

## MESELE SADECE GEZİ PARKI DEĞİL ARKADAŞ

Doç.Dr. H.Tarık Şengül BirGün İçin Yazdı

### Mesele 2. 500. 000 + 3 ağaç

#### Mesele Ekonomik ve Ekolojik Geleceğimiz!

*İstanbul'un kuzeyinde "icaat edilen" büyük projeler aracılığıyla dış kaynaklı büyük krediler bulup, ekonomiyi canlı tutulmaya çalışsan AKP İktidarı, ihalelerde verdiği garantilerle Türkiye'yi ekonomik olarak bir bataklığa, projeleriyle İstanbul'u ekolojik bir felakete sürüklüyor.*

Bu yaklaşımın ne ekonomik ne de ekolojik açıdan sürdürülebilirliği bulunmuyor. Büyük kredilere yaslanan bu ekonomik strateji ağır şartların altında imza atıyor. Büyüme ortamını dikkate alarak verilmiş garanti koşullarının, durgunluk ve kriz ortamında sürdürülebilirliği yok. Önümüzdeki dönem Türkiye bu projelerden kaynaklanan ağır tazminatlarla karşı karşıya kalabilir.

İstanbul'un orman ve su havzalarının ağırlıkta olduğu Kuzeyine yüklenen 3. Havalimanı, 3. Köprü, Kanal-İstanbul ve Yenişehir Projeleri sadece ekonomik değil ekolojik geleceği de tehdit ediyor.

#### Büyük Proje Ekonomisi

Başbakan faiz lobilerinden bahsediyor. Eğer gerçekten bu yönüyle bir kaygı duyulacaksa, kaygı duyulması gereken büyük projeler çerçevesinde alınan riskler ve şirketler aracılığıyla finansörlere verilen garantilerdir. Bu konuda ortalarda pek görünmeyen bir rapora bakmakta yarar var. ABD'de faaliyet gösteren Regional Plan Association'ın başkanı Robert Yaro koordinatörlüğünde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin talebi üzerine hazırlanan büyük proje merkezli raporda İstanbul dışında bir yenişehir kurulması öneriliyor. Önerilen projelerin finansmanı konusunda cesur olunması gerektiğini söyleyen Rapor'da " *bu projelerin çoğu, yabancı yatırımcıların da Türkiye ile partner haline geldiği Kamu-Özel Sektör İşbirliği ile başarılabilir. Bu Osmanlı'nın 19 yüzyılda demiryollarını inşa ederken kullandığı yöntemdir*" deniyor.

#### Sadece Topçu Kışlası Değil Proje Finans Sistemi de Osmanlı'dan

Mali açıdan sorun tam da bu yöntemden kaynaklanıyor. Osmanlı'nın demiryollarını inşaa ederken kullandığı yöntem Wikipedia'da şu biçimde tanımlanıyor;

*"Osmanlı'nın demiryolundaki en önemli yöntemlerinden birisi; demiryolu yapımlarının bir ayrıcalık olarak verilmesidir. Km. garantisi denilen sistemle şirketlerin karları, Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınıyordu. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen karın altında kar etmeleri halinde, Osmanlı bu farkı karşılıyordu."*

Kısaca proje finansmanın riskleri büyük yatırımcı ve finansörler için tümüyle ortadan kaldırılıp kar garantisi verirken, oluşan riskler tümüyle kamuya aktarılarak projeler cazip hale getiriyor. İşlerin yolunda gitmemesi durumunda, kamu zararları üstlenip, maliyeti bu sürecin parçası olmayan vergi mükelleflerine aktarıyor.

### **Yeni-Osmanlılık: 3. Köprü ve 3. Havalimanı**

Yaro Raporu'nun önerdiği bu yöntem 3. Köprü ve 3. Havalimanı ihalelerinde tümüyle uygulanmış bulunuyor. Zaman Gazetesi, 5 Mayıs 2013, tarihli haberinde yatırımın nasıl çekici hale getirdiğini ayrıntılarıyla veriliyor;

*“İstanbul’a inşa edilecek üçüncü havalimanı ihalesinde 5’li ortaklık Limak-Kolin-Cengiz-Mapa-Kalyon’un 25 yıllık kira bedeli olarak 22 milyar 152 milyon Euro’ya çıkmasında, devletin yatırımcıya verdiği 5 garanti ana etken oldu. Buna göre ihaleyi kazanacak firmaya tarife ve gelir güvencesi verildi. İşletmeci şirketin sözleşmesi feshedilirse devlet, o güne dek yapılan harcamalara ilişkin özkaynak ve kredileri üstlenecek. Ve 25 yıllık dönemde İstanbul’da yeni havalimanına alternatif başka bir havalimanı inşa edilmeyecek, üçüncü havalimanı faaliyete girdiğinde Atatürk Havalimanı kapatılacak. İşte bu beş güvence sayesinde İstanbul’a yapılacak üçüncü havalimanının 25 yıllık kiralama bedeli ihalesinde Cumhuriyet tarihinin rekor fiyatı ortaya çıktı.”*

Riskleri kamuya karları yatırımcıya yükleyen Osmanlı yöntemi 3. Köprü ihalesinde kullanılmıştır. 29 Mayıs 2012 tarihli Vatan Gazetesi ihale sözleşmesine atıfla yatırımcılara sağlanan garantileri şöyle özetliyor;

*3. köprünün işletmeye alındığı günden itibaren hiç araç geçişi olmasa dahi şirketin günlük geliri devlet garantisıyla günde en az 480 bin dolar olacak. Araç geçişi 35 binde kalsa bile devlet İçtaş-Astaldi’ye hiç geçmeyen 100 bin araca karşılık 354 bin doları ödeyecek.*

Bu konuda garanti yüklenici şirketlere veriliyor olsa da, asıl hedef bu şirketlerin bu garantileri göstererek ulus-ötesi finansman kurumlarından büyük krediler alabilmesini sağlamak. Bu firmaların dışardan devlet garantili borçlanması anlamına geliyor. Bu çerçevede 3. Köprü ihalesini alan firmalara söz konusu krediyi bulabilmesi için 6 aylık bir süre verilmiş bulunuyor.

### **Ekonomik Kumar**

Son dönemde ihalesi yapılan bu projeler ve finansmanı konusunda iki ana risk bulunmaktadır. Birincisi Kuzey’de öngörülen ve birbirine zincirleme bağlanmış projelerin tümünün aksamadan yürümesi gerekmektedir. Gerek 3. Havalimanı gerekse 3. Köprü’nün ekonomik fizibilitesi şu an olmayan bir talebin yaratılmasına bağlıdır. Nitekim 3. Havalimanı ihalesinde, beklenmedik bir biçimde, sınırlı uçuşlar dışında Atatürk Havalimanı’nın kapatılması böylece 3. Havalimanı için talep yaratılması yoluna gidilmiştir. Bu İstanbul’un yolculuk dağılımlarının tümüyle değişmesi anlamına gelmektedir. Öte yandan nüfus ve yerleşim alanları açısından da Kuzeye kaymanın sağlanması zorunludur. 3. Havalimanı ihalesi yapılacak dolguların açılacak kanaldan taşınmasını öngörmesi nedeniyle Kanal İstanbul ihalesini kaçınılmaz hale getirmiştir. Kanal İstanbul ise benzer bir zorunluluğu Yenişehir için getirmektedir. Muhtemelen bu projelerde de kredi bulmak ve fiyatları yukarı çekmek için benzer garantiler verilecektir. Bu

strateji sadece yolculukların değil yerleşim alanlarını da Kuzey'e yönlendirmek anlamına gelmektedir.

Bunun başarılabilmesi ya da projelerin bir bölümünün aksaması durumunda, garanti altına alınan sayıların altında kalacaktır. Örneğin Yenişehir ve 3. Havalimanı olmadan 3. Köprü'den hedeflenen sayıda araç geçişini sağlayamayacaktır. Bu durum devletin proje yüklenicilerine uzun süreli tazminatlar ödemesi anlamına gelir.

Öte yandan daha büyük bir risk kapıda görünen ve Türkiye'yi de içine alacak Dünya çapında bir ekonomik krizdir. Bu tür ortamlarda kredi sağlayan finans kuruluşları cimrileşirken, ekonomik faaliyetlerin de daralmaktadır. Bu projelerin finansmanı için kredi bulma güçlükleri yanında, uçuş sayılarından araç geçişlerine kadar bir çok konuda projelere altlık oluşturan tahminlerin çok altında gerçekleşmelere yol açacaktır. Öte yandan daha yakın zamanda karşılaşılabilecek muhtemel bir risk Kanal İstanbul ihalesidir. Bu proje 3. Havalimanı için yapılacak dolgu çalışmaları açısından bir zorunluluk haline gelmiştir. Söz konusu projeye kriz nedeniyle başlanabilmesi durumunda 3. Havalimanı projesinin aksaması gündeme gelecektir.

Bu zincirleme mantığın işlememesinden doğan aksamalarda doğacak zararların karşılanması verdiği garantiler nedeniyle devlete ve sonuçta vergi mükelleflerine düşecektir. Yaro Raporu'nun Osmanlı Demiryollarının finansmanını önerirken, sonunda ortaya çıkan durumu dikkate almaması, bu konudaki cahilliğinden değilse, muhtemelen vergi mükellefi olmamasından kaynaklanmaktadır.

## İSTANBUL'UN KUZEYİ EKOLOJİK BİR ÇIKMAZ DA!

Söz konusu projeler bir bütün olarak düşünüldüğünde bugünkü İstanbul lekesinin dışında Kuzey'de devasa bir kentsel gelişmeyi zorunlu kılıyor. Bu sadece projelerin çekiciliği açısından değil ekonomik fizibilitesi açısından da bir zorunluluk. Böylesi bir durum İstanbul için bir ekolojik felaket anlamına geliyor.

3. Havalimanı'nın % 90'lık bölümünün orman arazileri ve su havzalarına oturduğunu ÇED Raporu kabul ediyor. Bir bölümünün taşınacağı söylenecek de, 2 500 000 ağacı etkileyecek bir orman alanının tahribatı söz konusu. Benzer bir durum 3 köprü ve güzargahı üzerindeki orman alanları içinde söz geçerli görünüyor. Doldurulacak su havzaları ekolojik tahribatın bir başka boyutu. Öte yandan Kanal İstanbul için çevre mühendislerinin önemli ancak dikkate alınmayan uyarıları var; Karadeniz ve Marmara arasındaki bağlantının güçlendirilmesinin zehirli atıkların Akdenize kadar yayılmasına yol açacağını ve canlılar için önemli olan iki deniz arasındaki ısı farklarının korunamayacağını söylüyorlar.

Kısaca AKP iktidarı ekonomik büyüme açısından yumurtaları tek bir sepete koymuş durumda. İstanbul'un kuzeyinde yoğunlaşan büyük projelerin gerçekleşmemesi durumunda ekonomik çıkmazla, gerçekleşmesi durumunda ekolojik felaketle karşı karşıya kalınması kaçınılmaz görünüyor.

Bu nedenle, Gezi Parkı insanı ve doğayı göz kırpmadan feda eden bu rant odaklı büyüme anlayışına başkaldırının bir sembolü haline gelse de, meselenin Gezi Parkı'na sıkıştırılmasına izin verilmemesi gerekiyor. Gezi'nin Park olarak kalmasıyla yaşanacak bir zafer duygusuyla İstanbul'un 3. Havalimanı, 3. Köprü, Kanal İstanbul ve Yenişehir'yle ortaya çıkabilecek ortaya çıkabilecek ekonomik ve rıza gösterir hale gelmeyelim.

TÜRKİYE 2023, ABD 2050



**America**  
**2050**

İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Konut AŞ davetiyle ABD'nin NewYork kentinde faaliyet gösteren *Regional Plan Association*'ın başkanlığını yapan Robert Yaro koordinatörlüğünü yaptığı bir heyete 2009 yılında bir rapor hazırlatılır. Yaro'nun Başkanlığını yaptığı *Regional Plan Association*, akıllara AKP'nin Türkiye 2023 Vizyonu'nu akla getiren Amerika 2050 isimli bir vizyon çalışmasını ABD için yapmış bulunuyor.

Yaro başkanlığında hazırlanan Türkiye için hazırlanan 23 sayfalık bu kısa rapor oldukça iddialı bir başlığa da sahip; Türkiye *Ulusal Kalkınma Planı'na Doğru*. (Türkiye bütünü için hazırlanan bu raporun niçin İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlatıldığı sorusunu bir yana bırakıyoruz.) Söz konusu rapor Türkiye'nin birçok bölgesinde büyüme-odaklı büyük ölçekli projeler önermekte ve Türkiye'nin geleceğe yönelik büyümesini bu projeler yoluyla bir gerçekleştirmesini öngörmektedir.

*Yaro Raporu*'nda İstanbul ayrıcalıklı bir yer tutarken, en çarpıcı proje Şehrin yükünü almak amacıyla güçlü ulaşım sistemiyle desteklenen bir Yeni Şehir kurulması önerisi. Bununla birlikte Rapor bugün yapılan tercihin tersine, İstanbul'u rahatlatacak yenişehirin İstanbul'dan özerk çalışabilmesine olanak

verecek biçimde Tekirdağ-Pehlivanköy civarında kurulmasını öneriyor. Ayrıca Rapor büyüme odaklı İstanbul dışında da bir dizi proje öneriyor. Ancak bu projelerin şu ana kadar gözardı edildiğini görüyoruz.

Öte yandan Yaro Raporu, başta İstanbul merkezli projeler olmak üzere büyük projelerin nasıl finanse edilmesi gerektiğine yönelik olarak da yol göstermektedir;

*“Bazıları bu projeleri finanse etmek için Türkiye’nin kaynağının olup olmadığını sorabilir. Gerçek şu ki eğer Türkiye bu yatırımları yapmazsa bunun maliyeti daha büyük olacaktır. Eğer bu yatırımlar yapılırsa, Gayri Safi Milli Hasıla artışının motoru olacaktır. Bu anlamda projeler maliyetlerini kısa sürede karşılayacaktır. Ve bu yatırımların çoğu, yabancı yatırımcıların da Türkiye ile partner haline geldiği Kamu-Özel Sektör İşbirliği ile başarılabilir. Bu Osmanlı’nın 19 yüzyılda demiryollarını inşa ederken kullandığı yöntemdir (S. 23).*

#### PROJELER ANAYASA’YA AYKIRI

3. Köprü Projesi için belirlenmiş olan Garipçe-Poyrazköy hattının neredeyse tamamı ormanlık alanlardan geçmekte, İstanbul’un ve Kuzey Marmara’nın son doğal varlıklarını, ormanlık alanlarını, tarım alanlarını ve su havzalarını yapılaşmaya açık hale getirmektedir.

3. Havalimanı için ayrılan 7. 659 hektarlık alanın % 90’lık bölümü orman ve su havzası niteliğindedir. Bu projelerin uygulanması durumunda, söz konusu alanların büyük ölçüde tahrib edileceği açıktır.

Oysa Anayasa bu konularda açık hükümler taşımaktadır.

Anayasa’nın 169. Maddesi; *“Devlet, ormanların korunması ve sahalarının genişletilmesi için gerekli kanunları koyar ve tedbirleri alır. (...)Ormanlara zarar verebilecek hiçbir faaliyet ve eyleme müsaade edilemez. Ormanların tahrip edilmesine yolaçan siyasî propaganda yapılamaz.”*

Anayasa’nın 63. Maddesi’nde ise *“Devlet, tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlar, bu amaçla destekleyici ve teşvik edici tedbirleri alır”.*