

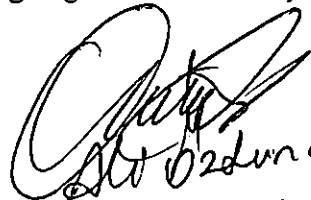
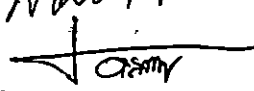


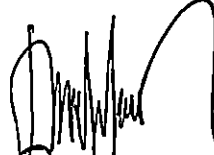
TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

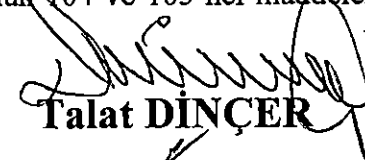
Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP) iktidarları döneminde yaygın olarak uygulanan Yapı-İşlet-Devret YİD projelerinde sıkça rastlanan sorunlar arasında, gerçek dışı ve yüksek geçiş, yolcu, hizmet garantileri verilmesi, sözleşmelerin döviz bazlı ve enflasyona endeksli düzenlenmesi, sözleşme sürelerinin keyfi biçimde uzatılması, kamu denetiminin yetersizliği ve sözleşme içeriklerinin kamuoyundan gizlenmesi yer almaktadır. Bu uygulamalar, uzun vadede kamu bütçesine büyük yükler getirmiş vatandaşların vergileriyle finanse edilen bir kamu sisteminde şeffaflık ve hesap verilebilirlik ilkeleri ihlal edilmiştir.

Bu çerçevede, Osmangazi Köprüsü en dikkat çekici örneklerden biri olarak öne çıkmaktadır. Yaklaşık 1,5 milyar dolara mal olan bu proje kapsamında, yüklenici firmaya günlük 40 bin araç geçiş garantisi verilmiştir. Bu garantinin altında kalınan her gün için, araç başına ortalama 55 dolar ödeme yapılmakta ve bu tutar Hazine tarafından karşılanmaktadır. 2025 yılı itibarıyla hesaplanan trafik yoğunluğu göz önüne alındığında, köprüden geçen araç sayısının garanti edilen sayının oldukça altında kaldığı anlaşılmaktadır. Bu durum, Hazine'nin günlük yaklaşık 2,2 milyon dolar, yıllık ise yaklaşık 800 milyon dolar ödeme yapmasına neden olmaktadır. Proje süresince bu ödemenin toplamda 15 ila 17 milyar dolar düzeyine ulaşacağı tahmin edilmektedir. Bu rakam, köprü'nün inşaa maliyetinin yaklaşık 10 katı anlamına gelmektedir. Dahası, yüklenici firmanın köprüyü sözleşme süresinden daha erken tamamlaması, kamuya erken devir ya da maliyet indirimi gibi bir avantaj sağlamamış aksine yapım süresi, işletme süresine eklenerek firmanın toplam gelirinin artmasına neden olmuştur. Bu uygulama, kamu yararına değil, yüklenici firmanın çıkarına yönelik olarak değerlendirilmiştir. Normal şartlarda bu tür bir avantajın kamuya dönmesi beklenirken, Türkiye'deki YİD sözleşmelerinde özel sektör lehine değişikliklerin yapılması alışılmış bir uygulama hâline gelmiştir.

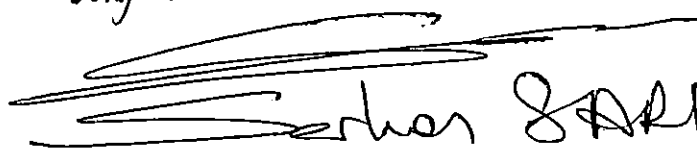
Osmangazi Köprüsü örneği, yalnızca tekil bir proje olarak değil, aynı zamanda Türkiye'deki YİD modelinin genel yapısal sorunlarını da göstermektedir. Benzer biçimde, Avrasya Tüneli, İstanbul-İzmir Otoyolu, Çanakkale Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu gibi projelerde de benzer garanti yükümlülükleri bulunmaktadır. Bu nedenle, kamu adına yapılan bu dev altyapı yatırımlarının tüm ekonomik ve hukuki boyutlarıyla denetlenmesi, yükümlülüklerin kamuya olan etkilerinin şeffaf biçimde açıklanması ve söz konusu projelerin maliyet-fayda analizlerinin kamuoyuna sunulması gerekmektedir. Kamu kaynaklarının etkin, verimli ve adil kullanımı hem anayasal bir zorunluluk hem de toplumsal bir hak. Aksi hâlde, bu projelerin uzun yıllar boyunca Türkiye ekonomisine yaratacağı yük ve kamu zararları, gelecek nesillerin omuzlarına taşınması ağır bir borç olarak kalacaktır. Bu noktada Anayasamızın 98'nci Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'nci maddeleri gereğince Meclis Araştırmasını arz ederim. 26/06/2025


H. Mersin Milletvekili

Gamze TAŞCIER
Ankara M.


Cumhur UZUN
Müsteşar M.

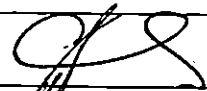
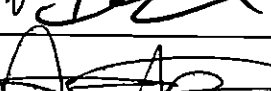
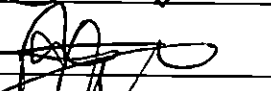
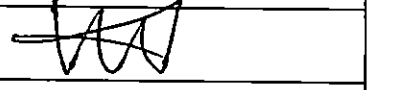
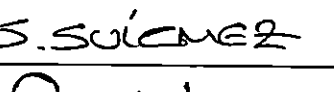
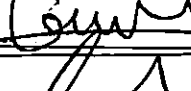
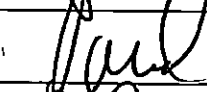
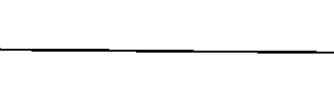

Talat DİNÇER

Mersin Milletvekili


Serhan ŞARLI

Serhan ŞARLI M.

..... Sayılı Meclis Araştırma Önergesi İmza Çizelgesi

R. İ. T. NALBANTOĞLU	İzmir	
Ömer Fethi Çaracı	Niğde	
Mahir PAZAT	İzmir	
Türker Ateş	Bolu	
Veli Ağbaba	Malatya M.	
Özgün Tönlü	Diyarbakır	
TAHİR BECAN	Adana	
Fahri Değer	Kırklareli	
Orhan Sömer	Adana	
Tahir ÖZCAN	DÜZCE	
Melih Meriç	Gaziantep	
ULAS KARASU	Sivas M.	
Sibel SÜCMEZ	Trabzon	S. SÜCMEZ
Gülizer Bircan Koca	Dersim	
Serhat APACI	Denizli	
Yunus Emre	İstanbul	
Avni Karakaş	Ankara	
Hosur Ufuk Çelik	Mersin	