piyasa birim fiyatları belirterek, tüm metrajların kontrol edilmesi
- Yatırımcı tarafından yapılmış olan harcamaların kontrol edilmesi

- ÇED raporunun incelenmesi
- Yapım/ekipman/işletme bakım sözleşmelerinin uygunluğunun raporlanması
- Kamulaştırma çalışmalarının takviminin ve proje maliyetine etkisinin ve projenin gerçekleşmesine olası etkilerinin raporlanması

Projenin Yapım / İnşaat Aşamasındaki Hizmetler

- Proje'nin fiziksel ilerleyişinin "Aylık veya Üç Aylık Şantiye Ziyaretleri" ile değerlendirilmesi
- Yatırımcı tarafından aylık olarak hazırlanan "İlerleme Raporlarının" değerlendirilmesi
- İş ilerlemesi ile ilgili raporlarının hazırlanması
- İş'in tamamlanmasına yakın iş bitirme testlerine katılımın sağlanması
- İnşaat maliyetlerinin/tahminlerinin/iş ilerleyişinin değerlendirilmesi
- Yüzde (%) bazında İş ilerleyişinin değerlendirmesi, mevcut durumun Genel İş Programı'yla kıyaslanması ve bu konularda ilgili raporda görüş verilmesi
- Teknik/Proje harcamalarının doğruluğunun Hakediş / İmalat Raporu / Fatura ve/veya ödeme belgelerinin kontrolü ve değerlendirilmesi
- Kredi verenlerce talep edilmesi durumunda ilgili toplantılara katılım
- Kredi verenlere her türlü teknik konuda destek sağlanması
- Şantiyedeki imalatların teknik ve fen kaidelerine uygunluğunun değerlendirilmesi
- Yatırımcının kuruluş ve idari yapısının değerlendirilmesi
- Yatırımcı ve diğer görevli firmaların arasındaki ilişkinin değerlendirilmesi
- İlk Kredi Kullanımını öncesi, sözleşme tutarının ve Genel İş Programı'nın

- uygunluğunun değerlendirildiği, Proje'nin gerçekleşmesi için gerekli izinlere ve mevcut durumlarına ilişkin bilgileri içeren "Ön Değerlendirme" bilgilendirmesinin Kredi Verenlere sunulması
- Kamulaştırma ile ilgili mevcut programın, ilerlemenin ve oluşabilecek sıkıntıların değerlendirilmesi
- Arkeolojik sahaların/çalışmaların ve bulguların durumunun değerlendirilmesi
- Çevresel hususlar ile ilgili çalışmalar/önlemler ile ilgili durumunun değerlendirilmesi
- Proje çalışmaları ve teknik onayların ilerlemesinin değerlendirilmesi
- Önemli proje değişikliklerinin değerlendirilmesi
- Gerçek İş ilerlemesinin Genel İş Programı'yla karşılaştırılması
- İş'in ifası sırasında karşılaşılan önemli problemler ile ilgili görüş verilmesi
- Problemlerin çözülmesi için öngörülen değişikliklerin uygulamasının izlenmesi ve görüş verilmesi
- Müteahhitler arasında oluşabilecek "interface" sorunlarının değerlendirilmesi
- Her bir kredi kullanımını öncesi bir önceki kullanımın harcandığının teyidi ve kullanımın yalnızca aylık ön ödeme tutarını ya da yapılmış ve henüz kredilendirilmemiş harcamalara ilişkin olduğunun teyidi
- Her bir kullanım öncesi finansal ilerlemenin nihai finansal modelde öngörüldüğü şekilde olduğunun teyidi
- İşletme sürecinde, projeye etkisi olabilecek tasarım ve inşaat işleri ile ilgili görüş verilmesi,
- İşletme Firması'nın mobilizasyonunun değerlendirilmesi
- İnşaat ve İşletme kısımları arasında olabilecek



- “interface” sorunları ile ilgili görüş verilmesi
- Yatırımcı ve Müteahhidi'nin “İş Sağlığı ve Güvenliği” (İSG) çalışmalarının ve istatistiklerini değerlendirilmesi
 - Kalite kontrol ile ilgili prosedürlerin uygulanmasının değerlendirilmesi
 - İş sağlığı ve güvenliğine ilişkin hususların değerlendirilerek rapor içeriğine dahil edilmesi
 - İşletmeye alınmadan önce yapılan güvenlik değerlendirmelerine ait sonuçların değerlendirilmesi
 - Finansal kapanış öncesinde Yatırımcı tarafından temin edilen özkaynak tutarının tespiti ve değerlendirilmesi
 - İşverenler tarafından Kredi Sözleşmeleri ve diğer dokümanlarda belirtilen zaman ve şekilde Yatırımcı öz sermaye yükümlülüklerinin değerlendirilmesi ve iş programına etkilerinin tespiti
 - Yatırımcı ve Müteahhit arasındaki ödemelerin ve ilerlemelerin değerlendirilmesi
 - Yatırımcı tarafından Müteahhit ve İşletme Firması'na yapılan ödemelerin izlenmesi, Proje ile ilgili tüm ödemelerinin incelenmesi
 - İnşaat döneminde ortaya çıkan her türlü

- maliyet artışının belirlenmesi, bu artışların öngörülen yatırım süresi ve Genel İş Programı'nı aksatmadan bitirilip bitirilemeyeceğinin tespiti
- Müteahhidin planlananın üzerinde veya altında olan harcamaların değerlendirilmesi
- İş'in fiziksel gerçekleşme seviyesi ve harcama tutarlarının (finansal ilerleme) yüzdesel bazda mukayesesinin yapılması ve fiziksel ve finansal ilerlemenin paralel olarak sürdürüldüğünün Danışman'ın raporlarında düzenli olarak teyit edilmesi
- İnşaat maliyetlerinin izlenmesi, inşaat maliyetlerindeki önemli değişikliklerin raporlanması
- Olması halinde herhangi bir performans azalması ve/veya cezaların değerlendirilmesi
- Kredi kullandırımları öncesi Kredi Verenler'e sunulacak raporda ve inşaat süresince hazırlanacak aylık raporlarda inşaat için bulunması gereken tüm izinlerin mevcut durumuna ilişkin bilgilerin verilmesi
- Yatırımcı tarafından alınması gerekli izinlerin takibi ve değerlendirilmesi
- Geçici ve Kesin Kabul işlemlerinin takibi, tesbit edilen eksikliklerin giderildiğinin teyidi ve değerlendirilmesi



- Kredi verenler tarafından istenecek “ad hoc” analiz ve raporlar

İşletme Aşaması Hizmetler

- Üç aylık olarak ana veri parametrelerini baz alan bir performans değerlendirmesi çalışmasının yapılması
- Yatırımcı ve İşletmeci Firma yetkilileri ile görüşmeler ve genel durum değerlendirmesi için 3 aylık saha gezilerinin yapılması
- Yatırımcı tarafından hazırlanacak aylık ya da 3 aylık işletme raporlarının (İşverenler ve Yatırımcı'nın ortak görüşü ile belirlenmeli) değerlendirilmesi
- İşletme ve bakım hizmetlerinin genel durumu ile ilgili 3 aylık bağımsız danışman raporunun hazırlanması
- İnşaat süresinin bitimini takiben, Yatırımcı tarafından gerçekleştirilen he türlü inşaat işinin raporlanması ve değerlendirilmesi
- İşletmeci Firma taleplerinin (claim) değerlendirilmesi
- Proje kapsamında Bankalara hizmet veren diğer danışmanlar ile ortak çalışmalar yürütülmesi ve diğer danışmanların Proje'ye ilişkin değerlendirmelerini tamamlayabilmeleri için ihtiyaç duydukları bilgi ve belgelerin sağlanması
- İşverenlere her türlü teknik konu ile ilgili destek sağlanması
- İşletme grubunun kuruluş ve idari yapısının değerlendirilmesi
- Hizmetlerin verilmesi ve bakım/onarım süreci için gerekecek öngörülmemiş tasarım ve bunların onaylarının değerlendirilmesi
- Hizmetlerin verilmesi ve bakım/onarım süreci için yapılan işlerde değişikliklere gidilmesi durumunda değerlendirme
- Bakım/Onarım programının güncel olarak takip edilmesi, değişikliklerin değerlendirilmesi
- Bakım/Onarım bütçesi ve harcamalarının değerlendirilmesi
- Ortaya çıkabilecek interface sorunlarının değerlendirilmesi
- İşletme aşamasını etkileyen herhangi bir tasarım ve inşaat işinin değerlendirilmesi
- Değişik mevsimsel koşulların (yoğun kış veya yoğun yaz) işletmeye olacak tesirlerinin değerlendirilmesi ve bu konudaki öngörülerle karşılaştırılması
- Çevre hususunda etki yaratabilecek idarelere iletilmiş hususların raporlanması

- İşletme aşamasında, amaç dışı veya kötü niyetli kullanımlar dolayısıyla oluşacak zararların (oluşması halinde) incelenmesi ve değerlendirilmesi
- Yatırımcı ve İşletme Firması'nın İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) çalışmalarının ve istatistiklerini değerlendirilmesi
- Kalite kontrol prosedürlerinin uygulanmasının değerlendirilmesi
- Olması halinde herhangi bir performans azalması ve/veya cezaların değerlendirilmesi
- Yatırımcı ve İşletme Firması'nın arasındaki ödemelerin ve ilerlemelerin değerlendirilmesi
- Yatırımcı tarafından İşletme Firması'na yapılan teknik ödemelerin izlenmesi, Proje ile ilgili tüm ödemelerinin incelenmesi
- İşletme döneminde ortaya çıkan maliyet artışlarının ve yapılması gereken herhangi bir inşaat işinin belirlenmesi ve yeni iş programı çerçevesinde bitirilip bitirilemeyeceğinin değerlendirilmesi
- Rapor dönemi içerisinde gerçekleşen gelirlerin öngörülen rakamlara göre mukayesesi ve değerlendirilmesi

Finansman kuruluşlarına sağlanan hizmetlerin hemen hemen tamamı, çok özel know how gerektiren birkaç konu hariç, Türk Mühendislik ve Müşavirlik firmaları tarafından yurt içinde ve yurt dışında birçok mega projede yerine getirilmiş ve getirilmektedir.

Verilen başlıklar mümkün olduğunca en genel anlamda ifade edilmiş olup, Yatırımın niteliği, Kredi Veren Kuruluşların talepleri ve sözleşmede talep edilen çalışmalara bağlı olarak yerine getirilen hizmetler ve detayları projeden projeye değişiklik göstermektedir.

Finansman kuruluşlarına sağlanan hizmetlerin hemen hemen tamamı, çok özel know how gerektiren birkaç konu hariç, Türk Mühendislik ve Müşavirlik firmaları tarafından yurt içinde ve yurt dışında birçok mega projede yerine getirilmiş ve getirilmektedir.

Tüm bu konular ile ilgili çalışmaların tam ve yeterince yapılması halinde, teknik müşavirlik firmalarına sadece mega projeler ile kısıtlı olmamak kaydı ile tüm projelerde büyük ve önemli görevler düşmektedir.

MEGA PROJELERDE TASARIM KRİTERLERİNİN BELİRLENMESİ

Timothy HUDSON

Havacılık Projeleri Sektör Lideri

LEO A DALY

Büyük bütçelerle inşa edilen ve yapıları birkaç yıla yayılan devasa kamu girişimleri olan mega projeler toplumlar, şehirler ve hatta ülkeler üzerinde büyük bir etki yapar. Mega projeler bir bölgenin ekonomisini ileriye taşıyabilir, altyapısını ve silüetini değiştirebilir ve bölge sakinlerinin yaşam kalitesini artırabilir. Öte yandan, bu tür projeler, büyüklüğü, kapsamı ve karmaşık yapılarıyla, tasarımı ve inşası en zor olan projeler arasındadır. Bir mega projede yapılacak en ufak hata, talihsiz sonuçlar doğurabilir; büyük gecikmelere, bütçe aşımına ve birçok farklı soruna sebep olabilir.

Bir mega projenin başarıyla tasarlanıp inşa edilmesi birçok faktöre bağlıdır. Bunlardan biri amaç, yaklaşım, süreç ve program takvimini içeren tasarım kriterlerinin yanı sıra, yalnızca projeye konu tesis için değil, projeyi oluşturan farklı bölümler ve parçalar için de performans hedeflerinin belirlenmesidir. Tasarım kriterlerinin projenin başlangıç aşamasında, tasarımın öncesinde tüm paydaşların katılımıyla belirlenmesi hayati bir önem taşır. Bir mega projede kilit öneme sahip paydaşlar: müşteri (yatırımcı, geliştirici, işletmecisi, yüklenici ve/veya diğer müşteri ortakları), tasarımcı (mimar, mühendisler, iç tasarımcılar ve planlamacılar), eğer projeye dahilse program yönetim firması ve halktır.

Dünyanın en büyük mimarlık/mühendislik firmalarından olan LEO A DALY, 98 yıllık geçmişi boyunca dünyanın farklı yerlerinde, ulaşım, sağlık, karma kullanım ve kamu-özel ortaklıklarını da kapsayan pek çok mega projeyi tasarlamış ve yönetmiştir. Bunlara örnek olarak Washington D.C.'deki Ronald Reagan Ulusal Havalimanı, Los Angeles'taki Tom Bradley

Uluslararası Terminali, San Jose California'daki Silikon Vadisi Berryessa Bağlantısı, Abu Dabi'deki Zayed Askeri Hastanesi, Çin'in Shenzhen kentindeki Excellence Century Plaza Center'ın dört gökdeleni ve Texas'ta yer alan Amerika'nın en hızlı otoyolu State Highway 130'un dört ana segmenti gösterilebilir. LEO A DALY, bu projeler ile tasarım kriterlerini belirlemek konusunda dengeli bir yaklaşım geliştirmiştir. Aşağıda bu yaklaşımın adımları anlatılmaktadır.

Birinci Adım: Proje Hedeflerinin Belirlenmesi

Birinci ve en önemli adım, proje hedeflerini belirlemektir. Projenin önemli unsurları üzerinde paydaşlarla fikir birliğine varmak da hedefleri



Foto: Paul Dingman

belirlemenin bir parçasıdır. Proje başlangıç toplantısında belirlenen bu amaçlar, ilerleyen aşamalarda projenin başarısını ölçmek için bir kıstas görevi görür. Proje sırasında karşılaşılan zorluklar karşısında doğru kararların verilmesini sağlamak için de bu hedeflerden yararlanılır.

LEO A DALY'nin idari başkan yardımcısı Charles Dalluge bu konuda şöyle diyor: "Üzerinde çalıştığımız her proje, özel bir tasarımdır. Yalnızca tek bir değişken veya yeni bir bilgi, tamamen farklı bir tasarım doğurabilir. Bir mega projede ise, sayısız değişkenin yanı sıra, farklı beklentilere sahip çok sayıda paydaş bulunur. Dolayısıyla, tüm katılımcıları bir araya getirmek, projeye dair bilgileri incelemek ve hedefleri belirlemek için işbirliği yapmak büyük önem taşır."

Hedefler öncelikli olarak müşteri tarafından belirlense de, belirlenme aşamasında tasarım ve program yönetim ekipleri de sürece dahil olur. Başlangıç toplantısında görüşülen en önemli hedefler şunlardır:

- Projenin öncelikleri ve ihtiyaçları
- Bütçe ve Takvim
- Projenin, alanın ve/veya müşterinin kendine özgü niteliklerinin tanımlanması
- Projenin hangi yöntemle gerçekleştirileceği
- Öngörülen iç operasyon ve prosedürler
- Eğer varsa, mevcut çalışma ve olanakların değerlendirilmesi
- Devlet kurumları, kurullar ve diğer tüzel kişilerle yürütülecek süreçler ve alınacak onaylar

Hedeflerin belirlenmesinden sonraki adım, projenin hizmete girdiği günden itibaren nasıl bir işlev göstereceğinin kararlaştırılmasıdır.

İkinci Adım: Mimari Program

Mega projelerin tasarım kriterlerinin belirlenmesinde ikinci adım, mimari programdır. En basit tabirle mimari program, projenin işlevlerini belirler. Bu aşamada mimar, müşteri ve diğer paydaşlarla yaptığı görüşmeler ve yazılı anketler vasıtasıyla, yapıdaki tüm alanlar için tahmini büyüklük, hacim, komşuluk durumu, ortak alanlar, donanım ve tesisat gereksinimi hakkında bilgi edinir. Her müşteri, kendi tesisini farklı bir şekilde işlettiğinden, müşterinin tesisinden ne gibi özellikler beklediğini iyi anlamak gerekir. Müşteriyi temsil eden herkesin bu aşamada sürece katılarak mimarla işbirliği yapması çok önemlidir. Her temsilcinin sürece kendi bakış açısıyla katkıda bulunması sonucunda ortaya çıkabilecek çelişen veya zıt görüşler, sürecin erken dönemlerinde belirlenmeli ve çözüme ulaştırılmalıdır.

Dünyanın en büyük mimarlık/mühendislik firmalarından olan LEO A DALY, 98 yıllık geçmişi boyunca dünyanın farklı yerlerinde, ulaşım, sağlık, karma kullanım ve kamu-özel ortaklıklarını da kapsayan pek çok mega projeyi tasarlamış ve yönetmiştir.

"Tasarım ekibinin her üyesi, harika bir dinleyici olmalı," diyor Dalluge. "Bir müşteri için hazırladığınız tasarımın, dünyanın diğer ucundaki bir başka müşterinin de tam olarak istediği şey olduğu varsayımında bulunamazsınız."

Programlama aşamasında proje ekibi, şu konulara odaklanır:





Foto: Leo A Daly

- Müşterinin felsefesini ve amaçlarını anlamak
- Benzer tesisler ile karşılaştırma yapmak
- İş hacmi ve/veya diğer başarı kriterlerine uygun alan planlaması yapmak
- Komşuluk, ortak kullanım ve diğer mekânsal unsurları ele almak
- Mimari programın son kullanıcılara hizmet etmesini sağlamak amacıyla sektörde geçerli olan planlama kriterleri ile paydaşlar tarafından sunulan kriterlerden yararlanmak
- Hangi devlet kurumlarının sürece dahil olacağını ve bunun program gereksinimlerini nasıl etkileyeceğini belirlemek
- Gerek duyulan tüm ihtiyaç tahminlerini derlemek
- Bir alan programı hazırlayarak müşteri, paydaşlar ve devlet kurumlarının incelemesine ve onayına sunmak

“Tasarım ekibinin her üyesi, harika bir dinleyici olmalı,” diyor Dalluge. “Bir müşteri için hazırladığınız tasarımın, dünyanın diğer ucundaki bir başka müşterinin de tam olarak istediği şey olduğu varsayımında bulunamazsınız.”

Bu adımı şöyle bir örnekle özetleyebiliriz: Bir ülkenin veya şehrin, görünümünü değiştirecek ve dünyanın her yerinden gelen milyonlarca yolcu için bir giriş noktası görevi görecek yeni bir havalimanı terminali inşa etme kararı aldığını düşünelim. Mimar, müşteri ekibiyle hedefleri görüşükten sonra, ülkenin havalimanları konusunda yetkili kurumundan (ABD'de bu kurum Federal Havacılık İdaresi'dir) mevcut ve gelecekteki iş hacmi tahminlerini, pik saatlerde uçuş yapan yolcu sayısını ve havalimanının

senelik tahmini uçuş sayısı bilgilerini edinir. Ardından da tesisin ihtiyaçlarını belirlemek amacıyla havalimanı yönetimi, havayolu şirketleri, imtiyaz sahipleri, devlet kurumları ve diğer paydaş gruplarıyla görüşür. Mimar, bunlara ek olarak, müşterilerle birlikte diğer havalimanlarını gezerek, bu tesislerin nasıl faaliyet gösterdiğini gözlemleyebilir. Mimar ve müşteri bu bilgilerden ve havacılık sektörü standartlarından yararlanarak tesiste yer alan kapılar, büfeler, bilet gişeleri, yolcu oturma ve bekleme alanları, tuvaletler, bagaj sistemleri, güvenlik alanları, idari alanlar, reklam alanları gibi tüm unsurların sayı ve büyüklüklerini belirler. Ayrıca proje ekibi, havalimanının en etkin şekilde hizmet vermesini sağlamak amacıyla, bu alanların konumlarını, birbirlerine olan uzaklıklarını ve aralarındaki ilişkiyi belirleme görevini üstlenir.

LEO A DALY'nin başkan yardımcısı ve kıdemli proje yönetici John Andrews, şöyle diyor: “Programlama aşaması, tasarım ekibine müşteri ihtiyaçlarını tam olarak anlama fırsatı sağlar. Bu adım olmadan, proje şüphesiz başarısız olacaktır.”

Üçüncü Adım: Proje Programının Detaylandırılması

Tipik bir projenin aksine, bir mega proje, kapsamı, karmaşıklığı ve katılımcı sayısının fazlalığı nedeniyle pek çok risk ve zorluk barındırır. Bu sebeple müşteri ve mimar, en ufak ayrıntıya varıncaya dek programın her parçası ve unsuru üzerinde mutabakata varmalıdır. Bu da üçüncü adımda, yani proje programında yapılacak rötuşlar sırasında gerçekleşir. Bu adım sayesinde, projenin ilerleyen aşamalarında geriye dönerek, tesis tasarımında değişikliğe gitme ihtiyacı son derece azalır.

Bu aşama sırasında mimarın müşteri ile işbirliği içerisinde gerçekleştirdiği bazı önemli faaliyetler şunlardır:

- Tesis oluşturan her unsura dair araştırma ve analizler yapmak
- Bu parçaların nasıl bir ilişki içerisinde bulduklarını belirlemek ve parçaları farklı işlevsel seçenekler oluşturacak biçimde bir araya getirmek
- Sürdürülebilirlik hedef ve kriterlerini belirlemek
- Gerekirse projeye dahil etmek üzere, kanıt dayalı tasarım kriterleri oluşturmak

“Detaycı bir proje programının, projenin ilerleyen aşamalarında da düzenli ve düşük maliyetli bir tasarım süreci için elzem olduğunu gördük,” diyor Dalluge. “Diyelim bir mega hastane projesinde müşteri, tüm ameliyathanelere özel bir donanım eklenmesi talebinde bulundu.

Araştırmamız sırasında ise karşımıza o donanımdan yüzde 30 daha verimli çalışan, onun yarısı kadar yer kaplayan, ancak ondan biraz daha pahalı, yeni bir model çıktı. Biz bu seçenekleri –ameliyathane boyutları, tasarımı, proje takvimi ve bütçesi üzerine olan etkileriyle birlikte– müşteriye sunuyoruz. Hastanenin her alanındaki detayları incelerken de aynı süreçten yararlanıyoruz.”

“Tasarımcı, müşteriye tam olarak ne istediğini sorup ardından tasarıma girilen bir 'emir erinden ibaret olmamalı,” diye ekliyor Dalluge. “İyi bir tasarımcı, yıllar içinde kazandığı tecrübe ve aldığı derslerden yararlanarak, etkin bir tesis tasarlamak için müşterilerine fikirler, seçenekler ve çözümler sunar. Tasarım firması bu sayede projeye daha fazla değer katmış olur.”

Dördüncü Adım: Tasarım Esasları/Tasarım Kriterlerinin Geliştirilmesi

İlk üç adımın başarıyla yerine getirilmesinin ardından konsept ve şematik tasarıma başlamadan önceki doğal adım, tasarım kriterleridir. Dünyanın birçok yerinde “Tasarım Esasları” olarak da bilinen tasarım kriterleri; müşteriye, devlet kurumlarını ve diğer paydaşları memnun etmek ve onay süreçleri ile tasarımın başarısını değerlendirmede kullanılan performans ölçütlerine uymak için nelerin tasarlanması gerektiğini ortaya koyar. Projenin tasarım ve gelişiminin önemli bir safhası olan bu adımda ayrıntılı olarak tanımlanan ve belgelenenler, şunlardır:

- Genel olarak arzu edilen imaj ve sunulan hizmetler: Tasarım nasıl bir estetik etki yaratacak? Çevresiyle nasıl bir ilişki içerisinde olacak? Tarihsel, kültürel ve/veya bağlamsal açıdan dikkate alınması gereken bir özelliğe sahip mi?
- Birimlerin organizasyonu: Farklı alanlar, tesisin işlevine ve akışına engel olmayacak biçimde organize edildi mi?
- Tesisin iç ve dış sirkülasyonu - İnsanlar, tesis içindeki farklı alanlar arasında nasıl hareket edecek? Yapının erişim yolları neler? Tesis yeni

yürüyüş yollarına, rampalara, üst geçitlere veya benzer erişim imkanlarına ihtiyaç duyacak mı?

- Esneklik: Tesis yalnızca bugünün değil, geleceğin gereksinimlerine de uygun bir biçimde tasarlandı mı? Tasarım, gelecekte yapılabilecek genişlemeler için alan sağlıyor mu?
- Kullanılacak malzemeler, ayrıca malzeme seçiminde ve masraf hesaplamalarında sürdürülebilirlik ön plandaysa, yapının aldığı doğal ışık miktarı
- İlgili tüm kanun ve standartlar
- Her disipline özel tasarım konsept ve kriterleri:
 - Erişim, yaya ve araç sirkülasyonu, alanda yapılacak düzenlemeler
 - Mimari ve iç mimari tasarım
 - Yapısal tasarım
 - Sürdürülebilirlik tasarımı
 - Mekanik tasarım
 - Elektrik sistemleri
 - Yangından korunma ve can güvenliği kriterleri
 - Maliyet tahminleri
 - Program takvimi

Sonuç

Tasarım kriterlerinin belirlenmesi, bir mega projenin tasarımının en önemli adımlarından biridir. Tasarım kriterleri, tasarım sürecine kılavuzluk eder, tasarımın başarısını ölçmek için bir kıstas görevi görür ve nihayetinde, projenin başarıya ulaşma şansını artırır.

“Mimarın hedefi, müşterinin hayallerini gerçeğe dönüştürecek bir alan yaratmaktır,” diyor Dalluge. “Tasarım kriterlerini belirlemek de, bu hedefe ulaşmak için atılmış sağlam bir adımdır.”



Foto: Maxwell Mackenzie

**Tasarım kriterleri,
tasarım sürecine
kılavuzluk eder,
tasarımın
başarısını ölçmek
için bir kıstas
görevi görür ve
nihayetinde,
projenin başarıya
ulaşma şansını
arttırır.**

TÜRKİYE'NİN AFRİKA'YA AÇILIMI VE SAHRA-ALTI AFRİKA ÜLKELERİYLE İLİŞKİLERİ

Naci KORU

Dışişleri Bakan Yardımcısı

Küresel düzeyde değişimin hızlandığı bir dönemden geçiyoruz. Dünyadaki ekonomik güç merkezi batıdan doğuya doğru kayarken, ekonomik ve siyasi alanlarda önemli kırılmalar yaşanmaktadır. Bu değişim sürecinin etkileri yalnızca ekonomiyle sınırlı kalmamakta, sosyal hareketlerden siyasete kadar her alanda hissedilmektedir.

Türkiye, bu dönüşümün odağında yer alan ve yükselen ekonomiler olarak nitelendirilen ülkelerden biridir. Bilişim teknolojisinin getirdiği sınırsız iletişim olanakları sayesinde misliyle artan karşılıklı etkileşim artık "uzak" kavramını anlamsızlaştırmaktadır. İşte bu arka plan çerçevesinde, ülkemizin merkezi bir konumda bulunduğu Afro-Avrasya coğrafyasında kapsamlı bir değişim ve dönüşüm yaşandığını görüyoruz ve dış politikamızı buna göre yeniden kurguluyoruz.

Ekonomik kalkınma alanında katettiğimiz önemli mesafe ve olgunlaşan demokrasimizin bize sağladığı güçle birlikte artan imkan ve kabiliyetlerimiz sayesinde günümüzde, bir yandan komşu ve çevre bölgelerde yer alan ülkelerle yakın ilişkiler geliştirmeye, uluslararası örgüt ve platformlarda etkin rol oynamaya ve mevcut stratejik ilişkilerimizi güçlendirmeye çalışırken, diğer yandan yeni coğrafyalara açılımlar gerçekleştiriyoruz.

Yeni coğrafyalara erişimimizi arttırırken, siyasi ve diplomatik faaliyetlerimiz ile ekonomik ve ticari ilişkilerimizi geliştirmeye yönelik politikalarımız bir bütün olarak kurgulanmakta ve tüm kurum ve kuruluşlarımızla dış politika vizyonumuz çerçevesinde eşgüdüm halinde hareket edilmektedir.

Uluslararası siyaset ve ticaretteki etkinliğimizin yakın coğrafyamızın ötesine taşınmasına yönelik çabalarımızda Afrika kıtasının özel bir önemi bulunmaktadır. Zengin doğal ve insan kaynaklarına sahip Afrika kıtasının 21. yüzyılda

gelişen yeni bir aktör olarak önemini arttırması ve küresel düzlemde daha etkin bir rol oynaması beklenmektedir. Ekonomik ve istatistikî veriler de bu beklentiyi doğrulamaktadır.

Nitekim, son on yıldaki büyüme rakamlarına bakıldığında, dünyanın en hızlı büyüyen 10 ekonomisinden yedisinin bu kıtada yer aldığı görülmektedir. Dünya Bankası verilerine göre, son beş yıldır kıta genelinde petrol gelirlerine dayalı olmayan yıllık ortalama büyüme oranı %5.4 olarak gerçekleşmiştir. 2050 yılına ulaşıldığında, Afrika'nın toplamda 29 trilyon ABD Dolarlık bir ekonomi olacağı tahmin edilmektedir.

Zengin doğal ve insan kaynaklarına sahip Afrika kıtasının 21. yüzyılda gelişen yeni bir aktör olarak önemini arttırması ve küresel düzlemde daha etkin bir rol oynaması beklenmektedir. Ekonomik ve istatistikî veriler de bu beklentiyi doğrulamaktadır.

Türkiye'nin hedeflediği kalkınma ve gelişme stratejisinin hayata geçirilmesi için konvansiyonel olmayan, koşulları güç ve riski yüksek pazarlarda başat konum elde etmesinin önemi ortadadır. Bu bağlamda Afrika'yı yakın ve orta vadede stratejik bir ortak olarak görmemiz gereklidir.

Bu anlayışla, kuzey Afrika ülkeleriyle mevcut geleneksel yakın işbirliğimizin, Sahra-altı Afrika ülkelerine de yayılması ve bu bölgedeki ülkelere siyasi, askeri, kültürel ve ekonomik ilişkilere ivme kazandırılması için 1998 yılında "Afrika'ya Açılım Eylem Planı" oluşturulmuştur.

Esasen, Osmanlı Devleti'nin Afrika coğrafyasında varlık gösterdiği dönemde, Sahra-altı Afrika'daki





halklar ve ölkelerin birçoğu ile etkileşim halinde olunmuştur. Cumhuriyet döneminde, uluslararası ilişkilerdeki gelişmelerin de etkisiyle sınırlı bir seviyede kalan söz konusu bölgeyle ilişkilerimiz, Açılım Politikası'yla yeniden canlandırılmıştır.

2003 yılı başında "Afrika Ölkeleriyle Ekonomik İlişkilerin Geliştirilmesi Stratejisi" hazırlanmış ve 2005 yılı "Afrika Yılı" ilan edilmiştir. Aynı yıl "Afrika Birliği" nezdinde gözlemci statüsünü kazanan ölkemiz, 2008 yılında anılan kuruluş tarafından "stratejik ortak" ilan edilmiştir. Böylece Türkiye, Çin ve Hindistan'dan sonra Afrika Birliği'nin üçüncü stratejik ortağı konumundaki ölkedir. İlişkileri kurumsal bir zemine oturtmak hedefiyle, 18-21 Ağustos 2008 tarihlerinde İstanbul'da "Birinci Türkiye-Afrika İşbirliği Zirvesi" düzenlenmiştir. Bu toplantıya 49 Afrika ölkesi ve Afrika Birliği dahil 11 uluslararası ve bölgesel örgüt temsilcisi katılmıştır.

2010 yılında, Afrika'ya yönelik politikamızın esaslarını içeren "Afrika Strateji Belgesi" hazırlanmış ve yürürlüğe konmuştur. Karşılıklı üst düzey ziyaretler, yeni ekonomik ve ticari anlaşmaların akdi, ekonomik ve siyasi ikili mekanizmaların tesisi ve karşılıklı ticaret heyeti ziyaretleriyle, Kıta ile ilişkilerimize yeni bir hız ve içerik kazandırılmıştır.

2013 yılı itibariyle "Afrika'ya Açılım Politikası"nın yerini "Afrika Ortaklık Politikası"na bıraktığını söylemek mümkündür. 2013-2018 dönemini kapsayacak olan Ortaklık Politikamızın genel çerçevesini belirleyecek olan kararlar önümüzdeki sonbaharda tertiplenmesi planlanan II. Türkiye-Afrika Ortaklık Zirvesi'nde alınacaktır.

Afrika Ortaklık Politikamızın amaçlarını, Afrika kıtasında barış ve istikrarın tesisine katkıda bulunmak; Afrika ölkelerinin siyasi, ekonomik ve sosyal kalkınmalarına yardımcı olmak; bu amaçla, siyasi, ekonomik, ticari, insani yardım, yeniden yapılanma, güvenlik, kamu diplomasisi ve arabuluculuk alanlarında karşılıksız yardımda bulunmak; Afrika'nın kaynaklarının Afrikalılara yarar sağlayacak şekilde geliştirilmesine katkı sunmak; ikili ilişkilerimizin eşit ortaklık ve karşılıklı fayda temelinde geliştirmek olarak sıralayabiliriz.

Afrika politikamızın uygulanmasında bölgede açılan Büyükelçiliklerimiz önemli görevler üstlenmişlerdir. 2009 yılı itibariyle ölkemizin, yedisi Sahranın güneyinde olmak üzere 12 Büyükelçiliği bulunmakta iken, 2013 yılı içinde



açılan üç yeni Büyükelçiliğimizle (Çad, Gine ve Cibuti) birlikte bugün bu sayı 34'e çıkmıştır (bu temsilciliklerimizden 29'u Sahranın güneyindedir). Önümüzdeki iki yıl içinde bu sayının 40'a yükseltilmesi hedeflenmektedir. Ölkemizi Afrika'da en geniş diplomatik temsil ağına sahip beş ölkeden biri haline getiren bu adımlarımıza karşılık, Afrika ölkelerinin Ankara'daki Büyükelçiliklerinin sayısı da kısa süre içerisinde 10'dan 26'ya yükselmiştir.

Özellikle Sahra-altı Afrika'da artan siyasi ve ekonomik etkinliğimiz ve bölgede tüm tarafların güvenini kazanan dış politikamız çerçevesinde, Türkiye'nin bölgedeki sorunların çözümünde arabulucu ve kolaylaştırıcı olarak rol oynaması için bölge ölkelerinden talepler gelmektedir. Bu bağlamda, Türkiye, Somali ile Somaliland, Sudan ile Güney Sudan, Etiyopya ile Eritre ve Cibuti arasındaki ihtilafların barışçıl yollardan çözümüne önemli katkılarda bulunmaktadır.

Afrika ölkeleriyle ekonomik ilişkilerimiz ve ticaret hacmimiz de son yıllarda önemli gelişme göstermiştir. Kıta ölkelerinin her geçen yıl güçlenmekte olan ekonomileri, zengin yer altı ve yer üstü doğal kaynakları, geniş tarımsal potansiyelleri ve altyapı alanında çok sayıda projenin hayata geçirilmesi ihtiyacı bu alandaki işbirliğimizin hızla ilerlemesini sağlayan başlıca faktörlerdir. Hükümet olarak, yeni açılan Büyükelçiliklerimiz ve Ticaret Müşavirliklerimiz aracılığıyla işadamlarımızın bölgedeki faaliyetlerine destek vermekteyiz.

Tüm bu çabalarımız meyvelerini vermeye başlamıştır. Afrika ölkeleriyle toplam ticaret hacmimiz 2005'te 9 milyar ABD Doları iken 2012 yılında 23 milyar ABD Doları seviyesine çıkmıştır. Geçtiğimiz 10 yıllık dönemde Afrika kıtasıyla ticaretimizin toplam dış ticaretimizdeki payı % 4.7'den %8.8'e çıkmıştır.

Sahra-altı Afrika münhasıran ele alındığında 2000 yılında 742 milyon ABD Doları olan toplam ticaret hacmimiz, 2012 yılında yaklaşık 6.5 milyar ABD Dolarına ulaşmıştır. Bu bölgeye olan ihracatımız 2012 yılında 4 milyar ABD Dolarına yaklaşmıştır.

Sahra-altı Afrika ölkeleriyle ikili ekonomik ilişkilerin daha da gelişmesi için gerekli ahdi temelini hızla tamamlanması yönündeki çalışmalar da devam etmektedir. Bu çerçevede, bölge ölkeleriyle Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve

Korunması ve Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi anlaşmaları başta olmak üzere, işbirliğini geliştirmeye yönelik anlaşmalar imzalanmaktadır.

Afrika ülkeleriyle ticaretimizin ve halklar arası etkileşimin gelişmesine paralel olarak, Türk Hava Yolları da Afrika'daki uçuş noktalarının sayısını arttırmaktadır. THY, halihazırda Afrika'da 34 noktaya sefer düzenlemektedir.

Afrika'daki faaliyetlerimiz sadece siyasi ve ekonomik alanlarla sınırlı değildir. Türkiye, kıtanın insani kalkınmasında da sorumluluk üstlenmektedir. Afrika'daki kalkınma yardımlarımız tarım, sağlık, eğitim, su, mesleki eğitim ve kurumsal kapasite geliştirme gibi çok çeşitli alanları kapsamaktadır. Başta Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı (TİKA), Kızılay ve Sağlık Bakanlığımız olmak üzere, sivil toplum kuruluşlarımızın da desteğiyle, Kıta ülkeleriyle dayanışmaya yönelik faaliyetler gerçekleştirmekteyiz. TİKA, halen yedi ülkedeki program koordinasyon ofisleriyle etkin bir şekilde çalışmakta olup, toplam 37 Afrika ülkesinde projeler hayata geçirmektedir.

Bu noktada Somali'ye özel bir parantez açmak gerekir. Zira son 20 senedir iç savaş ve terörizmden büyük acılar çeken Somali'deki insanlık dramının sona erdirilmesi için Türkiye tarihindeki en büyük dış yardım kampanyalarından birini yürüttük. Bu kapsamda 350 milyon ABD Dolarını aşan yardımı Türkiye olarak devlet ve halkımızın işbirliğiyle Somali'ye sağladık. Bu Türkiye'nin tarihindeki en büyük insani yardım kampanyalarından biridir. Bundan daha önemlisi, Somali'ye ilişkin uluslararası algılamayı olumlu yönde değiştiren Sayın Başbakanımızın Ağustos 2011'de geniş bir heyetle Somali'ye gerçekleştirdiği ziyaretin ardından THY'nin Mogadişu'ya seferlere başlamasıyla ülkedeki normalleşme sürecine yardımcı olunmuştur. Ülkemizin öncülüğünde uluslararası toplumun da artan ilgisiyle birlikte Somali, hızlı bir iyileşme dönemine girmiş ve ümit vadeden bir ülke konumuna gelmiştir.

Buna ilaveten, Türkiye, Afrika'da barış ve istikrarın tesisi ve korunmasına yönelik uluslararası çalışmaları desteklemektedir. Bu doğrultuda, Afrika'da halen görev yapmakta olan altı BM Misyonundan beşine personel katkısında bulunmaktadır.

İnsani kalkınma alanında ise, Afrika ülkelerine devletimizin sağladığı burslar yoluyla destek vermekteyiz. 1991-2012 yılları arasında Afrika ülkelerine, askeri eğitimler hariç, toplam 3254 burs kontenjanı sağlanmıştır. 2012-2013 eğitim döneminde Sahra-altı ülkelere 561 öğrenci için burs tahsis edilmiştir.

Ayrıca, Dışişleri Bakanlığımız Diploması Akademisi tarafından 1992 yılından bu yana düzenlenen "Uluslararası Genç Diplomatlar Eğitim Programı"na Afrika ülkelerinden yaklaşık 200 diplomat katılmıştır.

Afrika ülkeleriyle yukarıda özetlediğim genel çerçevede yürütülen ilişkilerimizin geliştirilmesini teminen Türk müteahhitlik sektörünün de önemli katkılarda bulunabileceğine inanıyoruz. Müteahhitlik sektörümüzün, yurt dışına yatırımlarımızda oynadığı öncü rol, ülkemiz için iftihar kaynağıdır. İnşaat şirketlerimizin Balkanlar'dan Orta Asya'ya, Rusya'dan Ortadoğu ve Afrika'ya kadar 5 kıtada, 100 ülkede sayısı 7000'i aşan proje üstlenmesi sayesinde, Türkiye bu alandaki uluslararası sıralamalarda en üst noktalara yerleşmiştir.

Artık vizyonunu küresel ölçekte belirleyen müteahhitlik sektörümüz için kalkınma hızını giderek arttıran Afrika önemli fırsatlar barındırmaktadır. Türk inşaat sektörünün dünyada üstlendiği projelerin beşte birinden fazlasının Afrika'da bulunması memnuniyet vericidir.

Sahra-altı Afrika münhasıran ele alındığında 2000 yılında 742 milyon ABD Doları olan toplam ticaret hacmimiz, 2012 yılında yaklaşık 6.5 milyar ABD Dolarına ulaşmıştır. Bu bölgeye olan ihracatımız 2012 yılında 4 milyar ABD Dolarına yaklaşmıştır.

Müteahhitlik sektörümüz uzun yıllardır kuzey Afrika ülkelerinde faaliyet göstermekle birlikte, Sahra-altı Afrika bölgesinin toplam proje sayısındaki payının henüz arzu edilen seviyede bulunmadığını görüyoruz. Gerçekten de tüm projeler içinde Sahra-altı Afrika Türk inşaat projelerinden ancak yüzde ikilik bir pay alabilmiştir. Sahra-altı Afrika ülkelerinin yüksek ekonomik büyüme oranları ile hızla artan nüfus ve kentleşme oranları dikkate alındığında, Türk müteahhitlik sektörü, Kıtada ihtiyaç duyulan yatırımların hayata geçirilmesinde önemli bir rol oynayabilecektir. Bu noktada tüm Kıta'ya yayılan diplomatik ağımla girişimcilerimizi desteklemeye devam edeceğiz.

Türkiye, Afrika ülkeleri nezdinde özellikle son 15 yıldır samimi politikalarıyla kazanmış olduğu olumlu imaj temelinde, bölgeyle siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkilerini daha da geliştirmek için çaba gösterecektir. Özel sektörümüzle işbirliği halinde, ortak faydaya dayalı projelerin hayata geçirilmesi için tüm ilgili kurumlarımızla birlikte gerekli adımları atmaya devam edeceğiz.

AFRIKA VE TÜRK MÜTEAHHİTLİK FİRMALARININ FAALİYETLERİ

Dünden, Bugüne ve Bugünden Geleceğe

TMB Genel Sekreterlik

Afrika, 1 milyarı aşkın nüfusu, bünyesinde barındırdığı elli dört ülke ve son yıllarda kaydettiği %5 oranındaki ekonomik büyüme ile tüm dünyanın ilgi odağı haline gelmiştir. Kıta ekonomisi sahip olunan doğal kaynakların ve ürünlerin (petrol dahil) yüksek fiyatları nedeniyle ve küresel taleplerdeki güçlü gelişmelerle desteklenmiştir. Ayrıca, iyi bir makro ekonomik yönetim, tarımda daha iyi bir performans, birçok ülkede siyasi durumun gelişmesi ve borçların azaltılması konusunda bağış desteğinin artırılması, bu pozitif sonuca katkıda bulunmuştur. Ancak maalesef büyüme, istihdam yaratılmasını ve yoksulluğun azaltılmasını sağlayamamıştır.

Afrika önemli miktarda işlenmemiş zengin maden kaynaklarına sahiptir. Kıta, hidroelektrik gücü arzında dünya potansiyelinin %40'ını, uranyumun %30'unu, altının %50'sini, kobaltın %90'ını, fosfatın %50'sini, platinin %40'ını, kömürün %7,5'ini, bilinen petrol rezervlerinin %8'ini, doğalgazın %12'sini, demir cevherinin %3'ünü ve milyonlarca hektar işlenmemiş tarım arazisini bünyesinde bulundurmaktadır.

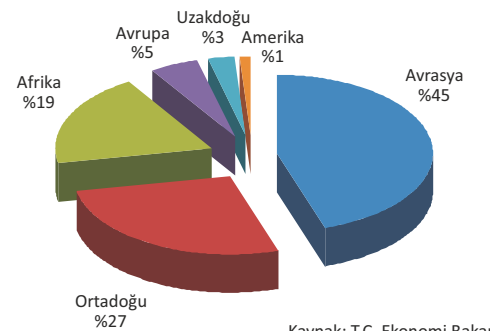
Kıta ülkeleri sadece bilinen sınırlarla değil, etnik kimlikler, sınıf farklılıkları, kentsel ve kırsal deneyimler, coğrafi engeller ve geniş mesafelerle de bölünmüştür.

Bugün itibarıyla Afrika, sahip olduğu zenginlikler ve aynı zamanda gereksinimleri nedeniyle dünyanın en dikkat çeken bölgesidir. Hemen her alanda olduğu gibi inşaat alanında da büyük bir potansiyel içermektedir. Dünyanın en büyük müteahhitlik firmaları bu önemli pazardan daha fazla pay alabilmek amacıyla kıyasıya rekabet etmektedir.

İlginç bir tesadüf olarak, Türk müteahhitlik firmalarının uluslararası pazara ilk açılışları da Afrika kıtasında olmuştur.



Türk müteahhitlik firmaları uluslararası pazara 1972 yılında Libya ile açılmışlardır. Yurtdışındaki ilk proje Libya'daki Trablus Limanı'dır. O günden bu yana geçen sürede, pazarları, projeleri ve iş yapma biçimleri çeşitlendiği gibi, kapasiteleri idari, teknik, teknolojik ve finansal boyutlarıyla çok gelişmiştir. Rekabet güçleri dünya devleriyle boy ölçüşecek düzeylere ulaşan Türk müteahhitlik firmaları değerli birikim ve deneyimler edinmişlerdir. 1972'den 2013 yılı Temmuz ayı sonuna kadar geçen sürede 101 ülkede 253 milyar ABD Doları tutarında 7.182 proje üstlenilmiştir. Bu projelerin %45'i Avrasya, %27'si Ortadoğu, %19'u ise Afrika'dadır.



Kaynak: T.C. Ekonomi Bakanlığı

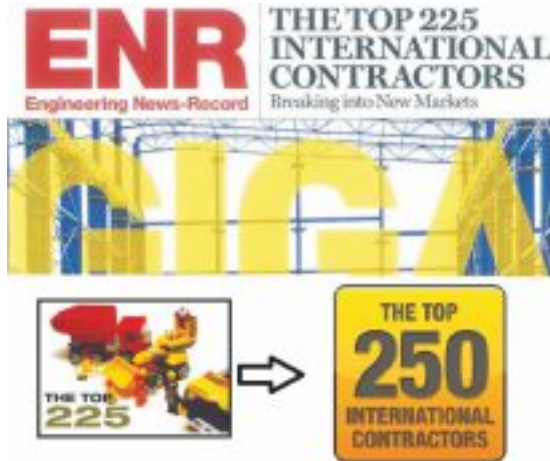


durgunluk yaşıyan gelişmiş ülkelerin ilgisi Afrika'ya yönelmişken kıtanın güneyine doğru kararlı adımlarla ilerlemeye çalışmaktadır.

Tüm bunların, başarıma azminin yanı sıra, yüksek donanım, güç birliği ve finansman gerektirdiği açıktır.

Çin, Afrika'da hızlı adımlarla yol almaya devam etmektedir. Doğal kaynakları, yoksul görünümünün aksine, çok zengin olan bu kıta Çin için kaynak tedariki, ihracat, yatırım alanı, hatta nüfus transferi boyutlarıyla çok büyük öneme sahiptir. Son 10 yıllık dönemde Çin ile Afrika arasındaki ticaret hacmi yılda 10 milyar ABD Doları'ndan 200 milyar ABD Doları'na yükselmiştir. Benzer bir sıçrama müteahhitlik hizmetleri için de geçerlidir.

"Engineering News Record Dergisi" her yıl bir önceki yılda gerçekleşen uluslararası faaliyetlerini esas alarak "Dünyanın En Büyük 225 Uluslararası Müteahhidi Listesi"ni yayımlamaktadır. Bu yıl listedeki firma sayısı 250'ye yükseltilmiş, aralarında 38 Türk müteahhitlik firması da yer almıştır. ENR'ın yıllık bazda yayımladığı analizler söz konusu listeye giren firmaların (dolayısıyla ülkelerin) dünya pazarını nasıl paylaştıklarına ışık tutan bazı ip uçlarını da içermektedir.



2002-2012 yılları arasındaki 10 yıllık döneme yakından bakıldığında aşağıdaki saptamaları yapmak olanaklıdır.

Çin'in, Afrika inşaat-taahhüt pazarında 2002'de %9.9 olan payı 10 yılda dört buçuk kat artarak 2012'de %44.8 olmuştur. 2009-2012 döneminde ise, %36.6'dan %44.8'e yükselmiştir. Aynı dönemde Avrupa'nın Afrika'daki payı %35.7'den %31.6'ya, ABD'nin payı ise %7.6'dan %4.7'ye gerilemiştir.

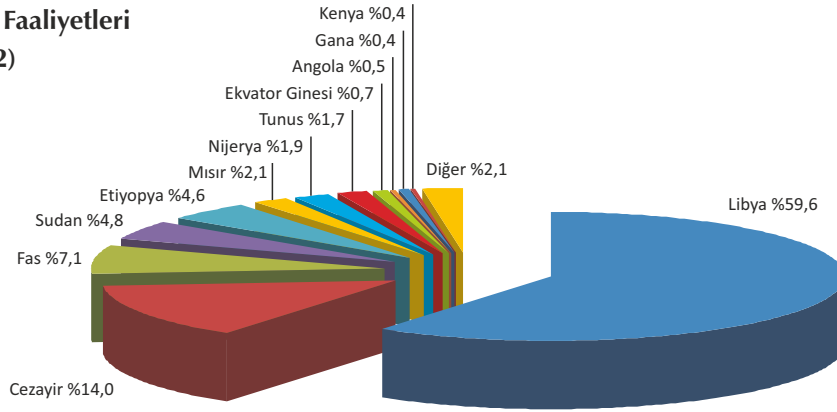
2009-2012 döneminde Avrupalı müteahhitlerin hem Ortadoğu, hem de Afrika'dan aldıkları paylar gerilerken, Asya'dan aldıkları pay %37.1'den %41.9'a yükselmiştir. Benzer şekilde ABD'nin de Ortadoğu ve Afrika Bölgelerinden aldığı paylar gerilemiş, Asya'dan aldığı pay ise, %13'den %16.3'e yükselmiştir. Yeri gelmişken, bu dört yıllık dönemde Kore'nin Ortadoğu'daki payının %12.3'den %29.2'ye, Afrika'daki payının ise %2.8'den %4.8'e yükseldiğini belirtmekte yarar görülmektedir.

Yukarıda özetlenen rakamlar batıdan doğuya, doğudan batıya doğru hareket eden dikkat çekici bir yeniden paylaşım sürecinin varlığına işaret etmektedir. ABD ile Avrupa'nın hegemonya alanlarını Doğuya doğru genişletme çabalarına karşın Çin, Rusya ve Afrika ile işbirliğine artan bir önem vererek kendi hegemonya alanını batıya doğru genişletmeye çalışmaktadır.

Türkiye'nin Afrika pazarından aldığı 2004 yılında %2 olan pay 2011'de %3.0'e 2012'de ise %4.1'e yükselmiştir. Libya'da yaşanan duraklamaya rağmen elde edilen bu sonuç müteahhitlerimizin kıtanın Orta ve Güney bölgelerinde başarıyla yol aldıklarını göstermektedir.

Küresel kriz öncesinde ENR listesindeki 225 en büyük müteahhidin toplam gelirinin Afrika'dan kaynaklanan bölümü %10'un altında seyretmiştir. 2009 sonrasında ise bu oran %10'un üzerine çıkmıştır. 2012 yılında Dünyanın En Büyük 250 Uluslararası Müteahhidinin Afrika kıtasından kaynaklanan geliri yaklaşık 56.9 milyar ABD Doları olmuş ve toplam gelirin %11.1'ini oluşturmuştur. Bu gelirin de büyük bölümü (%6.7) Orta ve Güney Afrika'dan elde edilmiştir.

Türk Mütahhitlerinin Afrika'daki Faaliyetleri (1972-2012)



Diğer:	
Gabon	Eritre
Moritanya	Sierra Leone
Uganda	Tanzanya
Kamerun	Mozambik
Cibuti	Güney Afrika Cumhuriyeti
Brundi	Nijer
Somali	Malavi
Mali	Kongo
Gine	Gambiya
	Fildişi Sahili

Kaynak: T.C. Ekonomi Bakanlığı

ENR listesindeki ilk 225 firmanın gelirleri bölgeler itibarıyla bir önceki yıl ile kıyaslandığında 2012'de Ortadoğu Bölgesindeki artışın %9.0, Orta ve Güney Afrika bölgelerindeki artışın ise %2.5 olduğu görülmüştür. Siyasi çalkantılarla mücadele eden Kuzey Afrika bölgesinden elde edilen gelir ise 2012'de bir önceki yıla göre %10.5 gibi büyük bir oranda gerilemiştir.

Avrupalı firmalar, Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerinde yeniden iş almaya başlamak, pazarın yeniden büyümesi ve özellikle demiryolu, karayolu gibi altyapı projelerinde cazip fırsatlar sunacağı konusunda iyimser beklentiler içindedir. Ortak görüş ise, bu bölgede çok keskin bir rekabet yaşandığıdır. Bölgenin EPC (mühendislik-tedarik-inşaat) projeleri için ana pazar olmasına karşın Avrupa bankaları başta olmak üzere finans kuruluşlarından finansman temininde yaşanan güçlükler bölgedeki pek çok projenin yolunu kesmekte, finans temininde bir yandan kriterler sıkılaşmakta, diğer yandan maliyetler yükselmektedir.

Kuzey Afrika'daki siyasi çalkantılar pek çok önemli projenin duraklamasına neden olmuştur. Mısır'daki mevcut şartların yap-işlet-devret modeline dayalı mega projelerin finansman programlarını aksatacağı ve uygulanmalarını geciktireceği açıktır.

2013'de ortalama %5 veya üzerinde bir ekonomik büyüme beklenen Afrika hem potansiyeli ve çekiciliği yüksek bir inşaat pazarı, hem de çetin bir rekabet arenasıdır. Doğal kaynakların hızla değerlendirilmesi, orta sınıfın artmakta olan talebi, altyapı yatırımlarına yapılan

harcamalarındaki artış, doğrudan yabancı yatırımların çoğalması ve bölgede yerleşik yabancıların büyük meblağlara ulaşan para transferleri sayesinde güçlü büyüme eğiliminin 2013 sonrasında da devam edeceği değerlendirilmektedir.

2013 yılı ve sonrasında Afrika'nın karşısındaki riskler ile güçlükler arasında: Kenya ve Zimbabwe'deki seçimler, Nijerya, Güney Afrika Cumhuriyeti, Gana, Senegal, Güney Sudan, Uganda, Mısır ve Tunus başta olmak üzere gelir dağılımı uçurumları, artan işsizlik nedeniyle yaşanabilecek istikrarsızlıklar, Batı ve Orta Afrika'dakiler başta olmak üzere bazı ülkelerin içinde ve arasında yaşanabilecek siyasi gerilimler, kalkınmanın gerektirdiği reformların gecikmesi ve yatırımcı batılı ülkeler ile ev sahibi Afrika ülkeleri arasında yönetsel reformlar konusunda yaşanan anlaşmazlıklar öne çıkmaktadır. Nüfusun %70'ini, işsizler ordusunun ise %60'ını oluşturan gençlerin (Kuzey Afrika'da görüldüğü gibi) neden olabileceği sosyal patlama ve çalkantı olasılıkları kaygı vermektedir. (Africa's Challenges for 2013, Think Africa Press, 16 Ocak 2013).



Afrika - Temel Ekonomik Göstergeler

Yıllar	GSMH (milyar ABD Doları)	Büyüme Oranı (%)	İşsizlik Oranı (%)	Enflasyon Oranı (%)	İhracat (milyar ABD Doları)	İthalat (milyar ABD Doları)
2007	1.299	8,5	6,1	9,0	354,4	223,4
2008	1.660	5,2	6,4	14,1	471,6	291,8
2009	1.222	-7,8	8,4	11,7	303,3	191,8
2010	1.487	4,3	7,5	6,9	400,1	248,7
2011	1.850	4,3	6,8	8,4	521,3	323,3
2012*	1.862	3,2	6,2	5,7	527,7	353,1
2013*	2.055	3,8	5,9	5,8	564,1	391,8

* Tahmini

Kaynak: Economist Intelligence Unit (EIU), Trade Map

Bugün itibarıyla 1 milyarın üzerinde insanın yaşadığı Afrika kıtasında nüfusun sadece %3.5'i 65 yaş ve üzerinelilerden oluşmaktadır. Ortalama yaşam süresi 54.2 yıldır. Birleşmiş Milletler tarafından yapılan tahminlere göre, Afrika nüfusu 21. yüzyılın ortalarında 1.96 milyarı, yüzyılın sonuna gelindiğinde ise, 3.36 milyarı bulacaktır. Bu tahminlerin gerçekleşmesi Afrika kıtasının dünya nüfusu içerisinde 1950'de sadece %7 kadar olan payının 2050'de %21'e ulaşması anlamına gelmektedir. Buna karşın, Avrupa'nın dünya nüfusu içerisinde 1950'de %22 olan payı 2050'ye gelindiğinde %8'e gerilemiş olacaktır.

Afrika kıtasında ekonomik gelişmenin sürdürülebilmesi için kurumsal değişikliklere ihtiyaç vardır. Büyüme süreçlerinin tersine dönmesi olasılığı kıtanın gelecekteki refahı için en büyük tehdittir. Hızlı nüfus artışı karşısında istihdam yaratılmaması halinde kıtada Doğu Asya mucizesi yerine, Arap Baharının Afrika'ya özgü bir türünün yaşanabileceğinden endişe edilmektedir.

Sahra altı Afrika'nın gelir düzeyi en yüksek (kişi başına 2000 ABD Doları'nın üzerinde) ülkeleri; Botswana, Kongo-Brazzaville, Ekvator Ginesi, Gabon, Mozambik, Namibya, Güney Afrika Cumhuriyeti ve Swaziland'dır. Kişi başına geliri 1500-2000 ABD Doları arasında olan ülkeler; Angola, Gana, Lesotho, Nijerya ve Sudan'dır. En yoksul ülkeler ise, kişi başına gelirin 750 ABD Doları'nın altında olduğu Burundi, Orta Afrika Cumhuriyeti, Çad, Gine, Gine-Bizu, Malavi, Nijer, Sierra Leone, Tanzanya, Togo ve Kongo'dur.

Sahra altı Afrika'daki bazı gelişmekte olan ülkelerin son yıllarda sağlamayı başardıkları siyasi istikrar paralelinde Türk müteahhitlik firmaları başta altyapı olmak üzere bölgedeki her çeşit proje ile yakından ilgilenmektedir.

Türk inşaat-taahhüt sektörünün yeni pazarlara açılmasında hedef pazarların sunduğu fırsatlar ve firmalarımızın girişimci ruhu kadar hükümetimizin aldığı cesaretlendirici kararlar da büyük rol oynamaktadır.

Hükümetin Afrika ülkeleri ile yakın ilişkileri, 34 Afrika ülkesinde açılan büyükelçiliklerimiz, 25 ülkede görev yapan ticaret müşavirliklerimiz, 9 ülkede faaliyet gösteren TİKA koordinatörlüklerinin yanı sıra, 23 Afrika ülkesi ile tesis edilmiş olan karma ekonomik komisyonlar, 4 ülke ile sonuçlandırılmış olan serbest ticaret anlaşmaları, 8 ülke ile akdedilmiş olan çifte vergilendirmenin önlenmesi anlaşmaları ile 10 ülke ile imzalanmış olan yatırımların karşılıklı teşviki ve korunması anlaşmalarına ilaveten, Türk Hava Yolları'nın kıtada 35 noktaya sağladığı uçuş imkanları ve Türk Eximbank'ın faaliyetleri Türk müteahhitlik firmalarının bölgede Çin gibi donanımlı oyuncuların karşısına daha güçlü çıkabilmeleri açısından son derecede önemlidir. Bu çerçevede, ülke kredileri, politik risk sigortası ve teminat mektuplarının nakde çevrilmesine yönelik sigorta programlarının gözden geçirilmesi konularında yapılan çalışmalar memnuniyet vericidir.

Türkiye Müteahhitler Birliği, küresel kriz sonrasında ortaya çıkmış olan yeni dünya düzeninde üye firmalarının rekabet güçlerini sürdürebilmek ve artırmak için kamu, özel sektör, meslek örgütleri, finans kuruluşları ve firmalar arasında yatay ve dikey işbirliklerini artırmanın son derecede önemli olduğuna inanmaktadır.

Bu çerçevede TMB, Türk ve ABD Eximbankalarının sağlayacakları mali destekle, Sahra Altı Afrika ülkelerinde, Türk ve ABD firmalarının birlikte projeler üstlenmelerinin teşvik edilmesi yönündeki çalışmalarını sürdürmektedir. Ayrıca, yine aynı hedefe yönelik olarak, T.C. Dışişleri

Bakanlığı ile işbirliği içerisinde “Sahra Altı Afrika Ülkeleri Konferansları Dizisi”ni düzenlemektedir.

Söz konusu konferansların amacı, hedef ülkelerin üst düzey yetkililerini Türkiye’de ağırlayarak, TMB üyelerine yatırım programları ile önümüzdeki dönemde gerçekleştirilmesi öngörülen inşaat projeleri hakkında bilgi vermelerini sağlamak ve üye firmaların pazar geliştirme faaliyetlerine katkıda bulunmaktır.

Afrika Konferansları Dizisinin birincisi “Mozambik’te İnşaat Sektöründeki İş İmkanları” başlığı ile 03-07 Temmuz 2013 tarihlerinde Ankara’da gerçekleştirilmiştir.

İşbirliğini artırmak sadece ülkeler, kamu kurumları ve sektörel kuruluşlar için değil firmalar için de büyük önem taşımaktadır. Uluslararası pazarın mevcut fotoğrafına müşteri beklentileri ve rekabet ortamı boyutlarıyla yakından bakıldığında ve faaliyetlerinin yoğunlaştığı coğrafya dikkate alındığında Türk müteahhitlik firmaları için konsolidasyonun bir numaralı öncelik olması gerektiği açıktır. Pazarın fotoğrafı bizlere sadece inşaat faaliyetine odaklanarak yola devam etmenin, verilen büyük emeklere ve göze alınan büyük risklere karşın düşük karlılığa razı olmak anlamına geldiğini de söylemektedir. Yapılması gereken ise, şirket birleşmeleri ve devir almalar yoluyla ölçek büyütme, Mühendislik-Tedarik-İnşaat (EPC) işlevlerinin tümünü kapsayan entegre hizmet sunumuna yönelmek, güçlü mühendislik, güçlü örgütlenme, güçlü yönetim, güçlü lojistik altyapısını kurmak ve ileri “know-how” gerektiren büyük projelerin her aşamasını yapabilir hale gelmektir.

Türk müteahhitlerinin tarihine damgasını vurmuş olan başarıma azminin gelecek 10 yılda odaklanacağı bir numaralı alan bu dönüşüm olmalı, Türkiye Müteahhitler Birliği tarafından 2009-2010 yıllarında düzenlenmiş olan “İnşaat Sektörü Geleceğini Arıyor” temalı Arama ve Karar Konferanslarında belirlenmiş olan “2023 yılında en az 5 EPC müteahhidi” hedefi doğrultusunda gerekli adımlar atılmalıdır. Konuyla ilgili kamu kuruluşlarının da bu süreci hızlandıracak teşvik önlemleri üzerinde titizlik ve hassasiyetle durmaları Türk inşaat sektörü açısından büyük önem arz etmektedir.

	T.C. Büyükelçilikleri	T.C. Ticaret Müşavirlikleri / Ataşelikleri	
	Angola Cumhuriyeti	Luanda	Luanda
	Burkina Faso	Vagadugu	
	Cezayir Demokratik Halk Cumhuriyeti	Cezayir	Cezayir
	Cibuti Cumhuriyeti	Cibuti	
	Çad Cumhuriyeti	Encemine	
	Etiyopya Federal Demokratik Cum.	Addis Ababa	Addis Ababa
	Fas Krallığı	Rabat	Rabat, Kazablanka
	Fildişi Sahili Cumhuriyeti	Abidjan	
	Gabon Cumhuriyeti	Librevil	
	Gambiya Cumhuriyeti	Banjul	
	Gana Cumhuriyeti	Akra	Akra
	Gine Cumhuriyeti	Konakri	
	Güney Afrika Cumhuriyeti	Pretorya	Pretoria
	Güney Sudan Cumhuriyeti	Juba	Juba
	Kamerun Cumhuriyeti	Yaounde	Yaounde
	Kenya Cumhuriyeti	Nairobi	Nairobi
	Kongo Demokratik Cumhuriyeti	Kinşasa	Kinşasa
	Libya	Trablus	Trablus, Bingazi
	Madagaskar Cumhuriyeti	Antananarivo	Antananarivo
	Mali Cumhuriyeti	Bamako	Bamako
	Mısır Arap Cumhuriyeti	Kahire	Kahire, İskenderiye
	Moritanya İslam Cumhuriyeti	Nuakşot	
	Mozambik Cumhuriyeti	Maputo	Maputo
	Namibya Cumhuriyeti	Windhoek	
	Nijer Cumhuriyeti	Niamey	
	Nijerya Federal Cumhuriyeti	Abuja	Abuja
	Senegal Cumhuriyeti	Dakar	Dakar
	Somali	Mogadişu	
	Sudan Cumhuriyeti	Hartum	Hartum
	Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti	Darüsselam	Darüsselam
	Tunus Cumhuriyeti	Tunus	Tunus
	Uganda Cumhuriyeti	Kampala	Kampala
	Zambiya Cumhuriyeti	Lusaka	Lusaka
	Zimbabve Cumhuriyeti	Harare	

AFRIKA'NIN GÜNEYİNDEN YÜKSELEN YILDIZ: MOZAMBİK

Aylin TAŞHAN

T.C. Maputo Büyükelçisi

Güneydoğu Afrika'da yer alan ve Doğu'da Hint okyanusu, kuzeyde Tanzanya, kuzeybatıda Zambiya ve Malavi, batıda Zimbabve güneybatıda Güney Afrika Cumhuriyeti (GAC) ve Svaziland ile sınırı bulunan Mozambik, yaklaşık 2750 km'lik sahil şeridi ve limanlarıyla Zambiya, Zimbabve, Botsvana, Malavi ile GAC'nin kuzey bölgesinin denize açılan kapısı konumundadır.

Mozambik, üniter bir Cumhuriyet olup, 799.380 km2'lik bir yüzölçümüne sahiptir. Resmi dili Portekizce'dir. Yaklaşık 24 milyonluk nüfusunun yarısından fazlası Hıristiyan, %18'i ise Müslüman'dır.

Uzun bir dönem Portekiz'in sömürgesi olan ve 1951 yılında Portekiz'in bir eyaleti olarak ilan edilen Mozambik'in Portekiz'den bağımsızlık hareketi, 1964 yılında başlamıştır. On yıl süren direniş, 1974 yılında Lizbon'da Salazar rejiminin devrilmesi ve Portekiz'in demokrasiye dönüşü ile sona ermiş ve Mozambik 1975 yılında bağımsızlığını kazanmıştır. Bağımsızlık sonrasında Mozambik, kalkınma modeli olarak merkezi planlamayı benimsemiş, işyerleri ve özel mülkler millileştirilmiştir.

O dönemde, FRELIMO hükümeti ile Mozambik Ulusal Direnişi arasında başlayan ve 1992 yılına kadar süren iç savaş sırasında çok sayıda insan hayatını kaybetmiş, alt yapı büyük oranda tahrip olmuştur.

Mozambik, zengin doğal kaynaklara sahip olmasına karşılık, çatışmalar ve izlemiş olduğu ekonomik politikalar gibi nedenlerle dünyanın en fakir ülkeleri arasında yer almıştır. 1987 yılında izlediği ticaret politikasını yeniden gözden geçirmiş, Ekonomik İyileştirme Programını uygulamaya koymuş, 1990 yılında

yapılan Anayasa değişikliği ile pazar ekonomisini benimsemiş, yatırım ortamının iyileştirilmesi ve ekonomik altyapısının yeniden inşası için yoğun çalışmalara başlamıştır.

Son yıllarda görülen iklim değişikliğinden en çok etkilenen ülkelerden biri olan Mozambik, her yıl doğal afetlere maruz kalmakta, bazı bölgelerdeki kuraklığın yanı sıra, iklim değişikliği nedeniyle artan yağışlar sonucu, nehirler taşmakta, bu durum ülke altyapısına zarar vermektedir. Halkın yarısından fazlası kırsal kesimde yaşamakta olup, büyük kısmı temiz su, eğitim ve sağlık hizmetlerinden yararlanamamaktadır. Mozambik ayrıca, HIV/AIDS ve sıtma gibi bulaşıcı hastalıklarla da mücadele etmektedir.

Ancak, karşılaştığı tüm bu sorunlara karşılık, Mozambik hızla gelişmekte olup, 1993-2012 yılları arasında görülen yıllık ortalama %7,5 büyümeyle Sahra Altı Afrika bölgesinin petrole bağlı olmadan en hızlı gelişen ekonomisi olarak gösterilmektedir. Ayrıca, 2011-2015 döneminde dünyada en hızlı gelişen beş ekonomiden birinin Mozambik olması beklenmektedir.

Mozambik'teki yaklaşık 24 milyonluk nüfusun 12,6 milyonluk bölümünün yoksulluk sınırı altında yaşaması nedeniyle, Hükümet yoksulluğun azaltılması için Milenyum Kalkınma Hedefleri çerçevesinde çalışmalar sürdürmektedir. Ayrıca, Mozambik'e uluslararası kalkınma yardım ortakları tarafından da destek sağlanmaktadır. Esasen, Mozambik'in yoksullukla mücadelesinde ve genel olarak ekonomisinin mevcut yapısında uluslararası kalkınma yardımı kritik öneme sahiptir. Çeşitli

proje yardımlarının yanı sıra, ülke genel bütçesinin yarısı donör yardımlarıyla takviye edilmektedir.

Mozambik Hükümeti de, büyümenin devamı için çeşitli tedbirler almakta, özel sektörü geliştirici, dış yatırımları teşvik edici yasal düzenlemeler yapmaktadır.

Tüm bu çabalar sayesinde, uzun bir mücadele dönemi sonrasında, tüm zorluklara rağmen Mozambik, barışı sağlama, demokratikleşme ve ekonomik gelişme alanlarında büyük adımlar atmış, dünyanın en fakir ülkelerinden biri olmasına karşılık sürdürülebilir gelişme konusunda büyük başarı sağlamıştır.

Afrika'nın güneydoğu giriş kapısı olan Mozambik'in coğrafi konumu, özellikle denize çıkışı bulunmayan komşuları açısından, ülkenin jeo-stratejik önemini arttırmaktadır. Mozambik, siyasi bakımdan da istikrarlı bir görüntü arz etmektedir.

Mozambik, 2012 yılı Temmuz ayında, iki yıl süreyle Portekizce Konuşulan Ülkeler Topluluğu'nun (CPLP), Ağustos 2012'de ise bir yıl süreyle Güney Afrika Kalkınma Topluluğu'nun (SADC) dönem başkanlıklarını üstlenmiştir. Başarıyla yürüttüğü her iki dönem başkanlığı da Mozambik'i bölgesinde ve uluslararası düzeyde dikkat çeken bir ülke konumuna getirmektedir.

Mozambik, ayrıca, tarihi boyunca hiçbir zaman İngiltere'nin idaresi altında bulunmasa da çok yakın ilişkiler içerisinde olduğu komşularının İngiliz Milletler Topluluğuna üye olması nedeniyle, 1995 yılında adı geçen Topluluğa katılmıştır.

Ekonomik Durum

Kişi başına düşen gayri safi yurt içi hasılanın 600 ABD Doları olduğu Mozambik'in başlıca doğal kaynakları hidroelektrik, doğal gaz, kömür, mineraller (tantal, grafit), kereste ve deniz ürünleridir. Maputo yakınlarında faaliyet gösteren Mozal alüminyum eritme tesisleri de Mozambik'teki mega projeler arasındadır.

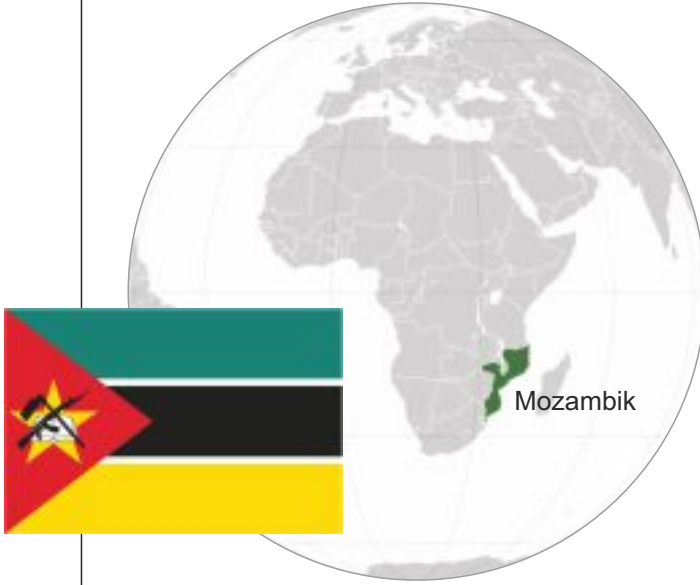
Başlıca ihraç ürünleri; alüminyum, elektrik, karides, pamuk, ceviz, şeker, kereste, tütün olan Mozambik'in önemli ithal kalemleri ise; gıda ürünleri, makina, motorlu taşıt, yakıt, kimyasal maddeler, metal ürünleri ve tekstil'dir.



Yapılan bazı değerlendirmelerde, Mozambik'in yakın gelecekte LNG ihracatında dünyada üçüncü ülke haline gelebileceğine, gayri safi yurt içi hasılasının, Angola ve Katar'a ulaşabileceğine dikkat çekilmektedir.

Mozambik'te son yıllarda yapılan özellikle doğal gaz ve kömür keşifleri ülke için büyük umut vaat etmektedir. Son iki yıl içerisinde, Mozambik'te 5,2 trilyon m3 civarında doğal gaz keşfi yapılmıştır. Ayrıca Tete bölgesindeki kömür rezervlerinin 23 milyar ton civarında olduğu tahmin edilmektedir.

Mozambik'te, 2018 yılında sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) üretimine geçilmesi planlanmaktadır.



Yapılan bazı değerlendirmelerde, Mozambik'in yakın gelecekte LNG ihracatında dünyada üçüncü ülke haline gelebileceğine, gayri safi yurt içi hasılasının, Angola ve Katar'a ulaşabileceğine dikkat çekilmektedir.

Tarıma elverişli geniş bir araziye sahip Mozambik'in ekilebilir topraklarının yaklaşık olarak sadece %10-15'inde tarım yapılmaktadır. Dolayısıyla bu ülkede tarımsal alanda yatırıma ve modernizasyona ihtiyaç duyulmaktadır. Mozambik Ulusal İstatistik Enstitüsü tarafından son dönemde yapılan tarım ve hayvancılık araştırmasına göre, Mozambik'te ekilebilir potansiyel arazi 36 milyon hektar olup, 2009-2010 arasındaki bir yıllık dönemde 5.6 milyon hektar arazi işlenmiştir. Bu rakam toplam arazinin yalnızca %15.6'sına denk gelmektedir.

2012 yılında 2 milyonun üzerinde yabancı turist Mozambik'i ziyaret etmiş olup, bu sayı gerçek potansiyelin bir hayli gerisindedir. Ülkede, başkent Maputo dahil, otel ve turistik tesislere büyük ihtiyaç duyulmaktadır.

2750 km. uzunluğunda sahil şeridi ve 13.000 km²'lik tatlı suya sahip Mozambik'in, Hint okyanusu üzerindeki 586 bin km² büyüklüğündeki münhasır ekonomik bölgesinde ve nehirlerinde yaklaşık 1200 farklı balık türü

yaşamaktadır. Ülkenin iklimi balıkçılığa son derece elverişlidir.

Uzun kıyı şeridinde ve tropik adalara sahip Mozambik'te, ayrıca büyük bir turizm potansiyeli bulunmaktadır. Ülkenin kuzeyi başta olmak üzere, Mozambik, tatil, derin deniz balıkçılığı, dalgıçlık, avcılık, yatçılık, doğa ve kültür turizmi imkanı sağlamaktadır. Keza, Nampula vilayetindeki Mozambik Adası (Ilha de Moçambique) UNESCO dünya kültür mirasları listesinde yer almakta olup, Mozambik'in en hızlı gelişen turistik bölgelerinden biridir.

2012 yılında 2 milyonun üzerinde yabancı turist Mozambik'i ziyaret etmiş olup, bu sayı gerçek potansiyelin bir hayli gerisindedir. Ülkede, başkent Maputo dahil, otel ve turistik tesislere büyük ihtiyaç duyulmaktadır.

Ülkemizle ilişkiler

Türkiye ve Mozambik arasında Afrika'ya Açılım Politikamız bağlamında giderek ivme kazanan ikili ilişkilerimiz, 15 Mart 2011 tarihinde Maputo'da Büyükelçiliğimizin faaliyete geçmesiyle daha somut bir çerçeveye oturmuştur.

İki ülke arasında ekonomiden askeri ilişkilere kadar birçok alanda anlaşmalar imzalanması konusunda çalışmalar sürdürülmektedir. Son olarak iki ülke arasında, THY'nın Maputo'ya doğrudan uçuşlara başlamasına olanak sağlayan Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır. THY'nın Maputo'ya doğrudan uçuşlara başlaması şüphesiz iki ülkeyi birbirine daha da yaklaştıracaktır.

Türkiye ile Mozambik arasındaki dış ticaret hacminde son yıllarda büyük bir artış göze çarpmaktadır. Buna göre, 2008 yılında iki ülke arasındaki ticaret hacmi 29 milyon ABD Doları seviyesindeyken, 2009 yılında 90 milyon ABD Doları, 2010 yılında ise 89 milyon ABD Doları civarında gerçekleşmiş, 2011 yılında 173 milyon ABD Doları, 2012 yılında ise 192 milyon ABD Doları'na ulaşmıştır.

Mozambik'te 200 civarında vatandaşımızın yaşamakta olup, işadamlarımızın Mozambik'e ilgisinin artmasına paralel olarak, bu sayı giderek fazlalaşmaktadır.

Müteahhitlik İmkanları

Ülkenin hızla gelişen ekonomisine uyum sağlayabilmek için, kara ve demiryolları ile deniz ve havalimanlarının geliştirilmesine, tarım ve madeni kaynaklara yatırım yapılmasına, yeni santraller inşa edilmesine büyük ihtiyaç duyulmakta olup, bu durum Mozambik'teki altyapı projelerinin önemini daha da artırmaktadır.

Mozambik'te hatırı sayılır oranda hidroelektrik potansiyeli bulunmaktadır. Afrika'nın ikinci büyük hidroelektrik santrali olan Cahora Bassa, Mozambik'tedir. Ülkenin orta kesiminde bulunan Tete şehri yakınlarındaki Moatize ve Benga'daki kömür yatakları ile kuzeyde, Rovuma havzasındaki doğal gaz keşifleri Mozambik için parlak bir gelecek vaat etmektedir.

Bugün dünyanın en büyük firmalarının ilgi ve faaliyet gösterdiği Mozambik'te, kömür ve doğal gaz keşifleri arttığı oranda, kara ve demiryolları, deniz ve havalimanlarının önemi de artmakta olup, ülkede mevcut yol ve limanların ıslah edilmesi ve yenilerinin yapılması gerekmektedir.

Mozambik'teki tüm limanlar, aynı zamanda denize çıkışı bulunmayan komşu ülkeler, Zambiya, Zimbabve, Malavi, Botsvana ve Svaziland için de büyük önemi haiz olup, Maputo, Beira ve Nacala limanlarından adı geçen ülkelere uzanan koridorlarda tarım, endüstri, madencilik ve ulaştırma başta olmak üzere her alanda kapasitenin geliştirilmesi için

yatırıma ihtiyaç duyulmaktadır. Dolayısıyla, özellikle Maputo, Beira ve Nacala koridorları, ulusal ekonominin gelişiminde önemli yer tutmaktadır.

Mozambik'te güvenli ve sağlam konut ihtiyacı da had safhadadır. Talep yoğunluğu nedeniyle Maputo'da güvenli konut kiralari çok yüksek meblağlara ulaşmaktadır. Halkın konut gereksinimine ilave olarak, uluslararası şirketlerin kömür ve doğal gaz işleriyle uğraştığı Tete, Pemba, Nampula, Nacala gibi şehirlerdeki şirket çalışanları için de konuta ihtiyaç duyulmaktadır.

Ülkenin hızla gelişen ekonomisine uyum sağlayabilmek için, kara ve demiryolları ile deniz ve havalimanlarının geliştirilmesine, tarım ve madeni kaynaklara yatırım yapılmasına, yeni santraller inşa edilmesine büyük ihtiyaç duyulmakta olup, bu durum Mozambik'teki altyapı projelerinin önemini daha da artırmaktadır.

Mozambik Hükümeti, tarım, altyapı gibi yatırımlara duyulan büyük ihtiyaç çerçevesinde yatırımcılara çeşitli teşvikler uygulamaktadır. Mozambik'teki iş ve yatırım imkanları ve teşvikler konusunda, Mozambik Yatırımları Teşvik Merkezi'nden de (<http://www.cpi.co.mz>) ayrıntılı bilgi edinmek mümkündür.





İKİ KONU İKİ KONUK



İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNDE YENİ DÖNEM

Prof. Dr. Cem KILIÇ

Gazi Üniversitesi

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Türkiye’de ilk kez iş sağlığı ve güvenliği alanının müstakil bir kanunla düzenlenmesi 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ile sağlanmış oldu. 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’nun hayata geçmesiyle birlikte tüzük, yönetmelik ve İş Kanunu’nun bazı maddelerince hüküm altına alınan iş sağlığı ve güvenliği alanı yeni bir hukuki çerçeveye sahip oldu.

İş sağlığı ve güvenliği alanının yeni bir düzenlemeye ihtiyacı olduğu, ne yazık ki Tuzla’daki tersanelerde yaşanan ölümlü iş kazaları sonrası daha iyi anlaşılmişti. Tuzla’daki iş kazalarının yanı sıra kot taşıma işçilerinin maruz kaldığı slikozis hastalığının kamuoyu gündeminde fazlaca yer bulması, konunun öneminin tüm çevrelerce anlaşılmasına neden oldu. İş kazalarını ve meslek hastalıklarını önlemenin, iş kazası ve meslek hastalığı sonrası ortaya çıkacak sonuçları tazmin etmekten çok daha ekonomik olduğu ise zaten bilinen bir gerçektir ve bu olayların etkisi ile ortaya çok kapsamlı bir hukuki çerçeve ve çok ağır idari para cezaları içeren bir Kanunun ortaya çıkmasına neden oldu.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu daha önceki dönemin aksine neredeyse tüm işyerlerini kapsayan bir çerçeveye sahip. Buna göre kısaca denilebilir ki, sigorta sicil numarasına sahip tüm işyerleri Kanunun kapsamı içerisinde. Kamuoyunda sıkça dillendirildiği üzere kapıcı çalıştıran apartmanlar, berberler dahil olmak üzere tüm işyerleri Kanunun kapsamında ve bu çerçevede iş sağlığı ve güvenliği konularında tüm işyerleri ve işverenler belirli önlemler almak zorunda.

Kanunun benimsediği anlayışın arka planını baktığımızda pro-aktif önleyici bir yaklaşımın hakim olduğu, çalışanların bilgilendirildiği ve iş sağlığı ve güvenliği sürecinin bütün aşamalarının içinde yer aldığı bir anlayış görüyoruz. İş sağlığı ve güvenliği konusundaki en önemli husus bilinç düzeyi. Bir işyerinde işveren ne kadar geniş kapsamlı önlemler alırsa alsın, çalışanlar koruyucu ekipmanları kullanmaz ve gerekli davranışlarda bulunmazlar ise iş sağlığı ve güvenliği anlamında hiçbir adım atılmamış demektir. Aynı durum işçilerin bilinçli ve işverenin umursamaz olduğu durumda da geçerlidir. Dolayısıyla işyeri açısından tüm tarafların katılımının sağlandığı ve iş sağlığı ve güvenliği profesyonellerinden hizmet alındığı bir çerçeve çizilmesinin olumlu sonuçlar doğuracağı beklenmektedir.



Kanunun çok yüklü idari para cezalarını öngördüğünün ispatı risk değerlendirmesinin yapılmamış olmasının 3234 TL ve yine tespitten sonra risk değerlendirmesi yapılmamış her ay için 4851 TL idari para cezası ile cezalandırılacak olmasıdır.

Kanunun hükümleri incelendiğinde iş sağlığı ve güvenliği açısından ilk aşamada tüm işyerlerinin risk değerlendirmelerini yapmaları gerektiği görülüyor. Risk değerlendirmesini yapacak ekibin ise işyerindeki iş güvenliği uzmanı, o işyerinde çalışanlar, destek elemanı, işveren ve

çalışan temsilcisi olarak belirlenmesi, Kanunun öngördüğü katılımcı anlayışın bir uzantısı. Kanunun çok yüklü idari para cezalarını öngördüğünün ispatı risk değerlendirmesinin yapılmamış olmasının 3234 TL ve yine tespitten sonra risk değerlendirmesi yapılmamış her ay için 4851 TL idari para cezası ile cezalandırılacak olmasıdır. Risk değerlendirmesi bu yönüyle Kanunun temel direklerinden birisini oluşturmaktadır.

İş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve yardımcı sağlık personeli istihdam yükümlülüğü başlayan işyerleri ise bu çerçevede iş güvenliği uzmanından risk değerlendirmesini ve acil durum eylem planlarının hazırlanmasını, çalışanların iş sağlığı ve güvenliği konusunda eğitilmesini, işyeri hekiminden de işyerindeki riskler doğrultusunda çalışanların gerekli sağlık muayenelerini ve işe giriş sağlık raporlarının kontrol edilmesini talep edebilir.

Kanunun öngördüğü ikinci önemli yenilik tüm işyerlerinin belirli süreler dahilinde iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve yardımcı sağlık personelinin hizmet alması zorunluluğudur. İşverenin ve çalışanların katılımının sağlandığı bir sürecin yanında iş sağlığı ve güvenliği profesyonellerinin iş sağlığı ve güvenliği anlamında bilgilerini ve deneyimlerini paylaşacak olmaları son derece önemli. Bu düzenleme ile tüm işyerlerinin iş güvenliği uzmanlarınca güvenli hale getirilmeleri ve çalışanların sağlık ve hijyen koşullarının da işyeri hekimlerince sürekli ve düzenli kontrol altına alınması hedeflenmiştir. Kanunun öngördüğü bu hizmetleri sağlayacak yeterli sayıda personelin henüz hazır olmaması nedeniyle bu yükümlülükte erteleme ve bazı esnekliklerin sağlandığını görüyoruz. Kanunun genel anlayışında da işyerlerinin tek tek iş sağlığı ve güvenliği profesyonelleri ile anlaşmaları yerine ortak sağlık ve güvenlik birimleri (OSGB) ile anlaşması olduğu için işyerleri bu konuda OSGB'ler ile işbirliği yapmalıdırlar. OSGB'ler ile işbirliği yapmak hem iş sağlığı ve güvenliği profesyonellerine erişim kolaylığı sağlayacak, hem de teknik açıdan kolaylık sağlayacaktır.

İş sağlığı ve güvenliği profesyonellerinden hizmet almamanın idari para cezası da son derece yüksektir. Buna göre;

- 50 ve üzeri çalışanı olan işyerleri 30 Aralık 2012'den,
- 50'nin altında çalışanı olan tehlikeli ve çok tehlikeli işyerlerinde 1 Ocak 2014'den,
- 50'nin altında çalışanı olan az tehlikeli işyerleri ile kamu kurumlarında ise 1 Temmuz 2016'dan itibaren iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve yardımcı sağlık personelinin hizmet almak gerekiyor.

Bu tarihlerden itibaren iş sağlığı ve güvenliği profesyonellerinden hizmet almayan işyerlerine;

- İş güvenliği uzmanı ve işyeri hekiminden hizmet almamak dolayısıyla 5390 TL ve yine aykırılığın devamı halinde her ay için 5390 TL
- Yardımcı sağlık personelinin hizmet almamak dolayısıyla 2695 TL ve yine aykırılığın devamı halinde her ay için 2695 TL idari para cezası öngörülmüştür.

Bu kapsamda tüm işyerleri öncelikle eğer iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve yardımcı sağlık personeli istihdam yükümlülüğü başlamamış ise risk değerlendirmelerini gerçekleştirmek, acil durum eylem planlarını hazırlamak ve çalışan temsilcilerini seçmekle işe başlayabilirler. İş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve yardımcı sağlık personeli istihdam yükümlülüğü başlayan işyerleri ise bu çerçevede iş güvenliği uzmanından risk değerlendirmesini ve acil durum eylem planlarının hazırlanmasını, çalışanların iş sağlığı ve güvenliği konusunda eğitilmesini, işyeri hekiminden de işyerindeki riskler doğrultusunda çalışanların gerekli sağlık muayenelerini ve işe giriş sağlık raporlarının kontrol edilmesini talep edebilir.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu çok yüksek idari para cezaları öngörmekle iş sağlığı ve güvenliği konularının ciddiye alınmasını ve tüm işyerlerinde gerekli önlemlerin bir an önce alınmasını hedeflemektedir. İSG – KATİP sistemi üzerinden on-line kontrolün sağlanması ve bu yönde uygulamaların hayata geçirilmesi yöntemiyle de Kanunun öngördüğü yükümlülüklerin bir an önce yerine getirilmesini sağlamaya çalışmaktadır. Bu açıdan bakıldığında tüm işyerlerinin iş sağlığı ve güvenliği noktasında çalışmalarına hız vermesi gerektiği açıktır.



2010 yılında ülkemizde 62 bin 903 iş kazası ve 533 meslek hastalığı vakası meydana geldi.

1.454 çalışmamız iş kazası ve meslek hastalığı nedeniyle hayatını kaybetti.

HER GÜN

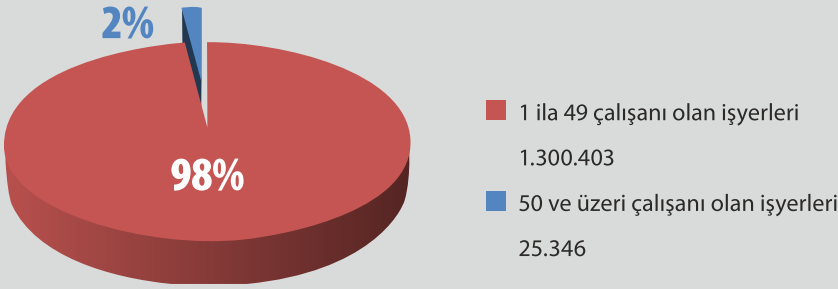
İş kazası 172

İş kazaları nedeniyle hayatını kaybeden çalışan 4

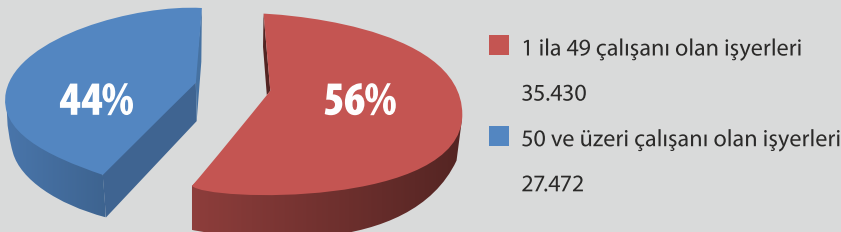
Sürekli iş göremez hale gelen çalışan 6

TÜRKİYE'DE KOBİ'LER VE İŞ KAZALARI

1 ila 49 çalışanı olan işyerlerinin diğer işyerlerine oranı



1 ila 49 çalışanı olan işyerlerindeki iş kazalarının diğer işyerlerindeki iş kazalarına oranı



T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın hazırladığı kitapçıktan alınmıştır.

KANUNA HIZLI BAKIŞ

- İş sağlığı ve güvenliği konusu ilk kez müstakil bir kanunda ele alındı.
- Kamu ve özel sektör ayrımı gözetmeksizin tüm çalışanlar kanun kapsamına alındı.
- Kuralcı bir yaklaşım yerine önleyici yaklaşım esas alındı.
- İşyerleri, yapılan işin niteliğine göre tehlike sınıflarına ayrılıyor.
- Bütün işyerlerinde iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi gibi uzman personel görev yapacak.
- İşverenler ortak sağlık ve güvenlik birimlerinden hizmet alabilecek.
- Devlet, 10'dan az çalışanı olan işletmelerin iş sağlığı ve güvenliği hizmetleri giderlerini destekleyecek.
- İş kazalarını ve meslek hastalıklarını önleme adına önceden risk değerlendirmesi yapılacak.
- Çalışanlar belli aralıklarla sağlık gözetiminden geçirilecek.
- İş kazaları ve meslek hastalıklarının kayıtları daha etkin ve güncel hale getirilecek.
- Elli ve daha fazla çalışanın bulunduğu tüm işyerlerinde, iş sağlığı ve güvenliği kurulu oluşturulacak.
- İşyerlerinde acil durum planları hazırlanacak.
- İşveren tüm çalışanlarını, iş sağlığı ve güvenliği ile çalışma hayatına dair hak ve sorumlulukları hakkında bilgilendirecek.
- Çalışanlar işyerlerindeki iş sağlığı ve güvenliği faaliyetlerine aktif katılım sağlayacak.
- Çalışan, ciddi ve yakın tehlikeyle karşı karşıya kaldığında çalışmaktan kaçınma hakkını kullanabilecek.
- Birden fazla işverenin olduğu yerlerde, iş sağlığı ve güvenliği konusunda koordinasyon sağlanacak.
- Hayati tehlike durumunda işyerlerinin tamamında veya bir bölümünde iş durdurulabilecek.
- Kanunun bazı hükümleri aşamalı olarak hayata geçirilerek yeni durumlara uyum kolaylaşacak.
- Büyük endüstriyel kaza riski taşıyan işyerleri, güvenlik raporu ve kaza önleme politika belgesi olmadan işe başlayamayacak.
- Kanununun uygulanmasını kolaylaştırmak için, etkin idari yaptırım uygulanacak.



UN GLOBAL COMPACT VE TÜRK İNŞAAT SEKTÖRÜ

Dr. Yılmaz ARGÜDEN

UN Global Compact Türkiye Ulusal Temsilcisi
ARGE Danışmanlık A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı

Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri Kofi Annan tarafından ilk olarak 31 Ocak 1999 tarihinde Dünya Ekonomik Forumu'nda yaptığı konuşma ile özel sektörün liderlerini “Yeni küresel ekonominin sürdürülebilirliğini sağlamak için gerekli olan çevresel ve sosyal dayanakların oluşturulmasına destek vermeye ve tüm dünya halkları için küresel yatırımlar yapmaya” davet etmişti. Bu çağırışı takiben 26 Temmuz 2000 tarihinde Birleşmiş Milletler merkezinde başlatılan UN Global Compact (Küresel İlkeler Sözleşmesi) yasal yaptırım olmayan gönüllü bir uygulama.

Bugüne kadar 10,000'e yakın şirket ve sivil toplum kuruluşu tarafından imzalanan UN Global Compact imzalayan kuruluşlar için insan hakları, çalışma standartları, çevre duyarlılığı ve yolsuzlukla mücadele gibi konular çerçevesinde 4 alanda 10 temel ilkenin dünyanın her yerinde iş stratejilerinin, operasyonlarının ve kültürünün bir parçası haline gelmesi için çalışıyor.

UN Global Compact'i imzalamanın tek zorunluluğu var: Her sene kurumun bu ilkeler çerçevesinde yaptıklarını kamuoyuna açık bir rapor ile duyurması. Bu gerekliliği yerine getirmeyenler için ise tek bir yaptırım var: listeden çıkarılmak. Çok basit gözükse ve etkinliği düşük gözükse bir yaklaşım olmasına rağmen, bu yaklaşım aslında imzalayan şirketlerin bu ilkeler çerçevesindeki faaliyetlerini disiplin altına almalarına, ölçmelerine, her sene kendilerini geliştirecek yeni hedefler belirlemelerine ve kamuoyunun önüne sunmaları nedeniyle aykırı olabilecek davranışlardan daha büyük bir dikkatle kaçınmalarına neden oluyor (daha kolay kritik edilebilecek bilgilerin toplumuyla şeffaf bir şekilde

paylaşılması nedeniyle). Üstelik her şirket kendisini başkalarıyla kıyaslayarak bu konulardaki öğrenme hızını artırabiliyor ve kendi kaynaklarına göre hedefler belirleyebiliyor. Bu nedenle, UN Global Compact dünyadaki en yaygın gönüllü sorumluluk projesi haline geliyor.

Dünya'da karşılıklı bağımlılık arttıkça, küreselleşmenin güvenilir bir parçası olmanın önemi de artıyor. Örneğin, artık ihracat için ISO belgesi bir gereklilik haline geldi. Yakında Basel II nedeniyle küçük büyük tüm kurumların finansal risk değerlendirilmesi de zorunlu hale gelecek. Kurumsal sosyal sorumluluk da henüz zorunluluk haline gelmediyse de UN Global Compact gibi girişimlerle küresel ağların güvenilir bir odağı olmanın bir göstergesi olacak. Bu nedenle bu gibi gelişmeleri Türk şirketleri yakından takip edip, bunların gelişimine katkıda bulunup, zorunluluk haline gelmeden çok önce iş süreçlerinin bir parçası haline getirmeli. Nitekim Türkiye'den 200'ü aşkın kurum UN Global Compact'e imza koyarak ülkemizi dünyadaki en yaygın 10 ağıdan birisi haline getirdi. En büyük 20 grubun 12'si, en çok vergi veren 15 şirketin 6'sı Ulusal Ağın üyesi.

Ancak, dünya'da sadece gelişen trendleri takip eden değil, onların oluşumuna katkıda bulunan ve Türkiye'deki “en iyi uygulamaları” dünyaya tanıtarak bu örneklerin dünya standartlarını oluşturmaya katkı sağlamasına da özen göstermeliyiz. Bu konuya ısrarlı ve düzenli kaynak ayırmak Türkiye imajını geliştirmek açısından önem taşımaktadır. Kısaca, **“Türkiye'deki başarılı uygulamaları dünyanın gündemine taşımak ülke itibarımız açısından çok önemli.”**

Ülkemizde şehirlerin yeniden yapılanma sürecince yenilikçi yaklaşımlar geliştirerek **şehirlerin verimliliğini artırmak dünyaya örnek olabilmek Türk inşaat sektörü için değerli bir hedef olabilir.** Dünyada şehirleşme ve ekonomide hizmet sektörünün payı her geçen gün artıyor. Her geçen gün daha çok insan şehirlerde yaşıyor. Üstelik bu insanların ekonomiye katkıları da yüksek. Bu nedenle, şehirlerde verimliliği artırmak ülkelerin refah düzeylerini artırmanın araçları arasında yer alıyor. Ayrıca, küresel ısınma, su kullanımı, enerji verimliliği, atık yönetimi gibi konularda küresel bir iyileşme sağlamanın yolu da şehirlerdeki verimliliği artırmaktan geçiyor.

Bu nedenle, öncelikle **teşvik sistemlerimizi** şehirlerde verimliliği artıracak şekilde oluşturmalıyız. Örneğin, ücretini yaptığı işin yüzdesi olarak alan bir mimarın inşaatla ilgili olarak vereceği kararlarda ekonomik olmayı mı seçeceği, yoksa estetik konulara mı odaklanacağını sorgulamıyoruz. Oysa, insanların belki de en önemli yatırımlarından birisi konut yatırımları. Bu nedenle, konut yapımında maliyetleri etkileyen en önemli kişilerden birisi olan mimarları nasıl teşvik ettiğimiz, aslında toplumsal olarak kaynakları ne kadar etkin kullandığımızı önemli ölçüde etkileyebilir. Yine konut alımlarında temel faktörün satın alma fiyatı olması ve konutun yaşam süresince kullanım masrafları konusunda bir bilginin standart olarak sunulmaması, genellikle evlerin enerji tasarrufu açısından yeterli yatırımın yapılamadığı mekanlar olmasına yol açıyor. Özellikle enerji fiyatlarının ve enerjide dış bağımlılığının çok yüksek olduğu bir ülkede kaynaklarımızı yeterince etkin kullanmamış oluyoruz.

Teşvik sistemlerindeki eksikliklere bir örnek olarak da enerji tasarrufu konusuna yeterince eğilinmemiş olmasını verebiliriz. Dünyada sürekli gelişen enerji talebini karşılamak üzere bir taraftan yeni enerji kaynaklarının gelişimi için yatırımlar yapılırken, diğer taraftan da enerji kullanımını kısacak yatırımlar göz ardı edilmemeli. Hatta, Türkiye gibi enerji kaynakları kısıtlı, ancak enerji kullanımı yükselen ülkelerin enerji tasarrufu için yapacakları yatırımlar petrol kaynağı bulmaktan daha etkin bir yatırım olabilir.



Türkiye'den 200'ü aşkın kurum UN Global Compact'e imza koyarak ülkemizi dünyadaki en yaygın 10 ağdan birisi haline getirdi. En büyük 20 grubun 12'si, en çok vergi veren 15 şirketin 6'sı Ulusal Ağın üyesi.

Oysa, enerji tasarrufu getirecek yatırımların önünde yapısal engeller var. Öncelikle piyasa dinamikleri ve enerji politikaları tasarrufu yeterince teşvik etmiyor. Örneğin, tüketiciler kullandıkları aletlerin ne kadar enerji tükettiği konusunda yeterince bilgi sahibi değil; zaman zaman siyaseten düşük tutulan enerji fiyatları veya elektrik ücretlerinin ödenmemesine göz yumulması (kayıp kaçaklar); kiralık konutlarda enerji tasarrufu getirecek yatırımların yapılmasında kiracı/ev sahibi çıkarlarının farklılaşması; sermaye birikiminin sınırlı ve finansal kaynakların pahalı olması enerji tasarrufu yatırımlarının yeterince yapılamamasına neden oluyor.

İnsan alışkanlıklarının eserdir. Alışkanlık değiştirmek de pek kolay değildir. Ancak, alışkanlıkların değişmesini teşvik edecek mekanizmalar kurabilirsek değişim daha kolay olur. Örneğin, elektrik ve gaz dağıtım şirketlerinin kârlarının tüketimin artmasıyla orantılı olarak artıyor olması enerji tasarrufu konusunda tüketicilere en etkin bilgi akışını sağlayacak bu şirketlerin bu konuda herhangi bir girişim yapmamasına neden olmaktadır. Düzenleyici kurumlarca fiyat yapıları denetlenen bu şirketlerin, tüketicilere enerji tasarrufunu özendirerek bilgi akışı ve teşvikler sunmaları durumunda kârlılıklarını artırabilecekleri mekanizmaların geliştirilmesi de enerji tasarrufu yatırımlarının artmasına neden olur. Bir başka örnek olarak, enerji kullanan aletlerle ilgili standartların belirlenmesi, enerji verimliliği yüksek olanlara vergi teşvikleri verilmesi ve ev aletlerinin satışında sadece ilk alım fiyatının değil, aynı zamanda kullanımı sırasında oluşturacağı enerji maliyeti ile ilgili bilginin de sunulma zorunluluğu getirilmesi de faydalı olur.

Enerji tasarrufu ve çevresel etkileri en aza indirebilmek için konuya **tasarım aşamasına müdahale edilmesi** gerektiğini anlamalıyız. Bu konuya örnek olarak şehirlerde en önemli sorunlar arasında yer alan trafik konusunu kullanalım: İnsanlar uyanık saatlerinin yaklaşık %10'unu bu taşıma araçlarında geçiriyorlar. Trafik kazalarında hayatlarını kaybedenler, savaşlarda hayatlarını kaybedenleri aşıyor. Küresel ısınmanın temeli olan gazların üretiminin yarısından fazlasını otomotiv sektörü üretiyor. Bu nedenle, otomotiv tasarımında yeniliklere ihtiyaç olduğu kadar yolların tasarımında da önleyici yaklaşımlara ihtiyaç var. Özellikle İstanbul'da yol tasarımında en eğitimsiz gözün bile kolayca saptabileceği ciddi tasarım hataları her gün binlerce kişinin trafikte çile çekmesine neden olmaktadır.

Yollarda geçirdiğimiz zamanın yarısını çalışmak için kullanabilirsek çok önemli verimlilik artışları sağlayabiliriz. Aynı zamanda hayatımızdaki stres oranının, trafikte kaza olasılığının ve enerji tüketiminin azalması yaşamımızdaki sağlık düzeyini de olumlu etkilemiş, küresel ısınmanın önlenmesine de önemli bir katkı yapmış oluruz.

Son olarak, ülkemizin en önemli girişimcisi rahmetli Vehbi Koç'un 'En pahallı deneyim,

kendi edindiğiniz deneyimdir. Bu nedenle, başkalarının deneyimlerinden öğrenin' sözleriyle ifade ettiği gibi en iyilerle **kıyaslama yoluyla öğrenme hızımızı artırmalıyız**. Şehircilikte verimliliğin artırılması için bu konuda en çok ve en yeni deneyimlere sahip Çin'den öğrenmeye çalışmalıyız. Çin'de her sene birkaç milyon insanın yaşayacağı yeni şehirler yapılıyor. Bu şehirlerin tasarımında öğrenilenleri kendimize ders olarak almak şehirlerimizde verimliliği artırmayı hızlandıracaktır.

Bu yaklaşımı sektör olarak benimsemek üzere **Türk İnşaat Sektörünün değerli üyelerini UN Global Compact'e üye olmaya davet etmek isterim**.

Böylesi sektörel bir yaklaşımın amacı,

- UN Global Compact'in 10 ilkesinin sektör genelinde gündeme getirilmesi, sorun ve çözümlerin tartışılması ve uygulamaya geçilmesi,
- Sektör öncülerinin UN Global Compact'i imzalayarak örnek olması,
- Sektör genelinde UN Global Compact doğrultusunda hareketin tetiklenmesi,
- İyi örneklerden cesaretle sektörde UN Global Compact ilkeleri yönünde gelişim sağlanması,
- Ortak sorun ve çözümlerin ortaya konması ile Türkiye Mütteahhitler Birliği gibi sektör örgütlerinin çözüm ve gelişime destek vererek sinerji yaratılması,
- Sektör bazında alınması gereken karar, kural ve standartların tetiklenmesinde katalizör olunmasıdır.

Özetle, Türkiye sadece Avrupa'daki kalite ödülleriyle değil, aynı zamanda sosyal sorumluluk konusundaki yenilikçi yaklaşımlarıyla da dünyaya önderlik ederek en iyi örnekleri oluşturmaya devam etmelidir. Karşılıklı bağımlılığın arttığı küçülen dünyamızda her kurum bireysel, toplumsal ve küresel sorumluluklarını yerine getirmek mecburiyetindedir.

Ülkemizden çok daha fazla kurum ve liderin küresel konularda öncü ve örnek uygulamalar geliştirmesi ve bunu uluslararası platformlarda etkin bir şekilde tanıtması ülke imajımızın geliştirilmesine önemli katkılar sağlayacaktır.

01.11.2012
MOĞOLİSTAN ULUSAL İNŞAAT BİRLİĞİ
HEYETİ'NİN TMB ZİYARETİ



Moğolistan Ulusal İnşaat Birliği Başkan Yardımcısı Erka ERDENECHULUUN başkanlığında bir Moğol heyeti 01 Kasım 2012 tarihinde Birliğimizi ziyaret etti. Görüşmede, ülkelerinin sahip olduğu yer altı zenginlikleri ve önümüzdeki dönemde gerçekleştirilmesi planlanan büyük inşaat projeleri hakkında bilgi veren Moğol heyeti, Türk müteahhitlik firmalarının Moğolistan pazarına yönlendirilmesi konusunda Birliğimiz ile yakın işbirliği yapmak istediklerini belirtti.

01.11.2012
SABAH GAZETESİ
GENEL YAYIN
YÖNETMENİNİ
ZİYARET



01 Kasım 2012 tarihinde TMB Başkanı Emin SAZAK, Başkan Vekili Emre AYKAR ve Genel Sekreter Haluk BÜYÜKBAŞ tarafından Sabah Gazetesi Genel Yayın Yönetmeni Erdal ŞAFAK'a bir nezaket ziyareti gerçekleştirildi.

06.11.2012
"İNŞAAT 2023" KONULU TOPLANTI



06 Kasım 2012 tarihinde Ankara'da Capital ve Ekonomist dergileri işbirliğinde "İNŞAAT 2023 - Ankara'da İnşaat Sektörünün Bugünkü Konumu ve Gelecek Vizyonu" konulu bir toplantı düzenlendi. Toplantının açılış konuşmacıları arasında yer alan TMB Başkanı Emin SAZAK tarafından Türk inşaat sektörünün genel durumu hakkında bilgi verildi ve Ankara'daki gelişmeler ile ilgili gözlem ve görüşleri aktarıldı. Toplantının panel bölümünde ise, TMB Yüksek Danışma Kurulu Üyesi ve Mesa Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Erhan BOYSANOĞLU, Ankara'da inşaat sektörünün gelişimi konusunda bir konuşma yaptı.

06.11.2012
TÜRK EXİMBANK
GENEL MÜDÜRÜNÜ ZİYARET



Türk Eximbank tarafından 2004 yılında yürürlüğe konulmuş ancak bugüne kadar kullanılmamış olan "Teminat Mektuplarının Haksız Nakde Çevrilme Sigorta Programı"nın Türk müteahhitlik firmaları tarafından kullanılabilir hale getirilebilmesi amacıyla yönelik görüş alışverişinde bulunmak üzere, Türk Eximbank Genel Müdürü Sayın Hayrettin KAPLAN 06 Kasım 2012 tarihinde makamında TMB Başkan Vekili Emre AYKAR, Yönetim Kurulu Üyeleri Selim BORA ve Burak TALU ile TMB Genel Sekreter Yardımcıları Çiğdem ÇINAR ve Bülent ATAMER'den oluşan bir heyet tarafından ziyaret edildi.

15-16.11.2012
ENERJİ VE EKONOMİ ZİRVESİ



Atlantic Council tarafından 15-16 Kasım 2012 tarihlerinde İstanbul'da Enerji ve Ekonomi Zirvesi düzenlendi. Başbakan Sayın Recep Tayyip ERDOĞAN, Başbakan Yardımcısı Sayın Ali BABACAN, Dışişleri Bakanı Sayın Ahmet DAVUTOĞLU, AB Bakanı Sayın Egemen BAÇIŞ, Maliye Bakanı Sayın Mehmet ŞİMŞEK ile Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Sayın Taner YILDIZ'ın yanı sıra bir çok ülkeden Başbakan ve Bakanlar ayrıca üst düzey Türk ve yabancı şirket yetkililerinin katıldığı Zirve'ye TMB Başkanı Emin SAZAK da iştirak etti.



18-19.11.2012
DÜNYA SU KONSEYİ
GENEL KURUL TOPLANTISI



18-19 Kasım 2012 tarihlerinde Fransa-Marsilya'da yapılan Dünya Su Konseyi (World Water Council - WWC) 6. Genel Kurul Toplantısı'na, DSİ Genel Müdür Yardımcısı Cüneyt GEREK başkanlığında Dünya Su Konseyi üyesi kuruluş ve firmalardan oluşan bir heyet ile birlikte TMB Genel Sekreteri Haluk BÜYÜKBAŞ da katıldı. Söz konusu Genel Kurul Toplantısı kapsamında gerçekleştirilen seçimlerde 2013-2015 yıllarını kapsayan dönem için;

- i) Devlet Su İşleri Genel Müdürü Sayın Akif ÖZKALDI
(alternate: Genel Müdür Yardımcısı Cüneyt GEREK)
 - ii) ÖZDEMİR İnşaat firmasını temsilen Sayın İrfan AKER
(alternate: ÖZDEMİR İnşaat Yön. Kur. Başkanı Sayın Deha EMRAL)
 - iii) TMB'yi temsilen Prof. Dr. Doğan ALTINBİLEK
(alternate: TMB Genel Sekreteri Haluk BÜYÜKBAŞ)
- bir kez daha Dünya Su Konseyi Governörlüğüne seçildi. Diğer taraftan, yapılan ilk Governörler Kurulu toplantısında, Dünya Su Konseyi Başkanlığı'na üç dönemdir Başkanlık görevini sürdüren Loic FAUCHON'un (Fransa) yerine Benedito BRAGA (Brezilya) seçildi. Aynı toplantıda, TMB temsilcisi Prof. Dr. Doğan ALTINBİLEK 2013-2015 yıllarını kapsayan dönem için Dünya Su Konseyi Governörlüğünün yanı sıra Konsey'in Başkan Yardımcılığı görevine getirildi.

18-19.11.2012
TÜRK-İNGİLİZ ORTAK LIBYA TOPLANTISI



İngiltere İstanbul Başkonsolosluğu, "UK Trade & Investment-UKTI", İngiltere Trablus Büyükelçiliği ile TMB işbirliğinde İngiliz müteahhitlik ve müşavirlik firmaları ile Türk müteahhitlik firmaları temsilcilerinin katılımıyla 18-21 Kasım 2012 tarihlerinde Trablus'a bir ziyaret gerçekleştirildi.

Söz konusu ziyaret kapsamında, Libya Housing and Infrastructure Board (HIB), Organisation for Development of Administrative Centres (ODAC), Urban Planning Authority (UPA), Engineering Consulting Office for Utilities (ECOU) ve Libya Planlama Bakanlığı ziyaret edilerek Libyalı yetkililer ile yeni dönem işbirliği imkanları üzerinde duruldu. Anılan ziyarete TMB Genel Sekreter Yardımcısı Çiğdem ÇINAR katıldı.



22.11.2012
T.C. ABUJA
BÜYÜKELÇİSİ'NİN
TMB ZİYARETİ

T.C. Abuja Büyükelçisi Sayın Mustafa PULAT göreve yeni atanmış olması nedeniyle 22 Kasım 2012 tarihinde TMB'yi ziyaret etti. Nijerya'nın siyasi ve ekonomik durumu ile Türk müteahhitlik firmaları için potansiyel bir pazar teşkil etmesi hususları üzerinde durulan görüşmeye TMB Genel Sekreteri Haluk BÜYÜKBAŞ ve Genel Sekreter Yardımcısı Çiğdem ÇINAR katıldı.



03-04.12.2012
FIEC YÖNETİM VE
KONSEY TOPLANTILARI

03-04 Aralık 2012 tarihlerinde FIEC Yönetim Kurulu ve Konsey Toplantıları Brüksel-Belçika'da gerçekleştirildi. Anılan Toplantılara TMB Başkan Vekili ve FIEC Yönetim Kurulu Üyesi Emre AYKAR ile TMB Genel Sekreteri Haluk BÜYÜKBAŞ katıldı.

06.12.2012
TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU PROJELERİ VE
PROJE YÖNETİMİ AÇISINDAN
DEMİRYOLU YATIRIMLARI-
AVUSTURYA DENEYİMİ KONUSU TOPLANTI



TCDD Genel Müdürlüğü desteği ve katılımı, International Construction Project Management Association (ICPMA) işbirliğinde 06 Aralık 2012 tarihinde Ankara'da "Türkiye'de Demiryolu Projeleri ve Proje Yönetimi Açısından Demiryolu Yatırımları - Avusturya Deneyimi" konulu bir toplantı gerçekleştirildi.

Toplantıda, TCDD Genel Müdürlüğü APK Dairesi Başkan Yardımcısı Sayın Nazım BÜKÜLMEZ tarafından önümüzdeki dönemde Türkiye'de gerçekleştirilecek demiryolu projeleri ile ilgili detaylı bir sunum yapılmasının ardından, demiryolu projelerinin yönetimi konusunda uzman ICPMA temsilcilerince, Avrupa özellikle de Avusturya'daki hızlı tren ağları hakkında bilgi verilerek, demiryolu projelerinin yönetimi, finansman modelleri, başarılı uygulama örnekleri vb. hususları kapsayan bir sunum gerçekleştirildi.

06.12.2012
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME
BAKANI SAYIN BİNALİ YILDIRIM'IN KONUK
OLDUĞU AKŞAM YEMEĞİ



06 Aralık 2012 tarihinde Ankara'da TMB ve İNTES tarafından Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Sayın Binali YILDIRIM'ın konuk konuşmacı olarak katıldığı bir akşam yemeği düzenlendi.

12.12.2012
MİLLİYET GAZETESİ
GENEL YAYIN
YÖNETMENİNİ
ZİYARET



12 Aralık 2012 tarihinde Milliyet Gazetesi Genel Yayın Yönetmeni Derya SAZAK'a, TMB Başkanı Emin SAZAK, Başkan Vekili Cengiz KÖKSAL ve Genel Sekreter Haluk BÜYÜKBAŞ tarafından bir nezaket ziyareti gerçekleştirildi.

14.12.2012
BOĞAZIÇI BÖLGESEL ORTAKLIK ZİRVESİ



13-15 Aralık 2012 tarihlerinde İstanbul'da Cumhurbaşkanı Sayın Abdullah GÜL'ün himayelerinde, Uluslararası İşbirliği Platformu (UIP) tarafından "Boğaziçi Bölgesel Ortaklık Zirvesi" düzenlendi. Zirve'nin 14 Aralık 2012 tarihinde düzenlenen "Uluslararası Müteahhitlik Hizmetleri Açısından Avrasya'da Yeni Fırsatlar ve Projeler" konulu panelinde TMB Başkanı Emin SAZAK moderatörlük görevini üstlendi.

17.12.2012
T.C. BOGOTA
BÜYÜKELÇİSİNİN
ZİYARETİ



T.C. Bogota Büyükelçisi Sayın Engin YÜRÜR göreve yeni atanmış olması nedeniyle 17 Aralık 2012 tarihinde TMB Başkanı Emin SAZAK'ı ziyaret etti. Anılan görüşmede, Kolombiya'nın Türk müteahhitlik firmaları için potansiyel bir pazar olduğu hususu ele alınarak, ülkede faal olunması için yürütülecek işbirliği hakkında görüş alışverişinde bulunuldu.

18.12.2012
“BÜYÜK ÖLÇEKLİ YIKIMLARIN YÖNETİLMESİ
VE İNŞAAT ATIKLARININ GERİ KAZANIMI”
KONULU ÇALIŞTAY



T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın desteği ve katılımı, yıkım konularında uzman Amerikan TURNER firması, PRO-GE firması ile TMB işbirliğinde 18 Aralık 2012 tarihinde Ankara'da “Büyük Ölçekli Yıkımların Yönetilmesi ve İnşaat Atıklarının Geri Kazanımı” konulu bir çalıştay düzenlendi.

Anılan etkinlikte, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Genel Müdürlüğü üst düzey yetkilileri tarafından Türkiye'de önümüzdeki dönemde gerçekleştirilecek kentsel dönüşüm projeleri ile ilgili detaylı bir sunum yapılmasının ardından, TURNER firması temsilcileri tarafından, büyük ölçekli yıkımların yönetilmesi, inşaat atıklarının geri kazanımı ile konuya ilişkin başarılı uygulamalar hakkında bilgi verildi.



22.12.2012
TMB YILBAŞI BALOSU

TMB geleneksel Yılbaşı Balosu 22 Aralık 2012 tarihinde Ankara'da yapıldı.



02.01.2013
5. BÜYÜKELÇİLER
KONFERANSI

02 Ocak 2013 tarihinde Ankara'da Dışişleri Bakanı Prof. Dr. Ahmet DAVUTOĞLU ev sahipliğinde düzenlenen 5. Büyükelçiler Konferansı'nın açılışına TMB Başkanı Emin SAZAK ve Genel Sekreter Haluk BÜYÜKBAŞ katıldı. Söz konusu Konferans'ın açılışında, Dışişleri Bakanı tarafından güncel dış politik gelişmeler konusunda Türk hükümetinin görüşlerine ilişkin detaylı açıklamalarda bulunuldu.



08.01.2013
KİK BAŞKANI
MAHMUT GÜRSES'İ
ZİYARET

08 Ocak 2013 tarihinde, TMB Başkanı Emin SAZAK, Başkan Vekili Cengiz KÖKSAL, Denetleme Kurulu Üyesi Deha EMRAL, TMB Genel Sekreteri Haluk BÜYÜKBAŞ ve Genel Sekreter Yardımcısı Bülent ATAMER, KİK Başkanı Mahmut GÜRSES'i davetine icabetle makamında ziyaret etti. Görüşmede, KİK mevzuatında kamu ihalelerindeki yasaklamalar konusunda yapılan yeni düzenleme ile ilgili görüş alışverişinde bulunuldu.



16.01.2013
TÜRK MÜŞAVİR MÜHENDİS
VE MİMARLAR BİRLİĞİNİ
(TÜRKMMMB) ZİYARET

16 Ocak 2013 tarihinde TMB Başkanı Emin SAZAK, Başkan Vekili Cengiz KÖKSAL, Yönetim Kurulu Üyesi Z. Aysen TELEMİZ ve Denetleme Kurulu Üyesi Deha EMRAL Türk Müşavir Mühendis ve Mimarlar Birliği'ni (TÜRKMMMB) ziyaret etti ve TÜRKMMMB Yönetim Kurulu Üyeleri ile görüşmelerde bulundu.



28.01.2013
ABD TİCARET ODASI
BAŞKAN YARDIMCISININ
ÜLKEMİZİ ZİYARETİ

ABD Ticaret Odası Türkiye, Ortadoğu ve Afrika'dan Sorumlu Başkan Yardımcısı Lionel C. JOHNSON'un ülkemizi ziyareti kapsamında, 28 Ocak 2013 tarihinde Ankara'da TOBB'da gerçekleştirilen toplantıda, TMB Başkanı Emin SAZAK tarafından Türk müteahhitlik firmaları ile ABD firmaları arasında bugüne kadar yürütülen işbirliği, karşılaşılan sorunlar ve çözüm yolları ile üçüncü ülkelerde işbirliğinin geliştirilmesine yönelik görüş ve önerileri içeren bir konuşma yapıldı. Anılan etkinlikte TMB Yüksek Danışma Kurulu Üyesi ve TOBB Sektör Meclisi Başkan Vekili Mithat YENİGÜN de katılımcılara hitap etti.



01.02.2013
DÜNYA SU KONSEYİ
48. GUVERNÖRLER
TOPLANTISI

"Dünya Su Konseyi 48. Guvernör Toplantısı" 01 Şubat 2013 tarihinde Marsilya -Fransa'da yapıldı. Söz konusu toplantıya TMB Genel Sekreteri Haluk BÜYÜKBAŞ katıldı.

11.02.2013
ABD EXİMBANK HEYETİ İLE TOPLANTI



TMB Başkanı Emin SAZAK ev sahipliğinde, ABD Ankara Büyükelçiliği işbirliğinde; AB Eximbank Küresel İş Geliştirme Bölümü Başkan Yardımcısı Raymond ELLIS ve Türk Eximbank Genel Müdür Yardımcısı Alaaddin METİN'in katılımıyla 11 Şubat 2013 tarihinde Ankara'da bir öğlen çalışma yemeği düzenlendi. Anılan Toplantıda, TMB üyesi firmalara, ABD Eximbank tarafından inşaat sektörüne verilen destekler ve öncelikli ülkeler hakkında bilgi aktarılırken, Türk Eximbank yetkililerince de bankanın yeni dönem açılımlarına ilişkin bilgi verildi.

18.02.2013
TOBB MÜTEAHHİTLİK SEKTÖR
MECLİSİ TOPLANTISI



18 Şubat 2013 tarihinde gerçekleştirilen TOBB Müteahhlik Sektör Meclisi Toplantısı'nda, yeni KİK mevzuatıyla ilgili çalışmaların son aşamaya geldiği hususu dikkate alınarak, Birliğimiz talebi doğrultusunda KİK mevzuatı ile ilgili sorunlar ve çözüm önerileri hakkında bir çalıştay düzenlenmesi konusunun TOBB Başkanlığı tarafından KİK'e aktarılması ve söz konusu toplantının en kısa zamanda düzenlenmesi hususunda karar alındı.

19.02.2013
İNGİLİZ ALTYAPI HEYETİ İLE SEMİNER



İngiliz Spor ve Turizm Bakanı Hugh ROBERTSON başkanlığında Londra 2012 Olimpiyatlarında görev almış İngiltere'nin önde gelen firmalarından oluşan İngiliz altyapı heyeti ile TMB Başkanı Emin SAZAK ev sahipliğinde, İngiltere Ankara Büyükelçiliği Ticaret ve Yatırım Bölümü (UKTI) ve Birliğimiz organizasyonunda, üye firma temsilcilerimizin katılımıyla, Olimpiyat 2020, Euro Championship 2020 ve İzmir EXPO 2020 kapsamında işbirliği imkanlarının belirlenmesi amacıyla 19 Şubat 2013 tarihinde Ankara'da bir seminer düzenlendi.



19.02.2013
T.C. ANTANANARİVO
BÜYÜKELÇİSİNİN
TMB ZİYARETİ

Madagaskar Cumhuriyeti'ne yeni atanan Antananarivo Büyükelçisi Artemis SÜMER 19 Şubat 2013 tarihinde TMB Başkanı Emin SAZAK'ı ziyaret etti. Görüşmede, Madagaskar'daki olası iş imkanları değerlendirildi.



19.02.2013
T.C. DIŞİŞLERİ
BAKAN YARDIMCISINI
ZİYARET

19 Şubat 2013 tarihinde TMB Başkanı Emin SAZAK ve Genel Sekreter Haluk BÜYÜKBAŞ, Dışişleri Bakan Yardımcısı Naci KORU'yu makamında ziyaret etti. Görüşmede, TMB'nin yeni Afrika açılımı ve ortak çalışma hususunda görüş alışverişinde bulunuldu.



26.02.2013
“KAYIT DIŞI EKONOMİ İLE
MÜCADELE STRATEJİSİ
EYLEM PLANI 2011-2013”
KONULU TOPLANTI

26 Şubat 2013 tarihinde İstanbul'da Maliye Bakanı Mehmet ŞİMŞEK başkanlığında Gelir İdaresi Başkanı Mehmet KİLÇİ'nin katılımıyla düzenlenen ve tüm sivil toplum kuruluşlarının davet edildiği “Kayıt Dışı Ekonomi ile Mücadele Stratejisi Eylem Planı 2011-2013” konulu toplantıya TMB Yönetim Kurulu Üyesi Ayşen TELEMEZ ve Genel Sekreter Haluk BÜYÜKBAŞ katıldı. Toplantıda Birliğimizin, Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi'ne imza koyduğu ve kendi etik ilkeler bildirgesini hazırladığı belirtilerek, bu konuda her türlü işbirliğine açık olduğu ifade edildi.



26-27.02.2013
6. KÜRESEL STRATEJİK
ALTYAPI ÖNCÜLÜK
FORUMU

6. Küresel Stratejik Altyapı Öncülük Forumu (Global Strategic Infrastructure Leadership Forum) 26-27 Şubat 2013 tarihlerinde New York - ABD'de düzenlendi. Söz konusu Forum'a TMB Başkanı Emin SAZAK katıldı.

01-04.03.2013
SUUDİ ARABİSTAN VE BİRLEŞİK ARAP
EMİRLİKLERİ TİCARET VE MÜTEAHHİTLİK
HEYETİ PROGRAMI



01-04 Mart 2013 tarihlerinde Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri'ne, Ekonomi Bakanı Zafer ÇAĞLAYAN başkanlığında, Ekonomi Bakanlığı koordinasyonu, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) organizasyonunda, Uludağ İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği tarafından bir Ticaret ve Müteahhitlik Heyeti ziyareti gerçekleştirildi. Anılan ziyarete TMB Başkan Vekili Edip YENİGÜN tarafından katılım sağlandı.



20.03.2013
T.C. ULAŞTIRMA
BAKANI'NI ZİYARET

20 Mart 2013 tarihinde TMB Başkanı Emin SAZAK, Başkan Vekili Cengiz KÖKSAL, Denetleme Kurulu Üyesi Deha EMRAL ve Genel Sekreter Haluk BÜYÜKBAŞ T.C. Ulaştırma Bakanı Sayın Binali YILDIRIM'ı makamında ziyaret etti. Görüşmede, 2013 yılı karayolları projeleri yatırım ödenekleri ve KİK mevzuatı ile ilgili konularda görüş alışverişinde bulunuldu.

26.03.2013
ALTYAPI FİNANSMANI İÇİN SERMAYE
PİYASALARI FIRSATLARI KONULU ÇALIŞTAY

Deloitte.

26 Mart 2013 tarihinde Ankara'da Deloitte firması tarafından “Altyapı Finansmanı için Sermaye Piyasaları Fırsatları” konulu bir çalıştay düzenlendi. TMB Başkanı Emin SAZAK'ın da katılım sağladığı söz konusu çalıştayda katılımcılar tarafından Türkiye'nin 2023 vizyonu çerçevesinde planlanan altyapı yatırımları ve bunların proje finansman gereksinimleri konusunda görüş alışverişinde bulunuldu.



27.03.2013
“KEY ISSUES FOR DOING
BUSINESS IN IRAQ”
KONULU SEMİNER

Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) organizasyonunda Birliğimiz desteğiyle, Türk müteahhitlik firmaları ile Japon firmaları arasında Irak'ta işbirliğinin geliştirilmesi amacıyla fikir alışverişinde bulunmak üzere 27 Mart 2013 tarihinde İstanbul'da “Key Issues for Doing Business in Iraq” konulu bir seminer düzenlendi. Söz konusu seminerde TMB Genel Sekreter Yardımcısı Çiğdem ÇINAR tarafından Türk müteahhitlerinin yurtdışı faaliyetleri hakkında detaylı bir sunum yapıldı.

11.04.2013
LİBYA HEYETİ İLE TOPLANTI



11 Nisan 2013 tarihinde Türk Müşavir Mühendisler ve Mimarlar Birliği (TMMMB) tarafından organize edilen "Libya'nın Yeniden Yapılandırılması Programında Türk Teknik Müşavirlik Hizmetleri Konferansı" vesilesiyle ülkemizde bulunan Libya heyeti ile Birliğimizde bir toplantı gerçekleştirildi. TMB Başkanı Emin SAZAK ev sahipliğinde yapılan toplantıya, Yönetim Kurulu Üyeleri Ayşen TELEMEZ ve Selim BORA, Libya tarafından ise, Ulaştırma Bakan Yardımcısı Farid GHEBLAWI, Planlama Bakan Yardımcısı Abdulatif ALTOUNSI ile Elektrik ve Yenilenebilir Enerji Bakan Yardımcısı Mohamed EKHALAT'a eşlik eden ilgili Bakanlık mensubu Libya heyeti üyeleri katıldı.



13.04.2013
MÜTEAHHİT- İDARE
İLİŞKİLERİ PANELİ

08-13 Nisan 2013 tarihleri arasında gerçekleştirilen Karayolları Bölge Müdürleri Toplantısı kapsamında 13 Nisan 2013 tarihinde gerçekleştirilen "Müteahhit-İdare İlişkileri" konulu panele TMB Başkan Vekili Cengiz KÖKSAL katıldı ve TMB görüşlerini açıklayan bir konuşma yaptı.

25-26.04.2013
EIC İLKBAHAR TOPLANTISI



Avrupa Uluslararası Müteahhitler Birliği (EIC) İlbahar Toplantısı 25-26 Nisan 2013 tarihlerinde Helsinki-Finlandiya'da yapıldı. Toplantı kapsamında gerçekleştirilen Konferansta 2012 yılında yapılan Londra Olimpiyatları ile ilgili deneyimlerin paylaşıldığı "Risk Management in International Projects - Tools for Contractors" konusu ele alındı. Toplantıya TMB Genel Sekreter Yardımcısı Çiğdem ÇINAR katıldı.

02.05.2013
NİJER CUMHURİYETİ HEYETİ İLE TOPLANTI



02 Mayıs 2013 tarihinde Ankara'da TMB Yönetim Kurulu Üyesi Sayın Selim BORA ev sahipliğinde, Nijer Cumhuriyeti Madencilik ve Sanayi Kalkınma Bakanı Sayın Omar Hamidou TCHIANA ile Enerji ve Petrol Bakanı Sayın Foumakoye GADO eşliğinde üst düzey Nijer yetkililerinden oluşan bir heyetin ülkemizi ziyareti vesilesiyle, üye firma temsilcilerimizin katılımıyla bir toplantı düzenlendi. Söz konusu toplantıya ayrıca, T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakan Yardımcısı Sayın H. Murat MERCAN ve Bakanlık yetkilileri tarafından da katılım sağlandı.



03.05.2013
TÜRK-JAPON İŞ
KONSEYİ 20. ORTAK
TOPLANTISI

03 Mayıs 2013 tarihinde Ankara'da DEİK ve Japonya İş Federasyonu "KEIDANREN" işbirliğinde, Japonya Başbakanı Sayın Shinzo ABE'nin katılımı ile "Türk-Japon İş Konseyi 20. Ortak Toplantısı" gerçekleştirildi. Söz konusu toplantıya TMB Başkan Vekili Emre AYKAR katılarak, "Türk Yurtdışı Müteahhitliğinin Rekabet Gücü ve Üçüncü Ülkelerde Türk-Japon İşbirliği" konulu bir konuşma yaptı.



07.05.2013
İMSAD YÖNETİM
KURULU'NUN
TMB ZİYARETİ

İMSAD Başkanı Dünder YETİŞENER başkanlığında Yönetim Kurulu Üyelerinden oluşan İMSAD Heyeti 07 Mayıs 2013 tarihinde TMB'yi ziyaret ederek, TMB Başkanı Emin SAZAK ve Yönetim Kurulu Üyesi Ayşen TELEMEZ ile bir görüşme gerçekleştirdi. Görüşmede TMB ile İMSAD arasındaki işbirliği imkanları ele alındı.

14.05.2013
KEFALET BONUSU VE POLİTİK RİSK
SİGORTASI UYGULAMALARI KONULU SEMİNER



14 Mayıs 2013 tarihinde Ankara'da MARSH Sigorta ile birlikte Kefalet Bonusu (Surety Bond) ve Politik Risk Sigortası uygulamaları ile ilgili bir seminer düzenlendi. Seminerde, TMB üyesi firma temsilcilerine kefalet bonoları sigorta pazarı ve içeriklerinin yanı sıra politik risk sigortası uygulamaları ile poliçe kapsamı hakkında bilgi verildi.



24.05.2013
ABD TİCARET BAKAN
YARDIMCISININ TMB
BAŞKANI'NI ZİYARETİ

Türkiye-ABD Ekonomik Ortaklık Komisyonu Toplantıları vesilesiyle ülkemizde bulunan ABD Ticaret Bakan Yardımcısı Jose FERNANDEZ 24 Mayıs 2013 tarihinde TMB Başkanı Emin SAZAK'a bir nezaket ziyareti gerçekleştirdi. TMB Genel Sekreteri Haluk BÜYÜKBAŞ'ın da katıldığı görüşmede, ABD firmaları ile Türk müteahhitlerinin üçüncü ülkelerde işbirliği konusu ele alındı.



31.05.2013
TÜRK EXİMBANK GENEL
MÜDÜRÜNÜ ZİYARET

TMB Başkanı Emin SAZAK ve Genel Sekreter Haluk BÜYÜKBAŞ tarafından 31 Mayıs 2013 tarihinde Türk Eximbank Genel Müdürü Hayrettin KAPLAN'a bir nezaket ziyareti gerçekleştirildi. Görüşmede, Türk Eximbank'ın yeni dönem proje kredileri, politik risk sigortası ve teminat mektuplarının nakde çevrilmesine ilişkin sigorta programları üzerinde görüş alışverişinde bulunuldu.

02-05.06.2013
AMERİKAN-TÜRK KONSEYİ'NİN
32. YILLIK KONFERANSI



Amerikan-Türk Konseyi'nin (American-Turkish Council - ATC) 32. Yıllık Konferansı 02-05 Haziran 2013 tarihlerinde Washington DC'de Ritz Carlton Hotel'de düzenlendi. Teması "Ortaklık, Ticaret ve Yatırım" olan bu yılki Konferans'ta, Türkiye'deki altyapı inşaatları ile üçüncü ülkelerdeki altyapı inşaatlarında Türk ve ABD firmaları arasında işbirliği imkanları konulu iki ayrı panel gerçekleştirildi. Toplantıya katılan TMB Başkanı Emin SAZAK üçüncü ülkelerde işbirliği konusunda TMB'nin bakış açısını açıklayan bir konuşma yaptı.

03.06.2013
"YURTDIŞI MÜTEAHHİTLİK HİZMETLERİNDE
TÜRK İŞGÜCÜ İSTİHDAMININ TEŞVİKİ"
KONULU TOPLANTI



03 Haziran 2013 tarihinde Ankara'da Gazi Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Cem KILIÇ'ın koordinatörlüğünü üstlendiği "Yurtdışı Müteahhitlik Hizmetlerinde Türk İşgücü İstihdamının Teşviki" konulu çalışma ile ilgili olarak, yurtdışında proje yürütmekte olan TMB üyesi firmaların ilgili departmanlarından gelen yetkililer ile bir toplantı yapıldı. Toplantıda, yurtdışında Türk işçilerinin istihdamında yaşanan sorunlar, çalışma mevzuatı, İş-Kur uygulamaları ve sosyal güvenlik mevzuatı konuları ele alındı.

04.06.2013
TÜRKMMMB ve AKDENİZ ÜLKELERİ
MÜHENDİSLİK İŞBİRLİĞİ GRUBU
İLE DÜZENLENEN KONFERANS



04 Haziran 2013 tarihinde Ankara'da TÜRKMMMB ev sahipliğinde "Akdeniz Ülkeleri Mühendislik İşbirliği Grubu - MEG (Fransa, İspanya, Portekiz, İtalya, Yunanistan, Türkiye, Fas, Cezayir, Tunus, Libya, Mısır, Ürdün, Lübnan ve Suriye) ile birlikte bir konferans düzenlendi. TÜRKMMMB tarafından PPP ve BOT tipi projelerde teknik müşavirlik firmalarının konularının ele alındığı konferansta, TMB Yüksek Danışma Kurulu Başkanı Ali KANTUR Katı Atık Yönetimi, TMB Genel Sekreteri Haluk BÜYÜKBAŞ ise Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu projesinin tanıtımına yönelik bir sunum yaptı.

06-08.06.2013
FIEC GENEL KURULU VE
İLKBAHAR TOPLANTISI



FIEC Genel Kurulu ve İlkbahar Toplantısı 06-08 Haziran 2013 tarihlerinde Amsterdam-Hollanda'da yapıldı. Söz konusu toplantılara TMB Başkanı Emin SAZAK, TMB Başkan Vekili ve FIEC Yönetim Kurulu Üyesi Emre AYKAR ile Genel Sekreter Haluk BÜYÜKBAŞ katıldı. Hollanda İnşaat Federasyonu (Bouwend Nederland) ev sahipliğinde düzenlenen bu yıllık toplantı çerçevesinde gerçekleştirilen konferansın konusu "Water Infrastructure – Su Yapıları" olup, konferansta Birliğimiz önerisi ile ODTÜ İnşaat Bölümü Öğretim Üyesi ve Dünya Su Konseyi Başkan Yardımcısı Prof. Dr. Doğan ALTINBILEK konuk konuşmacı ve panelist olarak yer aldı.

18.06.2013
TMB-EXİMBANK ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTISI



Türk Eximbank ile teminat mektuplarının haklı ve haksız nakde çevrilmesi sigorta programının yanı sıra Türk müteahhitlerinin ihtiyacı olan diğer sigorta programları hakkında da hazırlık yapılmasına yönelik olarak oluşturulmuş bulunan TMB-Türk Eximbank Çalışma Grubu toplantısının ilki 18 Haziran 2013 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirildi. Toplantıya TMB Genel Sekreter Yardımcıları Çiğdem ÇINAR ve Bülent ATAMER katıldı.

19.06.2013
İMMİB'İN TMB ZİYARETİ



İstanbul Maden ve Metaller İhracatçı Birlikleri (İMMİB) Yapı Malzemeleri Komitesi Başkanı Serdar URFALILAR başkanlığındaki İMMİB heyeti, TMB Başkanı Emin SAZAK'ı 19 Haziran 2013 tarihinde ziyaret etti. TMB ile İMMİB arasındaki işbirliğinin geliştirilmesi konusunun ele alındığı görüşmeye, TMB Genel Sekreteri Haluk BÜYÜKBAŞ, Genel Sekreter Yardımcıları Çiğdem ÇINAR ve Bülent ATAMER tarafından da katılım sağlandı.

20.06.2013
BAŞBAKANLIK MÜSTEŞAR
YARDIMCISI'NI ZİYARET



20 Haziran 2013 tarihinde TMB Başkanı Emin SAZAK, Başkan Vekili Edip YENİGÜN ve Genel Sekreter Haluk BÜYÜKBAŞ Başbakanlık Müsteşar Yardımcısı Abdullah CANBEK'i makamında ziyaret ettiler.

21.06.2013
NEPAL MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ'NİN
TMB'Yİ ZİYARETİ



TMB Yüksek Danışma Kurulu Üyesi Cihan CANDEMİR'in ev sahipliğinde Nepal Müteahhitler Birliği (FCAN) heyeti ile 21 Haziran 2013 tarihinde Ankara'da gerçekleştirilen toplantıda, konuk heyete Türk yurtdışı müteahhitlik hizmetleri ile ilgili bir sunum yapıldı. Toplantıda ayrıca, karşılıklı işbirliğinin geliştirilmesi amacıyla iki kuruluş arasında bir İşbirliği Mutabakat Zaptı imzalandı.

26.06.2013
KALİTE SİSTEM BELGESİ YENİLEME TETKİKİ



TS-EN 9001:2008 Kalite Sistem Belgesi kapsamında TSE Tetkikçileri tarafından 26 Haziran 2013 tarihinde TMB'de gerçekleştirilen "Belge Yenileme Tetkiki" başarıyla sonuçlandı.

02.07.2013
TÜRK EXİMBANK
GENEL MÜDÜRÜ'NÜN
KATILIMIYLA
GÜNDEM YEMEĞİ



Türk Eximbank Genel Müdürü Hayrettin KAPLAN'ın konuk konuşmacı olarak katılarak, Bankanın yeni dönem faaliyetleri, proje kredileri, politik risk sigortası ve teminat mektuplarının haksız nakde çevrilmesi konularında üye firmalarımıza açıklamalarda bulunduğu GÜNDEM öğlen yemeği 02 Temmuz 2013 tarihinde Ankara'da düzenlendi.

04.07.2013
MOZAMBİK'TE İNŞAAT SEKTÖRÜNDEKİ
İŞBİRLİĞİ İMKANLARI KONFERANSI



03-07 Temmuz 2013 tarihlerinde TMB Sahra Altı Afrika Ülkeleri Konferanslar Dizisi kapsamında ülkemizi ziyaret eden ve Mozambik Yatırımları Teşvik Merkezi (CPI) Başkanı Dr. Lourenço SAMBO, Mozambik Müteahhitler Birliği (FME) Yönetim Kurulu Üyesi Jorge S. Martins MANJATE, FME Üyesi J. D'Sousa Construções firması yetkilisi Samir Sulemane de SOUSA ile CPI İş Ağları ve Hizmetleri Teknik Uzmanı Dr. Carla MANGUANA'dan oluşan Mozambik heyeti ile 04 Temmuz 2013 tarihinde Ankara'da TMB Başkanı Emin SAZAK ev sahipliğinde "Mozambik'te İnşaat Sektöründeki İşbirliği İmkanları" konulu bir Konferans gerçekleştirildi.

Mozambik heyet üyelerinin yanı sıra T.C. Maputo Büyükelçisi Aylin TAŞHAN ve Türk Eximbank Bölge Müdürü Funda BAYDAR tarafından konuşma ve sunumların yapıldığı söz konusu Konferansta, Mozambik'in siyasi ve ekonomik yapısı, Türkiye-Mozambik ticari ve ekonomik ilişkileri, ülkenin önümüzdeki döneme ilişkin yatırım plan ve programları ile gerçekleştirilmesi öngörülen alt ve üst yapı projeleri, ülkedeki iş yapma koşulları ve ülkeye yönelik Eximbank kredi imkanları hakkında üye firma temsilcilerimize bilgi verildi ve Mozambik heyeti üyeleri ile görüş alışverişinde bulunulması olanağı sağlandı.

27.08.2013
TÜRK - KORE MÜTEAHHİTLİK SEKTÖRÜ
İŞBİRLİĞİ FORUMU



27 Ağustos 2013 tarihinde İstanbul'da DEİK tarafından Ekonomi Bakanı Zafer ÇAĞLAYAN, Kore Kara Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Seoung-Hwan SUH ve Kore Uluslararası Müteahhitler Birliği (ICAK) Başkan Yardımcısı Soong-Chull SHIN'in katılımıyla "Türk-Kore Müteahhitlik Sektörü İşbirliği Forumu" düzenlendi.

Orta Asya ülkelerinde özellikle de Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan'da işbirliğinin ele alındığı söz konusu Forum'da, TMB Başkan Vekili Emre AYKAR ve Yüksek Danışma Kurulu Üyesi Cihan CANDEMİR tarafından Türk ve Kore müteahhitlik firmalarının mevcut ve potansiyel işbirliği imkanları ile Türk müteahhitlik firmalarının yurt dışı faaliyetleri ve Türkiye Müteahhitler Birliği'ne ilişkin bilgileri içeren birer sunum yapıldı. Anılan Forum'a ayrıca, TMB Başkan Vekili Edip YENİGÜN, Yönetim Kurulu Üyesi Burak TALU, Genel Sekreter Yardımcısı Çiğdem ÇINAR ve birçok üye firma temsilcisi tarafından da katılım sağlandı.

03.09.2013
AFRİKA
STRATEJİLERİ
SEKTÖREL
DEĞERLENDİRME
TOPLANTISI



T.C. Dışişleri Bakanlığı tarafından 03 Eylül 2013 tarihinde Ankara'da düzenlenen Afrika Stratejileri Sektörel Değerlendirme Toplantısında, TMB Başkanı Emin SAZAK "Müteahhitlik-Altyapı-Belediye Hizmetleri" konulu oturumda panelist olarak yer alarak, TMB'nin ve üye firmalarımızın özellikle Sahra Altı Afrika ülkelerindeki faaliyetleri ve bu bölgeye yönelik çalışma ve görüşlerini içeren bir konuşma yaptı.

25.09.2013
"WATER AND SANITATION FOR ALL IN AFRICA"
FORUMU BİLGİLENDİRME TOPLANTISI



32 Afrika ülkesinin üyesi olduğu Water and Sanitation for Africa (WSA) kuruluşu organizasyonunda 21-23 Kasım 2013 tarihlerinde Abidjan-Fildişi Sahilleri'nde düzenlenecek olan "Water and Sanitation for All in Africa" konulu Forum hakkında bilgi aktarılması, Türk müteahhitlik firmaları ile WSA arasında üye ülkelerde işbirliğine gidilmesi ve ortak proje gerçekleştirilmesi amacıyla WSA yetkilileri ve üye firma temsilcilerimizin katılımıyla 25 Eylül 2013 tarihinde Birliğimizde bir toplantı gerçekleştirildi.

02.10.2013
MEDEF HEYETİNİN TMB ZİYARETİ



Fransız işadamlarından oluşan MEDEF heyetinin 01-04 Ekim 2013 tarihlerinde ülkemize gerçekleştirdiği ziyaret vesilesiyle, anılan heyet ile 02 Ekim 2013 tarihinde Ankara'da TMB Başkanı Emin SAZAK evsahipliğinde, TMB Başkan Vekili Cengiz KÖKSAL, Yönetim Kurulu Üyesi Selim BORA, Muhasip Üye Aşşen TELEMİZ ve üye firma temsilcilerinin katılımıyla Türkiye ve üçüncü ülkelerde işbirliği konusunun ele alındığı bir öğlen çalışma yemeği düzenlendi.



Dünya müteahhitleri yönetiminde bir Türk

Uluslararası Müteahhitler Birlikleri Konfederasyonu'nun Kademî Başkanı Yardımcılığına Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanvekili Emin Aykar atandı.



ANKARA - DÜNYA

Uluslararası Müteahhitler Birlikleri Konfederasyonu'nun (ICCA) Başkan Yardımcılığına 2012 yılı Kasım ayında Kademî Başkan Yardımcılığına atanmış olan Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanvekili Emin Aykar, Uluslararası Müteahhitler Birlikleri Konfederasyonu'nun (ICCA) Başkan Yardımcılığına atanmış oldu. Aykar, ICCA'nın 2012-2014 dönem için CISA Kurulunun Üyesi olarak atanmış oldu. ICCA'nın 2012-2014 dönem için CISA Kurulunun Üyesi olarak atanmış oldu. ICCA'nın 2012-2014 dönem için CISA Kurulunun Üyesi olarak atanmış oldu.

Uluslararası Müteahhitler Birliği, kuruluşundan itibaren 2000 yılından itibaren dünya çapında faaliyet göstermektedir. Birlik, Türkiye'de faaliyet gösteren 150'den fazla kuruluşu bünyesinde barındırıyor. Birlik, Türkiye'de faaliyet gösteren 150'den fazla kuruluşu bünyesinde barındırıyor. Birlik, Türkiye'de faaliyet gösteren 150'den fazla kuruluşu bünyesinde barındırıyor.

Metin Demiryürek güven tazeledi

11 Ocak Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın görevinden ayrılması üzerine Demiryürek, "Bu kararın Türkiye için büyük bir kayıp olduğunu düşünüyorum. Ancak, Türkiye'nin geleceği için bu kararın alınması gerektiğini düşünüyorum. Benim görevim, Türkiye'nin çıkarlarına hizmet etmektir. Bu görevi en iyi şekilde yerine getireceğim."

'Enerji tasarruflu binalara KDV desteği verilmeli'

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Emin Sazak, TMB'nin yürürlüğe giren 2012 yılı KDV tevkifatı yönetmeliği ile ilgili olarak, enerji tasarruflu binalara KDV desteği verilmesini istedi.

Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) Başkanı Emin Sazak, Ankara'nın son 25 yılda insana değil, motorlu araç trafiğine öncelik veren ve yaya dostu olmayan bir şehir haline geldiğini söyledi.

Müteahhitler Birliği'nden Ankara uyarısı



11 Ocak Emin Sazak, "Ankara'nın son 25 yılda insana değil, motorlu araç trafiğine öncelik veren ve yaya dostu olmayan bir şehir haline geldiğini söyledi. Şehirde yaya dostu alanların azaldığını, motorlu araç trafiğinin arttığını ve bu durumun şehir yaşamını olumsuz etkilediğini belirtti. Sazak, şehirde yaya dostu alanların artırılması ve motorlu araç trafiğinin azaltılması gerektiğini söyledi."



1.3 milyar \$'lık Libya zararı masada kalmaz



1.3 milyar dolarlık Libya projesi için yapılan sözleşmelerin tamamının iptal edildiği ve zararın masada kalmadığı bildirildi. Sözleşmelerin iptali, Libya'daki güvenlik durumunun kötüleşmesiyle ilgili olarak yapıldı.

Yıldırım: 'Müteahhitlere ihale kanunu dayandıramıyoruz'

Yıldırım, "Müteahhitlere ihale kanunu dayandıramıyoruz" dedi. Yıldırım, ihale kanununun müteahhitlerin çıkarlarına hizmet etmediğini ve ihale sürecinin daha adil ve şeffaf yapılması gerektiğini söyledi.



TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ'NDEN "LABİRENT SİSTEMİ" İLE YEŞİL BINA TEKNOLOJİSİNDE BİR İLK...

Türkiye Müteahhitler Birliği'nden (TMB) yapılan açıklamaya göre, Türkiye'de ilk kez "Labirent Sistemi" ile yeşil bina teknolojisi kullanıldı. Bu sistem, binaların enerji tüketimini azaltarak çevreye duyarlı yapılar olmasını sağlar.

GEÇTİĞİMİZ YIL YURTDIŞINDA USTLENİLEN PROJELERİN DEĞERİ 26 MİLYAR DOLAR

433 yeni proje

Yeni projelerin toplam değeri 26 milyar dolar olarak belirlendi. Türkiye'nin yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri 2012 yılında geçen yılın aynı dönemine göre %20 artarak 433'e ulaştı.

Yeni projelerin toplam değeri 26 milyar dolar olarak belirlendi. Türkiye'nin yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri 2012 yılında geçen yılın aynı dönemine göre %20 artarak 433'e ulaştı.

Müteahhitler rekora koşuyor

2012 yılında yurtdışında 26 milyar dolara ulaşarak önemli bir rekortu imza atan Türk müteahhitler en yüksek tutarı İran, Türkiye, Irak, Rusya, İran ve Suudi Arabistan ile aldı

Türk müteahhitleri, 2012 yılında yurtdışında 26 milyar dolara ulaşarak önemli bir rekortu imza atan Türk müteahhitleri en yüksek tutarı İran, Türkiye, Irak, Rusya, İran ve Suudi Arabistan ile aldı. 36 milyar dolara ulaşarak 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri geçen yılın aynı dönemine göre %20 artarak 433'e ulaştı.

2012 yılında yurtdışında 26 milyar dolara ulaşarak önemli bir rekortu imza atan Türk müteahhitleri en yüksek tutarı İran, Türkiye, Irak, Rusya, İran ve Suudi Arabistan ile aldı. 36 milyar dolara ulaşarak 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri geçen yılın aynı dönemine göre %20 artarak 433'e ulaştı.

2012 yılında yurtdışında 26 milyar dolara ulaşarak önemli bir rekortu imza atan Türk müteahhitleri en yüksek tutarı İran, Türkiye, Irak, Rusya, İran ve Suudi Arabistan ile aldı. 36 milyar dolara ulaşarak 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri geçen yılın aynı dönemine göre %20 artarak 433'e ulaştı.

2012 yılında yurtdışında 26 milyar dolara ulaşarak önemli bir rekortu imza atan Türk müteahhitleri en yüksek tutarı İran, Türkiye, Irak, Rusya, İran ve Suudi Arabistan ile aldı. 36 milyar dolara ulaşarak 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri geçen yılın aynı dönemine göre %20 artarak 433'e ulaştı.



Konut talebi hız kesti

Türkiye Müteahhitler Birliği'ne (TMB) "Büyük Ölçekli Yatırım Programları Genel Kurulunda" düzenlenen toplantıda, 2012'nin konut talebinin hız kestiği ve projelerin hızla ilerlediği belirtildi.

Geçmiş yılın Ocak-Eylül döneminde bir önceki dönemle karşılaştırıldığında konut talebinin hız kestiği ve projelerin hızla ilerlediği belirtildi. 2012 yılında konut talebinin hız kestiği ve projelerin hızla ilerlediği belirtildi.

Yurtdışı müteahhitlik hizmetleri rekor seviyeye ulaştı

Yurtdışı müteahhitlik hizmetleri rekor seviyeye ulaştı. Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) tarafından yapılan araştırmaya göre, 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri 26 milyar dolar olarak belirlendi.

Yurtdışı müteahhitlik hizmetleri rekor seviyeye ulaştı. Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) tarafından yapılan araştırmaya göre, 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri 26 milyar dolar olarak belirlendi.

Yurtdışı müteahhitlik hizmetleri rekor seviyeye ulaştı. Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) tarafından yapılan araştırmaya göre, 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri 26 milyar dolar olarak belirlendi.



Yurtdışı müteahhitlik hizmetleri rekor seviyeye ulaştı. Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) tarafından yapılan araştırmaya göre, 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri 26 milyar dolar olarak belirlendi.

60. Yılında Türkiye Müteahhitler Birliği'nden örnek Yönetim Binası... TMB Yeşil Bina Teknolojisinde "Labirent Sistemi" kullanarak bir ilki gerçekleştiriyor...

Türk müteahhitleri, 60. Yılında Türkiye Müteahhitler Birliği'nden örnek Yönetim Binası... TMB Yeşil Bina Teknolojisinde "Labirent Sistemi" kullanarak bir ilki gerçekleştiriyor...

Türk müteahhitleri, 60. Yılında Türkiye Müteahhitler Birliği'nden örnek Yönetim Binası... TMB Yeşil Bina Teknolojisinde "Labirent Sistemi" kullanarak bir ilki gerçekleştiriyor...



Türk müteahhitleri, 60. Yılında Türkiye Müteahhitler Birliği'nden örnek Yönetim Binası... TMB Yeşil Bina Teknolojisinde "Labirent Sistemi" kullanarak bir ilki gerçekleştiriyor...

Müteahhitler 26 milyar dolarlık rekoru petrol zengini ülkelerle kırdı

Müteahhitler 26 milyar dolarlık rekoru petrol zengini ülkelerle kırdı. Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) tarafından yapılan araştırmaya göre, 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri 26 milyar dolar olarak belirlendi.



Müteahhitler 26 milyar dolarlık rekoru petrol zengini ülkelerle kırdı. Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) tarafından yapılan araştırmaya göre, 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri 26 milyar dolar olarak belirlendi.

Müteahhitler 26 milyar dolarlık rekoru petrol zengini ülkelerle kırdı. Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) tarafından yapılan araştırmaya göre, 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri 26 milyar dolar olarak belirlendi.

Müteahhitler 26 milyar dolarlık rekoru petrol zengini ülkelerle kırdı. Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) tarafından yapılan araştırmaya göre, 2012 yılında yurtdışında gerçekleştirilen projelerin toplam değeri 26 milyar dolar olarak belirlendi.



60. Yılında Türkiye Müteahhitler Birliği'nden örnek Yönetim Binası... TMB Yeşil Bina Teknolojisinde "Labirent Sistemi" kullanarak bir ilki gerçekleştiriyor...

Enerji neredeyse müteahhitler orada



Türk müteahhitleri 2012 yılında 26 milyar dolarlık proje üstlenerek bir rekor kırdı. Müteahhitlerin en yüksek tutarı çelik petrol ve doğalgaz ihrac eden ülkelerden almış olduğu çıktı. Bu dönemde, Türkmenistan'dan 4,8 milyar dolar, Irak'tan 4,3 milyar dolar, Rusya'dan 3,6 milyar dolar proje üstlendi

2012 yılında gerçekleştirilen 26 milyar dolarlık enerji sektörü, Türkiye'nin en büyük sektörü haline geldi. Enerji sektöründe gerçekleştirilen projelerin toplam tutarı 26 milyar dolarla rekor seviyeye ulaştı. Bu dönemde, Türkmenistan'dan 4,8 milyar dolar, Irak'tan 4,3 milyar dolar, Rusya'dan 3,6 milyar dolar proje üstlendi.

11 Ekim/16/2012

Yeni bir enerji

11 Deyişim örneği

Yeni bir enerji... 11 Deyişim örneği... Enerji sektöründe gerçekleştirilen projelerin toplam tutarı 26 milyar dolarla rekor seviyeye ulaştı.

Türkmenistan'dan 4,8 milyar dolar, Irak'tan 4,3 milyar dolar, Rusya'dan 3,6 milyar dolar proje üstlendi.

Yeni bir enerji... 11 Deyişim örneği... Enerji sektöründe gerçekleştirilen projelerin toplam tutarı 26 milyar dolarla rekor seviyeye ulaştı.

Türkmenistan'dan 4,8 milyar dolar, Irak'tan 4,3 milyar dolar, Rusya'dan 3,6 milyar dolar proje üstlendi.

Yeni bir enerji... 11 Deyişim örneği... Enerji sektöründe gerçekleştirilen projelerin toplam tutarı 26 milyar dolarla rekor seviyeye ulaştı.

Türkmenistan'dan 4,8 milyar dolar, Irak'tan 4,3 milyar dolar, Rusya'dan 3,6 milyar dolar proje üstlendi.

1.3 milyar \$ zarar var



Emin Saizak

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Emin Saizak, Libya'da yapılan 100'ü aşkın firmadan, Libya'daki yatırım katması projelerinin toplam tutarı 10,1 milyar doların altına düşürüldüğünü, bu nedenle Libya'daki toplam tutarı 1,3 milyar dolar olarak açıkladı.

Libya'da yapılan 100'ü aşkın firmadan, Libya'daki yatırım katması projelerinin toplam tutarı 10,1 milyar doların altına düşürüldüğünü, bu nedenle Libya'daki toplam tutarı 1,3 milyar dolar olarak açıkladı.

Türk müteahhitler dünyayı fethetti

Türkiye Müteahhitler Birliği'nin (TMMOB) "Risk Odasının Finansal Piyasalar Olmaktan Çıkıp Siyasal Gelişimlere Kayışığı 2013'e Gözükken" başlığı ile yayınlanan sektör analizine göre, yarıyılı müteahhitlik hizmetleri geçişiminde yıl içinde 433 yeni proje ile tarihinin rekor seviyesine ulaştı.



HAYRAT TALEFİNDEN HIZ PASİJİ SEKTÖRÜ ETİLEEN

TMMOB Müteahhitler Birliği'nin (TMMOB) "Risk Odasının Finansal Piyasalar Olmaktan Çıkıp Siyasal Gelişimlere Kayışığı 2013'e Gözükken" başlığı ile yayınlanan sektör analizine göre, yarıyılı müteahhitlik hizmetleri geçişiminde yıl içinde 433 yeni proje ile tarihinin rekor seviyesine ulaştı.

TMMOB Yürütme Kurulu Başkanı Emin Saizak

"Latin Amerika ülkeleri önemli fırsatlar sunacak"

TMMOB Yürütme Kurulu Başkanı Emin Saizak, Latin Amerika ülkeleri için önemli fırsatlar sunacağını belirtti. Saizak, "Latin Amerika ülkeleri, özellikle Brezilya ve Meksika, büyük ölçekli projeler için önemli fırsatlar sunmaktadır. Bizim şirketlerimiz bu fırsatları değerlendirerek, bu bölgelere yatırım yapmaktadır."



Emin Saizak



MKB Uygulanıyor

TMB'nin yeni binası sürdürülebilir iş modeline uygun tasarlandı

TMMOB Müteahhitler Birliği'nin (TMMOB) yeni binası, sürdürülebilir iş modeline uygun tasarlandı. Binanın, enerji verimliliği ve çevre dostu malzemelerin kullanılmasıyla tasarlandığı belirtildi.



Emin Saizak

'Dış taahhüt gelirleri 240 milyar'

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Saizak 100'ü aşkın ülkede 7 bin civarında uluslararası proje gerçekleştirildiğini söyledi

İngiltere, İspanya ve Yunanistan'da gerçekleştirilen projelerin toplam tutarı 240 milyar dolar olarak açıkladı. Saizak, "Dış taahhüt gelirlerimiz, özellikle enerji ve altyapı sektörlerinde artış göstermektedir."

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Saizak, uluslararası projelerin toplam tutarının 240 milyar dolar olduğunu belirtti. Saizak, "Bu başarıyı elde etmemize, şirketlerimizin yüksek kaliteli hizmetleri sunması ve uluslararası pazarlara odaklanması yardımcı olmuştur."

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Saizak, uluslararası projelerin toplam tutarının 240 milyar dolar olduğunu belirtti. Saizak, "Bu başarıyı elde etmemize, şirketlerimizin yüksek kaliteli hizmetleri sunması ve uluslararası pazarlara odaklanması yardımcı olmuştur."

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Saizak, uluslararası projelerin toplam tutarının 240 milyar dolar olduğunu belirtti. Saizak, "Bu başarıyı elde etmemize, şirketlerimizin yüksek kaliteli hizmetleri sunması ve uluslararası pazarlara odaklanması yardımcı olmuştur."

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Saizak, uluslararası projelerin toplam tutarının 240 milyar dolar olduğunu belirtti. Saizak, "Bu başarıyı elde etmemize, şirketlerimizin yüksek kaliteli hizmetleri sunması ve uluslararası pazarlara odaklanması yardımcı olmuştur."

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Saizak, uluslararası projelerin toplam tutarının 240 milyar dolar olduğunu belirtti. Saizak, "Bu başarıyı elde etmemize, şirketlerimizin yüksek kaliteli hizmetleri sunması ve uluslararası pazarlara odaklanması yardımcı olmuştur."

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Saizak, uluslararası projelerin toplam tutarının 240 milyar dolar olduğunu belirtti. Saizak, "Bu başarıyı elde etmemize, şirketlerimizin yüksek kaliteli hizmetleri sunması ve uluslararası pazarlara odaklanması yardımcı olmuştur."

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Saizak, uluslararası projelerin toplam tutarının 240 milyar dolar olduğunu belirtti. Saizak, "Bu başarıyı elde etmemize, şirketlerimizin yüksek kaliteli hizmetleri sunması ve uluslararası pazarlara odaklanması yardımcı olmuştur."

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Saizak, uluslararası projelerin toplam tutarının 240 milyar dolar olduğunu belirtti. Saizak, "Bu başarıyı elde etmemize, şirketlerimizin yüksek kaliteli hizmetleri sunması ve uluslararası pazarlara odaklanması yardımcı olmuştur."

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Saizak, uluslararası projelerin toplam tutarının 240 milyar dolar olduğunu belirtti. Saizak, "Bu başarıyı elde etmemize, şirketlerimizin yüksek kaliteli hizmetleri sunması ve uluslararası pazarlara odaklanması yardımcı olmuştur."

Türkiye'nin finansman ihtiyacı var

Türkenlerin, şu anda bile yarımın karjlamaya yoruldığını söyleyen Deloitte CEO'su Güler ideal olanın bu yarım oranının yüzde 25lere çıkması ve buna paralel olarak tasarruf oranını yükseltmesi gerektiğini belirtti.

ANKARA

Deloitte CEO'su Güler, Türkiye'nin finansman ihtiyacı olduğunu söyledi. Güler, yarımın karjlamaya yoruldığını söyleyen Deloitte CEO'su Güler, ideal olanın bu yarım oranının yüzde 25lere çıkması ve buna paralel olarak tasarruf oranını yükseltmesi gerektiğini belirtti. Güler, Türkiye'nin finansman ihtiyacı olduğunu söyledi. Güler, yarımın karjlamaya yoruldığını söyleyen Deloitte CEO'su Güler, ideal olanın bu yarım oranının yüzde 25lere çıkması ve buna paralel olarak tasarruf oranını yükseltmesi gerektiğini belirtti.

Güler, Türkiye'nin finansman ihtiyacı olduğunu söyledi. Güler, yarımın karjlamaya yoruldığını söyleyen Deloitte CEO'su Güler, ideal olanın bu yarım oranının yüzde 25lere çıkması ve buna paralel olarak tasarruf oranını yükseltmesi gerektiğini belirtti. Güler, Türkiye'nin finansman ihtiyacı olduğunu söyledi. Güler, yarımın karjlamaya yoruldığını söyleyen Deloitte CEO'su Güler, ideal olanın bu yarım oranının yüzde 25lere çıkması ve buna paralel olarak tasarruf oranını yükseltmesi gerektiğini belirtti.

Güler, Türkiye'nin finansman ihtiyacı olduğunu söyledi. Güler, yarımın karjlamaya yoruldığını söyleyen Deloitte CEO'su Güler, ideal olanın bu yarım oranının yüzde 25lere çıkması ve buna paralel olarak tasarruf oranını yükseltmesi gerektiğini belirtti.

Müteahhitlerimiz 2012'de tarih yazdı

Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) 60 unjuda Türkiye'de bir ilk olarak faaliyet gösteren yeni kuruluşları açıkladı. Birlik, 2012 yılında faaliyet gösteren 225 yeni şirketi açıkladı. Birlik, 2012 yılında faaliyet gösteren 225 yeni şirketi açıkladı. Birlik, 2012 yılında faaliyet gösteren 225 yeni şirketi açıkladı.



Rekabet gücünün dinamiği tükenmeyen azim Performans artışı önemli boyutlarda

Türkiye Müteahhitler Birliği Yürütme Kurulu Başkanı Emin Sozak, "Türk müteahhitler yurt dışı faaliyetlerinde ciddi bir performans artışı kaydetti. Türk rekabet gücünün önemli dinamiği tükenmeyen azimdir" dedi.

Sozak, bir önceki dönemdeki rekabet gücünün dinamiği tükenmeyen azim olduğunu belirtti. Sozak, bir önceki dönemdeki rekabet gücünün dinamiği tükenmeyen azim olduğunu belirtti. Sozak, bir önceki dönemdeki rekabet gücünün dinamiği tükenmeyen azim olduğunu belirtti.

İş fırsatlarına katkı sağlıyor
Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) 60 unjuda Türkiye'de bir ilk olarak faaliyet gösteren yeni kuruluşları açıkladı. Birlik, 2012 yılında faaliyet gösteren 225 yeni şirketi açıkladı. Birlik, 2012 yılında faaliyet gösteren 225 yeni şirketi açıkladı.

230 ALANI ETKİLEYEN
Birlik, 2012 yılında faaliyet gösteren 225 yeni şirketi açıkladı. Birlik, 2012 yılında faaliyet gösteren 225 yeni şirketi açıkladı. Birlik, 2012 yılında faaliyet gösteren 225 yeni şirketi açıkladı.

Müteahhitlerin genel merkezi 'yeşil' olacak



Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) yeni genel merkezi binası da LEED GOLD B sertifikasını aldı. Binanın, bir önceki dönemdeki rekabet gücünün dinamiği tükenmeyen azim olduğunu belirtti.



Sozak, "Ayrıca bir yıl süresince aktif olarak yurt dışı faaliyetlerinde yer alan bir önceki dönemdeki rekabet gücünün dinamiği tükenmeyen azim olduğunu belirtti."

Etkinlik bina yaptı
Yeni genel merkez binasının inşaatı, bir önceki dönemdeki rekabet gücünün dinamiği tükenmeyen azim olduğunu belirtti.

Yurtdışı müteahhitlikte büyüme hızlı, gelir düşük

Sonuçta yurtdışı müteahhitlikte büyüme hızlı, gelir düşük. Yurtdışı müteahhitlikte büyüme hızlı, gelir düşük. Yurtdışı müteahhitlikte büyüme hızlı, gelir düşük.



Yurtdışı müteahhitlikte büyüme hızlı, gelir düşük. Yurtdışı müteahhitlikte büyüme hızlı, gelir düşük. Yurtdışı müteahhitlikte büyüme hızlı, gelir düşük.

Yurtdışı müteahhitlikte büyüme hızlı, gelir düşük	Yurtdışı müteahhitlikte büyüme hızlı, gelir düşük	Yurtdışı müteahhitlikte büyüme hızlı, gelir düşük
2011	2012	2013
...

TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ'NDEN BİR İLK

Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) 60 unjuda Türkiye'de bir ilk olarak faaliyet gösteren yeni kuruluşları açıkladı. Birlik, 2012 yılında faaliyet gösteren 225 yeni şirketi açıkladı. Birlik, 2012 yılında faaliyet gösteren 225 yeni şirketi açıkladı.

TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ

TMB

Emin Sozak

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Emin Sazak YURTDIŞINDA ZORU BAŞARIYORUZ...



TEKNOLOJİ Müteahhitler Birliği Başkanı Emin Sazak, "Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur" dedi.

Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Emin Sazak, inşaat sektöründe yurt dışında çalışılan Türk mühendislerin 2012 yılında gerçekleştirdiği projelerin toplam tutarını 26,6 milyar dolar olarak açıkladı.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Yurt dışındaki zorlu projelerde başarılarımızın nedeni teknoloji ve uzman kadromuzdur.

Türk müteahhidi GAZA BASTI

TÜRKİYE Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre; Türk müteahhitlerin, 2012'de yurt dışında üstlenmiş oldukları yeni işlerin tutarı 26,6 milyar dolar oldu. Bu yılın ilk 3 aylık döneminde ise çeşitli ülkelerde toplam tutarı 6,9 milyar dolara ulaşan 54 yeni proje üstlenildi. Böylelikle müteahhitlerimiz 100 ülkede üstlenmiş oldukları projelerin sayısı 7 bin 51'e ulaştı.



Dünyayı sallayan Türk müteahhitler

Türk müteahhitlik firmaları SUMMA, ENKA ve ENKA, ABD'de 3 kategoride verilen büyük ödülleri kazandı

ENKA ve **SUMMA** firmaları ABD'de düzenlenen '2012 ENR Global Infrastructure Project Awards' yarışmasında büyük başarılar elde ettiler. ENKA, 'Best Infrastructure Project' ödülünü kazanırken, SUMMA ise 'Best International Project' ödülüne layık görüldü. Ayrıca ENKA, 'Best International Project' ödülünü de kazanarak toplamda üç ödülüne sahip oldu.

En İyi Proje ödülü Onur'un

ENKA tarafından düzenlenen '2012 ENR Global Infrastructure Project Awards' yarışmasında büyük başarılar elde ettiler. ENKA, 'Best Infrastructure Project' ödülünü kazanırken, SUMMA ise 'Best International Project' ödülüne layık görüldü. Ayrıca ENKA, 'Best International Project' ödülünü de kazanarak toplamda üç ödülüne sahip oldu.

Enka, 2 ayrı projeliye ödüllendirildi

ENKA, 2 ayrı projeye 2012 yılında '2012 ENR Global Infrastructure Project Awards' yarışmasında büyük başarılar elde ettiler. ENKA, 'Best Infrastructure Project' ödülünü kazanırken, SUMMA ise 'Best International Project' ödülüne layık görüldü. Ayrıca ENKA, 'Best International Project' ödülünü de kazanarak toplamda üç ödülüne sahip oldu.

Kültürel projede Summa zirvede

SUMMA, 2012 yılında '2012 ENR Global Infrastructure Project Awards' yarışmasında büyük başarılar elde ettiler. SUMMA, 'Best International Project' ödülüne layık görüldü. Ayrıca SUMMA, 'Best International Project' ödülünü de kazanarak toplamda üç ödülüne sahip oldu.

Sektördeki 'sat-yap' ilkesi mağduriyete neden olabilir

Konut sektöründeki arz-talep dengesinin bozulduğunu vurguladığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre, yap-sat eğiliminin yerini sat-yap'ın almaya başlayacağı uyarısı yapıldı.

Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) Başkanı Emin Sazak, "Konut sektöründeki arz-talep dengesinin bozulduğunu vurguladığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre, yap-sat eğiliminin yerini sat-yap'ın almaya başlayacağı uyarısı yapıldı."

Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) Başkanı Emin Sazak, "Konut sektöründeki arz-talep dengesinin bozulduğunu vurguladığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre, yap-sat eğiliminin yerini sat-yap'ın almaya başlayacağı uyarısı yapıldı."

Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) Başkanı Emin Sazak, "Konut sektöründeki arz-talep dengesinin bozulduğunu vurguladığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre, yap-sat eğiliminin yerini sat-yap'ın almaya başlayacağı uyarısı yapıldı."

Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) Başkanı Emin Sazak, "Konut sektöründeki arz-talep dengesinin bozulduğunu vurguladığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre, yap-sat eğiliminin yerini sat-yap'ın almaya başlayacağı uyarısı yapıldı."

Durgunluk sürüyor
2012 yılında konut sektöründe arz-talep dengesinin bozulduğunu vurguladığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre, yap-sat eğiliminin yerini sat-yap'ın almaya başlayacağı uyarısı yapıldı.

Durgunluk sürüyor
2012 yılında konut sektöründe arz-talep dengesinin bozulduğunu vurguladığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre, yap-sat eğiliminin yerini sat-yap'ın almaya başlayacağı uyarısı yapıldı.

Durgunluk sürüyor
2012 yılında konut sektöründe arz-talep dengesinin bozulduğunu vurguladığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre, yap-sat eğiliminin yerini sat-yap'ın almaya başlayacağı uyarısı yapıldı.

Durgunluk sürüyor
2012 yılında konut sektöründe arz-talep dengesinin bozulduğunu vurguladığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre, yap-sat eğiliminin yerini sat-yap'ın almaya başlayacağı uyarısı yapıldı.

Arzdan fazla talep

Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) Başkanı Emin Sazak, "Konut sektöründeki arz-talep dengesinin bozulduğunu vurguladığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre, yap-sat eğiliminin yerini sat-yap'ın almaya başlayacağı uyarısı yapıldı."

Konut satışı arttı

Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB) Başkanı Emin Sazak, "Konut sektöründeki arz-talep dengesinin bozulduğunu vurguladığı Türkiye Müteahhitler Birliği'nin raporuna göre, yap-sat eğiliminin yerini sat-yap'ın almaya başlayacağı uyarısı yapıldı."



TMB'den 60. yıla özel yeşil bina



TÜRKİYE MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ (TMB), 60'ncü kuruluş yıldönümünde birinci hayata geçirilen TMB, Kurumsal Yönetim Kuruluşları Birliği olan 'Kurumsal Yönetim Kuruluşları Birliği'ni model doğrultusunda inşaat sektörüne taşıyan yeni Kurumsal Yönetim Kuruluşları Birliği'ni inşaat sektörüne örnek olacak bir projeye başlattı.

Birinci hayata geçirilen yeşil bina teknolojisini bir adım daha ileriye taşıyacak olan 'Yeşil Bina' projesi, Türkiye'de ilk kez kullanılan 'Kurumsal Yönetim Kuruluşları Birliği'ni inşaat sektörüne taşıyan yeni Kurumsal Yönetim Kuruluşları Birliği'ni inşaat sektörüne örnek olacak bir projeye başlattı.

14.8 MİLYAR DOLARLIK İHRACAT DESTEĞİ

Eximbank'ta hedef 30 milyar dolar destek

Türk Eximbank Genel Müdürü Hayrettin Kaplan, 2010 yılında ihracata 9 milyar dolarlık destek verdiğini açıkladı. Eximbank bu yıl içerisinde ihracatçıya 30 milyar dolar kredi vermeyi hedefliyor.



Eximbank, 2010 yılında ihracatçıya 9 milyar dolarlık kredi desteği sağladı.

LİBYA VE SURİYE DEKİ FİRMALARA İKİ MİLYAR DOLAR

Eximbank, Libya ve Suriye'deki firmalara iki milyar dolarlık kredi desteği sağladı. Bankanın bu yıl içerisinde ihracatçıya 30 milyar dolar kredi vermeyi hedeflediği belirtiliyor.

Türk Eximbank Genel Müdürü Hayrettin Kaplan, 2010 yılında ihracatçıya 9 milyar dolarlık kredi desteği sağladığını açıkladı. Bankanın bu yıl içerisinde ihracatçıya 30 milyar dolar kredi vermeyi hedeflediği belirtiliyor.

Hayrettin Kaplan, Eximbank'ın ihracatçıya sağladığı destekle ilgili olarak, bankanın bu yıl içerisinde ihracatçıya 30 milyar dolar kredi vermeyi hedeflediğini belirtti.



Hayrettin Kaplan, Eximbank Genel Müdürü.

Eximbank kesenin ağzını açtı...

Eximbank, 2010 yılında ihracatçıya 9 milyar dolarlık kredi desteği sağladı. Bankanın bu yıl içerisinde ihracatçıya 30 milyar dolar kredi vermeyi hedeflediği belirtiliyor.



Hayrettin Kaplan, Eximbank Genel Müdürü.

Eximbank, 2010 yılında ihracatçıya 9 milyar dolarlık kredi desteği sağladı. Bankanın bu yıl içerisinde ihracatçıya 30 milyar dolar kredi vermeyi hedeflediği belirtiliyor.



Hayrettin Kaplan: Avrupa ülkeleri zora girdikçe Türkler sigorta yaptırıyor

Hayrettin Kaplan, Avrupa ülkeleri zora girdikçe Türklerin sigorta yaptırıyor olduğunu belirtti. Eximbank'ın ihracatçıya sağladığı destekle ilgili olarak, bankanın bu yıl içerisinde ihracatçıya 30 milyar dolar kredi vermeyi hedeflediğini belirtti.

TMB Başkanı Emin Sazak, mega projelerin sektördeki gelişim hızını arttırdığına dikkat çekti

İnşaatçı % 5.9'luk büyümeden memnun

İnşaat sektöründe büyüme ilk çeyrekte yüzde 5,9'a ulaştı. TMB Başkanı Emin Sazak, mega projelerin sektördeki gelişim hızını arttırdığına dikkat çekti.



İnşaat sektöründe büyüme ilk çeyrekte yüzde 5,9'a ulaştı. TMB Başkanı Emin Sazak, mega projelerin sektördeki gelişim hızını arttırdığına dikkat çekti.

Inşaat sektöründeki büyüme ilk çeyrekte yüzde 5,9'a ulaştı

İnşaat sektöründe büyüme ilk çeyrekte yüzde 5,9'a ulaştı. TMB Başkanı Emin Sazak, mega projelerin sektördeki gelişim hızını arttırdığına dikkat çekti.



Emin Sazak, TMB Başkanı.

İnşaat sektöründe büyüme ilk çeyrekte yüzde 5,9'a ulaştı. TMB Başkanı Emin Sazak, mega projelerin sektördeki gelişim hızını arttırdığına dikkat çekti.

İnşaat sektöründe büyüme ilk çeyrekte yüzde 5,9'a ulaştı. TMB Başkanı Emin Sazak, mega projelerin sektördeki gelişim hızını arttırdığına dikkat çekti.



Modern yüksek katlı apartman binası.

Girişimciler yemekte buluştu

Türk Müteahhitler Birliği'nin (TMB) düzenlediği gündem yemekte Sheraton Hotel'de bir araya gelen...



Türk Müteahhitler Birliği'nin (TMB) düzenlediği gündem yemekte Sheraton Hotel'de bir araya gelen...

Türk Müteahhitler Birliği'nin (TMB) düzenlediği gündem yemekte Sheraton Hotel'de bir araya gelen...

Gülnehan AVCI



Türkiye Mühendisler Birliği

Birlik Mahallesi Doğukent Bulvarı 447. Sokak 4 Çankaya 06610 Ankara
Tel: (312) 440 81 22 - 441 44 83 • Faks: (312) 440 02 53
tmb@tmb.org.tr • www.tmb.org.tr