

T C

**İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER BÖLÜMÜ**  
**MAHALLİ İDARELER VE YERİNDEN YÖNETİM**



**YEREL YÖNETİMLERDE BİT ( BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİ )**  
**UYGULAMALARI**  
**ÖRNEK ÇALIŞMA**  
**İSPARK (İSTANBUL OTOYOL İŞLETMELERİ ANONİM ŞİRKETİ )**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Mücahit ERGİN**

**Danışman**  
**Prof. Dr. Uğur TEKİN**

**İstanbul, 2014**

**T C**  
**İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER BÖLÜMÜ**  
**MAHALLİ İDARELER VE YERİNDEN YÖNETİM**

**YEREL YÖNETİMLERDE BİT ( BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİ )**  
**UYGULAMALARI**

**ÖRNEK ÇALIŞMA**  
**İSPARK (İSTANBUL OTOYOL İŞLETMELERİ ANONİM ŞİRKETİ )**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Mücahit ERGİN**

**Danışman**

**Prof. Dr. Uğur TEKİN**

**İstanbul, 2014**



T.C.  
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

**Yüksek Lisans Tez Onay Belgesi**

Enstitümüz Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı Mahalli İdareler ve Yerinden Yönetim Tezli Yüksek Lisans Programı Y1012.060055 numaralı öğrencisi **Mücahit ERGİN**'nin "YEREL YÖNETİMLERDE BİT (BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİ) UYGULAMALARI ÖRNEK ÇALIŞMA: İSPARK (İSTANBUL OTOYOL İŞLETMELERİ ANONİM ŞİRKETİ)" adlı tez çalışması Enstitümüz Yönetim Kurulunun 17.01.2014 tarih ve 2014/2 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından *g.y. b. k. k. k.* Tezli Yüksek Lisans tezi olarak *g.y. b. k. k. k.* edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi :23/01/2014

1) Tez Danışmanı: Prof. Dr. Uğur TEKİN

2) Jüri Üyesi : Prof. Dr. Ercan EYÜBOĞLU

3) Jüri Üyesi : Yrd. Doç. Dr. Ateş USLU

*[Handwritten signatures of Prof. Dr. Uğur TEKİN, Prof. Dr. Ercan EYÜBOĞLU, and Yrd. Doç. Dr. Ateş USLU]*

Not: Öğrencinin Tez savunmasında **Başarılı** olması halinde bu form **imzalanacaktır**. Aksi halde geçersizdir.

## ÖNSÖZ

Ülkemizde hızlı kentleşme her dönemde varlığını sürdürmüş, kontrolsüz ve esnek bir şekilde artış göstermeye devam etmiştir. Uzun vadede planlı bir şekilde oluşturulmayan şehirleşme, günümüzde karmaşık yapıları ortaya çıkartırken dar alanların kullanılma zorunluluğunu da beraberinde getirmiştir. Dengesiz ve hızlı artan nüfus yoğunluğuyla birlikte kentte taşıt sahipliği de önemli ölçüde artış göstermiştir. Kentsel alanların hızla gelişen yapısal durumu ve dönüşümü artan taşıt sahipliğiyle otopark sorununu ortaya çıkartmıştır. Bu sadece kara taşıtları için değil, deniz ve hava taşıtları için de geçerli bir durum olmuştur.

Bu gelişmeler paralelinde taşıt sahipliğinin artışı, kent merkezlerinde otopark tandanslı ihtiyaçları ve problemleri beraberinde getirmiştir. Bu durum otopark ve diğer park alanları konusunda etkin ve kullanılabilir bir stratejinin belirlenmesi ve Yerel Yönetimlerin etkinliğinin daha da artırılması gerekliliğini ortaya çıkartmıştır. Büyükşehir Belediyeleri ve kurdukları teşekküller kentsel dönüşüm kapsamında sürdürülebilir ulaşım politikaları ile kara, deniz ve hava taşıtları için park alanları konusunda etkin olmalı ve çözüm üretecek rol üstlenmelidirler. Aynı zamanda otopark kültürünün yaygınlaşması amacıyla da ilgili kurum ve sivil toplum kuruluşlarıyla ortak projeler üretmelidirler.

Tez hazırlık süresince yoğun programı arasında çalışmamın tamamlanmasında yardımcı olan, bilgi ve birikimini benimle paylaşan değerli danışman hocam Sayın Prof. Dr. Uğur Tekin'e, İSPARK yetkililerine teşekkür ederim. Ayrıca çalışmamda baştan sona bana manevi desteklerini sunan eşim Elif ve kızım Feriha Erva'ya teşekkürlerimi sunarım.

**Mücahit ERGİN**

## ÖZET

Yerel Yönetimler, kamu hizmetlerinin yanı sıra yaşamsal ihtiyaçların halka ulaşmasını sağlayan önemli yönetim birimleridir. Yerel hizmetlerin yerine getirilmesinde Büyükşehir Belediyeleri ve kurdukları “İktisadi Teşekküller” de yer almaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi de İstanbul genelinde birçok alanda iktisadi teşekkülleri vasıtasıyla hizmet vermektedir.

Ekonomik gelişmeler, ticari ve turizm faaliyetleri, alternatif ulaşım imkanları ve ihtiyaçlar araç sahipliğini artırmaktadır. Kent ve trafik düzenine katkı sağlayacak otopark, marina, heliport park alanlarının oluşturulması gerekmektedir. Son yirmi yılda araç sayısındaki hızlı artışla özellikle otopark alanlarının yetersiz kalması bu sorunu daha da ileri düzeye taşımıştır. Araç sahipliğinin önümüzdeki yıllarda daha da artacağı tahmin edilmektedir. Bu teşekküller arasında yer alan ve tezimizin ana temasını oluşturan İSPARK A.Ş.’nin kara, deniz ve hava taşıtlarının park ihtiyacını karşılamaya yönelik yatırım ve projeleri üzerinde durulmuştur.

Dört bölümden oluşan çalışmamız da ilk olarak Yerel yönetimlerin kavramı ve gelişimine değindik. İkinci bölümde dönemsel Belediye uygulamaları ve Büyükşehir Belediye yönetimine yer verirken üçüncü bölümde ise belediyelerin oluşturduğu iktisadi teşekküllerin amaçları, yönetimi ve hukuki yapısı, oluşumu ve denetimi üzerinde durduk.

Tezimizin son bölümünde ise konumuzun esasını teşkil eden İstanbul Büyükşehir Belediyesi teşekkülü İSPARK A.Ş.’yi inceledik. Bu teşekkülün kuruluşu, yönetim yapısı ve faaliyet alanlarını belirttik. Araç park alanları konusunda yaptığı çalışma ve stratejileri değerlendirdik. Son olarak yapılan hizmet ve projelerin ortaya koyduğu ekonomik, sosyal, siyasal ve kurumsal faydalarını güncel veri ve bilgiler ışığında ortaya koymaya çalıştık.

**Anahtar Kelimeler:** Yerel Yönetimler, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Büyükşehir Belediyesi İktisadi Teşekkülleri, Ulaşım, İSPARK

## ABSTRACTS

Local Administrations are fundamental management units ensuring the provision of public services as well as vital requirements for the community. Metropolitan Municipalities and the “Economic Enterprises” established by them play a major role in the fulfilment of local services. Istanbul Metropolitan Municipality has also been rendering service in various fields throughout Istanbul with the help of its economic enterprises.

Economical developments, trade and tourism activities, alternative transportation opportunities and requirements have increased the rate of car ownership. For this reason, it is required to provide parking garages, marinas and heliport parking areas which will contribute to urban and traffic scheme. Particularly the insufficiency of the parking areas due to the sharp increase observed in the number of the vehicles for the last twenty years has extended the scope of this problem. It is also estimated that car ownership will increase more in the upcoming years. In this study, the investments and projects of ISPARK A.S., which is among such enterprises and constitutes the main theme of our thesis, with regard to the satisfaction of parking needs of land vehicles aircrafts and vessels.

We dealt with the concept and development of Local Administrations in the first chapter of our thesis consisting of four chapters. Second chapter contains periodical Municipality implementations and Metropolitan Municipality management whereas the third chapter puts emphasis on the objectives, management and legal structure, formation and inspection of the economic enterprises established by Municipalities.

In the last chapter of our thesis, on the other hand, we reviewed ISPARK A.S. which constitutes the core of our subject and is an enterprise of Istanbul Metropolitan Municipality. We specified the establishment, management structure and activity areas of this enterprise. We also evaluated its works and strategies devoted to car parking areas. Last of all, we tried to highlight the economical, social, political and corporate benefits of the rendered services and projects in light of updated data and information.

**Key Words:** Local Administrations, Istanbul Metropolitan Municipality, Economic Enterprises of the Metropolitan Municipality, Transportation, ISPARK

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ .....	i
ÖZET .....	ii
ABSTRACTS .....	iii
İÇİNDEKİLER .....	iv
FOTOĞRAF VE HARİTA LİSTESİ .....	viii
TABLO LİSTESİ VE ŞEKİLLER .....	ix
KISALTMALAR .....	x
GİRİŞ .....	1
Konunun Önemi .....	3
Araştırma Yöntemi .....	4
I. BÖLÜM .....	5
1. YEREL YÖNETİMLER KAVRAMI VE TÜRKİYE'DE YEREL YÖNETİMLER .....	5
1.1. YEREL YÖNETİMLERİN TANIMI VE KAVRAMI .....	5
1.2. YEREL YÖNETİMLERİN YÖNETİM VE İŞLEYİŞİ .....	8
1.2.1. Merkezden Yönetim .....	8
1.2.2. Yerinden Yönetim .....	9
1.2.3. Yerel Yönetimlerin Özellikleri .....	12
II. BÖLÜM .....	14
2. TÜRKİYE'DE BELEDİYE UYGULAMALARI VE BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE KAVRAMI .....	14
2.1. OSMANLI DÖNEMİNDE GELİŞİM VE UYGULAMALAR .....	14
2.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE GELİŞİM VE UYGULAMALAR .....	19
2.2.1. 1923-1945 Döneminde Belediye Uygulamaları .....	19
2.2.2. 1945-1960 Döneminde Belediye Uygulamaları .....	21
2.2.3. 1960-1980 Döneminde Belediye Uygulamaları .....	22
2.3. YEREL YÖNETİMLERDE REFORM BELEDİYELER .....	26
2.4. BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE KAVRAMI VE YÖNETİMİ .....	29
2.4.1. Büyükşehir Belediye Kavramı ve Kuruluşu .....	30
2.4.2. Büyükşehir Belediyelerinin Görev ve Hizmetleri .....	32
III. BÖLÜM .....	36

<b>3. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİ .....</b>	<b>36</b>
<b>3.1. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN TANIMI VE KAVRAMI .....</b>	<b>36</b>
<b>3.2. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN ÖZELLİKLERİ .....</b>	<b>37</b>
<b>3.3. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN KURULUŞ AMAÇLARI .....</b>	<b>38</b>
<b>3.4. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN KURULUŞU .....</b>	<b>41</b>
3.4.1. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ve 5393 Sayılı Belediye Kanununa Göre Kuruluş .....	43
3.4.2. Kurulu Şirketlere Ortaklık ve Doğrudan Şirket Kurulması ...	44
<b>3.5. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN KURULUŞ ŞEKİLLERİ .....</b>	<b>47</b>
3.5.1. Belediye Bütçesi İçinde ve Dışında Oluşan İşletmeler .....	47
3.5.1.1. Özel Yasalarla Kurulan İşletmeler .....	48
3.5.1.2. Belediye Bütçesi İçinde Yer Alan İşletmeler .....	48
3.5.1.3. Belediye Bütçesi Dışında Yer Alan İşletmeler .....	49
3.5.2. Tanzim Satış Fonları ve Döner Sermayeli Kuruluşlar .....	49
3.5.3. Belediyelerin Kurdukları ve İştirak Ettikleri Şirketler .....	51
<b>3.6. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN HUKUKİ YAPISI .....</b>	<b>53</b>
3.6.1. 1580 Sayılı Belediye Kanunu .....	53
3.6.2. 5393 Sayılı Belediye Kanunu .....	54
3.6.3. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu .....	55
3.6.4. 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu .....	56
3.6.5. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu .....	57
3.6.6. 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu .....	58
3.6.7. 4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Kanunu .....	59
<b>3.7. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN DENETİMİ .....</b>	<b>60</b>
3.7.1. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu .....	62
3.7.2. 5393 Sayılı Belediye Kanunu .....	62
3.7.3. 6085 Sayılı Sayıştay Kanunu .....	63
3.7.4. 4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu .....	65



3.7.5. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu.....	66
3.7.6. Diğer Kurum ve Kuruluşlar .....	68
3.7.6.1. 3152 Sayılı İçişleri Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun.....	68
3.7.6.2. İçişleri Bakanlığı Mülkiye Teftiş Kurulu Tüzüğü (R.G 12.09.1985 Tarih ve 18866 Sayı) .....	68
3.7.6.3.5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi Kontrol Kanunu.....	69
<b>IV. BÖLÜM .....</b>	<b>70</b>
<b>4. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜL UYGULAMALARI ÖRNEK ÇALIŞMA: İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ İSPARK (İSTANBUL OTOPARK İŞLETMELERİ ANONİM ŞİRKETİ) .....</b>	<b>70</b>
<b>4.1. İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ TARİHİ VE GENEL     YAPISI .....</b>	<b>70</b>
<b>4.2. İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ YETKİ ALANI.....</b>	<b>72</b>
4.2.1. 3030 Sayılı Kanuna Göre Büyükşehir Yetki Alanı .....	72
4.2.2. 5216 Sayılı Kanuna Göre Büyükşehir Yetki Alanı .....	73
4.2.3. 5747 Sayılı Kanuna Göre Büyükşehir Yetki Alanı .....	73
<b>4.3. KAYNAK GELİŞTİRME VE İŞTİRAKLER DAİRE BAŞKANLIĞI...74</b>	
<b>4.4. İSPARK OTOPARK İŞLETMELERİ TİCARET A.Ş.....77</b>	
4.4.1. Kuruluşu ve Hukuki Yapısı .....	77
4.4.2. Faaliyet ve Hizmet Alanları.....	79
4.4.2.1. Otopark İşletmeciliği .....	82
4.4.2.2. Deniz Araçları Park İşletmeciliği .....	89
4.4.2.3. Taksi Durakları İşletmeciliği.....	92
4.4.2.4. Heliport İşletmeciliği .....	95
4.4.2.5. Bisiklet Park ve Akıllı Bisiklet İşletmeciliği .....	96
4.4.2.6. Danışmanlık Hizmeti ve İşletmecilik .....	99
<b>4.5. ARAÇ PARK ALANLARI YÖNETİMİ VE STRATEJİLER .....</b>	<b>100</b>
<b>4.6. FAALİYET VE HİZMETLERİN İŞLEVLERİ.....114</b>	
4.6.1. Ekonomik İşlevleri .....	114
4.6.2. Sosyal İşlevleri .....	117
4.6.3. Siyasal İşlevleri .....	119

4.6.4. Kurumsal İşlevleri.....	120
<b>SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....</b>	<b>122</b>
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>129</b>

## FOTOĞRAF VE HARİTA LİSTESİ

<b>Harita 1</b> Otopark Yoğunluğu Bölge Haritası .....	84
<b>Harita 2</b> Tekne Park İşletme ve Proje Alanları .....	107
<b>Harita 3</b> Akıllı Bisiklet Güzergahları .....	109
<b>Fot. 1</b> Katlı Otopark Alanı (İSPARK).....	84
<b>Fot. 2</b> Açık ve Yolüstü Otopark Alanı (İSPARK) .....	86
<b>Fot. 3</b> Dönmedolap Otopark Sistemi (İSPARK) .....	87
<b>Fot. 4</b> Carlift - Combilift Otopark Sistemi (İSPARK) .....	88
<b>Fot. 5</b> Engelli Otopark Alanı (İSPARK) .....	89
<b>Fot. 6</b> Tekne Park Marina Alanı (İSPARK) .....	90
<b>Fot. 7</b> Taksi Durakları İşletme Alanı (İSPARK) .....	94
<b>Fot. 8</b> Heliport İşletme Alanı (İSPARK).....	96
<b>Fot. 9</b> Bisiklet Park İşletme Alanı (İSPARK).....	97
<b>Fot.10</b> Akıllı Bisiklet Uygulama Alanı (İSPARK).....	98

## TABLO LİSTESİ VE ŞEKİLLER

<b>Tablo 1</b> İstanbul Büyükşehir Belediyesi İktisadi Teşekkülleri .....	76
<b>Tablo 2</b> İSPARK AŞ'nin Hizmet Verdiği Otopark Kapasiteleri .....	83
<b>Tablo 3</b> İSPARK A.Ş'nin İşlettiği Otoparkların Dağılımı .....	83
<b>Tablo 4</b> Otomatik Sistemlerin Bulunduğu İSPARK Otopark Alanları .....	88
<b>Tablo 5</b> Otomobil Sahipliği, Ulaşım ve Nüfus Verileri .....	101
<b>Tablo 6</b> İstanbul Geneli Otopark Bilgileri .....	102
<b>Tablo 7</b> 2005-2012 Yılları Arası Otopark Gelirleri .....	115
<b>Tablo 8</b> 2006-2012 Yılları Arası İstihdam Edilen Personel Sayısı .....	118
<b>Şekil 1</b> 2007-2012 Yılları İçinde Nüfus ve Araç Sayıları Değişimi .....	101
<b>Şekil 2</b> İstanbul'da Trafik Kaynaklı Hava Kirlenmesi .....	104
<b>Şekil 3</b> Otomobil sahipliği Kişi Başına Milli Gelir Arasındaki İlişki .....	113

## KISALTMALAR

<b>a.g.e.</b>	: Adı geçen eser
<b>a.g.m.</b>	: Adı geçen makale
<b>a.g.t.</b>	: Adı geçen tez
<b>B.İ.T</b>	: Belediye İktisadi Teşekkülleri
<b>bkz.</b>	: Bakınız
<b>C.</b>	: Cilt
<b>Çev.</b>	: Çeviren
<b>Fot.</b>	: Fotoğraf
<b>İ.B.B</b>	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
<b>m d.</b>	: madde
<b>P+R</b>	: Park Et Devam Et
<b>S.</b>	: Sayı
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>TTK</b>	: Türk Ticaret Kanunu
<b>TÜİK</b>	: Türkiye İstatistik Kurumu
<b>UKOME</b>	: Ulaşım Koordinasyon Merkezi

## GİRİŞ

Sosyal devlet ilkesi ve sosyal belediyecilik kavramı toplumsal yaşamda her zaman önem arz etmiş, iktidar olan yönetimler tarafından desteklenmiştir. Kurumların öncelik verdiği projeler ve hedefler arasında yer alan uygulamalarda, sosyal hizmetlerin etkin bir şekilde toplumun her kesimine ulaştırılması ön planda yer almaktadır. Sosyal hizmetlerin büyük şehirlerden en küçük bölgelere kadar ulaşmasını sağlayan yerel yönetim birimleri, toplumun ekonomik ve sosyal imkanlarının artmasını, refah seviyesinin yükselmesini sağlamak amacıyla özellikle son yıllarda büyük projelere imza atmaktadırlar.

Yerel yönetimler özellikle de belediyeler ülkemizde sosyal ve ekonomik yapılanmaların temelini oluşturma ve politika belirlemede önemli rol üstlenmişlerdir. Dünyadaki siyasi ve ekonomik gelişmelerin olumsuz etkisine de maruz kalan yerel yönetimler, 1960,1971 ve 1980 döneminde yaklaşık her on yılda bir gerçekleşen askeri müdahalelerin de etkisiyle istedikleri yönetsel ve ekonomik yapılanmayı ve başlatılan sosyal projeleri tam anlamıyla gerçekleştirememişlerdir. 1980'li yıllara kadar yaklaşık her on yılda yaşanan bu durum siyasi istikrarsızlıkla birlikte, başlatılan sosyal ve ekonomik politikaların gerçekleşmesini engellemiş; toplumda da farklı ideolojik kırılmalara sebep olmuştur.

1980 sonrasında yaşanan gelişmeler kamu hizmetlerinin yerele ulaşmasında Belediyelerin özellikle de Büyükşehir Belediyeleri'nin etkisini daha da artırmıştır. Belediyeler, göçle birlikte oluşan hızlı kentleşme sonucu sosyal ve ekonomik hayatta daha fazla yer almaya başlamışlardır. Bu süreç, yerel hizmetlere yönelik talebi ve ihtiyacı hızla artırmıştır. Bu alanda hizmetlerin yapılması amacıyla özelleştirme uygulamaları ve Belediye İktisadi Teşekkülleri kurulması gibi gelişmeler olmuştur. Büyükşehir Belediyeleri İktisadi Teşekküller oluşturarak ticari ve sosyal faaliyetlerini şirketleşme yoluyla yürütmeye başlamışlardır. Belediyelerde hizmet vermeye ve ekonomik kazanç sağlamaya yönelik oluşturulan bu teşekküller, hizmet

çeşitliliği genişletilerek kurulmaya devam edilmiştir. Ülkemizde özellikle Büyükşehir Belediyeleri'nde yaygınlaşan bu yönetim tarzı diğer belediyelere de model olmuştur. Kurulan bazı şirketler özelleştirilme yoluyla el değiştirdikçe de çoğunluğu varlığını devam ettirerek, büyük bir ekonomik değer olarak sosyal ve ticari hayata katkı sağlamaktadırlar.

Belediye İktisadi Teşekkülleri, belediyeler için hizmetlerin etkin ve verimli bir şekilde yerine getirilmesinde önemli bir araçtır. Sermayesi belediyeye ait, yönetimi belediye tarafından idare edilen şirketler verimlilik esasına dayanmaktadır. Bu teşekküllerin mali yapısı, faaliyet alanı, personeli, yönetim anlayışı belediye vasıtasıyla yapılmaktadır.

Türkiye'nin en büyük kenti İstanbul kozmopolit yapısı, nüfus yoğunluğu, ticari ve ekonomik potansiyeli ile Büyükşehir Belediyesi'nin gelişmesi ve ilerleyen süreçte rol model olması açısından itici bir güç olmuştur. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından kurulan şirketler, ulaşım, otopark, marina, sağlık, konut, çevre ve yeşil alan, gıda, spor, kültür-sanat, uluslararası fuar vb. etkinlikler, iletişim ve teknoloji gibi alanlarda yerel hizmetlerin yerine getirilmesinde önemli bir görev üstlenmektedirler.

İstanbul'da ve gelişmekte olan şehirlerde araç sahipliğinin artmasıyla otopark ihtiyacı artmıştır. Başka kentlerde sadece otopark ihtiyacı olarak beliren bu durum özellikle İstanbul'da deniz ve hava taşıtları için de park alanları oluşturulması gerekliliğini ortaya çıkartmıştır. Mevcut alanların taşıt sahipliğinin hızlı artış göstermesiyle kapasite olarak yetersiz kalması bu alandaki boşluğu doldurmak ve çözüm üretmek amacıyla Belediyeleri yeni yöntemlere sevk etmiştir. Yönetimler ya doğrudan ya da teşekkül-şirket oluşturarak bu alanda faaliyet göstermeye başlamışlardır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi başta otopark olmak üzere deniz ve hava taşıtları için de proje üretmek ve yatırım yapmak amacıyla İSPARK A.Ş'yi kurmuştur. İSPARK'ın yaptığı çalışmalar, yenilikler, güncel veri ve bilgiler ışığında tez çalışmamızın ana unsurunu oluşturmaktadır.

Hazırladığımız çalışmada İSPARK A.Ş'nin Büyükşehir Belediyesi Teşekkülü olması sebebiyle konumuzun başlangıcında kısaca yerel yönetimlere değindik. Dört bölüme ayırdığımız tezimizin ikinci kısmında belediye uygulamaları ve Büyükşehir Belediye kavramından bahsettik. Burada Büyükşehir Belediyeleri'nin görevlerini önemle belirterek, konumuzun ana temasını oluşturan teşekkülün bu hizmet alanında yer aldığını ortaya koyduk.

Belediye iktisadi teşekküllerinin kavramı, amaçları, kuruluş şekilleri, hukuki yapısı ve denetimi gibi konulara üçüncü bölümde geniş bir şekilde yer verdik. Son bölümde ise ortaya koyduğumuz tezin ispatı ve ana unsuru olan İSPARK A.Ş'yi değerlendirdik. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin kent genelinde otoparkları tek elden yönetmek amacıyla kurduğu bu teşekkülün yapısı, kuruluşu, amaçları, faaliyetleri, hizmetleri ve sosyal uygulamaları üzerinde ayrıntılı olarak durduk. Yine bu bölümde araç park alanlarına yönelik yapılan projeleri ve stratejileri inceledik. Aynı zamanda İSPARK'ın 2005-2012 yılları arasında ortaya koyduğu ekonomik getiri ve sosyal faydalara vurgu yaptık. Tezimizde bu teşekkülün kurulmasıyla yıllardır kayıt dışına giden otopark ve marina gelirlerinin kayıt altına alındığını, istihdam oluşturulduğunu, otoparkların ve marinaların niteliksiz işletmecilerden (değnekçi-tonozcu) arındırıldığını da gözlemledik.

Son olarak konuya bütünlük teşkil etmesi açısından yaptığımız değerlendirmeye yerel yönetimler içerisinde önemli bir mekanizma olan belediyelerin ya doğrudan ya da teşekkül-şirket oluşturarak günümüz sorunları arasında yer alan otopark alanları; deniz ve hava taşıtları için de park alanları oluşturmasının gerekliliği üzerinde durduk.

### **Konunun Önemi**

Yerel Yönetim birimleri ülkenin gelişmesinde, ekonomik ve sosyal hayatın ihtiyaçlarının karşılanmasında önemli hizmetleri üstlenmektedirler.



Halkın refahına katkı sağlayacak proje ve yatırımlar, yaşamsal kaynakları üretim, demokratik taleplere yönelik uygulamalar yerel yönetimler eliyle yürütülmekte ve en küçük yerel noktaya kadar ulaştırılmaktadır.

Dünya ile entegre olan ekonomik ve sosyal gelişmeler, kentlerde artan nüfusla birlikte genişleyen ve çeşitlenen ihtiyaçlar, Belediyelerin oluşturduğu projeler, kardeş kent modellemeleri, iktisadi teşekküller vasıtasıyla yerine getirilmekte ve yürütülmektedir.

Günümüzde Büyükşehir Belediyesi Teşekküllerinin sosyal ve ekonomik fayda sağlamak amacıyla iç ve dış çevrelerine karşı sürdürülebilir kalkınma amacı taşıyan projelere daha fazla önem vermeleri gerektiği açık bir gerçektir. Bu teşekküller ekonomik kazanç sağlamanın yanı sıra ihtiyaç duyulan alanlardaki hizmetleri yerine getirmede ve istihdam sağlayarak sosyal fayda oluşturmada önemli rol oynamaktadırlar. Bu bağlamda tezimizde incelediğimiz iktisadi teşekkülün toplumsal ve ekonomik katkılarını verilerle ortaya koymaya çalıştık.

### **Araştırma Yöntemi**

Yerel yönetimlerde belediye iktisadi teşekkülleri uygulamaları konu başlığı altında yaptığımız tez çalışmamızda öncelikli olarak literatür taraması yapıldı. Konuyla ilgili kitaplar, makaleler, yazılı ve görsel yayınlar araştırılarak incelendi. Kurum yöneticileri ve alanında uzman kişilerden bilgi alındı. Ayrıca farklı web sitelerinde konuyla ilgili bilgilerden de yararlandı. Araştırmada veri toplama aracı olarak yakın zamana ait istatistik veriler, ilgili yayınlar, hazırlanan stratejik çalışmalar kullanıldı.

Tez çalışmamızda Büyükşehir Belediyeleri'nin kurduğu iktisadi teşekküllerin projelerini, sosyal, ekonomik, siyasal ve kurumsal faydalarını, verdikleri hizmetleri objektif olarak değerlendirmek ve belirtmek amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi kuruluşu İSPARK A.Ş örnek uygulama olarak işlendi.

## I. BÖLÜM

### 1. YEREL YÖNETİMLER KAVRAMI VE TÜRKİYE'DE YEREL YÖNETİMLER

#### 1.1.YEREL YÖNETİMLERİN TANIMI VE KAVRAMI

1982 Anayasası'nın 127.maddesinde yerel yönetimler; “il, belediye veya köy halkının mahalli müşterek ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulmuş, esasları kanunla belirtilen ve karar organları kanunda gösterilen seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan kamu tüzel” kişileri şeklinde tanımlanmaktadır.

Kamu Yönetimi sözlüğünde ise yerel yönetimler, “ Merkezi yönetimin dışında, yerel bir topluluğun ortak bir gereksinimini karşılamak amacı ile oluşturulan, karar organlarını doğrudan halkın seçtiği, demokratik ve özerk bir yönetim kademesi, bir kamusal örgütlenme biçimi ” olarak anlamlandırılmıştır. Uluslararası Sosyal Bilimler Ansiklopedisi'nde ise “ Bir devletin ya da bölgesel yönetimin alt birimi olan ve göreceli olarak küçük bir alanda, sınırlı sayıdaki kamusal politikaların belirlenmesi ve uygulanması ile görevli bir kamu kuruluşu.” olarak tanımlanmaktadır.<sup>1</sup>

Bir başka tanımla yerel yönetim; belirli bir coğrafi alanda yaşamlarını sürdüren yerel toplulukların bireyelerine, bir arada yaşama nedeniyle kendilerini en çok ilgilendiren konularda hizmet üretmek amacıyla kurulan, karar organları yerel topluluklarca seçilerek oluşturulan, yasalarla belirlenmiş görevlere ve yetkilere, özel gelirlere, bütçeye ve personele sahip, merkezi yönetimle olan ilişkilerde yönetsel özerklikten yararlanan kamu tüzel kişilerdir.<sup>2</sup>

Yerel yönetimler, kavramsal olarak hedefledikleri güç ve çoğunluğa ulaşarak ihtiyaçlara cevap vermek üzere kurulan, tarihsel süreç içinde yer

---

<sup>1</sup>Ahmet Ulusoy ve Tekin Akdemir, **Mahalli idareler: Teori-Uygulama-Maliye**, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2006, s.21.

<sup>2</sup>Hüseyin Erkul, **Türkiye’de Yerel Yönetimler**, Ankara: Detay Yayıncılık,2010,s.10.

edinmiş toplumsal dinamiklerdir. Tarihi, siyasi ve yönetim özellikleri taşıyan, toplum içinde müseselsilen yer bulan geleneksel bir statüye sahiptirler. Bunun yanında, uhdesinde bulunan yerleşim yerleri içerisinde yaşayanlara ulaşım, sağlık, çevre ve sosyal hizmetler alanında hizmet yerine getirmek gibi birçok yükümlülükleri de vardır.

Ülkeleri incelediğimizde uygulamada farklılık göstermekle birlikte yerel yönetim olarak adlandırılan eyalet, kanton, bölge, köy, belediye ve il özel idaresi gibi mekanizmalar her alanda hizmetlerin görülmesi ve demokrasinin gelişmesinde büyük etken olmaktadır. Bu yönetimler, belirli bir coğrafi alanda oturan halka, komşuca yaşamalarından doğan çeşitli konularda, merkezi yönetimin etkisinden uzak kararlar almak ve bunları uygulamak hususunda tanınan özerklik sonucu doğmuşlardır.<sup>3</sup>

Yerel yönetim birimi, merkezi yönetimce kurallar koymaya ve akçal yükümlülükler getirmeye yetkili kılınmış, yerel meclisin denetimi altındaki bir yönetim biriminin adıdır. Bu birimlere komün adı verilmektedir. Komünler Fransa'da olduğu gibi kimi ülkelerde kentsel ve kırsal olmak üzere ikiye ayrılır. Kimi ülkeler de ise bu tür bir yaklaşım söz konusu değildir. Bir örnek vermek gerekirse Türkiye'de yerel yönetim Belediyeler, İl Özel Yönetimleri ve Köy Yönetimleridir.<sup>4</sup>

Yerel Yönetim, Yönetim Bilim'inde "adem-i merkeziyet" olarak bilinen bir kavramdır. Adem-i merkeziyetin başlıca iki türü olduğu belirtilebilir. Birincisi, özekteki kuruluşların özekten uzakta bulunan bir örgüte, belli işlevleri yerine getirmelerine yetecek bir ya da daha çok yetkiyi kendi adlarına kullanmak üzere devretmeleri anlamına gelen "Yetki Genişliği" dir. İkincisi ise yasalar uyarınca oluşturulmuş yönetim organlarının yasaların belirlediği tüzel,

---

<sup>3</sup>Yenal Öncel, **Mahalli İdareler Maliyesi**, İstanbul: Filiz Kitabevi,1992,s.7.

<sup>4</sup>Süleyman Karataş, **Kamu İşletmeleri ve Yerel Yönetimler**, İstanbul:D.Ü.İktisat Fakültesi Yayınları,1992,s.201.

siyasal ve akçal bazı yetkilerle donatılmalarını içeren gerçek anlamda “Yerel Yönetim”dir.<sup>5</sup>

Yerel kuruluşların, kimi etkinliklerini, taşrada kurdukları örgütler eliyle yürütmeleri, yetki genişliğine dayanan bir uygulamadır. Birçok yerel özekselle kuruluşun, örneğin bakanlıkların, bölge örgütleri de bu tür bir örgütlenmenin ürünüdür. Yetki genişliğinin, ademi-i merkeziyetin değil fakat merkeziyetçiliğin bir türü olduğunu öne sürenler de vardır.<sup>6</sup>

Anayasanın 127’inci maddesinin son fıkrasında yerel yönetimlerin mevcut hizmetleri gerçekleştirebilmesi amacıyla kendi aralarında birlik kurabilmelerine imkan tanınmıştır. Aynı zamanda yapılan işler ve çalışmalarda idarenin yetkileri ve işleri oranında finansman sağlanacağı da açıkça belirtilmiştir.

Ülkelerin tarihi, sosyo-kültürel yapısı, iktisadi imkan ve araçları yerel yönetim birimlerinin yapısı ile faaliyetlerini belirlemektedir. Demokratik yapının güçlü olduğu ülke yerel yönetimleri, diğerlerine oranla çok daha işlevsel etkinliğe sahip görünmektedir.<sup>7</sup>

Yerel yönetimde etkinliğin artırılmasına üç yoldan çalışılmıştır. Birincisi, en uygun (optimal) hizmet alanının büyüklüğünün ve sınırlarının gözden geçirilmesidir. İkincisi, yerel yönetim birimlerinin sayısının azaltılması ve bu yoldan para ve kaynak savurganlığının önlenmesidir. Üçüncüsü de yerel birimlerden her birine, en iyi yerine getirebilecekleri işlerin bırakılmasıdır.<sup>8</sup>

Yerel yönetimler, gerek demokratik hayatta oynadıkları roller gerekse kamu hizmetlerinin halka götürülmesinde yüklendikleri fonksiyonlar sebebiyle yönetilenlerin yönetime katılmasının ilk aşamasıdır. Kesin bir başlangıç

---

<sup>5</sup>Birol Ertan, **Yerel Yönetim Kavramı**, Ankara: Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi TODAİE-YYAEM Yayını, 2002,s.22.

<sup>6</sup>Yayla, **a.g.e**, s.146.

<sup>7</sup>Zerrin Toprak, **Yerel Yönetimler**, Ankara: Nobel Yayın Dağıtım, 2006,s.3.

<sup>8</sup>Ruşen Keleş, **Yerinden Yönetim ve Siyaset**, İstanbul: Cem Yayınevi,2011,s.24.

bilinmemekle birlikte, demokrasinin yerel yönetimlerle birlikte başladığı söylenebilir.<sup>9</sup>

## 1.2.YEREL YÖNETİMLERİN YÖNETİM VE İŞLEYİŞİ

### 1.2.1. Merkezden Yönetim

Bu yönetim biçiminde kamu hizmetleriyle ilgili kararların alınması ve uygulanması tek merkezden yapılır. Merkezden yönetimde sistemin işleyişi merkezden yapılır ve merkezin dışındaki organların yönetsel anlamda bir etkinliği yoktur.

Diğer bir deyişle, yasama, yürütme ve yargıya ilişkin tüm yetkilerin merkezi bir otoritede, yerel düzeyde ve ülke düzeyinde tüm kamu hizmetlerinin devletin tüzel kişiliğinde toplanıp, her işin merkez ya da merkez hiyerarşisine dahil örgütlerce gerçekleştirilmesi durumunda merkezden yönetimden söz edilmektedir.<sup>10</sup>

Merkezden(özekten)adını verdiğimiz yönetim biçiminin birinci üstünlüğü, tekdüzeliğin sağlanmasına daha elverişli olmasıdır. Bununla kastedilen, hizmetlerin ölçünlerinde bir örneklik sağlamaya elverişliliğidir. Bu temel kamu hizmetlerinin kalitesinin belli bir düzeye yükseltilmesiyle ve geri kalmış yörelerin koşullarını düzeltici önlemlerin alınmasıyla olur.<sup>11</sup>

Merkezi yönetim yapısında devletin tamamını ilgilendiren kararlar devlet adına bu yönetimler tarafından alınmaktadır. Taşraya hizmetlerin taşınmasında merkezi yönetim birlik oluşturabilir. Bu bölgedeki yöneticiler merkezin kontrolü altında bulunmakta ve alınan kararları uygulamaktadırlar. Bu durumda merkezin yetkilerini merkez adına kullanarak faaliyetlerine devam etmektedirler.

Merkezden yönetimle ilgili bazı değerlendirmeleri aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:<sup>12</sup>

- Yetkilerin tamamı merkezde toplanmıştır. Kararları almak ve uygulamak tasarrufu merkezde bulunmaktadır.

<sup>9</sup> Toprak, a.g.e, ss.12,14.

<sup>10</sup> Halil Nadaroğlu, **Mahalli İdareler; Teorisi, Ekonomisi, Uygulaması**, İstanbul: Beta 7 Basım Yayım, 2001,s.20.

<sup>11</sup> Keleş, a.g.e,s.26.

<sup>12</sup> Gözübüyük, a.g.e, s.94.

- Ülke genelinde yapılan hizmetler merkezi yönetim temsilcileri ve ekibi tarafından yerine getirilmektedir.
- Bu faaliyetlerin yerine getirilmesinde kullanılan finans kaynağı da merkezi yönetime aittir.
- Merkezi yönetim, devlet geleneğinin oluşmasında ve bütünlük sağlanmasında önemli gelişme sağlamıştır.
- Merkezi yönetim ilkesi hizmetlerin yerine getirilmesinde en ücra köşedeki yöneticiyi merkezin her işte onayına tabi tutarak olumsuz ve yavaşlatıcı bir duruma sebep olmaktadır.
- Tüm ülke düzeyinde yürütülen hizmetlerde asgari bir standardın sağlanması, bazı hizmetlerde (enerji, sağlık, eğitim, vb.) ölçek ekonomilerine imkan tanınması, yerel yönetimlerin eylem ve işlemlerinin, aralarında eşgüdüm sağlamak amacıyla gözden geçirilmesi ve kullanılan yöntemlerin birliğinin sağlanmasının merkezden yönetim ile daha kolay olduğu ifade edilmektedir.<sup>13</sup>

### 1.2.2. Yerinden Yönetim

Yerinden yönetim kısaca, yerel nitelikteki kamusal hizmetlerin devletin tüzel kişiliği dışındaki kamu tüzel kişilerinca gerçekleştirilmesi için kamu yönetimiyle ilgili kararların, devlet tüzel kişiliğinin dışında, ayrı bir tüzel kişiliğe sahip bu kuruluşların idarecileri tarafından alınabilmesi sistemine denir. Yerel yönetimlerin varoluşunun nedenlerini açıklayan ve gerekliliğini savunan görüşlerin hukuki dayanağı olan yerinden yönetim kavramı, 1876 ve 1924 Anayasalarında “tefrik-i vezai” (vazifelerin ayırımı, görev ayırımı)

---

<sup>13</sup> Ruşen Keleş, **Yerinden Yönetim ve Siyaset**, İstanbul: Cem Yayınevi, 1992, ss.15,16.

şeklinde,1961 ve 1982 Anayasalarında “yerinden yönetim” olarak isimlendirilmiştir.<sup>14</sup>

Yerinden yönetim, kamusal hizmetlerin idari mekanizma alanında karar alma yetkisi ve uygulamasının özerk ve tüzel kişiliği olan yönetim kurumlarına bırakılması olarak değerlendirilebilir. Yerinden yönetim, yerel nitelikteki kamusal hizmetlerin, devletin tüzel kişiliği dışındaki kamu tüzel kişilerinca yerine getirilmesi için bir kısım kamu erkinin (kamu gücü) merkezi otoriteden daha az yetkili bir otoriteye aktarılmasını ifade etmektedir. Aktarılan erklerden bir kısmı yürütmeye ilişkin ise, İdare Hukuku'nun kapsamı içinde yer alan idari yerinden yönetimin bir sonucu olan yerel yönetim kavramı; aktarılan erkler yasamaya ilişkin ise, Anayasa Hukuku'nun kapsamına giren federal devlet kavramı yani, siyasal yerinden yönetim kavramı söz konusudur.<sup>15</sup>

Yerinden yönetim, klasik ve modern olmak üzere iki türde ifade edilmektedir. Klasik anlamda yerinden yönetim; merkezi yönetimden yerel yönetim kuruluşlarına yetki, görev ve kaynak aktarımını tanımlar. Modern anlamda yerinden yönetim ise, merkezi yönetimin idari yetkilerini sadece yerel yönetimlerle değil, taşra kuruluşları, federe birimler, yarı özerk kamu kurumları, meslek kuruluşları ve gönüllü kuruluşlarla paylaşılmasını ifade eder. Bu anlamıyla yerinden yönetim merkezi yönetimin küçültülmesini içerir.<sup>16</sup>

Bu yönetim tarzıyla alakalı bazı müspet ve menfi değerlendirmeleri şu şekilde sıralayabiliriz:

➤ Yerinden yönetim kavramını özerklik teması teşkil etmektedir. Bu tema yerinden yönetim kurumlarının yönetme kabiliyeti ve finansal konularda daha serbest olmalarını gösterir. Yalnız özerklikten kasıt bağımsızlık olarak algılanmamalıdır. Bu şekle

---

<sup>14</sup> Halil Nadaroğlu, **Mahalli İdareler**, İstanbul: Beta Yayınevi, 1986, s.22.

<sup>15</sup> Nadaroğlu, **a.g.e**, s.20.

<sup>16</sup> Bilal Eryılmaz, **Kamu Yönetimi**, Ankara: Okutman Yayıncılık,2009,ss.83,86.

dönüştüğünde birlik ve yönetme duygusu zedelenmektedir. Yerel yönetim kurumları bu birlik ve ahengi sağlamak üzere, yasaların öngördüğü ölçüde genel yönetimin gözetim, görevleri ve denetimi altındadır. Nitekim Anayasamızın 123.maddesi, yönetimin “kuruluş ve görevleri” ile bir bütün teşkil ettiğini belirtmiştir.<sup>17</sup>

➤ Vatandaşlar arasında yardımlaşma ve birlik temelli toplumsal duyguların oluşmasında ve korunmasında önemli bir araç olarak görülmektedir.

➤ Bu kuruluşlar özerkliğin bir neticesi olarak tüzel kişiliğe sahiptirler. Bu onlara hak ve borçlanma konularında bir avantaj olmaktadır. Yerinden yönetim kuruluşlarının kendilerine ait bütçeleri vardır. Özelliklerine göre katma, özel veya yerel bütçe ile yönetilirler.<sup>18</sup>

➤ Yerinden yönetim birimlerinden olan yerel yönetimler, kendilerine tanınan özerklikten farklı şekillerde faydalanarak kamusal hizmetleri hem nicelik hem de nitelik yönlerinden farklı şekillerde yürütebilmektedirler. Bu duruma bölgeler arasındaki ekonomik ve sosyal eşitsizliklerin yanında, siyasal etkiler de neden olabilmektedir.

19

➤ Yerinden yönetim, birçok hizmetlerin halka sunulmasında çabukluk ve kolaylık sağlar. Ayrıca yerel toplulukları oluşturan bireylere, kendi sorunlarını çözenin türlü yollarını denemek olanağını verir. Belediyeler bu yoldan yardımlaşma ve işbirliği alışkanlığını geliştirirler. Tek tek ya da birlikte, konut, gıda maddeleri üretme ve ulaşım gibi konularda işbirliği sağlayabilirler.<sup>20</sup>

---

<sup>17</sup> Şeref Gözübüyük, **Türkiye'nin yönetim Yapısı**, Ankara: Turhan Kitap Evi,2010, s.97.

<sup>18</sup> Gözübüyük, **a.g.e**, s.97.

<sup>19</sup> Şeref Gözübüyük, **Yönetim Hukuku**, Ankara: Sevinç Matbaası, 1991, s.33.

<sup>20</sup> Keleş,**a.g.e**,s.26.



### 1.2.3. Yerel Yönetimlerin Özellikleri

Yerel idarelere Anayasa'nın 127'inci maddesinde yer verilmiştir. Buna göre yerel idare birimleri, il, belediye ve köylerdir. Bu idareler yerel ortak ihtiyaçları karşılamak için kurulmuşlar ve seçimle iş başına gelmektedirler.

Yerinden Yönetim Kuruluşları; yerel yönetimler, (il özel idaresi, belediye, köy), hizmet yerinden yönetim kuruluşları (kamu iktisadi teşekkülü, üniversite, TRT, vb.) ve meslek kuruluşları (Baro, TOBB, TMMOB, v.d.) olmak üzere üç grupta toplanmaktadır. Hizmet yerinden yönetim kuruluşları (kamu iktisadi teşekkülü, üniversite, TRT, vb.) ve meslek kuruluşlarının (Baro, TOBB, TMMOB, vb.) varlıkları devlet idaresine bağlı bir nitelik göstermektedir.<sup>21</sup>

Yerel yönetimler demokrasinin gelişimini sağlamakla birlikte kamu hizmetlerini bireylere ulaştıran önemli yönetsel kuruluşlardır. Halkın ihtiyaçlarının karşılanması ve en iyi şekilde yerine getirilmesi bu yönetim araçları eliyle olmaktadır. Temizlik, sağlık, eğitim, alt yapı, ulaşım, çevre ve birçok ihtiyaç ve hizmet ortak yaşam alanlarını paylaşan insanların temel gereksinimidir.

Anayasamızın getirdiği ilkeler göz önünde bulundurulduğunda yerel yönetim kuruluşlarının özelliklerini şöyle sıralayabiliriz:

- Yerel yönetimler tüzel kişilikleri bulunan kuruluşlardır.
- Özerk yapıyla birlikte yerinden yönetim ilkesine dayanmaktadırlar.
- Yerel yönetim kuruluşlarının karar organları seçimle iş başına gelmektedir. Burada istisna olarak İl Özel İdaresi'nin karar organı olan İl Genel Meclisi'nin başkanı

---

<sup>21</sup> Nuri Tortop, **Mahalli İdareler**, Ankara: Yargı Yayınları, 1988, s.18.

durumunda bulunan Vali'nin merkezi hükümet tarafından atanması gösterilebilir.

- Yerel yönetim kuruluş ve kurumlarının işleyiş ve işlemleri yargı mercileri tarafından denetime tabi tutularak yapılmaktadır. İçişleri Bakanı geçici bir önlem olmak üzere görevlerinden dolayı soruşturma ve kovuşturma açılan yerel yönetim organlarını ve üyelerini görevden uzaklaştırabilir.
- Yerel Yönetim kuruluşlarının görevleri yasa ile belirlenmekte ve yasa ile yenilenmektedir.
- Merkezi yönetimin, yerel yönetimler üzerinde yönetimin bütünlüğünü ve toplum yararını koruma amacı ile vesayet yetkisi bulunmaktadır.
- Yerel yönetim kuruluşlarına, görevleri ile orantılı gelir kaynakları verilmektedir.
- Yerel yönetimler demokratik bir yönetim için vazgeçilemez unsurlardır.
- Yerel yönetim kuruluşları, Bakanlar Kurulu'nun izni ile aralarında birlikler oluşturabilirler.
- Büyük yerleşim merkezlerinde özel yönetim uygulamaları yasa ile getirilebilir.
- Bazı kamu ihtiyaçlarının karşılanması ve değerlendirilmesi yerel bir örgütlenmede daha kolay yerine getirilebilir.

## II. BÖLÜM

### 2. TÜRKİYE'DE BELEDİYE UYGULAMALARI VE BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE KAVRAMI

#### 2.1. OSMANLI DÖNEMİNDE GELİŞİM VE UYGULAMALAR

Türk devletinin modernleşme süreci bilindiği gibi Tanzimat Dönemi'nde başlamıştır. Bu dönem, batılılaşma sürecinin başlangıcı olarak görülmekte yönetsel alanda yenilik ve düzenlemelerin de temelini oluşturmaktadır. Devlet yönetiminde modern idari kurumlar, Padişahın yetki ve mutlak gücünü sınırlandırarak temel hakları güvence altına alma çabası olarak görünen Anayasa çalışmaları, halkın yönetime katılımının ilk adımları olan parlamento bu dönemin modernleşme çalışmaları olarak görülmektedir. Bu dönemde Sayıştay ve Danıştay gibi hukuksal yapılanmalar ile belediyeler ve il özel idarelerinin temelini atılması, modernleşme sürecinin devam ettiğinin bir göstergesi olarak ifade edilmektedir.

İlk belediye teşkilatının kurulmasına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda yerel hizmetler klasik kurumlar tarafından yerine getirilmiştir. Klasik kurumların merkezi yönetim karşısında özerkliği bulunmamaktaydı. Osmanlı İmparatorluğu'nda diğer İmparatorluklarda görülebileceği üzere yerel demokrasi anlayışı yerleşmemiştir.<sup>22</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda belediye yönetimi önceleri İslami esaslara dayanmakta gelenek ve göreneklere bağlı olarak geleneksel biçimde işlemekteydi. Belediye hizmetlerinin başı "Kadı" idi. Kadı hem mülki amir, hem yargıç hem de belediye başkanıydı. Kadı'nın belediye işlerindeki yardımcısına "Muhtesip" denirdi. Muhtesip esnafın denetlenmesinde fiyatın (narhın) saptanmasında, temizliğin denetlenmesinde ve belediye yaptırımlarının uygulanmasında bir tür kolluk (zabıta) hizmetini yürütüyordu.

---

<sup>22</sup> İlber Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği**, İstanbul: Hil Yayını, 1985, s.19.

Kolluk hizmetlerinden sorumlu bir diğer kişi “İhtisap Ağası” idi.<sup>23</sup> Osmanlı döneminde ihtisap kurumu kentsel yaşamda sosyal düzenin korunmasından sorumluydu. Bu kurumun başında bulunan görevlilere muhtesip adı verilmekte olup statüsü Fatih Sultan Mehmet döneminde kanunnamelerle belirlenmişti. Bu dönemde İstanbul, Galata, Üsküdar ve Eyüp sorumluluk alanı olmak üzere dört ayrı muhtesip atanmıştır.<sup>24</sup>

3 Kasım 1839’da devlet ileri gelenlerinin, Osmanlı tebaasının, farklı sınıf ve dine mensup ahaliyi temsil eden kişilerin, yabancı diplomatların ve kalabalık bir halk kitlesinin önünde okunan Hatt-ı Hümayun, İmparatorluğun devlet ve toplum hayatında yeni bir dönemi başlatıyordu. Bundan sonra aydın bürokrat zümre, İmparatorluğun işlevini yitirmiş kurumlarını ve sarsılan merkezi otoriteyi yeniden kurma, devleti mali, idari ve adli alanda düzene kavuşturmak için kadro iktidarını pekiştireceklerdi.<sup>25</sup> Gülhane Hatt-ı Hümayunu’nun okunuşunu izleyen yıllardamyani 1839’dan sonraki dönemde, batı ile olan ilişkiler sıklaşmaya başladı. Batı’dan dönen Osmanlı aydınları, ordaki kentlerde gördükleri belediye örgütünün İstanbul’da da kurulmasını arzuluyorlardı.<sup>26</sup>

Esnaf temsilcileri, muhtesip ile halk temsilcilerinden oluşan komite danışma meclisi niteliği kazanmıştır. Kadı ve muhtesip, kentsel ekonomik görevleri dolayısıyla meslek ve ticaret erbabıyla yakın işbirliği içindeydi. Merkezi yönetim temsilcileri ile yerel aktörler arasında sağlanan işbirliği, yerel ekonomik yaşamdaki olası çatışmaları önleyerek olumlu bir işlev üstlenmiştir.<sup>27</sup>

Modern anlamda 1271 (1854) yılında ilk belediye uygulaması İstanbul Şehremaneti adıyla başkent İstanbul’da kurularak başına Şehremini

---

<sup>23</sup> Hüseyin Erkul, **Türkiye’de Yerel Yönetimler**, Ankara: Detay Yayıncılık,2010,s.39.

<sup>24</sup> Ziya Kazıcı, **Osmanlı’da Yerel Yönetim (İhtisab Müessesesi)**,İstanbul: Bilge Yayınları, 2006, ss.34,35.

<sup>25</sup> Tekeli ve, Ortaylı,**a.g.e**, s.6.

<sup>26</sup> Nadaroğlu,**a.g.e**, s.199.

<sup>27</sup> Mustafa Aykaç, **Ahilik ve Yerel Yönetimler, İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler**, İstanbul: İlke Yayınları,1996,s.258.

atanmıştır. Şehremini'ne verilen tamirat ve inşaat görevlerinin daha önce Subaşı tarafından yürütüldüğü anlaşılmaktadır. Subaşının iki temel görevi bulunmaktaydı. Birincisi çeşitli vergilerin toplanmasını içeren mali görevdir. İkincisi ise mali görevine bağlı olarak yaptığı kolluk görevidir. Subaşı, kentin güvenliğinin sağlanmasında kadının en büyük yardımcısıydı.<sup>28</sup>

Kırım savaşının ardından, savaşın başkentte yarattığı hareketlilik ve göç nedeniyle, Osmanlı topraklarında ekonomik etkinliklerini rahatça yürütmek isteyen Avrupa devletlerinin baskıları sonucu İstanbul'da 1854'te "Şehremaneti" kurulmuştur. 1857 yılında İstanbul, belediye dairelerine ayrılmış ve Batılı anlamda ilk belediye örgütü, "Altıncı Daire-i Belediye", Beyoğlu ve Galata bölgelerinde oluşturulmuştur.<sup>29</sup>

1868'de "Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi" çıkartılarak düzenlenen Şehremaneti İstanbul genelinde uygulanmaya başlamıştır. Vilayet Nizamnamesi'ne (1871) göre de Belediye il yönetimi içinde etkin olmaya başlamıştır. 1876 Kanun-i Esasi dikkate alınarak yapılan Dersaadet ve Vilayet Belediye Kanunları ile belediye yönetimi İstanbul haricinde İmparatorlukta tüm şehirlere yaygınlaştırılmıştır. 1877 tarihli yasa ile belediye meclis üyelerinin, belirli kişilerin katıldığı seçimlerle belirli kişiler arasından seçilmesi öngörülmüştür. 1913 geçici Vilayet Yasası ise yerel yönetimlere özerklik kapılarını uzun süre kapatan bir uygulamaya başlangıç olmuştur.<sup>30</sup>

İstanbul Şehremaneti'nin yirmi daireye ayrılması 1877 yılında Dersaadet Belediye Kanunu'nun çıkartılması ile olmuştur. Taşrada bu yönetimlerin oluşturulması için de Vilayet Belediye Kanunu'nun yürürlüğe konulduğu anlaşılmaktadır. Bu kanun uygulamaları yetki genişliği sağlasa da yine istenilen başarının yakalanamadığı anlaşılmaktadır. 1912 yılında çıkan

---

<sup>28</sup> İlber Ortaylı, **Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi**, Ankara :Cedit Neşriyat,2007,ss.284,285.

<sup>29</sup> Tortop, **a.g.e**,s.1.

<sup>30</sup> Hüseyin Erkul, **Türkiye'de Yerel Yönetimler**, Ankara: Detay Yayıncılık, 2010,s.40.

Kanun-ı Muvakkat ile Şehremini daha merkeziyetçi bir yapıya dönüşmeye başlamıştır.

Dersaadet Belediye Kanunu ile getirilen hükümlerde, İstanbul Belediye örgütü eskisi gibi Şehremaneti ve Belediye Daireleri'ne dayandırılmıştı. Farklı olan nokta, daire sayısının yirmiye çıkartılarak, yerlerinin de kanunla belirleneceğidir. Bu kanunun yerini, 1912 yılında Dersaadet Teşkilatı Belediyesi Hakkındaki Kanunu Muvakkat'ı almıştır. Bu kanunda, şehremininin atanması korunurken, belediye dairelerinin kaldırarak yerlerine dokuz adet belediye şubesinin getirilmesi ve şehremaneti meclisinin yerine "encümen" oluşturulması gibi değişimler yer almıştır.<sup>31</sup>

1854'den 1930 yılına kadar Evkaf Nezareti'nin ifa etmekte olduğu belediye hizmetlerini düzene koyan ve esnaf işlerinden sorumlu olan İhtisab Nezareti (1926 yılında oluşturulmuş) zaman içinde adeta bir Maliye Nezareti'ne dönüşerek esnaf işlerini ihmal etmeye başlamıştı. Yalnız narh işlerine bakan kadılık, ekmekten başka her şeyden narh alımını kaldırdığından adeta diğer belediye işleri ile ilişkisini kesmişti. Belediyenin hemen hemen hiç yerine getirilmeyen işleri, temizlik, tenvirat, kaldırım ve lağım işleri idi. Batı tarzında yeni belediye usulünün kabul ve uygulanmasında bu dört ana belediye işinin olmayışı ve yerine getirilmeyişi etken olmuştur.<sup>32</sup>

Kadılık ve Vakıf sisteminin yanında şehir yönetiminde çeşitli görevler alan ve sorumluluk üstlenen Lonca teşkilatı da bulunmaktaydı. Lonca temsilcileri yerel halk ile taşradaki kamu görevlileri arasında aracılık işlevi görürlerdi. Diğer yandan gerek duyuldukça yerel hizmetlerin sunulmasına katkı sağlamaktaydılar. Loncaların sahip oldukları sandıklar, üyeleri arasında

---

<sup>31</sup> Nadaroğlu, a.g.e,s.201.

<sup>32</sup> Osman Ergin, **Türkiye'de Şehirciliğin İnkişafı**, İstanbul: Cumhuriyet Gazete ve Matbaası, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi İktisat ve İçtimaiyat Enstitüsü Neşriyatı, No 3,1936, s.122.

dayanışmanın sağlanmasında kullanıldığı gibi, aynı zamanda üstlenilen yerel hizmetlerin finansman aracıydı.<sup>33</sup>

Osmanlı Devleti'nde bugünkü manada mahalli idareler tarafından yerine getirilen; temizlik, imar, kültür, eğitim vb. alt yapı ve toplumsal hizmetleri yerine getiren kuruluşların başında kendine özgü bir yeri ve teşkilatlanma şekli ve hukuku olan vakıflar gelmekteydi.<sup>34</sup>

Osmanlı Devleti'nin de resmileşmiş bir mahalli idare statüsü ancak 19.yüzyılda dış dünyaya açılma, kentlerin büyümesi mali merkezîyetçilik sisteminin yerleşme gereği ve özellikle azınlık unsurlarının siyasal katılımı ve etnik haklarını elde etmeleri yönünde dış devletlerin yaptığı baskılar sonucu mümkün olmuştur. Böylece Osmanlı Devleti, mahalli nüfuz önderlerinin yanında azınlık cemaatleri önderlerinin de resmen yönetime katılmasına rıza göstermiştir.<sup>35</sup>

1877 tarihli Vilayet Belediye Kanunu çeşitli aksamalar olmasına rağmen, 1930 yılında yürürlüğe giren belediye kanuna kadar uygulamada kalmıştır. 1876 yılında Osmanlı yönetim anlayışındaki merkezîyetçi tutum, özellikle iktidar partisi olan İttihat ve Terakki'nin baskıcı ve katı merkezîyetçi politikası, yerel yönetimler üzerinde de varlığını hissettirmiştir. 1876 Kanun-i Esasi ile başlayan yasal düzenlemeler, yerel hizmetlerde arzulanan kaliteyi sağlayamadığı gibi, belediye örgütünü halkın katılımını sağlayıcı bir örgüt biçimine de dönüştürememiştir. Özerk ve Batılı mantığında bir yerel yönetim sistemi olabilme hayali, merkezi yönetimin ağırlığı nedeni ile Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar gerçekleştirilememiştir.<sup>36</sup>

Osmanlı döneminde belediye alanında son düzenleme 1910 tarihli Dersaadet Teşkilat-ı Belediyesi Hakkında Kanun-u Muvakkat ile yapılmıştır.

---

<sup>33</sup> Ramazan Şengül, **Yerel Yönetimler**, Kocaeli: Umuttepe Yayınları, 2011, s.28.

<sup>34</sup> Azim Öztürk, **21.Yüzyıl Türkiye'si için Yerel Yönetim Modeli**, İstanbul: Ümraniye Belediyesi Kültür Yayınları, 1997, s.54.

<sup>35</sup> İlhan Tekeli ve İlber Ortaylı, **Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi**, Ankara: Türk İdareciler Derneği Yayınları, 1978, s.6.

<sup>36</sup> Ruşen Keleş, **Yerinden Yönetim Sorunumuz, Türkiye Günlüğü**, S 26, Ocak, Şubat, 1994, s.8.

Bu kanunla belediye daireleri kaldırılarak yerine dokuz yeni belediye şubesi oluşturulmuştur. Kurulan encümenle birlikte bu durum 1930 tarih 1580 sayılı Belediyeler Kanunu'na kadar devam etmiştir.

## **2.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE GELİŞİM VE UYGULAMALAR**

### **2.2.1. 1923-1945 Döneminde Belediye Uygulamaları**

Cumhuriyet dönemi yeni bir devlet anlayışıyla her alanda yenilik ve gelişmelerin başlangıcı olarak görülmüşse de Yerel Yönetimler alanında istenilen çalışmaların yeterli düzeyde hayata geçirilemediği gözlenmektedir. 1923-1945 arası tek parti dönemi olarak adlandırılmaktadır. Tek parti dönemi olmasına rağmen, uygulamada Ankara temelli merkezîyetçi bir yapının varlığı hep hissedilmiş, yerele yönelik çalışmalar mevcut yapının varlığının korunması düşüncesiyle kısıtlı yetkilerin devriyle olmuştur.

Osmanlı belediye uygulamaları ve geleneği merkezli Ankara Şehremaneti Kanunu çıkartıldı.1924 yılında 417 sayılı kanunla çıkartılan bu uygulama belediyecilikte ilk adım oldu ve Ankara'da belediye düzenlemesi başlatıldı. Şehremini hükümet tarafından atanan 24 üyeye yönetilmekteydi. "Cemiyet-i Umumiye-i Belediye" olarak adlandırılan bu oluşumda ilk şehremini olarak Mehmet Ali Bey atandı. Bu sistem istenilen ilerlemeyi gösteremeyince de Haydar Bey Şehremini olarak tayin edildi.<sup>37</sup> Cumhuriyetin ilk yıllarında (1924) Ankara Şehremaneti'nin kurulması yerel yönetimler alanında yeni bir gelişme olmuş Belediyelere destek sağlanması için çalışmalar da başlatılmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara'nın çağdaş bir kent yapısına ve yönetimine kavuşması için harcanan çabalarının sonucunda 1930 yılında "1580 sayılı Belediye Kanunu" çıkarılarak, Cumhuriyet dönemi belediyeciliğinin yasal ve kurumsal çerçevesi çizilmiştir.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> Ortaylı ve Tekeli, **a.g.e**, s.38.

<sup>38</sup> Hüseyin Erkul, **Türkiye'de Yerel Yönetimler**, Ankara: Detay Yayıncılık, 2010,s.40.



Cumhuriyet döneminin yerel yönetimlerle ilgili en önemli düzenlemelerinden biri de 3 Nisan 1930 yılında yürürlüğe koyduğu 1580 sayılı Belediye Kanunu'dur. Bu kanunun yürürlüğe girmesiyle Vilayet ve Dersaadet Belediye kanunları ile 1924 tarihli Ankara Şehremaneti Kanunu yürürlükten kaldırılmıştır. 1580 sayılı belediye kanunu önemli yenilikleri beraberinde getirmiştir. Belediyeler tüzel kişilik kazanırken hizmet alanları genişletilmiştir. 1580 sayılı Belediye Kanunu, belediyelerin kurulması ve kuruluş sonrası faaliyetleri, nüfus kriteri, yerleşme yerleri arasında belli bir mesafenin bulunması, yeterli gelirin bulunması gibi Belediyelerin görevlerini açık bir ifadeyle belirtilmiş; 2005 yılına gelinceye kadar birçok değişikliğe uğrayarak geçerliliğini sürdürmüştür.

1580 Sayılı Kanunun hazırlanmasında göz önüne tutulan beş esas ilke vardır: Bunlar; Belediyeler arası eşitlik ilkesi, belediyelerin icraatlarında serbest bırakılması, belediyeler üstünde güçlü bir merkezi yönetim denetimi, tek dereceli seçim ve halkın etkin denetiminin sağlanması ve son ilke ise belediyelerin hizmet alanlarının genişletilmesidir.<sup>39</sup>

Tek parti döneminde kabul edilen 1580 sayılı yasa ile Ankara ve İstanbul özel bir statüye kavuşmuştur. Merkezi yönetimin yetkilerinin daha fazla kullanıldığı İstanbul ve Ankara'daki uygulamalarda belediye meclisleri seçimle iş başına gelerek kendi içlerinden bir başkan seçmekteydiler. Bu seçim merkezi yönetimin onayıyla kabul edilmekteydi. İl belediye başkanlarının atanması İçişleri Bakanı'nın önerisi üzerine Cumhurbaşkanınca yapılırken, diğer belediye başkanlığı seçimleri Vali tarafından onaylanmaktaydı.<sup>40</sup>

3 Nisan 1930 tarihinde çıkarılan 1580 sayılı Belediye Kanunu belediyelerin kurulması ve kuruluş sonrası faaliyetlerin gerçekleşmesini; nüfus kriteri, yerleşme yerleri arasında belli bir mesafenin bulunması, yeterli

---

<sup>39</sup> Ortaylı ve Tekeli, **a.g.e**, s.50.

<sup>40</sup> Şengül, **a.g.e**, s.74.

gelirin bulunması ve istekte bulunma gibi belli başlı bazı şartlara bağlanmıştır.<sup>41</sup>

Cumhuriyetin ilk döneminde dikkat çeken bir gelişme de belediyeleştirme politikalarıdır. Halk Fırkası'nın ideolojilerinden biri olan devletçilik anlayışı 1937'de anayasaya girmiş, merkezi idaredeki devletleştirme politikalarına paralel olarak birçok yerel hizmetin üretimi ve sunumu belediyeleştirilmiştir.<sup>42</sup>

### **2.2.2. 1945-1960 Döneminde Belediye Uygulamaları**

Türk demokrasi tarihinin önemli dönüm aşamalarından biri olan çok partili sisteme geçiş genel olarak Yerel Yönetimlere özel olarak ta Belediyelere yeni bir anlayış getirmiştir. Belediye Meclisi'nin seçimlerinde yeni yapılanmalara gidilmiş, uzun süren seçim dönemlerinin bir günde yapılması zorunluluğu getirilmiştir.

Türkiye'de çok partili siyasal yaşama girilmesiyle birlikte belediyelerin demokratikleşmesi yolunda girişimler olmuştur. Bu yöndeki ilk girişim 17 Temmuz 1945'te kurulan Türk Belediyecilik Derneği'dir. Bu dernek çerçevesinde belediyelerin özerkliği ve demokratikleştirilmesi savunulmuştur.<sup>43</sup>

Çok partili hayata geçişle demokrasi anlayışında da yeni bir ortama girildiği, gizli oy açık tasnif usulüyle seçim yapıldığı, adayların tespiti düzeyinde dahi halka inildiği görülmektedir. Çok partili hayatın ilk seçimlerinin yerel düzeyde yapıldığı 26 Mayıs 1946 belediye seçimleri ile eskisinden farklı

---

<sup>41</sup> Azim Öztürk, **21.Yüzyıl Türkiye'si İçin Yerel Yönetim Modelleri**, İstanbul: Üsküdar Belediyesi Kültür Yayınları, 1 Baskı, Umut Matbaası, 1997,s.70.

<sup>42</sup> İlhan Tekeli, **Cumhuriyet Döneminde 1923-1973 Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi**, Ankara: Türk İdareciler Derneği,1982,s.68.

<sup>43</sup> Ortaylı ve Tekeli, **a.g.e**, s.124.

olarak adayların halk tarafından gösteriliyor olması yerel demokrasi açısından olumlu olarak değerlendirilmektedir.<sup>44</sup>

Bu dönemde çok partili hayata geçiş ve bazı kanunlarda yapılan düzenleme ve değişiklikler dışında çok önemli kararlar alınmadığı, özellikle belediye alanında 1930-1945 yılları arasında yapılan düzenlemelere ekler ve değişiklikler yapılmasıyla dönemin geçtiği ifade olunmaktadır. İdareciler Kongresi ve Belediye Kongreleri, belediye tarihi açısından önemli bir adım olarak değerlendirilmiştir.<sup>45</sup>

Bu dönem uygulamaları arasında önemli bir gelişmede 1954 yılında İstanbul Belediyesi'nin vilayetten ayrılması gösterilebilir. Valilik ve Belediye Başkanlığı'nın aynı kişide birleşmesinin önüne geçilmiştir. Aynı zamanda İstanbul ve Ankara arasındaki farklı statüler ortadan kaldırılmıştır. Fakat çok partili hayatta da eski alışkanlıklar uzun süre devam etmiş, Ankara ve İstanbul'da Valiler belediye meclisi tarafından belediye başkan vekili seçilmiştir.<sup>46</sup>

### **2.2.3. 1960-1980 Döneminde Belediye Uygulamaları**

Merkezi idare ile yerel yönetim farklılaşması geniş anlamda 1960 yılından itibaren hissedilmeye başlanmıştır.1961 Anayasası diğerlerine göre daha ileri bir düzeyde ve daha iyi bir düzenlemeyle yürürlüğe konulmuştur. Anayasa ile merkezi idare ve mahalli idare kavramları yeniden düzenlenmiş, mahalli idarelere görevleri kapsamında kaynak sağlanması için adım atılmıştır. Yasa ile belediye seçimleri ile ilgili mevcut hükümlerinin bazıları değiştirilmiştir. Belediye meclisi üyelerinin bu yasayla il seçim kurullarınca onanarak göreve başlaması kararlaştırılmıştır.

---

<sup>44</sup> Hikmet Kavruk, **Türkiye'de Anakent Belediyeciliği ve Kent Hizmetlerinin Yönetimi**, Ankara: Hizmet İş Sendikası, 2002,s.195.

<sup>45</sup> Kavruk, **a.g.e.**, s.196.

<sup>46</sup> Tekeli, **a.g.e.**,s.68.

27 Mayıs 1960 ihtilalinden sonra yapılan 1961 Anayasası sonrasında birçok yasaya kaynak teşkil etmiştir. Bu Anayasa'nın 112 ve 116'ncı maddeleri yönetim içinde mahalli idarelerin işlevlerini belirlemektedir. 112'inci madde de "İdarenin kuruluş ve görevleri merkezden yönetim ve yerinden yönetim esaslarına dayanır. İdare, kuruluş ve görevleriyle bir bütündür ve kanunla düzenlenir." denilmektedir. Böylece yerinden yönetimin varlığı kabul edilmekle beraber, "İdarenin bütünlüğü" ilkesi getirilerek mahalli idare ile merkezi idare arasında Anglo-Sakson geleneğinde farklı bir ilişki biçimi önerilmiş olmaktadır. Genel idare ile bütünleşen bir mahalli idare öngörülmüştür.<sup>47</sup>

27 Mayıs 1960 askeri müdahalesinden sonra ülkedeki bütün belediye başkanlıkları valilere ve kaymakamlara verilmiş bu durum 1963 yılına kadar devam etmiştir. 27.07.1963 tarih ve 307 sayılı Kanun ile Belediye Kanunu'nun 89'uncu maddesi kaldırılarak, yeniden yerel seçimlerin yapılmasına karar verilmiştir. 17.11.1963 tarihinde yapılan seçimlerde Türkiye'de ilk defa belediye başkanları doğrudan doğruya belde halkı tarafından tek dereceli ve çoğunluk sistemine göre seçilmeye başlamıştır.<sup>48</sup>

Bu dönem uygulamalarında Belediye başkanları, seçimle işbaşına gelmektedir. Yalnız 1580 sayılı kanun belediye başkanlığı için iki dereceli seçimi kabul ederek başkanın seçimini belediye meclisine bırakmıştır. Belediye başkanının seçimi, il merkezi olmayan belediyelerde valinin, il merkezi belediyelerinde İçişleri Bakanı'nın inhası üzerine Cumhurbaşkanı'nın tasdiki ile kesinleşmektedir.<sup>49</sup>

Bu dönemde belediye meclisi tarafından seçilen belediye başkanları, halk tarafından doğrudan seçilmeye başlanmıştır. 27 Temmuz 1963 tarihli 307 sayılı kanun ile başkan meclise karşı güçlendirilmiş; meclisin denetim gücü gensoru sistemi getirilerek artırılmıştır. 1966 yılında yürürlüğe giren 710 sayılı

<sup>47</sup> Ortaylı ve Tekeli, a.g.e,s.180.

<sup>48</sup> Fehmi Yavuz, **Türk Mahalli İdarelerinin Yeniden Düzenlenmesi**, Ankara: TODAİE- DPT Ortak Yayımları, 1966,s.113.

<sup>49</sup> Şeref Gözübüyük, **Türkiye'de Mahalli İdareler**, Ankara: TODAİE, 1967,s.53.

kanunla belediyelerin imarla ilgili kanunlarda teftiş ve denetleme yetkileri İmar ve İskan Bakanlığı'na aktarılmıştır.<sup>50</sup>1966 yılında 775 sayılı gecekondu kanunu ile 1605 sayılı kanun çıkarılmıştır.

1948 yılında yürürlüğe konulmuş olan 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu'nun, çok kaynaktan az miktarda gelir sağlamış olması nedeniyle 1980 öncesine kadar belediye gelirleri sistemi son derece verimsiz, etkinlikten uzak, dağınık bir yapıya sahip bulunmaktaydı.<sup>51</sup> 1980'li yıllar Türkiye'de siyasi, sosyal ve ekonomik gelişmelerde bir dönüm noktası olmuştur. Sanayileşmeyi izleyen 1950'li yıllardan itibaren Dünyadaki gelişmelere paralel olarak sanayi toplumundan teknoloji ve bilgi toplumuna geçişin başlaması ve bu alandaki gelişmeler, yeni bir yapılanma ve oluşum sürecini başlatmıştır. Kentlerin büyümesi, hızlı nüfus artışı, hizmetlerin gelişmesi ve çeşitlenmesini beraberinde getirmiştir. Ülkemizde yerel yönetimlerin, özellikle de Büyükşehir belediyelerinin hizmet çeşitliliğine bağlı olarak kaynak ihtiyacı artmış, bunun karşılanması amacıyla ekonomik gelir sağlayacak aynı zamanda da hizmet üretecek teşekküller oluşturulmuştur. Bu uygulama İstanbul başta olmak üzere model alınarak diğer belediyelerde de gelişim göstermiştir.

Bu dönem de de yerel yönetimler ve belediye alanında yenilik ve yasal düzenlemeler yapılmaya çalışılmıştır. Yaklaşık her on yılda bir meydana gelen askeri müdahalelerle bu çalışmalar kesintiye uğramıştır.12 Eylül 1980 yılına gelindiğinde Türkiye'de demokrasi yine sekteye uğramış bu olumsuz durum 1983 yılına kadar devam etmiştir. Bu ara dönemde 1982 Anayasası hazırlanmıştır. 26 Eylül 1980'den itibaren olmak üzere belediye meclisleri feshedilmiş, bütün belediye başkanları görevden alınmış yerlerine valiler, kaymakamlar, emekli askerler veya diğer kamu görevlileri atanmış, bazı il ve ilçelerde ise eski belediye başkanları yeniden atanmıştır.<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> Görmez, a.g.e,s.133.

<sup>51</sup> Mehmet Tosuner, **Mahalli İdarelerde Vergilendirme Yetkisi**, DEÜİİBF Dergisi,1995,s.265.

<sup>52</sup> Kavruk, a.g.e, s.199.

1980'li yıllarda sosyal devlet ilkesi ve sosyal belediyeçilik alanlarında atılım yapılan bu dönem bu kavramların gelişmesinin başlangıcı olmuştur. Bu dönemde belediyelerin gelirlerini artırmak amacıyla 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu ve 2380 sayılı Belediye ve İl Özel İdarelerine Genel Bütçe Vergi Gelirlerinden Pay Verilmesi Hakkında Kanunu'nun yürürlüğe alındığı anlaşılmaktadır. Yine İllere bağlı olan yakın yerleşim yerleri ve belediyeler Büyükşehir belediyelerine bağlanarak çok sayıda belediye tek bir belediye haline getirilmiştir. 1984 yılında büyük kentler için yeni bir yönetim şekli devreye sokulmuş, Büyükşehir belediye yönetimi başlatılmıştır. 1982 Anayasası'nın 127'inci maddesinin "Büyük yerleşim yerlerinde özel yönetim biçimleri getirilebilir." hükmü bu yapının oluşturulmasını sağlamıştır. İstanbul başta olmak üzere Ankara ve İzmir'de uygulamaya konulan Büyükşehir Belediye yönetimi daha sonra Adana, Bursa, Gaziantep, Antalya ve Samsun gibi birçok büyük ilimizde yaygınlaştırılmıştır.

Bu dönemde yapılan Belediye meclislerince kabul edilen imar planlarının, İmar ve İskan Bakanlığı'nca onaylanması zorunluluğunun ortadan kaldırılması, Belediyenin sağlık ve teknik hizmetlerinde çalışacak olan memurların ilgili bakanlık onayı ile atanması kuralından vazgeçilmesi ve bazı belediye hizmetlerinin özelleştirilirken bazı alanlarda ise belediye iktisadi teşebbüslerinin (BİT) kurulması önemli gelişmeler olarak değerlendirilebilir.<sup>53</sup>

1980 sonrasındaki gelişmeler yerel yönetimleri merkezi idareye karşı güçlendirmiş demokrasi ve özgürlük kavramları bu değişimi tetikleyici bir rol üstlenmiştir. Bu dönemdeki gelişmeler kısıtlı olarak görülse de belediyelerde özellikle hizmet çeşitliliğinin kentin genişlemesi ve artan nüfus oranına bağlı olarak artması bir yenilik getirmiştir. Avrupa Birliği üyelik süreci doğrultusunda anayasal değişikliklere gidilerek bir reform gerçekleştirme süreci başlatılmıştır.

---

<sup>53</sup> Eryılmaz, a.g.e, s.343.

Ancak tüm bunlardan daha önemlisi dönemin içinde bulunduğu ve yönetim anlayışına etki eden dünyada yaşanan küreselleşme sürecinin yönetimde yerelleşme politikalarına da hız kazandırmasıdır. Bu değişim rüzgarı Türkiye’de de yerel yönetim politikalarına ilişkin anlayışı hızlı bir değişim sürecine maruz bırakmış ve yeniden yapılanma sürecine girilmiştir. Söz konusu yeniden yapılanmanın arka planında bu değişime etki eden bir takım ilkeler bulunmaktadır.5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu bu alanda yeni değişimler ve yenilikler getirmiştir.

### **2.3. YEREL YÖNETİMLERDE REFORM BELEDİYELER**

Yerel Yönetimler alanında 1980’li yıllardan bugüne yapılan çalışmaların ve düzenlemelerin daha reformcu bir yaklaşımla ele alındığı 5215 sayılı Belediye Kanunu ile 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu önemli yenilikler ve düzenlemeler getirmiştir. Cumhurbaşkanlığı tarafından iade edilen 5215 sayılı belediye kanunu yürürlüğe konulamamış; 5216 sayılı büyükşehir belediye kanunu ise onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Onaylanmayan 5215 sayılı kanun yerine TBMM’si 5272 sayılı Belediye kanunu’ nu hazırlayarak kabul etmiş lakin bu kanun da Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. Bu gelişmeler üzerine belediye kanunuyla ilgili yeni bir düzenleme yapılmış, hazırlanan 5393 sayılı belediye kanunu TBMM’si tarafından kabul edilerek Cumhurbaşkanlığı onayına sunulmuştur.5393 sayılı belediye kanunu Cumhurbaşkanlığı tarafından onaylanarak 13 Temmuz 2005 tarihli resmi gazete yayını ile yürürlüğe girmiştir.

Belediyelerin yeniden yapılanması ve daha işlevsel hale getirilmesi amacıyla hazırlanan kanunlar çerçeve olarak aynı olmakla birlikte bazı farklılıklar içermiştir. Belediyelerin yeniden yapılandırılmasını amaçlayan kanunlar ile esasen daha demokratik, katılımcı ve şeffaf bir yönetim anlayışı da getirilmek hedeflenmiştir. Yerel yönetimler reformu olarak adlandırılan

yasal düzenlemelerde Belediyelerin kurulması, görev ve yetkileri, organ ve teşkilatları, Belediye yönetimine ilişkin ilke ve esaslar ile merkezi yönetim ve Belediyeler arası ilişkiler gibi yasal değişikliklere yer verilmiştir. Ayrıca bu düzenlemeler ile Belediyeler üzerindeki idarî vesayet uygulamalarının çoğuna son verilirken, idarenin bütünlüğü ve hukuka uygunluğunu sağlayacak mekanizmalar da öngörülmektedir.

Vatandaşların yönetime katılması ile yapılan hizmetlerin kontrollü ve daha aktif olarak sunulması yeni bir anlayışı beraberinde getirmiştir. Belediyelerle vatandaşlar, dernek ve sivil toplum kuruluşları gibi oluşumlar arasında başlayan ilişkiler sorunların çözülmesi ve diğer hizmet alanları ile ilgili düzenlemeleri ortak yürütme paydaşlığını geliştirmiştir. Hizmetlerin vatandaşlara merkezi uzak noktadan değil en yakın yerden uygun ve uyumlu bir yöntemle yerine getirilmesi daha demokratik ve şeffaf bir belediyeçilik anlayışı ve vatandaş odaklı hizmet ilkesini yönetimlere benimsetmiştir.

Yönetime katılma ya da ortak hizmet geliştirme Belediye meclisleri başta olmak üzere ihtisas komisyonları ve kent konseyleri gibi platformlarda yürütülmektedir. Alınan meclis kararları ve diğer işlemler farklı iletişim kanalları ve toplantı yöntemleriyle halka duyurulmaktadır. Özellikle kent konseylerinde görüşlerini dile getirme imkanı bulan vatandaşlar, Belediye yönetimine katılmanın bir örneğini oluşturmaktadır. Yeni Belediye kanun maddesinin belediye hizmetlerinde gönüllülük imkanı veren ilkesinde vatandaşların kendi isteklerine bağlı olarak yer almaları ve çalışmalarını kurumsal ilişkileri geliştirirken, bir duyarlılık ortamı da oluşturmuştur.

Belediyelerde reform amacıyla yürürlüğe konulan bu tasarının ana hedeflerinden biri de etkinlik ve verimlilik ilkelerini yönetimlere benimsetmektir. Belediyeler beş yıllık sürede temel hedeflerini belirleyerek etkin ve verimli bir süreç yönetimi için stratejik hedeflerini planlamaktadırlar. Belirlenen hedefler doğrultusunda bütçe ve performans değerlendirmelerini bu plana göre belirleyecek olan belediyeler ve şirketleri uzun vadeli bir yönetim süreci ile kontrollü ve sonuç odaklı bir hizmet anlayışıyla yönetileceklerdir.



Yeni tasarının belediyelere getirdiği diğer bir avantaj da iş ve hizmetleri yerine getirmede yaptırma ve işlettirme imkanlarını kullanmaya da yetkili olmalarıdır. Belediyeler aynı zamanda diğer kurum ve kuruluşlarla, sivil toplum örgütleriyle işbirliği yapabileceklerdir. Yerel Yönetimler reform sürecinde yasal düzenlemelerle getirilen yenilikleri ve yasal değişiklikleri aşığıdaki gibi sıralayabiliriz:

- Belediyelerin görev ve yetkileri,
- Belediye teşkilatı ve idare organları,
- Belediye yönetimi ve yöneticileri,
- Merkezi yönetim ve belediyeler arasındaki ilişkiler,
- Belediyelerin kuruluşu ve sınırları,
- Belediyenin tüzel kişiliğinin sona ermesi ve yönetsel süreçler,
- Mahallelerle ilgili yenilikler,
- Belediyenin görev ve hizmet alanlarının genişletilmesi,
- Yerindelik (Subsidiarity) ilkesi, mali özerklik ve borçlanma,
- Belediye Meclisi ve Encümenle İlgili düzenlemeler,
- Belediye Başkanıyla İlgili düzenlemeler,
- Stratejik plan yapılma zorunluluğu ve denetim,
- Belediyeler ve kurumlar arası ilişkiler,
- Belediyelerin borçlanmaları ve şirket kurmaları,
- Belediye teşkilatında değişiklikler,
- Katılımcılığı ve demokrasiyi daha etkin kılacak düzenlemeler,

- Kent Konseyleri oluşumu ve belediye hizmetlerine gönüllü katılım,
- Belediyelerde şeffaf yönetim ilkeleri vb.

Yerel yönetimlerin yapısında ve işleyişinde yapılan yapısal ve yönetsel değişiklikler 2005 tarih ve 5393 sayılı Belediye kanunu, 2004 tarih ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu,2005 tarih ve 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu,5355 sayılı Mahalli İdare Birlikleri Kanunu gibi temel yasalarla yürürlüğe girmiştir. Ayrıca 2008 tarih ve 5779 sayılı İl Özel idarelerine ve Belediyelere genel bütçe vergi gelirlerinden pay verilmesi hakkındaki kanunla İl Özel İdareleri ve Belediyelere genel bütçe vergi gelirleri tahsilatı toplamı üzerinden ayrılacak paylara ilişkin esas ve usuller yeniden düzenlenmiştir.

#### **2.4. BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE KAVRAMI VE YÖNETİMİ**

Büyükşehir Belediyeleri yönetim ve işleyişiyle ilgili kanun ve yükümlülükler 10.07.2004 yılında kabul edilerek yasalaşan 5216 sayılı kanunun 4'üncü maddesinde belirtilmiştir.

**a)** Büyükşehir Belediyeleri en az üç ilçe veya ilk kademe belediyesi uhdesinde olarak belediyeler arası ilişkiler ve koordinasyonu sağlayan yönetimlerdir. Ayrıca idari ve mali güce sahip, karar organları seçmeler tarafından belirlenen, kanunla verilen yetki ve hizmetleri gerçekleştiren kamu tüzel kişileridir.

**b)** Büyükşehir belediye meclisi, büyükşehir belediye encümeni ve büyükşehir belediye başkanı Büyükşehir belediyesinin yönetim birimleridir.

**c)** İlçe belediyesi, Büyükşehir belediyesi sınırları içinde kalan ilçe belediyesini; ilk kademe belediyesi, Büyükşehir belediye sınırları

içinde ilçe kurulmaksızın oluşturulan ve Büyükşehir ilçe belediyeleriyle aynı yetki, imtiyaz ve sorumluluklara sahip belediyeyi ifade etmektedir.

#### **2.4.1. Büyükşehir Belediye Kavramı ve Kuruluşu**

Belediye sınırları dahilinde birden fazla ilçenin olduğu vilayetlerde Büyükşehir belediyesi adını taşıyan yeni bir yönetim teşkilatının kurulması 1984 yılında 195 sayılı kanun hükmünde kararname ile uygulamaya alınmıştır. 10.07.2004 tarihinde kabul edilerek 23.07.2004 tarihinde 25531 sayılı Resmi Gazete’ de yayımlanan 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu’nun 3’üncü maddesi Büyükşehir Belediyelerini “En az üç ilçe veya ilk kademe belediyesini kapsayan, bu belediyeler arasında koordinasyonu sağlayan; kanunlarla verilen görev ve sorumlulukları yerine getiren, yetkileri kullanan, idari ve mali özerkliğe sahip ve karar organı seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan kamu tüzel kişisi.” olarak tanımlamıştır.

5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun 4’üncü maddesi ise Büyükşehir Belediyeleri’nin kuruluş şartlarını belirlemiştir. Buna göre “Belediye sınırları içindeki ve bu sınırlara en fazla 10.000 metre uzaklıktaki yerleşim birimlerinin son nüfus sayımına göre toplam nüfusu 750.000’den fazla olan il belediyeleri, fiziki yerleşim durumları ve ekonomik gelişmişlik düzeyleri de dikkate alınarak, kanunla Büyükşehir belediyesine dönüştürülebilir.” denilmektedir.

Büyükşehir Belediyesi’nin kuruluşu ve sınırları hakkında hükümleri içeren 5216 sayılı kanunda ilgili maddeler şu şekilde sıralanmıştır;

- **Dördüncü madde de** Belediye sınırları içindeki ve bu sınırlara en fazla 10.000 metre uzaklıktaki yerleşim birimlerinin son nüfus sayımına göre toplam nüfusu 750.000’den fazla olan il belediyeleri, fizikî yerleşim durumları ve ekonomik gelişmişlik

düzeyleri de dikkate alınarak, kanunla Büyükşehir Belediyesi'ne dönüştürülebilir.

- **Beşinci madde de** Büyükşehir Belediyeleri'nin sınırları, adını aldıkları Büyükşehirlerin belediye sınırlarıdır. İlçe belediyelerinin sınırları, bu ilçelerin, Büyükşehir belediyesi içinde kalan kısımlarının sınırlarıdır. İlk kademe belediyelerinin, Büyükşehir belediye sınırları dışında belediye sınırı olamaz.
- **Altıncı madde de** Büyükşehir belediyesinin uhdesinde ve civarında bulunan köy ve belediyelerin mevcut belediyeye katılmasında Belediye kanun hükümleri geçerlidir. Katılım konusunda talepte bulunan ilçe ve ilk kademe belediyesi meclisinin başvurusu, Büyükşehir belediye meclisi tarafından karara bağlanır.

İmar düzeni ve temel alt yapı hizmetlerinin gerekli olduğu koşullarda, birinci fıkrada belirtilen belediye ve köyler, Büyükşehir belediye meclisi kararının yanında İçişleri Bakanlığı'nın tavsiyesi ve Bakanlar Kurulu kararı ile Büyükşehir belediyesi sınırları içine dahil edilebilir. Büyükşehir belediyesi sınırları içine alınan ilçe belediyeleri ile nüfusu 50 bin ve üzerinde olan belediyeler, Büyükşehir ilçe veya ilk kademe belediyesine dönüşmektedir. Tüzel kişiliği ortadan kalkan belediyelerin katılacağı ve köylerin mahalle olarak bağlanacağı belediyeler, Bakanlar Kurulu kararında açıkça ifade edilir.

İlçe ve ilk kademe belediyesi olarak Büyükşehir belediye sınırlarına dahil olan belediyeler, Büyükşehir belediye meclisinde onay sıralarına göre belirlenecek ilçeler beşte bir, ilk kademeler onda bir oranında meclis üyesi ile temsil edilmektedirler. İlk mahallî idareler genel seçimine kadar bu karar geçerli olmaktadır. Bu belediyelerin başkanları hakkında 12'inci maddenin ikinci fıkrasının hükümleri uygulanmaktadır.

Büyükşehir belediyelerinin kuruluşu ve sınırlarının idari bir işlemle değiştirilebilmesi hususu 5216 sayılı kanunun sunduğu imkanlar arasında yer almıştır. Kanun'da "Büyükşehir belediyesinin sınırları çevresinde ve aynı il

sınırları içinde bulunan ilçe veya ilk kademe belediyelerinin Büyükşehir belediyelerine katılmaları ile belediye meclisinin talebi üzerine, Büyükşehir belediye meclisinin kararı ile gerçekleşir. Yine, imar düzeni ve temel alt yapı hizmetlerinin gerekli kıldığı durumlarda çevre belediye ve köylerin Büyükşehir belediyesine katılmaları Büyükşehir belediye meclisi kararı, İçişleri Bakanı'nın önerisi ve Bakanlar Kurulu kararı ile olabilir.” şeklinde ifade edilmiştir.

12.11.2012 tarihinde kabul edilen 13 ilde Büyükşehir Belediyesi ve 26 yeni ilçe kurulması hakkında kararın yer aldığı, bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelerde değişiklik yapılmasına ilişkin esasların da bulunduğu 6360 sayılı kanunda, toplam nüfusu 750 binden fazla olan illerin il belediyelerinin kanunla Büyükşehir belediyesine dönüştürülebileceği hüküm altına alınmıştır. Bu kanunla illerin yerleşim durumları ve ekonomik potansiyeli belirleyici bir durum olmaktan çıkmıştır. Büyükşehir belediyeleri ve ilçe belediye sınırları “bu ilçelerin mülki sınırları” olarak yeniden belirlenmiştir.

#### **2.4.2. Büyükşehir Belediyelerinin Görev ve Hizmetleri**

10.07.2004 tarihinde kabul edilen ve 23.07.2004 tarihinde 25531 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanan 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nun 7'inci maddesinde Büyükşehir belediyelerinin görevleri belirtilmiştir. Bu görevler dışında kalanlar ilçe ve ilk kademe belediyeleri tarafından yürütülmektedir. Belirtilen kanunda bu görevler şu şekilde sıralanmıştır;

- İlçe ve ilk kademe belediyelerinin önerileri dikkate alınarak Büyükşehir belediyesinin stratejik planı, yıllık hedefleri, yatırım programları ve bütçesi hazırlanır.
- Büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde çevre düzenini korumak şartıyla 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar planını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak. Ayrıca

nazım imar planına uygun uygulama planlarını, yapılacak değişiklik ve parselasyonları aynı şekliyle ya da değiştirerek uygulamak ve denetlemek.

- Kanunlarla Büyükşehir belediyesine verilmiş görev ve hizmetlerin gerektirdiği proje, yapım, bakım ve onarım işleriyle ilgili her ölçekteki imar planlarını, parselasyon planlarını ve her türlü imar uygulamasını yapmak ve ruhsatlandırmak, 20.07.1966 tarihli ve 775 sayılı Gecekondu Kanunu'nda belediyelere verilen yetkileri kullanmak.
- Büyükşehir belediye uhdesinde olan ve işletilen yerlere, işyerlerine, ruhsat vermek ve denetlemek.
- Ulaşım ana planını yaparak uygulamaya koymak. Toplu taşıma hizmetleri içinde yer alan taşıt, taksi vb. araçların hizmetlerini, güzergah ve sayılarını, bilet ve ücretlendirmelerini, durak alanlarını tespit etmek ve planlamak. Karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işletirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek.
- Büyükşehir sınırları içinde meydan, bulvar, cadde ve ana yolları yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımını sağlamak, kentsel tasarım projelerine uygun olarak bu yerlere cephesi bulunan yapılara ilişkin koşullar koymak. Tanıtım amaçlı ilan reklam vb. materyallerin şekil, boy gibi detaylarını belirlemek. Bunların asılacak alanlarını tespit etmek.
- Coğrafi bilgi sistemlerini oluşturmak.
- Sürdürülebilir kalkınma ilkesine uygun olarak çevrenin, tarım alanlarının ve su havzalarının korunmasını sağlamak ve ağaçlandırma yapmak. Gayrisihhi işyerlerini, eğlence yerlerini, halk sağlığına ve çevreye etkisi olan diğer işyerlerini kentin belirli yerlerinde toplamak.

İnşaat malzemeleri, hurda depolama alanları ve satış yerlerini; hafriyat toprağı ,moloz, kum ve çakıl depolama alanlarını, odun ve kömür satış ve depolama sahalarını belirlemek ve bunların taşınmasında çevre kirliliğine meydan vermeyecek tedbirler almak. Büyükşehir katı atık yönetim planını yapmak, yaptırmak; katı atıkların kaynakta toplanması ve aktarma istasyonuna kadar taşınması hariç katı atıkların ve hafriyatın yeniden değerlendirilmesi, depolanması ve bertaraf edilmesine ilişkin hizmetleri yerine getirmek, bu amaçla tesisler kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek; sanayi ve tıbbi atıklara ilişkin hizmetleri yürütmek, bunun için gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek; deniz araçlarının atıklarını toplamak, toplatmak, arıtmak ve bununla ilgili gerekli düzenlemeleri yapmak.

- Gayrisihhi müesseseleri ruhsatlandırıp denetlemek. Laboratuvarlar oluşturarak yiyecek ve içecek maddelerinin tahlillerini yapmak.
- Büyükşehir belediyesinin yetkisi dahilinde işletmecilik alanlarında zabıta hizmeti vermek.
- Yolcu ve yük terminalleri, kapalı ve açık otoparklar yapmak, yaptırmak, işletmek, işlettirmek ve ruhsat vermek.
- Sosyal donatı alanları, bölge ve çocuk oyun parkları, hayvan barınak ve bahçeleri, sanat, spor, eğlence ve dinlence gibi sosyal amaçlı alanlar yapmak, işletmek yada işletmeye vermek. Bu alanda faaliyeti olan kurum ve kuruluşlara destek vermek.
- Toplumun ihtiyacına yönelik sağlık, eğitim ve kültür alanları hizmete açmak. Bu alanda çalışan kurumlara destek sağlamak.
- Tarihi alanları, kültür ve tabiat değerlerini korumak. Bakım onarım ve restorasyon gibi çalışmalarla yenilemek.

- Büyükşehir içindeki toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek. Büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dahil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek.
- Su ihtiyacına cevap verecek baraj alanları oluşturmak. Modern tesisler kurarak işletmek, kanalizasyon hizmetlerini ve dere ıslah çalışmalarını yürütmek. İçme suyu ve kaynak suyunu toplumun hizmetine sunmak ya da pazarlamak.
- Mezarlıkları tespit etmek. Cenaze işlemlerini ve hizmetlerini yapmak.
- Her çeşit toptancı halleri ve mezbahaları yapmak, yaptırmak, işletmek veya işlettirmek; imar planında gösterilen yerlerde yapılacak olan özel hal ve mezbahaları ruhsatlandırmak ve denetlemek.
- Doğal afetle ilgili çalışmaları yaparak önceden önleyici tedbirleri almak ve planlamak. Gerekli araç ve gereç ekipmanlarını hazır hale getirmek ve farklı bölgelere destek olmak. Ayrıca acil yardım hizmetlerini yürütmek. Patlayıcı ve yanıcı madde üretim ve depolama yerlerini tespit etmek, konut, işyeri, eğlence yeri, fabrika ve sanayi kuruluşları ile kamu kuruluşlarını yangına ve diğer afetlere karşı alınacak önlemler yönünden denetlemek, bu konuda mevzuatın gerektirdiği izin ve ruhsatları vermek. Afet riski olan bina vb. yapıları kontrol etmek, yıkmak ve gerekli tedbirleri almak.
- Her yaş gurubundan bireylere sağlık hizmeti sunmak amacıyla tesisler kurmak, her türlü sosyal ve kültürel hizmetleri yürütmek. Mesleki eğitimleri yerine getirmek. Eğitim alanında tüm vatandaşların hizmetine sunulacak alanlar dahil eğitim merkezleri oluşturmak ve ilgili STK'larla ortak çalışmalar yapmak.
- Merkezi ısıtma sistemleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek.



### III. BÖLÜM

#### 3. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİ

##### 3.1. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN TANIMI VE KAVRAMI

Belediye İktisadi Teşekkülleri, günümüzde artan hizmet çeşitliliğine paralel olarak farklı yerel hizmetlerin yerine getirilmesi amacıyla Belediyeler tarafından kurulan ya da yönetimine ortak olunan bağımsız bütçeye sahip özel hukuki kuruluşlar olarak tanımlanabilir.

Belediye İktisadi Teşekkülleri (BİT), bir kuruluş statüsüne göre, belediyelerce kurulan, pazarlanabilen yani kişisel mal ve hizmet üreten, mülkiyetinin ve/veya denetiminin yeterince belediyelerin elinde olması nedeniyle, yönetim kurallarının belediyelerce tespit edildiği, cari faaliyetlerini finanse eden gelirlerinin çoğunu belediye gelirlerinden elde etmeyen teşebbüsler olup; ilke olarak yerel toplumun sosyal yararının maksimizasyonu amacına göre kaynak tahsis edilen firmalardır.<sup>54</sup>

Belediye İktisadi Teşekkülleri Belediyeler vasıtasıyla oluşturulan genel ve yerel kaynakları etkin ve verimli bir şekilde değerlendirerek hem yerel hem de genel kalkınmaya katkıda bulunmaktadır. Hizmetleri yerine getirmekte alternatif bir yöntem olan ve uygulamada esnek bir çerçevesi olan şirketler son dönemlerde ön plana çıkmaktadırlar. Yerel topluluğun bireyleri tarafından ihtiyaç duyulan kimi yerel hizmetler belediyeler tarafından kurulan veya ortak olunan belediye iktisadi teşebbüsleri tarafından yerine getirilmektedir. Çeşitli kanunlarla yerel yönetimlere özellikle de belediyelere, yerel hizmetlerin yerine getirilmesi için örgütler kurma olanağı sağlanmıştır. Belediyeler de çeşitli gerekçelerle (gerek mevzuattan kaynaklanan gerekçeler, gerekse ekonomik, sosyal ve siyasal gerekçeler) özellikle son yıllarda bu yola çoklukla

---

<sup>54</sup> Güneri Akalın, “Yerel Yönetimlerin İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi”, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 3, Sayı 6, Kasım, 1994, ss.17,26.

başvurmuşlardır. Bu girişimler, temelde benzer olmakla birlikte uygulamada farklılıklar gösteren çeşitli yöntemlerle hayata geçirilebilmiştir.<sup>55</sup>

Belediyelerin asli görevleri yanında, çeşitli mevzuatla verilen hizmet ve görevleri yerine getirirken, kimi zaman yerel ortak ihtiyaçların karşılanması, kimi zaman da ekonomik, sosyal, hukuki ve sosyo-politik nedenlerle mevzuatta açıkça yasaklanmayan konularda yerel yönetimlerin serbestçe tasarrufta bulunabileceği kuralından hareketle çok sayıda şirket kurdukları, ya da kurulmuş şirketlere katıldıkları görülmektedir.<sup>56</sup>

Yapısı ve nitelikleri itibarıyla piyasada üretilebilir nitelikteki bir kısım mal ve hizmetler, toplumsal faydalarının ve maliyetlerinin önemi, piyasa tarafından yeterince üretilmemesi, izlenebilecek üretim ve fiyat politikası, teknolojik güçlükler gibi faktörlerin etkisi dolayısıyla yerel yönetim kuruluşları tarafından gerçekleştirilmektedir. Yarı kamusal bazı özel mal ve hizmetler, yerel yaşamın düzeni ve etkinliği bakımından büyük öneme sahiptirler. Su, ulaşım, gaz ve elektrik hizmetleri örnek olarak gösterilebilir. Söz konusu hizmetlerin piyasaya bırakılması yönündeki uygulamalara rastlanılmakla birlikte, genellikle yerel yönetim kuruluşları tarafından gerçekleştirildikleri görülmektedir.<sup>57</sup>

### 3.2. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN ÖZELLİKLERİ

Belediyelerin, alternatif hizmet sunma yöntemlerinin başında gelen Belediye İktisadi Teşekkülleri'nin genel özellikleri şu şekilde sıralanabilir.<sup>58</sup>

---

<sup>55</sup> Ahmet Berk, **Yerel Hizmet Sunumu ve Belediye İktisadi Teşebbüsleri**, Sayıştay Dergisi, Sayı 49,2003,s.52.

<sup>56</sup> Mustafa Dönmez, **Belediyelerin Şirket Kurmaları ve Kurulmuş Şirketlere Ortak Olmaları**, Ankara: Mahalli İdareler Dergisi, 1996, s.30.

<sup>57</sup> Abdurrahman Akdoğan, **Kamu Maliyesi**, Ankara: Gazi Kitabevi, 2007 ss.407,408.

<sup>58</sup> Nuri Tortop, **Güçlü Mahalli İdare Anlayışının Gelişmesi**, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 7, Sayı 1, Ocak, 1998, s.91.

- BİT'ler özel hukuka sahip denetlenen ve özelleştirilebilen tüzel yapıdadırlar.
- BİT'ler Belediyeler tarafından kurulmaktadır. Belediyeler aynı zamanda ortaklıkla da bu oluşuma gidebilmektedir.
- Belediye İktisadi Teşekkülleri'nin yarıdan fazla sermayesi belediyede olmalıdır. Az sermaye yapısı olduğunda Belediye İştirakinden bahsedilebilir.
- Belediye faaliyetleri doğrultusunda kurulmalı ve yönetimi belediyenin elinde olmalıdır.
- Belediye görevine uygun her alanda faaliyette bulunabilirler. Belediye bütçesi dışında bağımsız bir finans esnekliğine sahiptirler.

Günümüzde Belediye İktisadi Teşekkülleri'nin mevzuatla belediyelere verilen görevlerin dışında, çok çeşitli alanlarda faaliyette buldukları görülmektedir. Kuşkusuz bazı teşebbüsler, kâr amacı gütmeyen, halkın temel ihtiyaçlarını karşılamayı (ekmek, su, ulaşım vb.) bölge kalkınmasını ya da gider tasarrufunu amaçlayan faaliyetlerdir. Bazıları ise kâr amaçlı olup belediyeye gelir sağlamak için kurulmuştur: Otoparklar ve turistik işletmeler gibi.<sup>59</sup>

### **3.3. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİN KURULUŞ AMAÇLARI**

Belediyeler, demokratik bir ortamda mahalli alandaki müşterek ve medeni ihtiyaçları gidermeye çalışan ve kamu hizmeti gören kamu tüzel kişileridir. Kamu yararına çalışmak, belde sakinlerinin önemli ihtiyaçlarını karşılamak, toplumun refahını artırıcı katkılarda bulunmak amacıyla hareket

---

<sup>59</sup> Berk, a.g.m, s.53.

ederler. Bu anlayış içerisinde yapılan hizmetlerin ve projelerin sürdürülebilir, güvenilir ve ekonomik olmasına dikkat ederler.

Hızlı şekilde gelişen küreselleşmenin üstünde bir iletişim ağıyla ilişkilerin geliştiği toplumsal mekanizmada belediyeler, devamlılıklarını sağlamak ve bazı kamu hizmetlerini daha etkin yürütmek amacıyla iktisadi teşekkül-şirket kurma yoluna gitmektedirler. Bu yöntem Belediyelerin hedeflerini gerçekleştirebilmeleri, belli alanlarda inisiyatif alabilmeleri, bürokratik oligarşiden ve merkezi yönlendirmeden uzak olmalarıyla yakından ilgilidir.

Kamu kurumlarının tabi oldukları bürokratik usul ve kuralların, hizmetlerin verimli ve etkin yürütülmesini engellediği ileri sürülür. Çoğu kamu kurumları belirli bazı hizmetlerini, yarı-özel bir statü içinde yürütme yollarını ararlar. Ancak bu yarı özel statüler de yöneticileri pek tatmin etmemekte, bunun yerine özel kesimin yararlandığı piyasa şartlarının gerektirdiği imkanları ve teknikleri kullanmak istemektedirler.<sup>60</sup>

Belediyelerin, bu amaçlarını gerçekleştirmeleri her şeyden önce yeterli gelir ve yönetim inisiyatifine sahip olmaları ile mümkündür. Hızlı bir şekilde değişen Dünya ve Türkiye koşulları karşısında, halka yeterli ve kaliteli hizmet sunmada, gereken mali güce ve idari inisiyatife sahip olmadıkları düşüncesinde olan belediyeler, içinde buldukları dar çemberi kırmanın yollarını aramaktadırlar.<sup>61</sup>

Belediyeler sadece değişik kanunlarca kendilerine tanınan yetkiler dolayısıyla iktisadi ve ticari girişimlerde bulunmamaktadırlar. Belediyeleri iktisadi ve ticari girişimler kurmaya iten çeşitli nedenlerden bir kısmını şu şekilde sıralayabiliriz:<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Bilal Eryılmaz, **Belediye Hizmetlerinin Yürütülmesinde Alternatif Kurumsal Yöntemler**, Türk İdare Dergisi, S 382, Mart,1989,s.51.

<sup>61</sup> Ali İhsan Baş, **Belediye İktisadi Teşebbüsleri ve İstanbul Örneği**, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2001, s.62.

<sup>62</sup> Enis Yeter, **Belediyelerin İktisadi ve Ticari Teşebbüsleri**, Türk İdare Dergisi, Sayı 400, Eylül, 1993, s.85.

- Vatandaşların su, gaz ve ulaşım gibi ihtiyaçları ve bunların daha hızlı karşılanma gereksinimi Belediyelerin teşekkül, iştirak-şirket kurmalarına yol açmıştır.
- Temel ihtiyaçlar arasında yer alan gıda ve yakacak gibi ürün ve malzemeler; Sosyal ihtiyaçlar arasında yer alan kreş ve evlenme merkezi gibi hizmet alanları devlet eliyle hızlı ve zamanında yerine getirilemediği için belediyeler “B.İ.T” oluşumuna gitmişlerdir.
- Belediyeler sermaye ve müteşebbis kıtlığını aşmak, halı, dokuma, konfeksiyon, kaplıca, tatil köyü gibi kalkınma projelerini üstlenerek yerel kalkınmaya öncülük etmek amacıyla B.İ.T’ler oluşturmaktadırlar.
- Hizmet sunumunu olumsuz etkileyen mevcut bürokratik yapının dışına çıkma isteği ile hizmet ve projeleri hızlandırmak amacıyla da Belediyeler şirketler kurmaktadırlar.
- Belediyeler yeni gelir kaynağı oluşturmak amacıyla otoparklar, iş hanları, oteller, soğuk hava depoları, içme ve maden suyu tesisleri yapıp işletmek gibi faaliyetlerde bulunmak üzere “B.İ.T” kurmaktadırlar.
- Belediyeler çalışma ve işleri yürütecek nitelikli ve kabiliyetli personel istihdam etmek amacıyla ticari oluşumlar ve iştirak uygulamaları yapmaktadırlar.
- Belediyeler merkezi vesayetin bürokratik tutumundan kurtularak hizmet ve projeleri daha hızlı yerine getirebilmek amacıyla denetim ve incelemeleri özel hukuka bağlı olan teşebbüsler kurmaktadırlar.
- Belediyeler özel bankaların sermaye şirketlerine sundukları kredi imkanlarından yararlanma amacıyla B.İ.T’ler kurmaktadırlar.

### 3.4. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN KURULUŞU

Belediye İktisadi Teşekküllerinin kuruluşu, hukuki yapısı ve denetimiyle ilgili yasalara, kurallara ileride daha geniş bir şekilde değinilecektir. Geçerli kanunlarda yer alan maddeleri, kuruluş için izlenecek yol ve yöntemleri incelediğimizde BİT'lerin oluşumunda aşağıdaki detayları sıralayabiliriz:

- 5216 sayılı kanunda yer alan 26'ncı maddede şirket kurulmasına ilişkin "Büyükşehir Belediyesi kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında geçerli mevzuatta yer alan şartlara göre şirket kurulabilir." denmektedir.
- Bahse konu kanunun "Büyükşehir Belediyesinin Giderleri" başlıklı 24/g maddesinde Belediye'nin kuruluşuna katıldığı şirket kuruluşu ve birliklerle ilgili ortaklık payına değinilmiştir.
- 5393 sayılı kanunda ise şirket kurulmasına ilişkin 70'inci maddede Belediye'nin kendi uhdesinde olan hizmet alanlarında teşekkül-şirket kurabileceği ifade edilmiştir.

Belediye Teşekküllerinin (şirket) kurulmasına yönelik izlenecek yol ve prosedürleri de kısaca şu şekilde sıralayabiliriz:

- 1) Belediye İktisadi Teşekkülleri oluşturmak, kurmak, ortak olmak ve özelleştirmek amacıyla Belediye Meclis Kararı alınması gerekmektedir. Belediyelerin şirket kurabilmesine ilişkin usuller İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü'nün 2008/31 sayılı genelgesinde sayılmış, fakat bu genelge Danıştay 8'inci Dairesinin E. 2008/4976 K. 2010/1108 sayılı kararıyla iptal edilmiştir. Teşekkül kurulmasında Bakanlık genelgede belirtilen belgeleri talep etmektedir. Genelgede;

- Şirketin kurulması, devir alınması veya sermaye katılım miktarının belirlenmesine dair meclis kararı,

- Kurulacak Teşekkül-Şirket'e ait gerekçeli rapor. Kurulan şirketin amacı ve faaliyet alanı,
- Kurulan teşekküle ortaklık söz konusuyla güncel bilanço,
- Kurulacak, devir alınacak veya sermaye katılımında bulunacak şirketin ana sözleşmesi veya taslağı,
- Kurulacak şirkete ait fizibilite çalışmaları ve talepte bulunan yönetimin başvuru tarihi itibarıyla genel mizanı,
- Bedelsiz devir söz konusu ise ilgili şirketin bilançosu, istenmektedir.

2) Bakanlar Kurulu kararı alınması gerekmektedir. Belediyelerin şirket kurmaları 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'un 26'ncı maddesi uyarınca Bakanlar Kurulu'nun iznine tabi kılınmıştır. Belediyeler, şirket kurulması için gerekli belge ve dokümanları hazırlayarak İçişleri Bakanlığı'na sunmak ve Bakanlar Kurulu Onayı almak durumundadırlar.

İçişleri Bakanlığı Hukuk Müşavirliği 24.05.2010 tarihinde 7897 sayılı yazıyla; "Danıştay 8'inci Dairesi 05.03.2010 tarihli ve E.2008/4976, K.2010/1108 sayılı kararıyla; "Bedelsiz veya hibe yoluyla şirket edinilmesiyle ilgili olarak herhangi bir sınırlama olmadığı doğrultusunda bulunduğu ve idarenin yargı kararlarına uymasının yasal bir zorunluluk olduğundan bahisle, il özel idareleri ve belediyelerin kurulmuş veya kurulacak şirketlere bedelsiz olarak pay verilmek suretiyle hissedar olmaları veya mevcut bir şirketin hibe yoluyla tüm mal varlığı ile bedelsiz olarak devralınması halinde 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'un 26'ncı maddesine göre Bakanlar Kurulu izni alınmasına gerek olmadığı" açıkça belirtilerek

Belediyelerin bedelsiz ya da hibe yoluyla şirket edinmesine ilişkin esaslar ve prosedürler açıkça beyan edilmiştir.

### **3.4.1. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ve 5393 Sayılı Belediye Kanununa Göre Kuruluş**

5216 sayılı Büyükşehir belediye kanununda şirket kurulması 26'ncı maddede tanımlanmıştır. Bu maddeye göre "Büyükşehir belediyesi kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen usullere göre sermaye şirketleri kurabilir. Genel sekreter ile belediye ve bağlı kuruluşlarında yöneticilik sıfatını haiz personel bu şirketlerin yönetim ve denetim kurullarında görev alabilirler. Büyükşehir belediyesi, kendine ait büfe, otopark ve çay bahçelerini işletebilir; ya da bu yerlerin belediye veya bağlı kuruluşlarının % 50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketler ile bu şirketlerin % 50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketlere, 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerine tabi olmaksızın belediye meclisince belirlenecek süre ve bedelle işletilmesini devredebilir." denilerek hukuki geçerlilik belirtilmiştir.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu Tasarısı'nın "Şirket Kurulması" başlıklı 25'inci Maddesi TBMM Plan ve Bütçe Alt Komisyonu'nda değiştirilerek 27'inci madde ile "Büyükşehir belediyesi kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen usullere göre sermaye şirketleri kurabilir ve kurulmuş olanlara ortak olabilir." şeklinde değiştirilmiştir.

5393 sayılı Belediye Kanunu belediyelere kendilerine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen esaslara göre şirket kurabilme yetkisini vermiştir. Belediyeler, özel gelir ve gideri bulunan hizmetlerini İçişleri Bakanlığı'nın izniyle bütçe içinde şirket kurarak yapabilmektedirler.

5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 70'inci Maddesi belediyelere kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında şirket kurabilme hakkı tanımaktadır. Bunun yanı sıra belediyeler, 71'inci madde ile "özel gelir ve



gideri olan hizmetlerini” bütçe içerisinde işletme kurarak gerçekleştirebilmektedirler. Bu maddelerde şirketlerin faaliyet alanları belediyelerin görev ve hizmet alanları içerisinde bırakılmıştır.

### **3.4.2. Kurulu Şirketlere Ortaklık ve Doğrudan Şirket Kurulması**

Şirketleşmeye yönelmenin diğer nedenleri arasında mevcut personel rejimi içinde kaliteli eleman çalıştırmada karşılaşılan sorunlar, merkezi idarenin denetiminden kurtulma düşüncesi ve özel girişimcilere giden kamu fonlarının bir kısmını şirketler aracılığıyla tekrar belediyeye kazandırmak fikri sayılabilir.<sup>63</sup>

Belediyeler, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun 26’ncı maddesi ve 5393 sayılı Belediye Kanununun 70’inci maddesi uyarınca özel hukuk kurallarına dayanarak ticari şirketler kurabilmektedirler. Şirketlerin oluşturulmasında ticari ortaklıkları belirleyen Türk Ticaret Kanunu’ndaki şartlara ek olarak 5393/18 maddesi ile Belediye Meclis kararı gerekmektedir. Ayrıca 4046/26 maddesi gereğince Bakanlar Kurulu kararı şirketlerin kurulmasında gerekmektedir. Türk Ticaret Kanunu’nun 18’inci maddesinde, “belediyeler tarafından özel hukuk hükümlerine göre yönetilmek ve ticari şekilde işletilmek üzere kurulan teşekkül ve müesseseler tacir sayılırlar.” hükmüne yer verilmiştir.

5216 sayılı Kanunun 28’inci maddesindeki “Belediye Kanunu ve diğer ilgili kanunların bu kanuna aykırı olmayan hükümleri ilgisine göre Büyükşehir ilçe ve ilk kademe belediyeleri hakkında da uygulanır.” hükmü açısından konuya bakıldığında ise; belediyenin kurulmuş bir şirkete ortak olmasını yasaklayan açık bir hüküm 5393 ve 5216 sayılı Kanunlarda yer almadığına göre, 4046 sayılı Kanunun 26’ncı maddesinin son fıkra hükmünün 5216 sayılı Kanun hükmüne aykırı olduğu da düşünülemez. O halde, belediyenin kurulmuş bir şirkete sermaye katılımında bulunması ancak Bakanlar

---

<sup>63</sup> Yeter, a.g.m, s.85.

Kurulunun izni ile mümkün olabilecektir.(4046/26'ıncı madde) Belediyenin bir şirket kurma veya kurulmuş veya kurulacak bir şirkete ortak olması gider yapmayı gerektiren nitelikte işlemidir. Kanun koyucu bu tür işlemleri daha sıkı şekil şartlarına tabi tutarak Bakanlar Kurulu'ndan izin alınmasını ön şart olarak getirmiştir.<sup>64</sup>

Belediyeler asli görevleri yanında çeşitli mevzuatlarla kendilerine verilen hizmet ve görevleri yerine getirirken kimi zaman yerel ortak ihtiyaçların karşılanması, kimi zaman da ekonomik, sosyal, hukuki ve sosyo-politik nedenlerle yasal olarak açıkça yasaklanmayan konularda bir mahalli idare birimi olarak belediyelerin serbestçe tasarrufta bulunabileceği kuralından hareketle çok sayıda şirket kurdukları yada kurulmuş olan şirketlere iştirak ettikleri görülmektedir.<sup>65</sup>

Belediye iktisadi teşekkülleri oluşumuyla şirket statüsü kazanan kuruluşların taşınır ve taşınmaz değerleri özel kesime aktarılamamaktadır. Belediyeye ait bu değerler kamu tüzel kişiliğinden alınarak Türk Ticaret Kanunu'na göre çalışan başka bir tüzel kişiliğe geçmektedir. Bu taşınır ve taşınmazlar belediye ile bir yönetim mülkiyeti içinde kalmaktadır. Belediyelerin kurulan şirketlerdeki payının yarısından fazla olması ya da tamamının ona ait olması bu yöntemin izlenmesini zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle, belediyeler, şirketlerin yönetimini ellerinde tutmaktadırlar. Şirketler, özel hukuk hükümlerine tabi oldukları için, diğer özel şirketlerle eşit şartlara sahiptirler ve piyasa araçlarından yararlanmada aralarında bir farklılık yoktur.<sup>66</sup>

Ticaret şirketleri kanunen yasak olmayan her türlü iktisadi maksat ve konular için kurulabiliyorken belediye şirketlerinin sınırları bu kadar geniş değildir. Bu şirketlerin faaliyet alanları kanunen belediyelerin görevleri ve hizmet alanlarıyla sınırlı olmak zorunda olup, belediyenin görev ve imtiyazları

---

<sup>64</sup> Özçelik, a.g.t, s.124.

<sup>65</sup> Mustafa Dönmez, **Belediyelerin Şirket Kurmaları ve Kurulmuş Şirketlere Ortak Olmaları**, Mahalli İdareler Dergisi, Sayı 30, 1996, s.62.

<sup>66</sup> Bilal Eryılmaz, **Belediye Hizmetlerinin Yürütülmesinde Alternatif Kurumsal Yöntemler**, Türk İdare Dergisi, Mart, 1989, s.382.

5393 sayılı yasanın 13 ve 14'üncü maddelerinde belirlenmiş ve şirketin faaliyet konuları ilgili maddelerde tadat edilmiştir. Belediyeler, yukarıda belirtildiği üzere, görev ve hizmetlerini yerine getirebilmek amacıyla şirket kuracağı veya şirkete ortak olacağı zaman öncelikle şirketin görev alanıyla ilgili olması ve meclisten karar alınması gerekmektedir. Bu meyanda öncelikle belediyelerin şirket kurarken görev ve hizmetlerinin neler olduğunun bilinmesi gerekir. Söz konusu görev ve hizmetlerin neler olduğu, 5393 sayılı yasanın 14'üncü maddesinde belirtilmiştir. Bunlar yerel nitelikli ortak ihtiyaç olmak koşuluyla;<sup>67</sup>

- Ulaşım sistemleri, kentsel uygulamalar, su ve gider işleri, alt yapı,
- Coğrafi bilgi sistemleri, Kentsel teknoloji ve bilişim uygulamaları,
- Çevresel projeler ve çevre düzenlemeleri,
- İlk yardım hizmetleri, Güvenlik kontrol ve denetim hizmetleri
- Trafik sistemleri ve uygulamaları,
- Mezarlık düzenlemeleri ve cenaze işlemleri,
- Park, bahçe, ağaçlandırma ve yeşil alan uygulamaları,
- Konut alanları, modern yaşam alanları,
- Tanıtım ve Turizm faaliyetleri; Spor, Kültür –Sanat, Fuar hizmetleri, Yaş guruplarına göre proje ve yarışmalar,
- Sosyal hizmetler (nikah, yardım, mesleki eğitim, sağlık hizmeti vb.)
- Ekonomik katkı ve ticaretin geliştirilmesi,
- Eğitim merkezi yapmak, hizmetini vermek, düzenlemek ve yenilemek,

---

<sup>67</sup> [http://www.muhasabenet.net/makale\\_abdullah-ekinci-bitlerin%20mevzuattaki%20yeri%20ve%20onemi.html](http://www.muhasabenet.net/makale_abdullah-ekinci-bitlerin%20mevzuattaki%20yeri%20ve%20onemi.html)

- Kültür ve tabiat varlıkları ile tarihi dokunun ve kent tarihi taşıyan mekanların işlevlerini korumak,
- Gıda bankacılığı yapmak, gibi hizmetlerdir.

### **3.5. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN KURULUŞ ŞEKİLLERİ**

Belediyeler, mevzuatın kendilerine yüklediği hizmetleri yürütmek için çeşitli yöntemler kullanmaktadırlar. Bu yöntemlerden hangisinin daha iyi olduğunu belirleyip uygulamaya koymak belediyelerin yetkisindedir. Belediyeler, bütçe içi işletmeler, özel yasalarla kurulmuş işletmeler, müstakil bütçeli, katma bütçeli, döner sermayeli veya Şirket biçiminde örgütlenen yapılanmalarla hizmetlerini yürütebilmektedirler. Kuruluş, görev ve iŐleyiŐlerindeki farklılıklar göz önüne alınarak belediyelerin ekonomik girişimlerini genel olarak Şu dört ana baŐlık altında incelemek mümkündür:<sup>68</sup>

- 1) Belediye bütçesi içinde veya dışında yer alan işletmeler
- 2) Tanzim satış fonları ve döner sermayeli kuruluşlar
- 3) Belediyelerin kurdukları ve iştirak ettikleri Şirketler
- 4) Birlikler ve diğer alternatif teşebbüs yöntemleri

#### **3.5.1. Belediye Bütçesi İçinde ve Dışında Oluşan İŞletmeler**

Belediye iŐletmelerini, özel yasalarla kurulan işletmeler, belediye bütçesi içinde yer alan işletmeler ve belediye bütçesi dışında yer alan katma bütçeli işletmeler olarak   alt grupta toplamak mümkündür.<sup>69</sup>

<sup>68</sup> <http://www.genelbilge.com/belediye-iktisadi-tesebbusleri.html/>

<sup>69</sup> Yeter, a.g.e, s.79.

### 3.5.1.1. Özel Yasalarla Kurulan İşletmeler

Özellikle Büyükşehir belediyelerinin su, kanalizasyon, otobüs ve gaz hizmetleri özel kanunlarla kurulmuş ve tüzel kişiliği olan işletmeler halinde düzenlenmiştir.<sup>70</sup> Bunlara;

- 21.10.1981 gün ve 2560 sayılı kanunla yeniden düzenlenen İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi (İSKİ)
- 1942 yılında yürürlüğe giren 4325 sayılı kanunla kurulan Ankara Elektrik Gaz ve Otobüs İdaresi (EGO)
- 1949 yılında yürürlüğe giren 5363 sayılı kanunla kurulan Ankara Su ve Kanalizasyon İdaresi (ASKİ) örnek olarak gösterilebilir.

Daha sonradan Büyükşehir Belediyesi statüsüne kavuşturulan belediyeler, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkındaki 2560 sayılı Kanun ve bu kanuna 3305 sayılı kanunun 3'üncü maddesiyle eklenen ve bu kanunun diğer Büyükşehir belediyelerinde de uygulanacağını hükme bağlayan ek 5'inci maddesi uyarınca kurulan işletmeler örnek olarak gösterilebilir.<sup>71</sup>

Bu işletmeler, belediye bütçesi dışında kurulmakta; 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu'na ve 1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanunu'na tabi tutulmamaktadırlar.

### 3.5.1.2. Belediye Bütçesi İçinde Yer Alan İşletmeler

Belediyelerin kurdukları su, mezbaha ve buna benzer teşebbüslerin büyük bir kısmı bu yönetim şekli ile yani doğrudan doğruya yönetim şeklinde işletilmektedir. Bu teşebbüslerin giderleri ile yönetim ve işletme

<sup>70</sup> Ali İhsan BAŞ, **Belediye İktisadi Teşebbüsleri ve İstanbul Örneği**, İstanbul: Marmara Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, 2001, s.77.

<sup>71</sup> Ali Serdar, **Belediye İktisadi Teşebbüsleri**, Yaklaşım Dergisi, Yıl 8, Sayı 94, Ekim, 2000, s.71.

giderleri diğer belediye gelirleri ve giderleri gibi belediye bütçesinde gösterilmektedir.<sup>72</sup>

Bu işletmelerin gelir ve giderleri tamamen belediye bütçesi içinde yer almaktadır. Bunlar doğrudan belediye tüzel kişiliğince ve belediye personeli (yönetici, memur ve işçiler) tarafından işletilmektedir. Belediye içindeki su, mezbaha, fırın, insan ve hayvan hastaneleri, eğlence yerleri, tiyatro, sinema, otel, gazino, müze, hayvanat bahçeleri, mezar salonları, mesleki iş eğitim merkezleri, kursları, büfe, otopark, garaj gibi işletmeleri örnek olarak sayabiliriz. Bunlar belediye mevzuatı ve bütçesi içinde faaliyetlerini sürdürmekte, mali kanunlara, idari denetime ve Sayıştay denetimine tabi tutulmaktadır.<sup>73</sup>

### **3.5.1.3. Belediye Bütçesi Dışında Yer Alan İşletmeler**

Bu teşebbüsler, belediye bütçesinde yapılan faaliyet sonucunda görünmektedirler. İşletmelerin gerekli amortisman ve yedek akçesi ayrıldıktan sonra geriye kalan, doğrudan belediyeye verilmekte ve belediye bütçesine gelir kaydedilmekte, işletme faaliyeti zararla kapatıldığı takdirde ise zararın karşılanması için belediye tarafından yapılan yardımlar belediye bütçesinde yer almaktadır. Belediye işletme üzerinde idari vesayet yetkisine sahip bulunmaktadır.<sup>74</sup>

### **3.5.2. Tanzim Satış Fonları ve Döner Sermayeli Kuruluşlar**

Fon, farklı bir hesapta toplanan gerektiğinde bir sosyal ve ekonomik amacın gerçekleştirilmesi için harcanan parayı ifade etmektedir. Bir başka

---

<sup>72</sup> Alim Barut ve Hüseyin Önal, **Belediyelerin Kurduğu, Katıldığı, Kurup Kapattığı Şirketler Hakkında İçişleri Bakanlığı Mülkiye Müfettişliği İnceleme Araştırma Raporu**, Ankara: 1993, s.110.

<sup>73</sup> Serdar, **a.g.m.**, s.70.

<sup>74</sup> Doğan Durmuş, **Belediye İktisadi Teşebbüsleri ve Malatya Örneği**, Malatya: İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 1998, s.48.

ifadeyle fon; genel mevzuat bütçe prosedürü dışında özelliği olan, bazı kamu görevlerinin yürütülmesi ve gerçekleştirilmesi maksadıyla bütçede veya bütçe dışı imkanlarla para veya kıymetlerdir.

Belediyelere Tanzim Satış Fonu kurma konusunda yetki veren hüküm, mülga 1580 sayılı yasanın 15'inci maddesinin 02.12.1960 tarih ve 150 sayılı yasa ile değişik 43'üncü maddesidir. Fıkraya göre belediyeler et, ekmek, yaş meyve ve yaş sebze odun ve mangal kömürü ile diğer gıda ve zorunlu ihtiyaç maddelerini gerektiğinde 2886 ve 1050 sayılı yasa hükümlerine bağlı olmaksızın satın almak, stok etmek veya belirli bir kâr haddi dahilinde satın aldirmek, sattirmek ve ihtiyacı olanlara maksada göre dağıtmak üzere bir fon tesis ederek tanzim satış mağazaları kurmak ve hayatı ucuzlatacak sair tedbirleri almak yetkisine sahiptirler.<sup>75</sup>

Fonların kuruluş nedenleri; çeşitli hizmetlerde ani ve hızlı karar vermek ve bunu uygulamak, bu hizmetlerin yerine getirilmesi için gerekli olan imkanları hazır bulundurmak, belli başlı yatırımların hızlı bir şekilde yapılmasını veya uzun vadeli yatırım hizmetlerinin devamlılığını sağlamaktır. Bütçenin yıllık olması, belirli hizmetlerin yapılabilmesi için ödenek ayrılması ve birlik ilkesi fon amaçları yönünden engelleyicidir. İşte bu nedenlerle sosyal ve ekonomik manada, genel bütçe dışında daha hızlı kaynaklar temin etmek ve bunları halkın ihtiyaçlarını gidermek ve ülkenin kalkınması için gerekli şekillerde ve gerektiği anda hemen kullanmak daha uygun düşmektedir.<sup>76</sup>

Ülkemizde, belediye bünyesinde ve belediyeler dışında kalan kurumlar tarafından yürütülen birçok fon bulunmaktadır. Bunlar şu şekilde sıralarız;

- Tanzim Satış Fonu
- Ekmek Fırını Tesis ve İşletme Fonu
- Gecekondü Fonu

---

<sup>75</sup> Serdar, a.g.m,s.71.

<sup>76</sup> Enis Yeter, **Belediyelerin İktisadi ve Ticari Teşebbüsleri**, Türk İdare Dergisi, Yıl 65, Sayı 400, Eylül,1993 s.83.

- Asker Ailelerinden Muhtaç Olanlara Yardım Fonu,
- İmar ve Otopark Fonu
- Büyükşehir Belediyeleri Altyapı Yatırım Fonu

Günümüzde Büyükşehir Belediyelerinin yanında diğer ilçe ve belde belediyeleri tarafından ayrı bütçeli bir döner sermaye veya fon oluşturmaksızın belediye bütçesi içinde fakat belediye cari hesabından ayrı açılan bir banka hesabından takip edilerek bazen de ayrı bir banka hesabı açılmaksızın fon oluşturulduğu (Tanzim Satış Fonu); oluşturulan bu fonla odun-kömür, un, ekmeç, şeker vb. ihtiyaç maddeleri temin edilerek yerel halkın yararlanmasına sunulduğu bilinmektedir.<sup>77</sup>

### **3.5.3. Belediyelerin Kurdukları ve İştirak Ettikleri Şirketler**

Belediyeler, günümüz hizmet anlayışı, gelişen ve değişen kent yapısı içerisinde bazı kamu hizmetlerini daha aktif ve verimli bir şekilde yürütmek amacıyla ekonomik girişimlerini ve hizmetleri yerine getirme biçimlerini kurdukları şirketler vasıtasıyla yapmaktadırlar. Aynı zamanda bu yöntem kamu hukukunun ve bürokrasinin katı kurallarından ve ağır işleyişinden kurtulma amacını da taşımaktadır.

Belediyeler bazı kamu hizmetlerini daha etkin yürütmek amacıyla kamu hukukunun ve bürokrasinin katı kurallarından ve ağır işleyişinden kurtulmak için ekonomik girişimlerini şirket yoluyla yerine getirmektedir. Şirketleşmeye yönelmenin diğer nedenleri arasında mevcut personel rejimi içinde kaliteli eleman çalıştırmada karşılaşılan sorunlar, merkezi idarenin denetiminden kurtulma düşüncesi ve özel girişimcilere giden kamu fonlarının

---

<sup>77</sup> Baş, a.g.t,s.75.



bir kısmını şirketler aracılığıyla tekrar belediyeye kazandırmak fikri sayılabilir.<sup>78</sup>

Ülkemizde, belediyelerin şirket kurmaları ve ortaklık oluşturmaları geçmişten günümüze uygulanmaktadır. Yalnız 1984 yılı ve sonrasında Belediye hizmetlerinin görülmesinde şirketler daha yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Belediyelerin şirket kurabilmelerini, şirketlere ortak olabilmelerini sağlayan yasal dayanaklardan en önemlisi 1580 sayılı kanundur. Bunun dışında, 5393 sayılı belediye Kanunu ile Türk Ticaret Kanunu' da dayanak teşkil etmektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 18'inci maddesine göre, "Belediyeler tarafından özel hukuk hükümlerine göre yönetilmek ve ticari şekilde işletilmek üzere kurulan teşekkül ve müesseseler tacir sayılırlar." denilmektedir.

Belediyeler asli görevleri yanında çeşitli mevzuatlarla kendilerine verilen hizmet ve görevleri yerine getirirken kimi zaman yerel ortak ihtiyaçların karşılanması, kimi zamanda ekonomik, sosyal, hukuki ve sosyo-politik nedenlerle belediyelerin serbestçe tasarrufta bulunabileceği kuralından hareketle çok sayıda şirket kurdukları ya da kurulmuş olan şirketlere iştirak ettikleri görülmektedir.<sup>79</sup>

Hukuki bakımdan belediyelerin kendi aralarında veya özel kişi ve kuruluşlarla birlikte şirket kurmaları veya mevcut şirketlere ortak olmalarını engelleyecek bir durum söz konusu değildir. Merkezi idarede genel olarak belediyelerin şirket kurmalarına olumlu bakmaktadır. Ancak bu konuda haklı olarak vesayet yetkisini de kullanmak istemektedir. Çünkü belediyelerin şirketleşmesi olayında sonuçta kamunun parasının kullanılması söz konusudur.<sup>80</sup>

---

<sup>78</sup> Yeter, **a.g.m**, s.85.

<sup>79</sup> Mustafa Dönmez, **Belediyelerin Şirket Kurmaları ve Kurulmuş Şirketlere Ortak Olmaları**, Mahalli İdareler Dergisi, Sayı 30,1996, s.62.

<sup>80</sup> Tunay Köksal, **Belediye Şirketlerinin Hukuki Rejimi ve Şirketleşme Uygulamaları**, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 2, Sayı 6, Kasım,1993,s.56.

## 3.6. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN HUKUKİ YAPISI

### 3.6.1. 1580 Sayılı Belediye Kanunu

1580 sayılı Belediye Kanunu, 2005 yılında yeni Belediye Kanunu'nun kabul edilmesiyle yürürlükten kalkmıştır. Belediye şirketlerinin büyük çoğunluğu bu yasa esas alınarak kurulduğundan 1580 sayılı kanunun belli maddeleri belirtilecektir.

1930 tarih ve 1580 sayılı Belediye Kanunu yürürlüğe girmeden önce İstanbul ve İzmir gibi kıyı kentlerinde elektrik, su, havagazı, tramvay ve telefon gibi kentsel hizmetler karlılığı nedeniyle imtiyazlı şirketlerce yürütülmekteydi. Kent hizmetlerine ilişkin olarak 1930 yılından sonra kurulan şirketler önce devletleştirilmiş ve daha sonra da belediyelere bağlı idareler şekline ve yönetimlerine kısmen özerklik sağlanarak yeni bir yapıya dönüştürülmüşlerdir. Bu işletmelere İETT ve ESHOT örnek olarak verilebilir.<sup>81</sup>

1580 sayılı Belediye Kanunu, belediyelerin görevlerini 15'inci maddesinde ayrıntılı olarak sıralamıştır. Bu görevler genel olarak belde sağlığı ve temizliği, sosyal yardım işleri, kentin imarı ve altyapı işleri, beldenin ve belde halkının düzen ve esenliğinin sağlanması, piyasa kontrolü ve kültür işleri şeklinde özetlenebilir.

1580 sayılı Belediye Kanunu'nun "Belediyelerin Hakları, Salahiyetleri ve İmtiyazları" başlığını taşıyan 19'uncu maddesinin 1'inci bendinde "Belediyeler zorunlu görevlerini yerine getirdikten sonra, belde sakinlerinin müşterek ve medeni ihtiyaçlarını karşılayacak her türlü girişimde bulunabilirler." denilmektedir. Aynı maddenin 4'üncü bendinde ise "Doğrudan doğruya yapılmak ve işletilmek şartıyla su, havagazı, elektrik ve tramvay tesisatı kurmak ve işletmek, göl, nehir, körfez ve mücavir sahillerde vapur ulaşımını yerine getirmek belediyelerin hakkıdır. Ancak belediyeler bu işlerin tesis veya işletilmesi için müddeti kırk seneyi aşmamak ve mevzuata uygun

---

<sup>81</sup> Zerrin Toprak , **Belediyelerin Ekonomik İşletmeleri ve İşlevleri**, İzmir :İzmir Ticaret Odası Yayını,1993, s.25.

olmak şartıyla imtiyaz verebilirler.” denilerek şirket kurmayı içeren ifadelere yer verilmiştir.

3030 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu da 1580 sayılı kanunla belediyelere bu konuda verilen hak ve yetkileri tanımıştır. Bahsedilen kanunun 8’inci maddesinde; “Büyükşehir ve ilçe belediyeleri görevli oldukları konularda, 1580 sayılı Belediye Kanunu ve diğer ilgili mevzuat hükümleri ile belediyelere tanınan hak, yetki, imtiyaz ve muafiyetlere sahiptir.” hükmü yer almaktadır.

1930 tarih ve 1580 sayılı Belediye Kanunu incelendiğinde, belediyelere, adeta bir girişimci gibi, ticari ve endüstriyel girişimlerde bulunma konusunda geniş yetkiler verildiği görülmektedir.<sup>82</sup>

### **3.6.2. 5393 Sayılı Belediye Kanunu**

5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 70’inci maddesi belediyelere kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında şirket kurabilme hakkı tanımıştır. Aynı kanunun 71’inci maddesi uyarınca belediyeler “özel gelir ve gideri olan hizmetlerini” bütçe içerisinde işletme kurarak gerçekleştirebileceklerdir. Bu maddelerde göre şirketlerin kuruluş alanları belediye hizmet alanlarında olmalıdır.

Belediyelere şirket kurma imkanı sunan temel yasal hükümlerden olan, 5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 70’inci maddesi “Şirket Kurulması” başlıklı hükmünde “Belediye kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında, mevcut mevzuatta belirtilen esaslara göre şirket kurabilir.” demektedir. Bu maddenin dışında 5393 sayılı Kanun’un diğer ilgili hükümleri belediye şirketlerine ilişkin bazı detayları belirlemektedir. Aynı kanunun 18’inci maddesinin “i” bendinde, belediye meclisine, “Bütçe içi işletme ile 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na tabi ortaklıklar kurulmasına veya bu ortaklıklardan ayrılmaya, sermaye

---

<sup>82</sup> Ahmet Karabilgin, “Yerel Yönetimlerin Ekonomik Girişimleri”, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 1, Sayı 1, Ocak,1992, s.21.

artışına ve gayrimenkul yatırım ortaklığı kurulmasına karar verme” görev ve yetkisi verilmiştir.<sup>83</sup>

5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 15’inci maddesinde belediyenin yetki ve imtiyazları belirtilmiştir. Bu maddenin (a) bendine “Belde sakinlerinin mahalli müşterek nitelikteki ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla her türlü faaliyet ve girişimde bulunmak.”; (e) bendinde “Müktesep haklar saklı kalmak üzere içme, kullanma ve endüstri suyu sağlamak ve yağmur suyunun uzaklaşmasını sağlamak, bunlar için gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettirmek; kaynak sularını işletmek ve işlettirmek.”; (f) bendine “Toplu taşıma yapmak, bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dahil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettirmek.” hükümleri bulunmaktadır.

Belediyeler 1580 sayılı kanunun 19’uncu maddesi ve artık 5393 sayılı kanunun 15’inci maddesini temel alarak iktisadi işletmeler dahil olmak üzere her türlü girişimde bulunabilmektedirler. Fakat her türlü teşebbüsâtı icra edebilmeleri öncelikle kanunun kendilerine verdiği görev ve hizmetleri yerine getirmelerine bağlıdır.<sup>84</sup>

### **3.6.3. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu**

2004 yılında kabul edilerek 2005 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu Büyükşehir belediyelerine, kendilerine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen usullere göre sermaye şirketleri kurabilmelerine 26’ıncı madde uyarınca izin vermiştir.

Bahsedilen kanunun 26’ıncı maddesi uyarınca Büyükşehir belediyesi kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen usullere göre sermaye şirketleri kurabilmektedir. Bu şirketlerin yönetim

---

<sup>83</sup> Emre Okutan, **Belediye Şirketlerinin Denetiminde 6085 Sayılı Sayıştay Kanunu Sonrası Dönem**, Dış Denetim Makale, Ocak, Şubat, Mart,2011,s.156.

<sup>84</sup> Ali Serdar, **Belediye İktisadi Teşebbüsleri, (KİT’lerden Sonra BİT’ler)**, Yaklaşım Dergisi, Yıl 8, Sayı 94, Ekim, 2000, s.69.

kurulunda genel sekreter ile bağlı birimlerdeki yöneticiler de yer alabilmektedir. Bahse konu kanunda Büyükşehir belediyesi, kendine ait büfe, otopark ve çay bahçelerini iletebilmekte; 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerine tabi olmaksızın belediye meclisince belirlenecek süre ve bedelle iletilmesini de devredebilmektedir.

Aynı sayılı kanunun 12'inci maddesinin son bendi, "Büyükşehir ilçe ve ilk kademe belediye meclisleri ile bunların çalışma usul ve esaslarına ilişkin diğer hususlarda Belediye Kanunu hükümleri uygulanır." ŗartını getirmiŗtir. Bu madde uyarınca, Büyükşehir belediyelerinin ŗirket kurması, ŗirketten ayrılma veya ŗirketlerinin zelleŗtirmesi ile ilgili karar alma yetkisi Büyükşehir belediye meclisine ait olmaktadır.

5216 sayılı Kanununun 23/1/k maddesinde Büyükşehir belediyelerinin pay sahibi olduğu ŗirketlerden aldıkları temettüleri belediye gelirleri arasında saymıŗtır. Yine 24/1/g maddesinde bu ŗirketlere katılım payları ise belediye giderleri arasında gsterilmiŗtir.

#### **3.6.4. 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu**

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, 13.01.2011 tarihli TBMM Genel Kurulu'nda kabul edilerek 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanmıŗtır. Anılan Kanununun 1534'üncü yürürlük maddesi hükmüne göre de 01.07.2012 tarihinde yrrlge girmiŗtir. Bu kanunun getirdiği bazı düzenlemeler açıklanacaktır lakin birçok belediye ŗirketinin kuruluşunu teŗkil eden 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili hükümlerine de yer verilecektir. Günümüz Belediye teŗekkllerinin birçoğu bu yasa ve diğer ilgili yasalar iŗiđinde kurulmuŗlardır.

Belediye İktisadi Teŗekkllerinin kurulmasına iliŗkin yasal düzenlemeleri içeren 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu kuruluş açısından önemlidir. TTK' nın 18'inci maddesine göre, "Ticaret ŗirketleriyle, gayesine

varmak için ticari bir işletme işleten dernekler ve kendi kuruluş kanunları gereğince hususi hukuk hükümleri dairesinde idare edilmek veya ticari şekilde işletilmek üzere Devlet, Vilayet, Belediye gibi amme hükmi şahıslar tarafından kurulan teşekkül ve müesseseler dahi tacir sayılırlar.” hükmü yer almaktadır. Aynı yasanın Amme Hükmi Şahısları'nın İştiraki başlığını taşıyan 275'inci maddesinde “Devlet, vilayet, belediye gibi kamu tüzel kişilerinden birisine esas sözleşmeye koyulacak bir kayıtla pay sahibi olmasa dahi, konusu kamu hizmeti olan anonim şirketlerin yönetim ve denetim kurullarında temsilci bulundurma hakkı verilebilir.” denilmektedir.<sup>85</sup>

Türk Ticaret Kanununda, Büyükşehir belediyeleri ve Belediyelerin teşekkül oluşturmaya ve ortak olmasına yönelik engelleyici bir hüküm bulunmamaktadır.

### **3.6.5. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu**

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, 13.01.2011 tarihli TBMM Genel Kurulu'nda kabul edilerek 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanmıştır. Anılan Kanununun yürürlük maddesi olan 1534'üncü maddesi hükmüne göre de 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bazı maddelerin yürürlük tarihi de 01.01.2013 tarihi olarak kararlaştırılmıştır. Böylelikle gerek doktrinin gerekse uygulamacıların başarılı bir düzenleme olarak kabul ettiği ve yaklaşık elli yılı aşkındır toplumumuzun ticaret hayatına yön veren 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu dönemi sona ermiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nun “Tüzel Kişiler” başlıklı 16'ıncı maddesinde;

- “Ticaret şirketleriyle, amacına varmak için ticari bir işletme işleten vakıflar, dernekler ve kendi kuruluş kanunları gereğince özel hukuk hükümlerine göre yönetilmek veya ticari şekilde

---

<sup>85</sup> Gürbüz Özdemir, **Belediye İktisadi Teşebbüslerinin Kuruluş Amacı, Hukuki Dayanakları ve Güncel Durum**, Konya : İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi,s.70.  
[http://www.iibf.selcuk.edu.tr/iibf\\_dergi/dosyalar/71348092368.pdf](http://www.iibf.selcuk.edu.tr/iibf_dergi/dosyalar/71348092368.pdf)

işletilmek üzere Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişileri tarafından kurulan kurum ve kuruluşlar da tacir sayılırlar.”

- “Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişileri ile kamu yararına çalışan dernekler ve gelirinin yarısından fazlasını kamu görevi niteliğindeki işlere harcayan vakıflar, bir ticari işletmeyi, ister doğrudan doğruya ister kamu hukuku hükümlerine göre yönetilen ve işletilen bir tüzel kişi eliyle işletsinler, kendileri tacir sayılmazlar.” denilmektedir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 334'üncü maddesinde şirket kurulması konusunda şu hususlara değinilmiştir:

- Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişilerinden birine, esas sözleşmede öngörülecek bir hükümlerle, pay sahibi olmaları da, işletme konusu kamu hizmeti olan anonim şirketlerin yönetim kurullarında temsilci bulundurmaları hakkı verilebilir.
- Şirketlerde pay sahibi olan kamu tüzel kişiliğinin yönetim temsilcileri bu kurum üst yönetimlerince görevden alınabilirler.
- Kamu tüzel kişileri, şirket yönetim kurulundaki temsilcilerinin bu sıfatla işledikleri fiillerden ve yaptıkları işlemlerden dolayı şirkete ve onun alacaklılarıyla pay sahiplerine karşı sorumludur. Tüzel kişinin rücu hakkı saklıdır. Kamu tüzel kişilerinin yönetim kurulunda temsiline ilişkin yasal prosedürler de belirtilmiştir.

### **3.6.6. 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu**

1163 sayılı Kooperatifler Kanunu'nun 1'inci maddesinde “Tüzel kişiliği haiz olmak üzere ortaklarının belirli ekonomik menfaatlerini ve özellikle meslek ve geçimlerine ait ihtiyaçlarını karşılıklı yardım, dayanışma ve kefalet

suretiyle sağlayıp korumak amacıyla gerçek ve kamu tüzel kişileri ile özel idareler, belediyeler, köyler, cemiyet ve dernekler tarafından kurulan değişir ortaklı ve değişir sermayeli kooperatif teşekkülleri kurulabileceği” ifade edilmiştir.

### **3.6.7. 4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Kanunu**

Özelleştirme çalışmalarına temel oluşturmak amacıyla 24.11.1994 tarihinde 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Yasa kabul edilmiştir. Bu yasanın 26’ıncı maddesi “Belediyeler ve diğer mahalli idareler ile bunların kurdukları birlikler tarafından ticari amaçla faaliyette bulunmak üzere ticari kuruluşlar kurulması, mevcut ve kurulacak şirketlere sermaye katılımında bulunulması, Bakanlar Kurulu iznine tabidir.” hükmü, sınırlama gözükmekle birlikte dolayısıyla B.İ.T’lerin kuruluşunu ve işleyişini meşru görmektedir.<sup>86</sup>

1994’e kadar belediyelerin şirket kurmaları veya şirketlere ortak olmaları belediye meclisinin kararına bağılyken, 4046 sayılı yasanın yürürlüğe girmesi ile izin yetkisi Bakanlar Kurulu’na geçmiştir. Bu kanunun 26’ıncı maddesiyle belediyeler ve diğer yerel yönetimler ile bunların kurdukları birlikler tarafından ticari amaçla faaliyette bulunmak üzere ticari kuruluşlar kurulması, mevcut veya kurulacak şirketlere sermaye katılımında bulunulması, Bakanlar Kurulu'nun iznine tabi tutulmuştur.

Bu yasa, B.İ.T’leri meşru görmekle birlikte, özelleştirmeye giden yolda yeni B.İ.T kurulmasını da istememiş ve kurulmalarını zorlaştırmıştır. Artık yerel yönetimler, izin alabilmek için İçişleri Bakanlığı’nca çıkarılan 16.08.1995 tarih ve 46894 sayılı genelgeye göre bakanlar kuruluna başvurmak zorundadır. Alınan izinden sonra, belediye meclis kararı ve şirketin yönetmeliği, İçişleri Bakanlığı aracılığı ile Sayıştay’a gönderilir. Sayıştay’ın da

---

<sup>86</sup> Özdemir, a.g.e, s.71.



olumlu görüşü doğrultusunda B.İ.T'in kuruluşu ilan edilir.<sup>87</sup> 4046, 5393 ve 5216 sayılı yasalardaki bazı düzenlemeler, dolaylı olarak B.İ.T'lerle ilgili bazı sınırlamalar getirmiştir. Belediyelerin çoğu bir girişimci gibi hareket ederek bazı yerel hizmetlerini B.İ.T'ler aracılığıyla yerine getirmeye devam etmektedir.<sup>88</sup>

### 3.7. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİNİN DENETİMİ

Belediye Şirketleri'nin denetimi farklı kurum ve yetkililer tarafından yapılmaktadır. Bunları aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:

- Belediye Başkanı
- Başbakanlık Müfettişleri
- Maliye Bakanlığı Denetim Elemanları
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Denetim Elemanları
- Sayıştay Denetçileri

Başka bir görüşte denetim, belediyeler ve iktisadi teşekküllerinin (B.İ.T.) denetimi ve vergi kanunları karşısındaki durumları;<sup>89</sup>

a) İktisadi faaliyet ve davranışlarla ilgili olmalıdır.

b) Daha önceden tespit edilen verilere uygun inceleme ve araştırma yapılmalıdır.

c) Netice değerlendirilerek raporlanmalı ve ilgili birimlere aktarılmalıdır.

---

<sup>87</sup> Mustafa Dönmez, **Belediyelerin Şirket Kurmaları ve Kurulmuş Şirketlere Ortak Olmaları**, Mahalli İdareler, Sayı 30, Haziran, 1996,s.64.

<sup>88</sup> Ahmet Karabilgin, **Yerel Yönetimlerin Ekonomik Girişimleri**, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 1, Sayı 1, Ocak,1992,ss.21,22.

<sup>89</sup> Necati Akın ve Nazım Anıl, **Mali Çözüm**, S 95,2009, s.190.  
<http://www.anilymm.com/tr/HaberDetay.asp?id=338>

d) Değerlendirme sistemli yapılmalı ve objektif olunmalıdır. denilerek ifade edilmiştir.

Kalkınma planları ve programlarda yer alan politika ve hedefler doğrultusunda kamu kaynaklarının etkili, ekonomik ve verimli bir şekilde elde edilmesi ve kullanılmasını, hesap verebilirliği ve mali saydamlığı sağlamak üzere, kamu mali yönetiminin yapısını ve işleyişini, kamu bütçelerinin hazırlanmasını, uygulanmasını, tüm mali işlemlerin muhasebeleştirilmesini, raporlanmasını ve mali kontrolü düzenlemek amacıyla “Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu” yürürlüğe konulmuştur.

Belediye şirketlerinin denetimlerini statü bakımından iki ana başlıkta görmek mümkündür.<sup>90</sup>

**a) İç Denetim:** 5018 sayılı kamu mali yönetimi ve kontrol Kanununun 63'üncü maddesinde şu şekilde tanımlanmıştır: “İç denetim, kamu idaresinin çalışmalarına değer katmak ve geliştirmek için kaynakların ekonomiklik, etkililik ve verimlilik esaslarına göre yönetilip yönetilmediğini değerlendirmek ve rehberlik yapmak amacıyla yapılan bağımsız **(24.12.2005 – 5436/10. md.)** nesnel güvence sağlama ve danışmanlık faaliyetidir .”

**b) Dış Denetim:** Bağımsız Denetim ve Kamu Denetimi olarak sınıflanır. Aynı kanunun 68'inci maddesinde ise dış denetim; “Sayıştay tarafından yapılacak harcama sonrası dış denetimin amacı, genel yönetim kapsamındaki kamu idarelerinin hesap verme sorumluluğu çerçevesinde, yönetimin mali faaliyet karar ve işlemlerinin kanunlara, kurumsal amaç, hedef ve planlara uygunluk yönünden incelenmesi ve sonuçlarının Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne raporlanmasıdır.” şeklinde tanımlanmıştır.

---

<sup>90</sup> Akın ve Anıl, **a.g.m**, ss.191,192.

### **3.7.1. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu**

3030 sayılı yasanın yerine 2005 tarihli ve 5216 sayılı yeni yasa çıkarılmıştır. Bu yasanın 7'inci maddesinin ilgili fıkraları da "işletmek veya işlettirmek", "yapmak veya yaptırmak" biçiminde ifadelerle yer vererek önceki yasada yer alan işleyişi devam ettirmiştir. Yine 5216 sayılı yasanın 10'uncu maddesinde, "Büyükşehir, ilçe ve ilk kademe belediyeleri görevli oldukları konularda bu kanunla birlikte Belediye Kanunu ve diğer mevzuat hükümleri ile ilgisine göre belediyelere tanınan yetki, imtiyaz ve muafiyetlere sahiptir." hükmünü getirerek, 3030 sayılı Yasa'nın 8'inci maddede sağladığı yetki, imtiyaz ve muafiyetleri sağlamaya devam etmiştir. Böylelikle 5216 sayılı yeni yasa B.İ.T'ler açısından kuruluş ve işleyiş noktasında geçerli olan esasları devam ettirmiştir.

Bahse konu olan kanunun 26'ncı maddesi ise Genel Sekreter ile belediye ve bağlı kuruluşlarında yöneticilik sıfatına haiz personelin bu şirketlerin yönetim ve denetim kurullarında görev alabileceklerini belirtilmiştir. Bu durumda şirketlerin takibi ve denetimi dolaylıda olsa bu yöneticiler tarafından da yerine getirilmektedir.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun "Büyükşehir Belediye Başkanının Görev ve Yetkileri" başlıklı 18'inci maddesinin (e) bendinde kurulan şirketleri koordine etmek ve denetlemek amacıyla "Büyükşehir belediyesinin ve bağlı kuruluşları ile işletmelerinin etkin ve verimli yönetilmesini sağlamak, Büyükşehir belediyesi ve bağlı kuruluşları ile işletmelerinin bütçe tasarılarını, bütçe üzerindeki değişiklik önerilerini ve bütçe kesin hesap cetvellerini hazırlamak." hükmüne de yer verilmiştir.

### **3.7.2. 5393 Sayılı Belediye Kanunu**

5393 sayılı Belediye Kanunu, Belediye Meclisi'nin belediyenin bir önceki yıl gelir ve giderleri ile bunlara ilişkin hesap kayıt ve işlemlerinin denetimi için bir Denetim Komisyonu oluşturacağını belirtmektedir.

Oluşturulan komisyonun “belediye birimleri ve bağlı kuruluşlarından her türlü bilgi ve belgeyi” isteyebileceğini belirten bu kanun, belediye şirketlerine değinmemiştir. “Belediyelerin Denetimleri” başlığını taşıyan dördüncü kısımda ise belediye şirketlerinin doğrudan denetimine ilişkin herhangi bir hüküm de yer almamıştır.

Şirketlerin belediye denetimi içerisinde dolaylı olarak denetleneceklerine ilişkin bir düzenleme 56’ncı maddede bulunmaktadır. Belediye başkanı belediyeye bağlı kuruluş ve işletmelerle ilgili faaliyet raporunda değerlendirmeye yer verecektir. Bu durumda hem denetleme hem de bilgilendirme amaçlı durum ortaya çıkmaktadır. Belediye Meclisi, denetim ve bilgi edinme yetkisini, 26’ncı madde uyarınca faaliyet raporlarıyla kullanabilmektedir. 5393 sayılı kanunda ayrıca 68’inci madde ile belediye şirketlerinin iç borçlanma için kanunla izne tabi tutulması ve sermaye artışında meclis kararının aranması bir denetim mekanizması olarak kabul edilebilir.

Söz konusu hükümlerde, belediye, işletme ve bağlı kuruluşların denetimi ile ilgili düzenlemeler yer almakta ancak bu düzenlemeler belediyelerin pay sahibi olduğu şirketleri kapsamına almamaktadır. Bu düzenlemeler çerçevesinde, belediye şirketlerinin belediye denetim sürecinde dolaylı olarak denetleneceği görülmektedir.<sup>91</sup>

### **3.7.3. 6085 Sayılı Sayıştay Kanunu**

6085 sayılı Sayıştay Kanunu öncesinde, belediye şirketlerinin denetimi konusunda parçalı ve dağınık bir yapı söz konusudur. 6085 sayılı Sayıştay Kanunu’nun denetime getirmiş olduğu yenilikler nedeniyle dış denetim nitel ve nicel yönden değişime uğramıştır. Sayıştay’ın denetim alanı genişlemiş, eskiye nazaran daha farklı özelliklere sahip kurum, kuruluş ve benzeri

---

<sup>91</sup> Yusuf Emrah Keskiner, **Belediye Şirketlerinde Stratejik Plan Zorunluluğu**, Türk idare Dergisi, Nisan, 2006, ss. 21,30.

organizasyonlar, dış denetimin konusu içine girmişlerdir. Böylece Sayıştay'ın denetim alanı, tüm kamu idarelerini, kamu fonlarını, kamu kaynaklarını ve kamu faaliyetlerini içerecek biçimde yeniden düzenlenmiştir. Bu düzenleme ile kamu kaynağı kullanan şirketler dış denetim alanına dahil edilmişlerdir.<sup>92</sup>

Sayıştay denetimi belediye şirketlerinin hesap, mali işlem ve faaliyetleri ile iç kontrol sistemlerinin incelenmesi ve kaynakların etkili, ekonomik, verimli ve hukuka uygun olarak kullanılıp kullanılmadığının değerlendirilmesi ve denetlenmesidir. Sayıştay denetimi 6085 sayılı Sayıştay Kanunu'nun 32,37 ve 80'inci maddesine dayanılarak denetim sürecine ilişkin hususları, denetim ve denetim destek gruplarının çalışma esas ve usullerini, denetçilerin görev ve sorumlulukları ile gruplarda görevlendirilme ilkelerine ilişkin hususları kapsar.<sup>93</sup>

Belediye Şirketleri Sayıştay'ca Düzenlilik Denetimi'nin yapılabilmesini sağlamak amacıyla aşağıdaki hususları yerine getirmelidirler;<sup>94</sup>

- Belediye teşekkülleri denetim amaçlı mali işlemleri, finans hareketlerini buna bağlı her türlü ekonomik gelir ve giderleri raporlamak durumundadırlar.
- Şirketlerin denetiminde bakılmak ve değerlendirilmek üzere şirket bütçesi, stratejik planı, performans programı, iş programları, şirketçe hazırlanan yönerge, talimat vb. belgeler bulundurulmalıdır.
- Gelir, gider ve mal kalemlerine ilişkin belgeler hazır bulundurulmalıdır.
- Her türlü sözleşme, anlaşma vs. ilişkin belgeler hazırlanmalıdır. Örneğin, ihale işlem dosyaları, taahhüt kartları vb.

---

<sup>92</sup> Emre Okutan, **Belediye Şirketlerinin Denetiminde 6085 Sayılı Sayıştay Kanunu Sonrası Dönem**, Dış Denetim, Ocak, Şubat, Mart ,2011, s.158. <http://www.sayder.org.tr/e-dergi-belediye-sirketlerinin-denetiminde-6085-sayili-sayistay-kanunu-sonrasi-donem-11-19.pdf>

<sup>93</sup> Cem Şengül, <http://www.malibilgi.net/sayistay-denetim-yonetmeligicercesinde-belediye-sirketlerinin-denetimi.html>

<sup>94</sup> Abdullah Ekinci, <http://vergivekanunlar.blogspot.com/2011/10/belediye-sirketlerinin-sayistay.html>

- Şirketin işlemlerini etkileyecek üçüncü kişilerden elde edilen belgeler bulunmalıdır. Örneğin banka mutabakatları, tapu ve nüfus kayıtları vb.
- İç denetçiler, bağımsız dış denetçiler ve diğer denetim elemanları ile uzmanların çalışmaları hazırlanmalıdır.
- İlgili taraf işlemleri yerine getirilmelidir.
- Yönetim tarafından hazırlanan raporlar, yıllık faaliyet raporları, insan kaynakları verileri, yatırım planları vb. bilgiler hazırlanmalıdır.
- Denetime ilişkin olarak gerek şirket yönetici ve çalışanlarından, gerekse üçüncü şahıslarla yapılan görüşmelerden elde edilen yazılı ve sözlü bilgiler olmalıdır.
- Denetime ilişkin olarak yazılı ve görsel basında yer alan haber, yazı ve benzeri bilgiler ile gelen ihbarlar ve diğer belgeler bulunmalıdır.

#### **3.7.4. 4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu**

Kamu kaynaklarının etkin ve verimli kullanılmasını sağlamak amacıyla alınan tedbirlerden biri de, Kamu Hukuku'na tabi olan veya kamunun denetimi altında bulunan veyahut kamu kaynağını kullanan kamu kurum ve kuruluşlarının yapacakları ihalelerde uygulanacak esas ve usulleri belirleyen 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 01.01.2003 tarihinde yürürlüğe konulmasıdır. Belediye şirketleri de bu kanun kapsamında olup, mal veya hizmet alımları ile yapım işlerini bu Kanun hükümlerine göre yürütmektedirler. (m. 2/d).

Kamu İhale Kanunu "Kapsam" başlıklı 2/d maddesinde "Aşağıda belirtilen idarelerin kullanımında bulunan her türlü kaynaktan karşılanan mal veya hizmet alımları ile yapım işlerinin ihaleleri bu Kanun hükümlerine göre yürütülür.(d-a-b ve c bentlerinde belirtilenlerin doğrudan veya dolaylı olarak

birlikte ya da ayrı ayrı sermayesinin yarısından fazlasına sahip buldukları her çeşit kuruluş, müessese, birlik, işletme ve şirketler.)

Kanunun 2'inci maddesinin (d) bendine göre, "Doğrudan veya dolaylı sermayesi % 50'nin üzerinde belediyeye ait belediye şirketleri de bu kanun kapsamındadır. Mal veya hizmet alımları ile yapım işlerini bu kanuna göre yürütmek durumundadırlar." denilmiştir. Bu ifadeye göre dolaylı bir denetim gözükmemektedir.

4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun "Kapsam" başlıklı 2'inci maddesinin "d" fıkrasına göre belediye şirketleri de kanun kapsamındadır. Yalnız bu şirketler faaliyet konularına ilişkin yapacakları mal alımı ve hizmet işlerine yönelik olarak hazırlayacakları istisna listelerini Kamu İhale Kurumu'na müracaat ederek alabilir ve piyasa rekabet koşullarından faydalanabilirler.<sup>95</sup>

### **3.7.5. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu**

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, 13.01.2011 tarihli TBMM Genel Kurulu'nda kabul edilerek 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmi gazete' de yayımlanmıştır. Anılan Kanununun yürürlük maddesi olan 1534'üncü maddesi hükmüne göre de, 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bazı maddelerin yürürlük tarihi de 01.01.2013 tarihi olarak kararlaştırılmıştır.

Yeni Türk Ticaret Kanununun (TTK) 01 Temmuz 2012 tarihinde uygulamaya girmesi ile 397, 398, 399 ve 400'üncü maddeler şirketlerin bağımsız denetimini ve denetimin nasıl olacağına ilişkin düzenlenmeleri içermektedir. Yeni T.T.K'nu sermaye şirketlerinin mali durum ve finansal tablolarının bağımsız denetim kuruluşlarınca denetlenmesini öngörmekle birlikte bazı işlemlerinin de Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca denetlenmesini uygun bulmaktadır. Bu nedenle yeni ticaret kanununun yürürlüğe girmesi ile

---

<sup>95</sup> [http://www.muhasabenet.net/makale\\_abdullah-ekinci-bitlerin%20mevzuattaki%20yeri%20ve%20onemi.html](http://www.muhasabenet.net/makale_abdullah-ekinci-bitlerin%20mevzuattaki%20yeri%20ve%20onemi.html)

birlikte şirketlerin vergi işlemlerine yönelik faaliyetleri vergi kanunları vergi müfettişleri ile; mali durum ve finansal tabloları ise bağımsız denetim kuruluşlarınca denetlenecektir. Şirketlerin yeni ticaret kanununa uygunluğu ise Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Müfettişlerince incelenerek karara bağlanacaktır.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından 6102 sayılı Kanunun 210'uncu maddesinin birinci fıkrası uyarınca hazırlanan yönetmelik esaslarına göre Gümrük ve Ticaret Bakanlığı yetkili birimlerince yapılacak denetime tabi işlemler şöyle belirtilmiştir:

- Kuruluş işlemleri, Ticaret siciline tescil ve ilan işlemleri.
- Ticaret unvanına ve işletme adına ilişkin işlemler.
- TTK'ya göre tutulması zorunlu defterlere ilişkin işlemler.
- Şirket sözleşmesinin değiştirilmesine ilişkin işlemler.
- Birleşme, bölünme, tür değiştirme, sona erme ve tasfiye işlemleri.
- Şirketler topluluğuna, bağlılığa ve hakimiyete ilişkin işlemler.
- Denetçinin belirlenmesine ilişkin işlemler.
- Yönetim organı işlemleri, Yönetim kurulunun oluşumu.
- Görev yetki ve sorumluluğuna yönelik işlemler.
- Genel kurul işlemleri( toplantı,karar,görev ve yetki işlemleri).
- Paya ve sermaye koyma borcu, sermayenin artırılması. azaltılması ve tamamlanmasına ilişkin işlemler.
- Finansal tablolara, yıllık faaliyet raporlarına ve yedek akçelere yönelik işlemler.



- Kar, kazanç ve tasfiye payı ile menkul kıymet işlemleri.
- Elektronik ve bilgi toplumu hizmetlerine ilişkin işlemler.
- Kanuna dayalı düzenleyici işlemlere konu işlemler.

### **3.7.6. Diğer Kurum ve Kuruluşlar**

#### **3.7.6.1. 3152 Sayılı İçişleri Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri**

##### **Hakkında Kanun**

İçişleri Bakanlığı danışma ve denetim birimlerinden olan Teftiş Kurulu Başkanlığı'nın görevlerine ilişkin 15'inci maddenin "a" bendinde " Bakanlığın merkez birimlerinin, bağlı kuruluşların, il ve ilçelerin ve mahalli idarelerle, bunlara bağlı ve bunların kurdukları veya özel kanunlarla kurulmuş birlik, işletme, müessese ve teşebbüslerin işlem ve hesaplarını teftiş etmek ve denetlemek, inceleme ve soruşturma yapmak." hükmü yer almaktadır.

Bahse konu hükümde belediye, bağlı kuruluş, birlik, işletme, müessese ve teşebbüslerin işlem ve hesaplarının denetimi ile ilgili düzenleme yer almakta, ancak bu düzenleme Belediyelerin pay sahibi olduğu şirketleri kapsamına almamaktadır.

#### **3.7.6.2. İçişleri Bakanlığı Mülkiye Teftiş Kurulu Tüzüğü (R.G. 12.09.1985 tarih ve 18866 sayı)**

5393 sayılı Belediye Kanunu, belediyelerin "mali işlemler dışında kalan diğer idari işlemlerinin, hukuka uygunluk ve idarenin bütünlüğü açısından İçişleri Bakanlığı tarafından" denetleneceğini ifade etmektedir. Bu düzenleme gereğince İçişleri Bakanlığı Mülkiye Teftiş Kurulu Tüzüğü incelendiğinde, "belediyeler ve köylerle, bunlara bağlı ve bunların kurdukları veya özel kanunlarla kurulan birlik, işletme, müessese ve teşebbüslerin çalışmalarını,

işlemlerini ve hesaplarını teftiş etmek ve denetlemek”(m.18/a) Mülkiye Müfettişleri'nin görevleri arasında sayılmaktadır. Böylece Mülkiye Müfettişleri tarafından yapılan denetimin, doğrudan şirketlerin denetimi değil, belediyenin üzerinden dolaylı bir denetim olduğu görülmektedir.

### **3.7.6.3. 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi Kontrol Kanunu**

1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanunu'nu yürürlükten kaldırarak, “Kalkınma planları ve programlarda yer alan politika ve hedefler doğrultusunda kamu kaynaklarının etkili, ekonomik ve verimli bir şekilde elde edilmesi ve kullanılmasını, hesap verebilirliği ve mali saydamlığı sağlamak.” amacıyla 2004 yılında kanunlaşan 5018 sayılı Kanunun kapsamı 2'inci maddesinde belirtilmiştir. Buna göre 5018 sayılı Kanun, “Merkezi yönetim kapsamındaki kamu idareleri, sosyal güvenlik kurumları ve mahalli idarelerden oluşan genel yönetim kapsamındaki kamu idarelerinin mali yönetim ve kontrolünü kapsar.” denilmektedir. Madde gerekçesinde ise “Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası ile kamu iktisadi teşebbüsleri ve kamu şirketleri” kanun kapsamı dışında bırakılmıştır.

## IV. BÖLÜM

### 4. BELEDİYE İKTİSADİ TEŞEKKÜL UYGULAMALARI

#### ÖRNEK ÇALIŞMA İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ İSPARK (İSTANBUL OTOPARK İŞLETMELERİ ANONİM ŞİRKETİ )

#### 4.1. İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ TARİHİ VE GENEL YAPISI

1855 yılında Şehremaneti'ne yardımcı olmak amacıyla İntizam-ı Şehir Komisyonu İstanbul'da kuruldu. 1857 yılında İstanbul çevresi ile birlikte ondört belediye bölgesine ayrıldı. Beyoğlu ve Galata Altıncı Daire-i Belediye Şehremaneti'ne bağlı olarak oluşturuldu. 1877 yılına kadar devam eden bu uygulama aynı yıl çıkartılan Dersaadet Belediye Kanunu ve Vilayat Belediye Kanunu ile yenilenecek değiştirildi. Cumhuriyet sonrasında uzun bir süre Belediye hizmetleri Valilik tarafından yerine getirildi. 3 Nisan 1930'da çıkarılan 1580 sayılı belediyeler yasasıyla İstanbul, 10'uncu il belediyesi sınırlarına dahil olan toplam on altı şubeye ayrıldı.

1930 yılında yürürlüğe giren 1580 sayılı belediye Kanunu, hemen onun ardından yürürlüğe giren 1593 Sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu ve 1933 tarihli 2290 sayılı Belediyeler Yapı ve Yollar Kanununu belediyeler için önemli düzenlemeler getirdi. Özellikle 1580 sayılı kanun, o yılların şartları içinde her türlü yerel hizmeti belediyelere görev olarak vermiş (Mad.15) ayrıca onları, bu görevleri yaptıktan sonra beldelerin ve belde halkının yararına olabilecek her türlü girişimde bulunmakta yetkili kılmıştır. (Mad 19) Bununla beraber, Ankara ve İstanbul'da belediye ve Valiliğin birleşik bir idarede bütünleşmesini öngörmüş ve yine o yıllar gereği oldukça etkili bir vesayeti de devam ettirici hükümler getirmiştir. (Mad. 94, 95,96)<sup>96</sup>

Sosyal ve ekonomik gelişmeler, ihtiyaçlar, özellikle nüfus artışı ve hızlı kentleşme sonucu idari sınırlardaki değişimler neticesinde yeni bir

<sup>96</sup> <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/BelediyeTarihcesi/Pages/BelediyeTarihcesi.aspx>

yapılanma sürecine girilmiştir. Hizmetlerin bu gelişmeler kapsamında çeşitlenmesi ve yerele inme zorunluluğu daha kolay ve hızlı yöntemlerle sunulması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Merkezden yapılan faaliyetler, bürokratik usul ve prosedürler nedeniyle birçok zaman yerine getirilememiş, merkezdeki gelişmeler ve hizmetler uzak bölgelere ulaştırılamamıştır. Yapılan bu idari değişiklikler, yeni oluşturulan ilçeler ve yasal düzenlemeler, hizmetlerin halka daha verimli bir şekilde götürülmesi, ihtiyaçların karşılanması ve fayda sağlama amacıyla uygulamaya alınmıştır.

12 Eylül 1980 ihtilali ile büyük kentlerin yakınındaki belediyelerin, halka hizmet götüremedikleri gerekçesiyle, Sıkıyönetim Komutanlarının koordinesinde ve onların emredecekleri şekilde ana belediyelere bağlanması öngörülmüştür. Bu dönemde 1580 sayılı Belediye Kanunu içerik olarak aynı kalmakla beraber, buna 3030 sayılı yasa eklenmiştir. Bununla Türkiye’de normal belediye sistemine bir de Büyükşehir belediyesi ve ilçe belediyeleri eklenmiştir.

Ayrıca, 1985 tarihli 3194 sayılı yeni imar yasası çıkmıştır. Yerinden yönetim, siyasi ve idari yetkilerin bir bölümünün, merkezi idarenin dışındaki otoritelere aktarılması olarak tanımlanırsa 1961 Anayasası ile daha önceki Anayasalardan farklı olarak doğrudan doğruya, açık ve ayrıntılı bir şekilde, hizmette yerinden yönetim ilkesi getirilmiş, idari Adem-i Merkeziyet tamamlanmıştır. 1961 Anayasası’nın 112’inci maddesi yönetimin esaslarını, “idarenin kuruluş ve görevleri, merkezden yönetim ve yerinden yönetim esaslarına dayanır.” hükmü ile belirlemiştir. Daha sonra 116’ıncı maddeyle de yerel yönetim kuruluşlarının, il, belediye ve köy olduğunu ve organlarının halk tarafından seçilen kamu tüzel kişiler olarak tanımladığını beyan etmiştir. 1982 Anayasası da “İdarenin kuruluş ve görevleri, merkezden yönetim ve yerinde yönetim esaslarında dayanır.” hükmünü getirmiştir.

Yine 127’inci maddesi ile de bu yerel yönetimlerin il, belediye ve köy olduklarını belirtmiştir. 1961 Anayasası ile 1982 Anayasası arasında konuya ilişkin bazı farklar olmakla birlikte bunların en önemlisi “idari vesayet”

konusudur. 1982 Anayasasının 127'inci maddesinde 1961 Anayasasından farklı olarak, merkezi idarenin yerel yönetimler üzerinde vesayet yetkisi bulunduğu açıkça belirtilmiştir. (127. md/5)<sup>97</sup>

Dünyayla bütünleşmiş birçok uluslararası etkinliğin merkezi olmuş ve projeler alanında yerel yönetimlerin model aldığı İstanbul'da eski ilçelere yenileri eklendi.

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde, 6 Mart 2008 tarihinde kabul edilen ve 22 Mart 2008 tarihli Resmî Gazete' de yayınlanan 5747 sayılı yasa uyarınca İstanbul'da yeni ilçeler oluşturuldu. Arnavutköy, Ataşehir, Başakşehir, Beylikdüzü, Çekmeköy, Esenyurt, Sancaktepe ve Sultangazi'nin de ilçe statüsüne kavuşmasıyla birlikte İstanbul'da ilçe sayısı 39'a yükseldi.

Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) hazırlamış olduğu 2012 yılı adrese dayalı nüfus kayıt sistemi sonuçlarına göre Türkiye nüfusunun %18,3'ünün ikamet ettiği İstanbul, 13.854.740 kişi ile en çok nüfusa sahip il olmaya devam etmiştir.

## **4.2. İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ YETKİ ALANI**

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yetki alanı içerisindeki İstanbul'un toplam kara alanının % 35'i (1869km<sup>2</sup>) Anadolu Yakasında, % 65'i ise (3474 km<sup>2</sup>) Avrupa yakasında bulunmaktadır.<sup>98</sup>

### **4.2.1. 3030 Sayılı Kanuna Göre Büyükşehir Yetki Alanı**

3030 Sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanuna göre Büyükşehir, belediye sınırları içinde birden fazla ilçe bulunan şehir olarak tanımlanmış ve bu şehirlerde kurulan belediyeler de Büyükşehir belediyesi olarak adlandırılmıştı. Buna göre; Büyükşehir belediyelerinin

<sup>97</sup> <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/BelediyeTarihcesi/Pages/BelediyeTarihcesi.aspx>

<sup>98</sup> <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/YetkiAlani/Pages/AnaSayfa.aspx>

sınırları, ismini aldıkları Büyükşehirlerin belediye sınırları; ilçe belediyelerinin sınırları ise, bu ilçelerin, Büyükşehir belediyesi içinde kalan kısımlarının mülki sınırları olarak kabul ediliyordu.

İstanbul belediyesinin 3030 Sayılı Kanun yürürlüğe girmeden önceki sınırları da, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin sınırları olarak belirlenmişti.

#### **4.2.2. 5216 Sayılı Kanuna Göre Büyükşehir Yetki Alanı**

10 Temmuz 2004 tarihinde kabul edilerek 22 Temmuz 2004 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan Büyükşehir Belediyeleri'nin görev ve yetki alanlarını yeniden düzenleyen 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 5'inci maddesine göre, Büyükşehir belediyelerinin sınırları, adını aldıkları Büyükşehirlerin belediye sınırları olarak belirlenmesine karşın, geçici 2'inci madde ile İstanbul ve İzmit illeri için istisnai bir uygulama yapılarak Büyükşehir belediye sınırları, kanunun yürürlüğe girdiği tarih itibariyle il mülki sınırı olarak genişletilmiştir.

Bu hükümlerle birlikte İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yetki alanı 5461 km<sup>2</sup> (5343 km<sup>2</sup>kara alanı + 118 km<sup>2</sup> göl alanı) olmuştur.

#### **4.2.3. 5747 Sayılı Kanuna Göre Büyükşehir Yetki Alanı**

06.03.2008 tarihinde kabul edilen 22 Mart 2008 tarihli ve 26824 sayılı mükerrer Resmi Gazete' de yayımlanarak yürürlüğe giren 5747 sayılı kanunla Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde ilçe kurulması ve bazı kanunlarda değişiklik yapılması hakkında kanun yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna göre İstanbul'daki ilk kademe belediyelerinin tüzel kişilikleri kaldırılmış, kanunda ekli listede belirtilen ilçe belediyelerine mahalleleri veya mahalle kısımları ile birlikte katılmış, Eminönü Belediyesi'nin tüzel kişiliği kaldırılarak mahalleleriyle birlikte Fatih Belediyesine katılmış ve Arnavutköy, Ataşehir, Başakşehir, Beylikdüzü, Çekmeköy, Esenyurt, Sancaktepe,

Sultangazi isimleri ile yeni ilçeler kurulmuştur. İstanbul ilinde 32 olan ilçe sayısı 39 olmuştur.

### **4.3. KAYNAK GELİŞTİRME VE İŞTİRAKLER DAİRE BAŞKANLIĞI**

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisi'nin 30.07.1985 tarihli 376 sayılı kararı ve İçişleri Bakanlığı'nın 28.02.1986 tarihli oluru ile Kaynak Geliştirme ve İştirakler Daire Başkanlığı kurulmuştur.

Kaynak Geliştirme ve İştirakler Daire Başkanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin sermayesine iştirak ettiği şirketler üzerinde pay sahipliğinden doğan yasal haklarının korunmasını; iştiraklerin ekonomik ve verimlilik esaslarına göre idaresi, planlaması, programlanması ve işletilmesini sağlar.<sup>99</sup>

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kaynak Geliştirme ve İştirakler Daire Başkanlığı "İştiraklerin verimlilik esaslarına göre idaresi, planlaması, programlanması ve işletilmesi" amacı ile kurulmuştur. "Belediye İktisadi Teşekkülü" olarak adlandırılan şirketler; 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun 19/1 maddesinde yer alan Belediye İdareleri Kanunu'nun kendilerine tahmil ettiği vazife ve hizmetleri ifa ettikten sonra belde sakinlerinin müşterek ve medeni ihtiyaçlarını tasfiye edecek her türlü teşebbüsünü icra eder." hükmüne istinaden kurulmuştur.<sup>100</sup>

5393 sayılı Belediye Kanununun 70'inci maddesi "Belediye kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen usullere göre şirket kurabilir." ifadesiyle ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun "Şirket Kurulması" başlıklı 26'ncı maddesinde belirtilen usullere göre sermaye şirketleri kurulabilir." ifadesiyle şirket kurulmasının yetkileri verilmiştir.

<sup>99</sup> <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Kurumsal/Birimler/IstiraklerDB/Pages/AnaSayfa.aspx>

<sup>100</sup> **İştirakler Tanıtım Kataloğu**, İstanbul: Kaynak Geliştirme ve İştirakler Daire Başkanlığı,2008,s.12.

23.07.2004 tarih ve 24431 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 26'ncı maddesine göre, Büyükşehir Belediyesi kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen usullere göre sermaye şirketleri kurabilmektedir. Aynı bir tüzel kişiliğe ve bütçeye sahip, yarı ticari nitelikte, ancak yerel yönetime bağlı ve yerel yönetimin genel denetimi altında çalışan özel amaçlı bu kuruluşlar aracılığıyla birçok hizmet yürütülmektedir.<sup>101</sup>

Belediyenin 6762 sayılı Türk Ticaret Kanu'na ve ilgili mevzuat hükümlerine göre faaliyet gösteren şirketlerde pay sahibi olmasının temel amacı; toplumun zorunlu ve süreklilik arz eden ihtiyaçlarının, en uygun zamanda, en uygun şekilde ve yüksek kalite standartlarında karşılanmasını sağlamaktır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki olan şirketler, Belediye Kanunu'nun verdiği yetkiye istinaden 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (T.T.K) ve ilgili mevzuat hükümlerine göre kurulmuş özel hukuk tüzel kişiliğine haiz şirketlerdir. Bu şirketlerin yönetim ve denetimleri de yine TTK ve ilgili mevzuat hükümlerine tabidir. Şirketlerin organları; genel kurul (T.T.K m.360-398), yönetim kurulu (T.T.K m.312-346) ve denetçiler (T.T.K m.347-359)'den oluşmaktadır.<sup>102</sup>

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı iştirak şirketleri halkın temel ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik faaliyetlerle birlikte ekonomik bir değer oluşturarak istihdama katkı sağlama; dünyanın farklı ülkelerinde üretilen teknoloji ve projelerle de yer edinme gibi çalışmaları da yürütmektedirler.

İstanbul Büyükşehir belediyesine bağlı toplamda 27 iştirak şirketi bulunmaktadır. Belediyenin sermayesine katılan bu teşekküller birçok faaliyeti yerine getirmekte ve hizmeti üretmektedir.

Bu şirketlerin varlık nedeni ise; kaynakları modern teknoloji ile birlikte etkin ve verimli kullanarak yaşamı kolaylaştırıcı ürün ve hizmetleri üretmek,

---

<sup>101</sup> <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Sirketler/Pages/IBBSirketler.aspx>

<sup>102</sup> **Faaliyet Raporu**, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi,2012, s.29.



yerel kalkınmada öncülük etmektedir.<sup>103</sup> Bu teşekküllerin hizmet alanlarını, yaptıkları proje ve faaliyetleri incelediğimizde; Enerji, Çevre, Ulaşım ve Otopark alanları, Deniz Ulaşımı ve Marina, İnşaat, Teknoloji, Hizmet, Gıda, Sağlık ve İletişim gibi alanlarda sınıflandırabiliriz. Bu alanlarda yapılan hizmet ve projeler, faaliyet ve yenilikler hem ülke içinde hem de ülke dışında büyük bir etkinlik ve sorumluluk üstlenmektedir.

**Tablo 1** İstanbul Büyükşehir Belediyesi İktisadi Teşekkülleri

BELBİM A.Ş.	İSTANBUL AĞAÇ VE PEYZAJ A.Ş.
BELTUR A.Ş.	İSTANBUL ENERJİ A.Ş.
BİMTAŞ	İSTANBUL İMAR A.Ş.
BOĞAZIÇI YÖNETİM A.Ş.	İSTANBUL OTOBÜS A.Ş.
HALK EKMEK A.Ş.	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI A.Ş.
HAMİDİYE A.Ş.	İSTANBUL ULAŞIM A.Ş.
İSTIME MEDYA A.Ş.	İSTON A.Ş.
İSTTELKOM A.Ş.	KİPTAŞ
İ.D.T.M. A.Ş.	KÜLTÜR A.Ş.
İGDAŞ	SAĞLIK A.Ş.
İSBAK A.Ş.	SPOR A.Ş.
İSFALT A.Ş.	ŞİŞLİ KÜLTÜR A.Ş.
İSPARK A.Ş.	UGETAM A.Ş.
İSTAÇ A.Ş.	

Belediye İktisadi Teşebbüsleri ile belediye yönetimi arasındaki ilişkide, belediye “düzenleyici”, iktisadi teşebbüs ise “üretici” konumdadır. Belediye hizmetlerinin yürütülmesinde başlıca üç aktörün varlığından söz edilebilir. Bunlar, “hizmeti üreten”, “hizmeti tüketen” ve “hizmetin üretim ve tüketimini düzenleyen” aktörlerdir. Tüketici hizmetten doğrudan ya da dolaylı olarak yararlanan kişi veya kişiler; üretici ise doğrudan mal ve hizmet üreten birimlerdir. Düzenleyici de hizmetin yürütülme esaslarını belirleyen kurumdur.<sup>104</sup>

<sup>103</sup> **İştirakler Tanıtım Kataloğu**, İstanbul: Kaynak Geliştirme ve İştirakler Daire Başkanlığı, 2008,s.12.

<sup>104</sup> Bilal Eryılmaz, **Belediye Hizmetlerinin Yürütülmesinde Alternatif Yöntemler**, Ankara: Birinci Ulusal İdare Hukuku Kongresi, Mayıs, 1990, ss.886,887.

## 4.4. İSPARK OTOYOL İŞLETMELERİ TİCARET A.Ş

### 4.4.1. Kuruluşu ve Hukuki Yapısı

Bir kamu kuruluşu olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce yerine getirilen tüm hizmetlerin dayanmakta olduğu bir hukuki alt yapı söz konusudur. Bu bağlamda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin görev, yetki ve sorumluluklarını düzenleyen pek çok mevzuat hükmü bulunmaktadır. Bunlar arasında özellikle 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu, 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu belirleyici rol oynamaktadır. Ayrıca belediye hizmet alanları ve belediyenin genel yönetimi hususunda başka birçok mevzuat da yön göstericidir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bir iktisadi teşekkülü olan İSPARK, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nun 26'ncı maddesi uyarınca Belediye Meclisi'nin 18.02.2005 tarih ve 349 sayılı kararı ile "İstanbul genelinde, Belediyenin hüküm ve tasarrufu altında bulunan taşınmazlardaki otoparkların işletilmesi" amacıyla 26.10.2005 tarih ve 7613 sayılı Başkanlık oluru ile kurulmuştur. İSPARK A.Ş. halihazırda İstanbul'un 39 ilçesinin 28'inde, 471 noktada toplam 61.150 araç kapasiteli otopark alanının işletmesini yapmaktadır.<sup>105</sup>

İstanbul ulaşım sistemi ile entegreli yeni otopark alanları planlama çalışmaları, mevcut ve öneri ulaşım sistemleri ve türleri ile kentin nüfus ve istihdam durumu da göz önüne alınarak; kentin büyüklüğü, niteliği, ulaşım altyapısı, toplu taşımanın etkinlik derecesi, merkezi iş alanı özellikleri gibi kriterlere göre yapılmaktadır.

İSPARK, İstanbul genelinde Büyükşehir belediyesine ait olan ve olmayan açık, katlı ve yol üstü otoparkları devralıp, tek elden ve sistemli bir şekilde yönetip işletmek amacıyla kurulmuştur. Otopark kültürünü oluşturmak ve yaymak amacıyla "Güvenle Park, Güler Yüzle Hizmet" sloganıyla hizmet

<sup>105</sup>[http://www.ibb.gov.tr/trTR/BilgiHizmetleri/Yayinlar/FaaliyetRaporlari/Documents/2012/iBB\\_CD\\_PDF\\_2013/ulasimhizmetleri\\_otoparklar.pdf](http://www.ibb.gov.tr/trTR/BilgiHizmetleri/Yayinlar/FaaliyetRaporlari/Documents/2012/iBB_CD_PDF_2013/ulasimhizmetleri_otoparklar.pdf)

vermektedir. Şehir içi trafik yoğunluğunun azaltılmasına katkı sağlamak için projeler üreten İSPARK, yeni yapılacak otoparkların nereye yapılacağını stratejik olarak belirlemek ve ağırlıklı olarak yeraltı veya katlı otoparklar yapmak için çalışmaktadır.<sup>106</sup>

İSPARK İstanbul Otopark İşletmeleri Tic.A.Ş, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nun "Büyükşehir Belediyesi'nin Görev, Yetki ve Sorumlulukları" başlıklı 7'inci maddesi (f) bendinin "Durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek." hükmü ile yine aynı Kanunun "Şirket Kurulması" başlıklı 26'ıncı maddesinde "Büyükşehir belediyesi kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen usullere göre sermaye şirketleri kurabilir. Genel sekreter ile belediye ve bağlı kuruluşlarında yöneticilik sıfatını haiz personel bu şirketlerin yönetim ve denetim kurullarında görev alabilirler. Büyükşehir belediyesi, kendine ait büfe, otopark ve çay bahçelerini işletebilir; ya da bu yerlerin belediye veya bağlı kuruluşlarının %50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketler ile bu şirketlerin %50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketlere, 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerine tabi olmaksızın belediye meclisince belirlenecek süre ve bedelle işletilmesini devredebilir." hükmüne istinaden, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 18.02.2005 tarih, 349 sayılı kararı ve 16.01.2009 tarih, 88 sayılı kararı ile İstanbul genelindeki İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB)'nin hüküm ve tasarrufu altında bulunan ve işletilmek üzere kendisine teslim edilen Açık, Katlı, Yolüstü ve diğer otoparkları işletmektedir.

Yukarıda zikredilen 5216 sayılı Kanunun 7'inci maddesinin (f) bendi gereği otopark yerlerini tespit etmek yetkisi bizzat İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ait olduğundan, Büyükşehir tarafından otopark olarak işletilmek üzere İSPARK'a teslim edilen yol üstü ve diğer otopark yerleri bu iştirak tarafından işletilmektedir. İSPARK, yukarıda anılan mevzuat gereği, otopark

---

<sup>106</sup> <http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/112/Kurumsal/Hakkimizda.aspx>

personelleri ile ilgili otopark alanlarında İstanbul halkına Belediye adına ve Belediye denetim ve kontrolü altında otopark hizmeti sunmaktadır. Ayrıca 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nun 23'üncü maddesinin (f) bendi hükmü uyarınca "Büyükşehir Belediyesi Gelirleri" arasında sayılan otopark gelirleri İSPARK tarafından kayıt altına alınmaktadır.

İSPARK'ın faaliyetlerine baktığımızda açık, katlı ve yolüstü otoparkların yapımı, işletilmesi ve modernizasyonu dışında; yat ve teknelerin bağlanmasına yönelik tekne parklar, yolcu otobüslerinin transit yolcu alıp indirebileceği cep otogarları, bisiklet park alanları, helikopter pistleri, taksi ve minibüs durakları gibi ulaşım araçlarının otopark ve park alanlarına yönelik çalışmalar yapıldığını görmekteyiz.

İSPARK, sürücülerin kısa süreli parklanmasını teşvik etmek ve uzun süreli parklanmayı ana arterlerden alarak daha az yoğun olan bölgelere aktarmak için çalışmaktadır. Önümüzdeki dönemlerde yapılacak olan otoparklar ulaşım aktarma istasyonları göz önüne alınarak planlanacağından, İstanbulluların ulaşımında kendi araçlarını kullanmak yerine toplu taşıma araçlarına yönlendirilmesi hedeflenmektedir.<sup>107</sup>

Kent genelinde modern ve teknolojik otoparkları İstanbulluların hizmetine sunmaya devam eden İSPARK, tekne park, heliport, taksi ve minibüs durakları gibi farklı projeleri de hayata geçiriyor. İSPARK A.Ş. halihazırda İstanbul'un 39 ilçesinin 28'inde, 471 noktada toplam 61bin150 araç kapasiteli park alanının işletmesini yapmaktadır.<sup>108</sup>

#### **4.4.2. Faaliyet ve Hizmet Alanları**

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bir teşekkülü olarak 2005 yılında kurulan İSPARK, otopark alanlarını işletmenin yanında hizmet çeşitliliğini geçen zaman içinde artırmıştır.

<sup>107</sup> <http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/112/Kurumsal/Hakkimizda.aspx>

<sup>108</sup> **Faaliyet Raporu Ulaşım Hizmetleri Yönetimi**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2012,s.113.

İBB'nin Heliport, Taksi, Dolmuş ve Minibüs Durak İşletmeciliğine yönelik verdiği 14.04.2011 tarihli meclis kararında "5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nun Büyükşehir Belediyesi'nin Görev, Yetki ve Sorumlulukları" başlıklı 7'inci maddesinin (f) bendi ve aynı Kanunun "Şirket Kurulması" başlıklı 26'ıncı maddesine istinaden, "İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 18.02.2005 tarih ve 349 sayılı ve 16.01.2009 tarih ve 88 sayılı Kararları ile İstanbul genelinde Belediyemiz hüküm ve tasarrufu altında bulunan ,açık, katlı ,yolüstü ve diğer otoparkları işletmek ve Belediyemiz tarafından kendisine tevdi edilen diğer görevleri ifa etmek, İstanbul Otopark İşletmeleri Tic.A.Ş.(İSPARK)'ye verilmiştir." denilerek İSPARK'ın farklı alanlarda hizmet üretmesinin önü açılmıştır.

İSPARK Açık, Katlı ve Yolüstü otopark işletmeciliğinin yanı sıra;<sup>109</sup>

- Deniz Araçları (Tekne Park-Marina) Park İşletmeciliği
- Taksi, Dolmuş ve Minibüs Durakları İşletmeciliği
- Ticari Taksi Yönetim Merkezi İşletmeciliği
- Reklam Alanları İşletmeciliği
- Otobüs Terminali İşletmeciliği
- Bisiklet İşletmeciliği
- Danışmanlık Hizmeti ve İşletmecilik
- Pazaryerleri İşletmeciliği
- Heliport İşletmeciliği
- Adalar At Ahırları (Fayton Park) İşletmeciliği
- Araç Yıkama İşletmeciliği gibi farklı hizmet alanlarında işletmecilik yapmakta ve projeler üretmektedir.

İSPARK'ın amaçları ve faaliyetleri şu şekilde sıralanmıştır:<sup>110</sup>

- a) Kamu kaynaklarını etkin ve verimli kullanarak modern otopark hizmeti sunmak.

<sup>109</sup> <http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/120/Projeler/Devam-Eden-Projeler.aspx>

<sup>110</sup> İSPARK 3.Yıl Tanıtım Kitabı,2009,s.16.

- b)** Şehirli olma ve kent kültürü yanında “park etme kültürü”nü de sağlamak için yazılı ve görsel yayınlar hazırlamak.
- c)** Otoparklara ait bilinen ve algılanan kötü imajı zaman içinde silmek, niteliksiz işletmeciliğin (değnekçilik )önüne geçmek.
- d)** Konusu ile ilgili başta İstanbul olmak üzere otoparklara dair her türlü bilgiye ulaşacak veri tabanı oluşturmak.
- e)** Personel eğitimi ve teknolojik imkanları azami ölçüde kullanarak modern ve güvenli işletmecilik yapmak.
- f)** Ulaşım da koordinasyonu ve ulaşım aktarma noktalarını dikkate alarak yeni otoparklar yapmak ve planlı kentleşmeye destek olmak.
- g)** Trafiğin yoğun olduğu bölgelerde şehir içinde farklı fiyat politikaları uygulayarak yoğunluğu azaltmak.
- h)** Park Ev, Modüler Park ve Otomatik Park projelerini hayata geçirerek katlı otoparkları dağınık görüntüsünden kurtarıp kent dokusuyla uyumlu hale getirmek.
- i)** Yol kenarı parklanmada El Terminali destekli cep telefonu ile parklanma projesini (SMS PARK) İstanbul geneline kademeli olarak yaymak.
- j)** Parklanmanın ücretlendirilmesinde ön ödemeli, nakit ve sonradan ödemeli seçenekler sunmak.
- k)** İstanbul trafiğine hava ve deniz taşımacılığı ile destek vererek trafik yoğunluğunu azaltmak.
- l)** Marinalar inşa ederek kıyı şeridindeki düzensiz ve kirli olan yapıyı modernize edip sistematik bir düzen getirmek.
- m)** Çevreye ve ekolojik dengeye duyarlı projeleri hayata geçirmek.

Hazırladığım çalışmanın genel bir değerlendirmesinde bu faaliyetlerin sosyal ekonomik ve çevresel faydaları belirtilecektir. Bu işletmecilik alanlarından bazıları konumuzda incelenerek geldiği aşamalar ortaya konulmaya çalışılacaktır. Faaliyet alanları içerisinde “otopark işletmeciliği”, “deniz araçları park işletmeciliği”, “taksi durakları işletmeciliği”, “heliport işletmeciliği”, “bisiklet işletmeciliği”, “danışmalık hizmeti ve işletmeciliği” proje

ve uygulamalarına değinilerek sosyal ve ekonomik yönü de incelenecektir.

#### 4.4.2.1. Otopark İşletmeciliği

İSPARK, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nun 7'inci maddesinin (f) bendi ve yine aynı kanunun 26'ıncı maddesi hükmüne istinaden, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile İstanbul genelindeki Büyükşehir Belediyesi'nin hüküm ve tasarrufu altında bulunan otoparkları işletmektedir.

Kent genelinde katlı açık ve yolüstü otopark işletmeciliği yapan İSPARK 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nun 23'üncü maddesinin (f) bendi hükmü uyarınca bu gelirleri kayıt altına almaktadır.

Şehir içi trafik yoğunluğunun azaltılmasına katkı sağlamak için projeler üreten İSPARK, yeni yapılacak otoparkların nereye yapılacağını stratejik olarak belirlemek ve ağırlıklı olarak yer altı veya katlı otoparklar yapmak için çalışmaktadır.<sup>111</sup>

İSPARK, şehir içinde kısa süreli parklanmayı teşvik ederek uzun süreli parklanmanın önüne geçmek ve ana arterlerde yapılan araç parklanmasını daha az yoğun olan bölgelere aktarmak için yeni projeler üretmekte açık ve katlı otoparklar yapmaktadır. Temel hedefi ise nitelikli hizmet üreterek daha önce kayıt dışına giden otopark ücretlerini kayıt altına alarak ekonomik ve sosyal fayda sağlamaktır.<sup>112</sup>

İSPARK, kent genelinde açık, katlı ve yolüstü otoparklarda 61 bin 150 araç kapasitesiyle hizmet vermektedir. Aşağıdaki tabloda da görüldüğü gibi bu kapasitenin 44 bin 150'si Avrupa yakasında bulunmaktadır. Bu veriler ışığında araç sahipliği ve günlük yoğunluğun Avrupa yakasında daha fazla olduğu görülmektedir.

<sup>111</sup> <http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/112/Kurumsal/Hakkimizda.aspx>

<sup>112</sup> <http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/112/Kurumsal/Hakkimizda.aspx>

**Tablo 2** İSPARK AŞ'nin Hizmet Verdiği Otopark Kapasiteleri

OTOPARK TÜRÜ	Ölçü	2008	2009	2010	2011	2012
Yol Kenarı Otopark	Araç	13.427	15.523	15.691	15.093	16.000
Katlı Otopark	Araç	5.429	7.022	7.566	10.248	11.150
Açık Otopark	Araç	24.170	29.120	31.061	31.122	34.000
<b>TOPLAM</b>	<b>Araç</b>	<b>43.026</b>	<b>51.665</b>	<b>54.318</b>	<b>56.463</b>	<b>61.150</b>

**Kaynak:** İSPARK

UKOME kararıyla yapılan bu işletmecilikte kent genelinde ana arter olarak kabul edilen noktalarda yol üstü otopark lokasyonları açılmaktadır.

**Tablo 3** İSPARK A.Ş'nin İşlettiği Otoparkların Dağılımı

OTOPARK TÜRÜ	Anadolu Yakası		Avrupa Yakası		Toplam	
	Sayı (adet)	Kapasite (araç)	Sayı (adet)	Kapasite (araç)	Sayı (adet)	Kapasite (araç)
Yol kenarı Otopark	38	3.350	212	12.650	250	16.000
Katlı Otopark	6	2.150	20	9.000	26	11.150
Açık Otopark	85	11.500	150	22.500	235	34.000
<b>TOPLAM</b>	<b>129</b>	<b>17.000</b>	<b>382</b>	<b>44.150</b>	<b>511</b>	<b>61.150</b>

**Kaynak:** İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **a.g.e**, s.113.

İSPARK, yukarıdaki verilere göre 11 bin 150 araç kapasitesine sahip 26 adet katlı otopark, 34 bin araç kapasitesine sahip 235 adet açık otopark ve 16 bin araç kapasitesine sahip 250 adet yolüstü otopark işletmektedir. İSPARK, yol üstü otoparklarda kısa süreli parklanmayı teşvik ederek sürücülerini açık ve katlı otoparklara yönlendirmek amacıyla çalışmalar yürütmektedir.

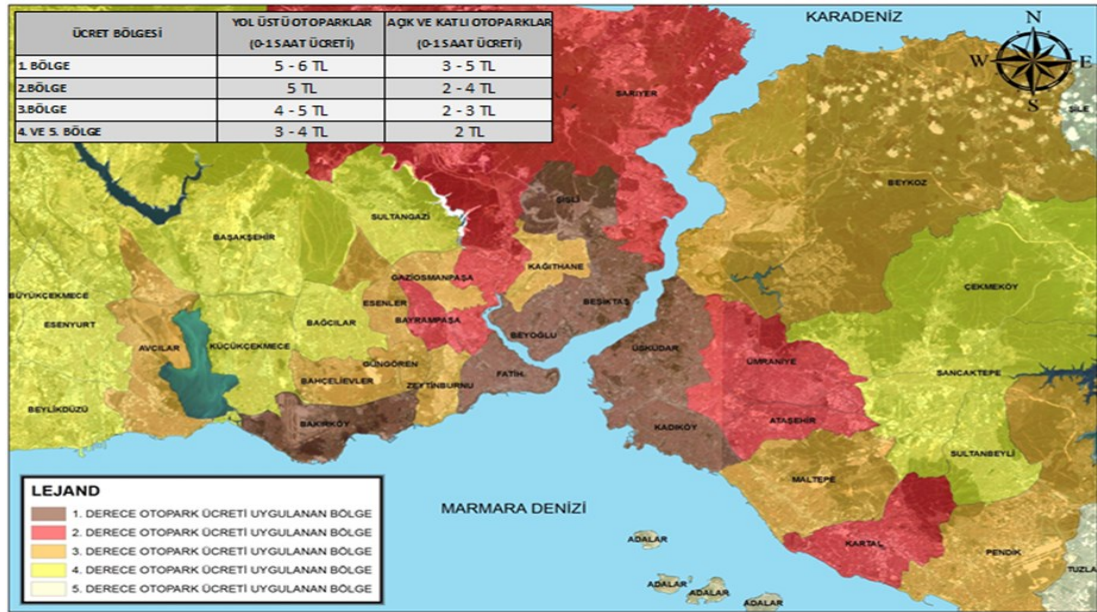




**Fot.-1:**Katlı Otopark Alanı (İSPARK)

Uygulanan fiyat tarifesinde İstanbul ili ilçeler bazında farklı bölgelere ayrılmış ve ücret tarifesi belirlenmiştir. Aşağıdaki tabloda da görüldüğü gibi fiyat tarifesinin belirlenmesinde bölgelerdeki trafik yoğunluğu ve gün içerisindeki devinim dikkate alınmaktadır.

**Harita-1:**Otopark Yoğunluğu Bölge Haritası (İSPARK)



Bölge içerisinde fiyatlandırma farklılık arz ettiği için tablodaki değerler azami ve asgari değerleri göstermektedir. Günde yaklaşık 80 bin kişiye

hizmet veren İSPARK el terminaliyle yürüttüğü çalışmanın verilerini analiz ederek İstanbul'un araç parklanmasına yönelik bazı sonuçlar elde etti.<sup>113</sup> Bu verilere göre:

- Parklanmanın en yoğun olduğu saatler: 09.00-10.00
- Parktan çıkışın yoğun olduğu saatler: 14.00-15.00
- Her gün yoğun olan parklar: Avrupa yakasının tamamı
- Parklanmanın en yoğun olduğu gün: Salı
- Parklanmanın en az olduğu iş günü: Pazartesi
- En uzun süreli park yapılan ilçe: Fatih
- Parkı en hareketli olan bölge: Eminönü olarak ortaya çıktı.

Metro, Metrobüs, Vapur ve Toplu taşıma araçlarına kısa mesafede olan otoparklarda park et devam et kapsamında gün boyu düşük ücret tarifi uygulanarak yukarıda verilen sonuçlara yönelik çalışmalar yapıldığı tespit edildi. Acıbadem P+R Otoparkı gün boyu 4 TL, Seyrantepe Katlı Otoparkı 9 saat 4 TL, Tüyap Beylikdüzü gün boyu 5 TL, Kadıköy İDO 10 saat 6 TL olarak belirlendi.<sup>114</sup> İSPARK, ana arterler olarak adlandırılan yoğun ilçelerde yüksek, diğer bölgelerde ise düşük otopark fiyatı uygulamaktadır. Örneğin, Şişli gibi merkez konumda ve aşırı yoğun olan bir bölgede 0-1 saat için 5 TL ücret alınırken, Maltepe İDO önünde gün boyunca 5 TL ücret alınmaktadır. (2012)

Böylece Şişli bölgesinde uzun süreli parklanmanın önüne geçilerek trafik rahatlatılmakta, Maltepe'de ise vapur gibi toplu taşıma araçlarının kullanımı teşvik edilerek araçların trafiğe çıkması önlenmektedir.<sup>115</sup>

İSPARK, kent genelinde metro, metrobüs, ido ve toplu taşıma araçlarına yakın 33 noktada Park Et Devam Et otoparklarını hizmete açmıştır. Sürücülerin trafik stresi ve yoğunluğuna girmeden araçlarını bu noktalara bırakarak gidecekleri yerlere ulaşmaları sağlamak amacıyla projeyi

<sup>113</sup> İSPARK Bülten, Ocak 2012, s.3.

<sup>114</sup> <http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/348/ISPARK-Otopark-Fiyat-Tarife-Sorgulama.aspx>

<sup>115</sup> <http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/112/Kurumsal/Hakkimizda.aspx>

hayata geçirdiğini açıklayan İSPARK, toplu taşıma istasyonlarına yakın noktalarda düşük ücretli otopark uygulaması olan “Park Et Devam Et” sisteminden yılda yaklaşık 4 milyon kişinin yararlandığını ve her gün yaklaşık 100 kilometre araç konvoyunun trafikten çekildiğini belirtmiştir. Bu proje kent genelinde trafiğin yoğun olduğu 33 noktada 10 bin araç kapasitesiyle vatandaşlara hizmet vermektedir.<sup>116</sup>

Alternatif ulaşım sistemleri olarak adlandırılan P+R projesinin amaçları ise şu şekilde sıralanmıştır:<sup>117</sup>

- Toplu taşımayı teşvik,
- Daha az yakıt tüketimi ve daha az yol işgali,
- Yol kenarı otoparklarda daha çok sirkülasyon imkanı,
- Zaman kazanımı ve trafik odaklı stresin azaltılması,
- Düşük oranda zararlı egzoz gazı salınımı dolayısıyla çevre kirliliğinin önlenmesi,
- Devininin artmasıyla ekonomik ve sosyal canlılık,



**Fot.-2:** Açık ve Yolüstü Otopark Alanı (İSPARK)

İSPARK, otopark işletmeciliğinde hızlı ve kaliteli hizmet sunmak, yapılan işlemleri de kayıt altına almak amacıyla elektronik iletişim sistemleri

<sup>116</sup> <http://www.ispark.com.tr/Haberler/274/Gulsuyuna-Park-Et-Kadikoye-Metro-ile-Devam-Et/130.aspx>

<sup>117</sup> <http://www.ispark.com.tr/Projeler/12/Park-Et-Devam-Et/120.aspx>

içeren El Terminalleri kullanmaktadır. Otopark işletmeciliğinde otomasyon sistemi olan El Terminali projesi 1,320 adet cihaz ve ek donanım ile uygulamaya girmiştir. İlk olarak 13.10.2008 tarihinde Şişli ilçesi Nişantaşı semti Valikonağı Caddesi'nde 5 noktada başlatılmıştır. 31 Aralık 2012 tarihi itibariyle 28 İlçedeki 409 noktada 1,200 adet El Terminali ile cihazların kullanımına devam edilmektedir. 13 Ekim 2008-31 Aralık 2012 tarihleri arasında el terminali ile toplam 54 milyon 138 bin 448 adet işlem yapılmıştır.<sup>118</sup>



**Fot.-3:**Dönmedolap Otopark Sistemi (İSPARK)

Kent genelinde yapılan otoparklar içerisinde araçların daha fazla alanda parklanmasına imkan sağlayacak Carlift (Mekanik Otopark Sistemi), Combilift (Yarı Otomatik Otopark Sistemi) ve Dönmedolap otopark sistemleri gibi teknolojiler de kullanılmaktadır.

Bu sistemlerin sürücülere kolaylık sağlayarak dar alanlarda daha fazla aracın park edilmesine imkan verdiği, ekonomik ve hızlı bir hizmetin varlığını da oluşturduğu ifade edilmektedir. Lift sistemi normal şartlarda bir aracın park edebileceği alana asansör (lift) sistemi kurularak üst üste iki veya daha fazla araç konulmasını sağlayan mekanik bir sistem olarak tanımlanmıştır.

<sup>118</sup> Faaliyet Raporu Ulaşım Hizmetleri Yönetimi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi,2012, s.113.



**Fot.-4:** Carlift - Combilift Otopark Sistemi (İSPARK)

İstanbul'da trafiğin yoğun olduğu özellikle merkezi noktalarında devreye alınan sistem, kısıtlı alana daha fazla araç park ettirme imkanı sunmaktadır. Otomatik, yarı otomatik, mekanik lift ve dönme dolap sistemleri aşağıda belirtilen noktalarda toplam 534 kapasiteyle hizmet vermektedir. Dönme Dolap teknolojisi ile 4 araçlık otopark alanına 24 araç park ediliyor. Mekanik Lift Teknolojisi ile de 1 araçlık otopark alanına 2 araç park edilebiliyor.<sup>119</sup>

**Tablo 4** Otomatik Sistemlerin Bulunduğu İSPARK Otopark Alanları

Lokasyonlar	Lift Tipi	Ünite	Kapasite (Araç)
Cihangir (Katlı)	Yarı Otomatik	1	112
Eminönü (Açık)	Mekanik Lift	56	112
Şişli Eser (Açık)	Mekanik Lift	12	24
Kartal Atatürk Çay Bahçesi (Açık)	Mekanik Lift	13	26
Kadıköy Evlendirme Dairesi (Açık)	Mekanik Lift	25	50
Mercan (Açık)	Dönme Dolap Sistemi	2 (8'lik)	16
Kadıköy Evlendirme Dairesi (Açık)	Dönme Dolap Sistemi	2 (12'lik)	24
Merter (Katlı)	Yarı Otomatik	1	120
Darıüşşafaka kapalı otoparkı	Yarı otomatik	1	26
Bezmialem Vakıf Üniversitesi	Dönme Dolap Sistemi	2 (12'lik)	24
<b>TOPLAM</b>			<b>534</b>

**Kaynak:** İstanbul Büyükşehir Belediyesi Faaliyet Raporu, **a.g.e**,s.113.

<sup>119</sup> Faaliyet Raporu Ulaşım Hizmetleri Yönetimi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2012,s.113.

İSPARK, otoparkçılık alanındaki çalışmaların dışında, faaliyetlerinde sosyal amaçlı proje ve hizmetlere de yer vermektedir. Engelli vatandaşlara yönelik otopark alanları oluşturulmakta bu yerlerde engelli araç sürücüleri için özel yer ayrılmaktadır.

İSPARK, engelli sürücülerin araçlarını rahat ve güvenli bir şekilde park etmeleri için özel yer ayırıyor. Bu yerlerden bugüne kadar 23 bin 246 engelli vatandaşımız yararlandı. Yapılan ücretsiz parklanma sayısı 160 bini aştı. İSPARK, engelli vatandaşlara yol üstü otoparklarda 3, açık katlı otoparklar da ise 8 saat ücretsiz hizmet veriyor.<sup>120</sup>



**Fot.-5:** Engelli Otopark Alanı (İSPARK)

#### **4.4.2.2. Deniz Araçları Park İşletmeciliği**

İstanbul Büyükşehir Belediyesi deniz taşıtlarının düzensiz parklanmasına çözüm üretmek ve işletmecilik yapmak amacıyla İSPARK bünyesinde İSTMARİN markasını oluşturmuştur.

İstanbul Büyükşehir Belediyesinin 13.03.2009 tarihli 188 sayılı Meclis Kararı gereğince “Milli Emlak Genel Müdürlüğü’nden ön izinle tahsisi alınan İstinye ve Tarabya koylarında deniz araçlarına ait otopark alanı olarak ön izin süresince işletilmek üzere, ön iznin uzatılması halinde veya kesin tahsise

<sup>120</sup> İSPARK Bülten, Mart, Sayı19, 2012, s.2.

dönüşmesi halinde, 5 yıl süre ile sınırlı olmak ve ön iznin ya da tahsisin iptali halinde iptal tarihi itibarıyla sona ermek üzere İSPARK A.Ş. tarafından işletilmesine, bu işletme karşılığında İSPARK A.Ş. tarafından İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne veya sonraki tahsis bedelleri ile birlikte toplam cirodan ilk iki yıl için % 5, sonraki yıllar için % 10 payın ödenmesi ve 3'üncü kişilere devredilmesi kaydıyla 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 26'ncı maddesi uyarınca tadilen uygun görülmüştür." denilerek tekne park (marina ) yapımı ve işletilmesi İSPARK'a verilmiştir.

Yapım ve işletmecilik hakları İBB meclisince İSPARK AŞ'ye verilmiş olan, İstinye (180 Tekne Kapasiteli) ve Tarabya (208 Tekne Kapasiteli) koylarındaki tekne parkların inşaatı 2012 yılında tamamlanmıştır. Ayrıca Beykoz, Paşabahçe, Bebek ve Kuruçeşme koylarında tekne park projelerinin hayata geçirilmesine yönelik çalışmalar yürütülmektedir. Arnavutköy, Çengelköy, Çubuklu, Kanlıca bölgelerinde tekne park fizibilite çalışmaları yapılmıştır. Bu proje ile İstanbul'un "Deniz Kenti" kimliğinin geri kazandırılması amaçlanmaktadır.<sup>121</sup>



**Fot.-6:** Tekne Park Marina Alanı (İSPARK)

Tekne Parklar (marina) yaşadığımız çağda ülkelerin ekonomik gelişimi ticari ve turizm faaliyetleri üzerinde önemli ve yönlendirici bir rol oynamaktadır. Bu faktörler sürdürülebilir, kent dokusuyla uyumlu sosyal

<sup>121</sup> Faaliyet Raporu Ulaşım Hizmetleri Yönetimi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi,2012,s.114.

yaşam kalitesini artıran Tekne Parklara olan ihtiyacı önemli ölçüde artırmıştır. Tüm dünyada deniz kullanım oranlarının her geçen gün artması ileriye dönük çözüm arayışları yönetimleri tekne bağlama ihtiyacını karşılayacak ve kapasiteyi artıracak projelere yönlendirmiştir.<sup>122</sup>

İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu etkenleri ve ihtiyacı dikkate alarak İstanbul koylarındaki deniz taşıtlarının düzensiz parklanmasına modern çözüm üretecek İSPARK merkezli İSTMARİN markasını hayata geçirmiştir. Boğaz'ın değişik noktalarında inşa edilecek Tekne Parklar ilk olarak İstinye ve Tarabya'da hizmete açılmış İstinye'de 180 Tarabya'da 208 toplam 388 kapasiteyle hizmet vermektedir. Kıyıda belli bir uzaklıkta yapılacak olan Tekne Parklar ile sahiller İstanbulluların kullanımına açılırken deniz ve kıyı kirliliğinin önüne geçilmesi hedeflenmiştir.<sup>123</sup>

İSPARK tarafından işletilen tekne parklarda:<sup>124</sup>

- Ofis Hizmetleri, Genel Enformasyon, Meteoroloji Bilgileri, Haberleşme, Genel Hizmetler, Su, Elektrik, Duş, Wc, Güvenlik ve Teknik Servis Hizmetleri sunuluyor.
- Tekne Parklarda kısa süreli bağlanmak isteyen tekne sahipleri de yararlanabiliyor. Günlük, Haftalık, Aylık ve Yıllık abonelik hizmeti veriliyor.
- 30 Metreye kadar olanlar (yat-tekne) İstinye Tekne Parkta; 16 Metreye kadar olanlar ise Tarabya tekne parkta bağlanıyor.

Tekne Parkların faaliyete geçmesinin en önemli nedenleri arasında niteliksiz işletmeciliğin (tonozcu) varlığını sona erdirerek gelirleri kayıt altına almak yatıyor. İstanbul boğazının çeşitli kıyı ve koylarında özel işletmeciliğin dışında kalan yerlerde bağlanan tekne yat vb. deniz araçlarından alınan ücret vb. maddi kaynakların mali bir kontrolü ve kayıt altına alınma sistemi

---

<sup>122</sup> <http://www.istmarin.com.tr/tekne-parklar/>

<sup>123</sup> <http://www.istmarin.com.tr/tekne-parklar/>

<sup>124</sup> <http://www.istmarin.com.tr/tekne-parklar/>



olmadığı gözükken bir gerçek olarak duruyor. Bu ve benzeri faaliyetlerin önüne geçmek yasal olmayan işletmeciliği engelleyerek bağlama ücretlerini kayıt altına alarak ekonomiye kazandırmak, personel istihdamı ile nitelikli bir hizmet anlayışı oluşturmak ve yeni projelere maddi kaynak oluşturmak amacıyla proje yaygınlaştırılıyor.

Öncelikli olarak İstinye ve Tarabya'da hizmete sunulan proje, kısa süre içinde Büyükdere (Sarıyer), Bebek, Paşabahçe ( Beykoz ) ve Çengelköy'de (Üsküdar ) hayata geçirilecek. İstinye koyunda 180 ve Tarabya koyunda 208, toplam 388 yat kapasiteli projenin hayata geçmesinin ardından diğer noktalarında faaliyete geçmesiyle birlikte yaklaşık 5 bin yat ve teknenin paklandırılması hedefleniyor.<sup>125</sup>

İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki İSPARK tarafından İSTMARİN adı altında işletilen Tekne Park kullanım amaçları şu şekilde sıralanmıştır:<sup>126</sup>

- Kıyı şeridinde düzensiz parklanmaya son vermek.
- Niteliksiz işletmeciliği sonlandırmak.
- Sahilleri vatandaşların kullanımına açmak.
- Kıyı kirliliğinin önüne geçmek.

#### **4.4.2.3.Taksi Durakları İşletmeciliği**

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisi, 5216 sayılı Belediye Kanunu'nun 26'ncı maddesi uyarınca Taksi Minibüs ve Dolmuş duraklarının yenilenmesi ve işletilmesini İSPARK'a devretti.

14.04.2011 tarihli ve 804 sayılı kararın ilgili (b) maddesi gereğince; "Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi, UKOME Kararları ve 5393 sayılı Kanun çerçevesinde taksi durak ve park yerlerinin işletilmesinin, 5216 Sayılı

---

<sup>125</sup> <http://www.ispark.com.tr/Projeler/14/Istanbul-Buyuksehir-Belediyesinden-Bogaza-Mega-Proje/120.aspx>

<sup>126</sup> <http://www.ispark.com.tr/Projeler/14/Istanbul-Buyuksehir-Belediyesinden-Bogaza-Mega-Proje/120.aspx>

kanunun 26'ncı maddesine göre 5 yıl süre ile brüt gelirin %25'i tutarında bedel karşılığında Başkanlık makamınca belirlenecek Belediye iştirakine verilmesi kararlaştırılmış, ilgili (b) Meclis kararına istinaden Başkanlık Makamınının 25.02.2010 tarih ve 2636788 sayılı olur'u ile belirlenen "Umuma Açık Taksi Durakları", "Minibüs Durakları" ve "Taksi Dolmuş Durakları"na ilişkin park yerlerinin işletilmesinin 5 yıl süre ile brüt gelirin %25'i Belediyemize ödenmesi karşılığında İSPARK A.Ş.'ye verilmiştir." denilerek bu alandaki işletmeciliğin önü açılmıştır.

Aynı tarihli meclis kararında İSPARK'ın brüt gelirin %25' ten % 5 olarak değiştirilmesini istediği pay komisyon tarafından kabul edilerek "Teklif incelenmiş olup; Müdürlüğü'nden geldiği şekliyle teklifin kabulü 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 26'ncı maddesi uyarınca uygun bulunmuştur." denilerek brüt gelirlere belediyeye ödenecek pay,%5'e çekilmiştir.

Taksilerin daha sistemli bir yapıya kavuşması ve modern iletişim imkanlarıyla hizmet vermesi amacıyla da Ticari Taksi Yönetim Merkezi'nin kurularak işletilmesi işi 12.05.2011 tarihinde 10 yıl süre ile İSPARK'a devredilmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi 12.05.2011 tarihli ve 1119 no'lu kararında Taksi Yönetim Merkezi'nin Kurulması ve İşletilmesi hakkında karar ile "İstanbul il sınırları içerisinde "Ticari Taksi Yönetim Merkezi'nin kurularak işletilmesi" işinin Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü kontrol ve denetiminde olmak ve imzalanacak sözleşme ile İSPARK A.Ş.'ne 10 yıl süre ile devredilmesi, ayrıca söz konusu faaliyetlerden elde edilecek brüt gelirlere ilk 3 yıl için KDV dahil %5, sonraki 7 yıl içinde KDV dahil %10' unun 3'er aylık dönemler halinde Belediyemize ödenmesi 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 26'ncı maddesi uyarınca tadilen uygun bulunmuştur." denilerek yetki ve sorumluluk İSPARK'a devredilmiştir.

Aldığı yetki ile çalışmalara başlayan İSPARK, kent genelinde 18 bin taksinin tek çağrı merkezinden yönetilmesi ile ilgili yasal süreç ve teknik alt yapı çalışmalarını devam ettirmektedir. Sistemli bir işletmecilik yapmayı planlayan kurum, El terminallerinin yanı sıra modern ve teknolojik altyapı imkanlarını da kullandığını ifade etmektedir. Projenin kısa zamanda yaygınlaştırılması amacıyla çalışmalar sürmektedir.<sup>127</sup>



**Fot.-7: Taksi Durakları İşletme Alanı (İSPARK)**

Aktarım merkezlerinde toplu ulaşım bitiş noktalarında ve taksi ihtiyacının bulunduğu noktalarda yaklaşık 28 ilçede taksi durağı işletmesine uygun yeni yerlerin tespiti ile ilgili arazi çalışmaları devam ettirilmekte olup, uygun bulunan alanların başvuruları da UKOME kuruluna iletilmektedir. 2012 sonu itibariyle 32 noktada yeni düzenlemelerle toplam 320 kapasiteli taksi durağının kontrolü İSPARK tarafından sağlanmaktadır.<sup>128</sup>

Taksi yönetimini ve yönlendirmesini tek merkezden yapmak amacıyla Çağrı Merkezi oluşturulması için çalışmalar devam ettiriliyor.2013 yılında yapılan ihale sürecinin tamamlanmasıyla sistemin kurulması hedefleniyor. Ayrıca kurulacak diğer teknolojik sistemler ile kredi kartı ve İstanbul kart ile yapılacak ödemeler, alternatif ödeme seçeneklerinden bazılarını oluşturuyor.

<sup>127</sup> <http://www.ispark.com.tr/Haberler/270/18-Bin-Taksi-Tek-Merkezden-Yonetilecek/130.aspx>

<sup>128</sup> **Faaliyet Raporu Ulaşım Hizmetleri Yönetimi**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi,2012,s.115.

Projeyi hayata geçirecek yetkililer sistemi “ Kurulacak çağrı merkeziyle arayanlara buldukları noktaya en yakın taksi yönlendirilecek. Araç takip sistemi sayesinde yolcu ve sürücü güvenliği en üst seviyeye çıkacak. Müşteri memnuniyeti ön planda tutularak gelen şikayetler anında değerlendirilecek.” şeklinde açıklıyorlar. Taksilerin boş gezmelerini de önleyecek sistem, zaman kaybını, gereksiz yakıt tüketimini ve egzoz gazı salınımını en aza indirmeyi hedefliyor.<sup>129</sup>

Kent genelinde bir yenilenme sürecini başlatan teknolojik ve sistemli bir dönüşüm getirecek olan proje ile:<sup>130</sup>

- Taksici ve yolcu güvenliğini en üst seviyeye çıkarmak,
- Taksilerin kent içindeki boş gezmelerini engelleyerek, hem trafik akışına katkı sağlamak hem de çevreye yaydıkları zararlı gaz emisyonlarını azaltmak,
- Sistem sayesinde zaman kaybını önlemek,
- Çağrı merkezi ile zaman içinde korsan taksiciliği sonlandırmak,
- Müşterilere zamanında ve rahat bir yolculuk sunmak için Call Center ile hizmet vermek, amaçlanıyor.

#### **4.4.2.4. Heliport İşletmeciliği**

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 14.04.2011 tarihli ve 804 sayılı ilgili “a” maddesi kararı gereğince “Helikopter alanlarının (**HELİPORT**) Başkanlık Makamınca uygun görülecek yerlere yapılması ve 5 yıl süre ile aylık gelirin %50'sinin Büyükşehir Belediyesine ödenmesi kaydıyla 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nun 26'ncü Maddesi uyarınca işletilmesi İSPARK A.Ş.'ye verilmiştir.” denilerek İSPARK'ın kent genelinde uygun yerlerde helikopter pisti ve işletmecilik yapması onaylanmıştır.

<sup>129</sup> <http://www.ispark.com.tr/Haberler/270/18-Bin-Taksi-Tek-Merkezden-Yonetilecek/130.aspx>

<sup>130</sup> <http://www.ispark.com.tr/Haberler/270/18-Bin-Taksi-Tek-Merkezden-Yonetilecek/130.aspx>

İSPARK, Meclisin verdiği yetki ile ilk etapta Kadıköy İSPARK açık otoparkı ve Üsküdar Kısıklı'da helikopter pistlerini hizmete açarak işletmeciliğe başlamıştır. Kadıköy ve Üsküdar Kısıklı'da içlerinde yolcu bekleme salonlarının da bulunduğu pistler hizmete açıldı. Şişli, Söğütözü, Kartal, Beykoz, İstinye ve Yenikapı pistlerinin ise proje çalışmaları devam ediyor.<sup>131</sup>



**Fot.-8:** Heliport İşletme Alanı (İSPARK)

Kent genelinde yapılan ve proje aşamasında olan Heliport pistleri ve kullanım amaçları şu şekilde sıralanmıştır:<sup>132</sup>

- Helikopter Taksi hizmeti
- Doğal afetlerde ilk yardım
- Ambulans ve Acil Sağlık hizmetleri
- Turizm
- Ticari kullanım

#### **4.4.2.5. Bisiklet Park ve Akıllı Bisiklet İşletmeciliği**

İstanbul Büyükşehir Belediyesi İştiraki İSPARK kent genelinde uygun noktalarda bisiklet severlere yönelik ücretsiz bisiklet park alanları

<sup>131</sup> <http://www.ispark.com.tr/Projeler/13/Ulasimda-Hava-Taksi-Donemi/120.aspx>

<sup>132</sup> <http://www.ispark.com.tr/Projeler/13/Ulasimda-Hava-Taksi-Donemi/120.aspx>

oluşturmaktadır. Katlı ve Açık otoparklara konulan üniteler ile hizmet verilmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi bisiklet yollarını hizmete sokarken, İSPARK vasıtasıyla Bisiklet Park alanları yapmaktadır. Bisiklet kullanıcılarının bisikletlerini güvenle park edebilecekleri parkların sayısı artırılmaktadır. İSPARK, çevre bilincini geliştirmek, kent içi ulaşımda ekolojik, ekonomik, psikolojik ve doğal yaşama en uygun olan bisiklet kullanımını teşvik etmek amacıyla kent genelindeki otoparklarında "Bisiklet Park" alanları oluşturduğunu belirtmektedir.<sup>133</sup>



**Fot.-9:** Bisiklet Park İşletme Alanı (İSPARK)

Kent içi ulaşımda alternatif bir sistem olarak hizmete açılan bisiklet parklar, İstanbul'un toplu taşıma istasyonlarına yakın farklı noktalarında hizmet vermektedir. 2012 yılı sonu itibariyle 116 noktada 580 kapasiteli bisiklet park aktif haldedir.<sup>134</sup>

İSPARK, kent genelinde akıllı bisiklet kiralama sistemiyle farklı bir projeyi de hizmete sunmuştur. Bu sistem yukarıda bahsedilen bisiklet park alanlarından farklı olarak düşük ücretli kiralama yöntemiyle vatandaşların kullanımına açılmıştır. Akıllı Bisiklet Kiralama Sistemleri İşletme Yetkisi

<sup>133</sup> <http://www.ispark.com.tr/Haberler/35/Ucretsiz-Bisiklet-Parklar-yayginlasiyor/130.aspx>

<sup>134</sup> **Faaliyet Raporu**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi,2012, s.115.

14.12.2012 tarihli ve 2649 sayılı karar gereğince “Akıllı Bisiklet Kiralama Sistemleri İşletme Yetkisinin 5 yıl süreyle ve elde edilecek gelirin, KDV dahil % 5’inin Belediyemize ödenmesi şartıyla İSPARK A.Ş. tarafından işletilmesi 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu’nun 26’ncı maddesi uyarınca tadilen uygun bulunmuştur.” denilerek İSPARK’a verilmiştir. Bu yetki ile bu alandaki çalışmaların İSPARK tarafından yapılması ve işletilmesinin hukuki kararı oluşturulmuştur.



**Fot.-10:** Akıllı Bisiklet Uygulama Alanı (İSPARK)

Çevre bilincinin gelişmesine katkı sağlamak amacıyla bisiklet parkları hayata geçiren İSPARK, şimdi de “Akıllı Bisiklet Kiralama Sistemi”ni hayata geçirdi. Bisikletlerini kullanabilmek için yanlarında taşımak zorunda kalan bisiklet severler artık kurulan bu sistem sayesinde istedikleri İSBİKE (Akıllı Bisiklet Kiralama Sistemi) istasyonlarından bisiklet kiralayabilecekler. İlk olarak 2009 yılında Bisiklet Park projesini hayata geçiren İSPARK, güncel teknoloji ile bu çalışmayı daha da profesyonel hale getirerek İSBİKE’ı kurdu.

135

Kadıköy - Kartal arasında 10 istasyon ve 100 bisiklet ile İstanbullulara hizmet veren Akıllı Bisiklet Kiralama Sistemi’nin kent genelinde uygun noktalarda yaygınlaştırılması düşünülmektedir.<sup>136</sup>

<sup>135</sup> Faaliyet Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi,2012,s.114.

<sup>136</sup> <https://www.isbike.com.tr/>

#### 4.4.2.6. Danışmanlık Hizmeti ve İşletmecilik

İstanbul Büyükşehir Belediyesi kuruluşu İSPARK İstanbul'da başlattığı otopark çözümlerine yönelik faaliyetlerini yurt içi ve yurt dışına taşımaktadır. Araç park alanları konusunda proje geliştiren kurum yerel yönetimler tarafından örnek alınmaktadır.

İSPARK Türkiye'de birçok ilde verdiği danışmanlık hizmetine dünya ülkelerini de eklemiştir. Arnavutluk, Pakistan ve Mısır'da otopark sistemlerinin kurulması ve uygulanması amacıyla işletmecilik başlatılmıştır.<sup>137</sup>

İSPARK, oluşturduğu tecrübe ve birikimi değişik ülkelere ihraç etmektedir. Kahire'den sonra Arnavutluğun Tiran Kenti'nde akıllı otopark sistemlerini hayata geçirecek protokol imzalanmıştır. Protokolle otopark uygulamaları ve sistemleri konusunda Arnavutluğa danışmanlık verileceği belirtilmiştir. Anlaşma, Yol üstü otopark işletmeciliği ve otopark yapımı, akıllı otopark sistemleri, el terminali ile parklanma ve otomasyon uygulamaları gibi birçok projeyi de içermektedir.<sup>138</sup> Ayrıca 10 milyon nüfuslu ve 3 milyon aracın bulunduğu Pakistan'ın Lahor kentinde yol üstü otopark sistemleri, park çizgileri ve el terminali kullanımı konularında danışmanlık hizmet vermek üzere anlaşma yapılmıştır.<sup>139</sup>

Bu gelişmelere Mısır'da trafik ve park sorununu çözmek amacıyla yapılan stratejik işbirliği anlaşması da eklenmiştir. Dünyanın en büyük metropollerinden olan Kahire'de trafik keşmekeşinin yanı sıra park sorunu da kentte yaşamı zorlaştıran sebeplerin başında gelmektedir. Büyük bir açık hava park görüntüsüne sahip olan Kahire'de, hemen her sokakta konuşlanan değnekçiler, araç sahiplerinden park karşılığı kayıt dışı ücret almaktadırlar.<sup>140</sup>

<sup>137</sup> <http://www.ispark.com.tr/Haberler/261/ISPARK-Modeli-3-Kitada/130.aspx>

<sup>138</sup> <http://www.ispark.com.tr/Haberler/281/ISPARK-modeli-Arnautluga-tasindi/130.aspx>

<sup>139</sup> **İSPARK Bülten**, Ocak, 2013,s.3.

<sup>140</sup> <http://www.ispark.com.tr/Haberler/132/ISPARK-ve-Alex-Park--Misirin-park-sorununu-cozmek-icin-isbirligine-imza-atti/130.aspx>



Özellikle büyük kentlerin sorunu haline gelen otopark sıkıntısı dünyanın birçok ülkesinde yaşanmaktadır. Araç fazlalığı ile birlikte otopark kapasitesinin az olması ya da teknik donanım ve kabul edilmiş bir otopark kültürünün olmaması bu sorunu ortaya çıkarmaktadır. Bu durum danışmanlık hizmeti ya da kardeş şehir uygulamaları gibi yöntemlerle çözülmeye çalışılmaktadır.

#### **4.5. ARAÇ PARK ALANLARI YÖNETİMİ VE STRATEJİLER**

Otopark kapasitesinin artırılması, tüm dünya kentlerinde olduğu gibi Türkiye'nin en önemli metropolü olan İstanbul'da da kaçınılmaz hale gelmiştir. Otomobil sayısındaki hızlı artış beraberinde trafik sıkışıklıkları, trafik kazaları, motorlu araç trafiğinden kaynaklanan çevre kirlenmesi gibi sorunları da getirmiştir. Akan trafiğin neden olduğu bu olumsuzlukları artırıcı bir unsur da duran yani hareket halinde olmayan park edilmiş araçlardır. Bu doğrultuda vazgeçilemeyecek bir unsur olan motorlu taşıtlar ve bunun büyük kısmını teşkil eden otomobiller için otopark yeri sorununun ciddi şekilde ele alınması ve uygun çözümleri getirecek planlama ve uygulamaların ortaya konulması gerekmektedir.<sup>141</sup>

Ülkemizde genel olarak araç park alanlarını kara, deniz ve hava ulaşım araçları olarak sınıflandırabiliriz. Kentlerin ticari ve turizm potansiyelinin artması ve yaşam standartlarının yükselmesi bireyleri otomobil sahipliliği dışında tekne ve yat gibi deniz araçlarını satın almaya da yöneltmiştir. Ülkemizde özellikle Akdeniz çanağında olmak üzere Ege ve Marmara'da bu kapasite giderek artmaktadır.

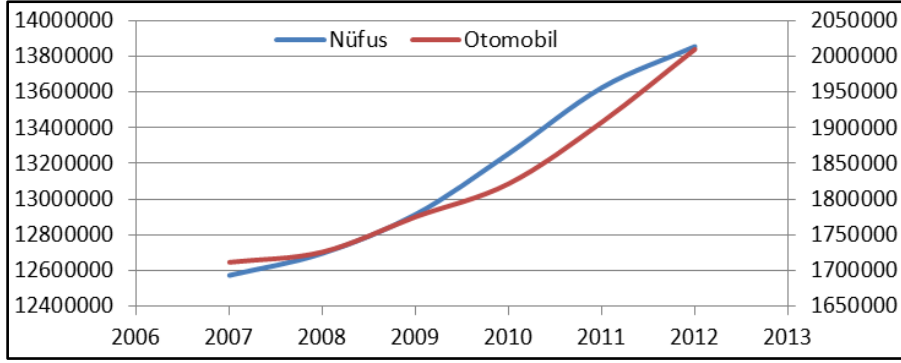
Özellikle kara araçlarının kentlerde nüfus büyümesine paralel olarak artması yetersiz olan otopark alanları problemini daha da artırmıştır. TÜİK'in 2012 yılı adrese dayalı nüfus kayıt sistemi sonuçlarına göre Türkiye nüfusu 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla 75.627.384 kişi olmuştur. İstanbul'da ikamet

---

<sup>141</sup> İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı, İstanbul büyükşehir Belediyesi (İUAP), Mayıs, 2011, s.92.

eden nüfus bir önceki yıla göre %1,7 artış göstererek 13,854,740 kişiye ulaşmıştır.

**Şekil 1** 2007-2012 Yılları İçinde Nüfus ve Araç Sayıları Değişimi



**Kaynak:** Kadir Alp, a.g.e,s.103.

**Tablo:5** İstanbul ve Trafikle İlgili Genel Bilgiler

İstanbul nüfusu(2012)	13.854.740	%18,32
Türkiye Nüfusu(2012)	75.627.384	
İstanbul kayıtlı Araç sayısı(2012)	3.065.465	%17,99
Türkiye araç sayısı(2012)	17.033.413	
İstanbul kayıtlı Otomobil sayısı(2012)	2.009.777	%23,24
Türkiye otomobil sayısı(2012)	8.648.875	
İstanbul'da 1000 kişiye düşen otomobil	145	%127,19
Türkiye'de 1000 kişiye düşen otomobil	114	
İstanbul otoyol uzunluğu, km	252,5	(Gerçek,2009)
İstanbul ana yol uzunluğu, km	4.106,6	
İstanbul diğer yolların uzunluğu, km	24.457,7	
İstanbul'da toplam yol uzunluğu, km	28.816,6	
İstanbul'un yüzey alanı,km <sup>2</sup>	5.343	
Nüfus yoğunluğu, kişi/km <sup>2</sup> (2012)	2.593	
İstanbul'da kişi başı milli gelir,\$(2012)	15.674	
Türkiye'de kişi başı milli gelir,\$(2012)	10.504	
Ortalama seyahat süresi, dak.(2006)	50,4	

**Kaynak:** Kadir Alp, a.g.e,s.102.

Literatürde araç sahipliği olarak adlandırılan hane halkının sahip olduğu araç sayısı giderek artış göstermektedir. İstanbul'daki taşıt sayısı ilgili kurumların verilerini incelediğimizde yaklaşık 3,5 milyon civarındadır. Araç artışına bağlı olarak otopark alanlarının yetersiz kalması açık ve katlı otoparkların dışında cadde, yol üstü, kaldırım ve sosyal yaşam alanları içinde kalan mevkilere araçların park edilmesi günümüzün kent sorunları arasında büyük bir yer teşkil etmektedir. Yaklaşık 3,5 milyon aracın bulunduğu İstanbul'da 2012 yılı itibariyle 511bin 473 araç kapasitesine sahip 4 bin 198 otopark bulunmaktadır. Bu kapasitenin 16 bini yol üstü alanlardan oluşmaktadır.<sup>142</sup>

**Tablo 6** İstanbul Geneli Otopark Bilgileri (İSPARK)

İstanbul Geneli Otopark Bilgileri					
Otopark Durumu	Otopark Sayısı (Adet)	Kapasite (Araç)	Otopark Durumu	Otopark Sayısı (Adet)	Kapasite (Araç)
2004 Yılı Öncesi Otoparklar	1.592	139.325	DİĞER		
2012 Yılı Sonu İtibariyle Mevcut Otoparklar	4.198	511.473	Kamu Binaları	150	11.500
			AVM	120	162.000
			Hastaneler	50	5.000
İnşaatı Tamamlanmış Olan (Yapı İşleri Müd.)*	44	17.119	Özel Kuruluşlar (İş Merkezi, Otel, vb.)	1650	96.000
İSPARK			DİĞER TOPLAM	1.970	274.500
Yol Üzeri	250	16.000	İnşaatı Aşamasında Olan (Yapı İşleri Müd.)	9	2.533
Açık	235	34.000	Proje Çalışmaları Tamamlanan	24	5.428
Kapalı	26	11.150	İhalesi Yapılan	14	5.080
İSPARK TOPLAM	511	61.150	Meclis Kararı Alınan	36	11.870
ÖZEL			Etüd-Plan Aşamasında Olan	525	246.000
Açık	1.350	95.000	Transfer Merkezleri	79	34.482
Kapalı	330	66.000	GENEL TOPLAM	4.885	816.866
ÖZEL TOPLAM	1.680	161.000			

Yukarıda verilen tabloda da gözüktüğü gibi araç sayısına orantılı otopark kapasitesinin yetersiz olduğu gözlenebilir bir durumdur. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve iştiraki İSPARK, bu alanda yetersizliği gidermek amacıyla yeni otoparklar yapmakta ve planlamaktadır.

Araç Park alanlarının yönetiminde önemli olan bir diğer konu ise uygulanan ücret politikasıdır. İSPARK'ın işletme alanında bulunan otopark,

<sup>142</sup> Ulaşım Hizmetleri Yönetimi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Faaliyet Raporu,2012, s.111.

tekne park, taksi ve minibüs durakları gibi alanlarda İBB Meclis Kararı gereğince ücretlendirme yapılmaktadır. Kara taşıtlarının (otomobil) otopark ücretleri kentin trafiğinin yoğun olduğu yerlerde özellikle yol üstü otoparklarda yüksek tutulmakta caydırıcı bir yöntem olması düşünülerek sürücüler daha düşük ücretli açık ve katlı otoparklara yönlendirilmektedir.

Kurumun ücretlendirme politikası; trafik yoğunluğu yaşanan merkezi bölgelerde yüksek ücret tarifesi (ilk 2 saat için 4 yada 5 TL) ile uzun süreli park etmenin caydırılması, merkezi olmayan ve trafik yoğunluğu bulunmayan bölgelerde ise, daha düşük ücret tarifesi (ör.tüm gün için 3 TL) ile bu yerlerde park etmenin teşvik edilmesi şeklindedir.<sup>143</sup>

Bu çalışmaların yanı sıra metro, metrobüs, deniz taşıtı ve toplu taşıma araçlarına yakın yerlerde transfer merkezi olarak düşünülen otoparklar yapılmaktadır. Sürücüleri toplu taşıma araçlarına yönlendirerek gün boyu düşük ücret politikasıyla hizmete sunulan bu otoparklar “Park Et Devam Et” noktası olarak belirlenmektedir.

Toplu taşımayı teşvik etmek, zararlı egzoz emisyonu ve küresel ısınma etkisini azaltmak, yol işgalini önlemek, daha az yakıt tüketimi sağlamak, trafik odaklı stresi azaltmak, zaman kazanmak ve otoparklarda daha fazla sirkülasyon sağlamak amacıyla “Park Et ve Devam Et” projeleri hayata geçirilmektedir. Toplu taşıma istasyonlarına yakın noktalarda düşük ücretli otopark uygulaması olan park et devam et sisteminden yılda yaklaşık 4 milyon kişinin yararlandığı, her gün yaklaşık 100 kilometre araç konvoyunun da trafikten çekildiği İSPARK tarafından tespit edilmiştir. Kent genelinde trafiğin yoğun olduğu 33 noktada 10 bin araç kapasitesiyle vatandaşlara hizmet verilmektedir.

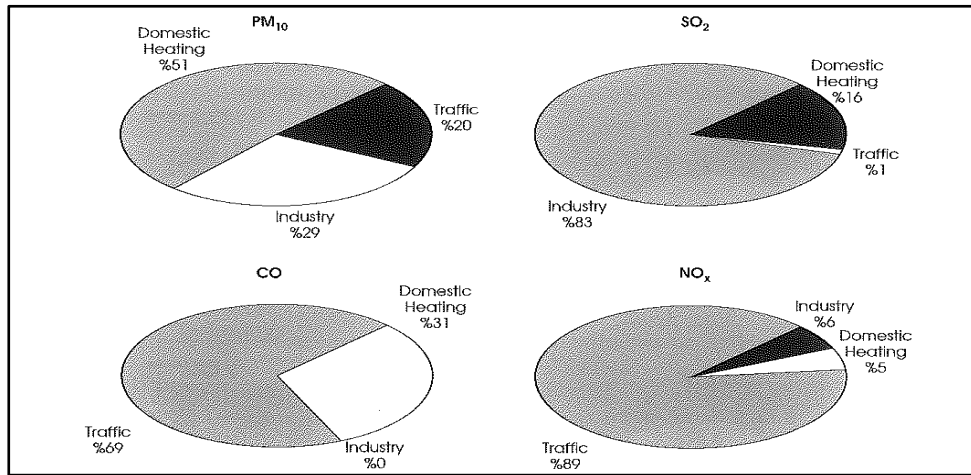
İstanbul’da trafik kaynaklı hava kirlenmesine dair çok sayıda çalışma yapılmış olmasına rağmen şehre ait temel trafik verilerinin kullanımına dayandırılmamaları dolayısı ile temsil edicilikleri yetersizdir. En kapsamlı

---

<sup>143</sup> İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı, İstanbul büyükşehir Belediyesi (İUAP), Mayıs,2011,s.93.

çalışmada Life Projesi kapsamında İstanbul'da emisyon çıkarılmış ve CALPUFF Modeli kullanılarak hava kirliliği modellenmesi yapılmıştır.<sup>144</sup>

## Şekil 2 İstanbul'da Trafik Kaynaklı Hava Kirlenmesi



**Kaynak:** Kadir Alp, a.g.e, s.109.

Bu çalışmaya göre ulaşımın emisyonlar içindeki payı Tablo 8'de verilmiştir. Burada NOx emisyonlarında %89, CO'da %69, PM'de % 20 ve SOx de %1 pay sahibi olduğu görülmektedir. Özellikle NOx ve CO emisyonları, Avrupa Birliği ülkelerindeki %56'lık ve %69'luk paylara göre çok yüksek bulunmuştur.<sup>145</sup>

Kent genelinde İSPARK Park Et Devam Et otoparkları sürücülere toplu taşıma araçlarına yakın yerlerde bir imkan sağlamaktadır. Trafikte taşıtların çalışır vaziyette durması ile ortaya çıkan birçok problemin çözümüne sistem ile katkı sağlama amacı güdülmektedir. Araçların trafiğe girmesi yerine bu otoparklara bırakılarak sürücülerin gidecekleri güzergahlara metro, metrobüs İETT, İDO gibi ulaşım araçlarıyla gitmeleri ve trafikten araçların çekilmesi de hedeflenmektedir.<sup>146</sup> Bunun yanı sıra amaçları kapsamında yakıt tüketiminin

<sup>144</sup> Alp, a.g.e, s.109.

<sup>145</sup> Alp, a.g.e, s.108.

<sup>146</sup> <http://www.ispark.com.tr/Haberler/274/Gulsuyuna-Park-Et-Kadikoye-Metro-ile-DevamEt/130.aspx>

azalmasıyla yıllık 10 milyon TL tasarruf sağlandığı ve yılda 450 ton karbondioksitin ise çevreye salınımının engellendiği beyan edilmiştir.<sup>147</sup>

Kent merkezlerinde yapılan yolculuklarda özel araç kullanımını düşürmek ve toplu taşımayı teşvik etmek için planlanan ve projelendirilen transfer merkezlerinin başlıca temel hedefleri şöyle sıralanmıştır.<sup>148</sup>

- Kette yaşayacak insanların ekonomik, hızlı, güvenli ve konforlu bir biçimde ulaşımına öncelik verilmesi,
- Engellilerin de dikkate alındığı yaya alanları ile ulaşım sistemlerinin birbirine entegre olması amacıyla planlanması,
- Ulaşım sistemleri entegrasyonunda denizyolundan azami derecede istifade edilmesi,
- Farklı ulaşım türleri arasında yolcu transferinde; yaya-taşıt ilişkisinde optimum erişimin sağlanması,
- Sağlıklı yaşam için yaya ve bisikletli ulaşımın teşvik edilmesi.

İstanbul genelindeki mevcut durum açısından otopark sorunları arasında; hızlı nüfus artışı, düzensiz yapılaşma, gecekondulaşma, meri planlarda yeterli otopark alanının ayrılmaması, araç sayısındaki hızlı artış, projelerde otopark olarak görülen alanların ticaret ve iskan alanları olarak kullanılması, 5216 sayılı yasadaki önce ilçe belediyeleri tarafından toplanan otopark bedellerinin oluşturduğu fondan Büyükşehir Belediyeleri hesabına yeterli aktarımın yapılmaması ve fonun ulaşım yatırımlarında kullanılmaması nedeniyle oluşturulan otopark ihtiyacının ilave maliyetler yaratması gibi sorunlar bulunmaktadır.

Otopark Yönetimi, mevcut park alanlarının daha verimli kullanılmasını teşvik eden, otopark kullanıcılarına verilen hizmetlerin kalitesini arttıran ve

---

<sup>147</sup> İSPARK Bülten, Ekim,2011, ss.2,3.

<sup>148</sup> İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP), İstanbul büyükşehir Belediyesi, Mayıs, 2011, s.93.

otoparkların tasarımını geliştiren çeşitli stratejiler içermektedir. En önemli stratejilerin bazıları şöyledir:<sup>149</sup>

- Araç paylaşımı,
- Otopark ücretlendirilmesi,
- Otopark ve daire satışlarının birbirinden ayrılması,
- Mali teşvikler (işverenlerden sağlanan otopark nakit teklifi),
- Otopark düzenlemeleri,
- Daha esnek otopark standartları,
- Gelir vergilerine dayandırılmış otopark ücretlerinin arttırılması,
- Otopark birimlerin sayısına dayandırılmış otopark ücretlerinin arttırılması,
- Bölge yönetmeliklerini değiştirerek otopark arzının sınırlandırılması,
- Üstteki stratejilerin değişik birleşimleri.

Ülkemizde özellikle Akdeniz çanağında yaygın olan marinacılık sektörü ticari ve turizm hareketliliği ile birlikte gelişme göstermektedir. Özel sektör eliyle yapılan bu faaliyetler son yasal düzenlemeler ile belediye ve teşebbüsleri aracılığıyla ya da ortaklık şekliyle de yaygınlaşmaya başlamıştır.

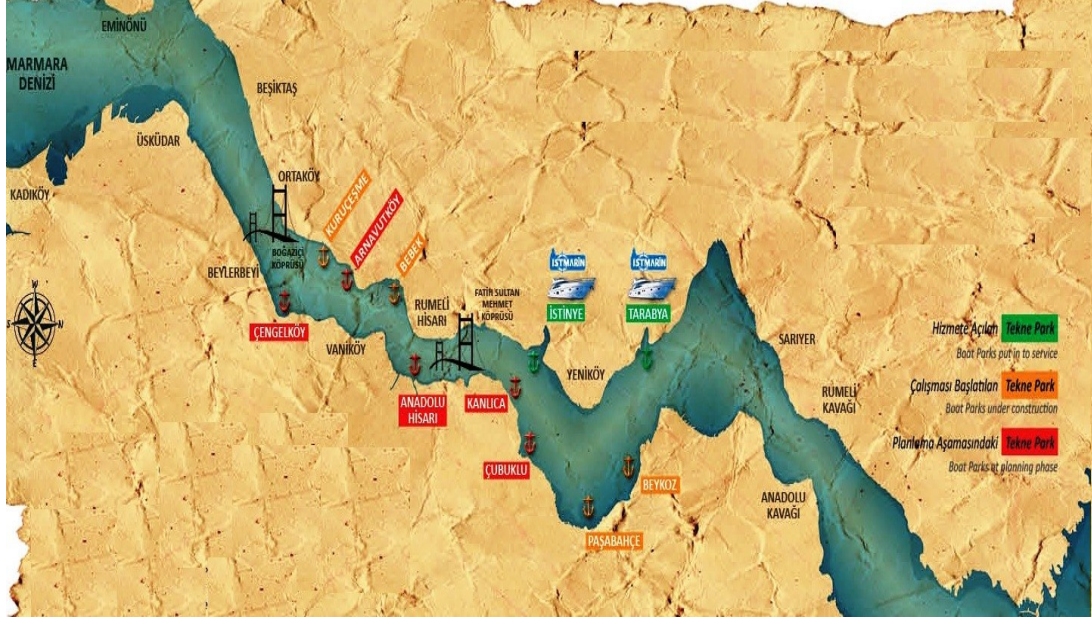
Deniz kenti olarak kabul edilen İstanbul yatçılık ve yat turizmi açısından son yıllarda yapılan marina ve tekne parklarla gelişen ve kapasitesi artan bir konuma ulaşmaktadır. Ülkemiz tekne kapasiteleri incelendiğinde mevcut ve dışarıdan gelen tekne ve yatları bağlayacak bir yeterliliğe sahip olmadığı görülmektedir. Yeni marina-yat liman yatırımlarının devreye girmemesi durumunda yat bağlama kapasite yetersizliği giderek artacaktır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu bağlamda deniz faaliyetlerini yaygınlaştırmak ve İstanbul'da koylarda bulunan izbe görüntüleri ortadan kaldırarak yasadışı işletmeciliğe (tonozcu) son vermek amacıyla İSPARK teşebbüsü eliyle İSTMARİN markasını oluşturmuştur.

---

<sup>149</sup> Gökmen Ergün ve Gürkan Günay , **Otopark Stratejileri İle Ulaşım Talep İdaresi**, İstanbul: İSPARK Bildiri ve Sunum Kitabı,2013,ss.94,94.

## Harita- 2: Tekne Park İşletme ve Proje Alanları



### Kaynak: İSPARK

İstinye ve Tarabya'da 388 bağlama kapasitesine sahip tekne parklar hizmete açılmıştır. Yeni yerlerin yapımı ise planlama ve proje aşamasındadır. Deniz Araçlarının parklanma ihtiyacını gidermek amacıyla ilke etapta hizmete açılan İstinye ve Tarabya'da yine İBB Meclisi kararıyla buradaki koyların kentin merkezi bir noktasında olması ve talebin fazlalığı nedeniyle ücretlendirmesi yapılmıştır.

İstinye ve Tarabya'da bulunan Tekne Parkların 1 saate kadar bağlama ücreti 48 m2 ye kadar 100 TL, 48-60 m2 arası 125 TL, 60 m2 kadar 150 TL olarak belirlenmiştir. 5 saate kadar olan bağlama ücreti ise 48 m2 ye kadar 125 TL, 48-60 m2 arası 200 TL, 60 m2 kadar 250 TL' dir.<sup>150</sup>

Türkiye'nin özellikle Güney Ege ve Akdeniz kıyılarında bulunun marinalar, dünya standartlarında ve yeni inşa edilmiş tesisler olup, yatçıların ihtiyaç duyabilecekleri her türlü imkanı sunabilecek özelliklere sahiptirler. Mevcut marinalar, sundukları hizmetin kalitesi ve fiyat politikaları açısından

<sup>150</sup> <http://www.istmarin.com.tr/tekne-park-fiyat-tarifesi/>



da yüksek çekiciliğe sahiptir. Türkiye'nin ülkesel tanıtımındaki yenilikler içinde özellikle Türk yatçılığının uluslararası düzeyde yeterince tanıtılmıyor olması, sayılan tüm olumlu özelliklerine karşın Türk marinalarının uluslararası boyuttaki talebinin düşük kalmasına neden olmaktadır. Türkiye'nin ülke imajının uluslararası pazarlarda yeni güçlenmesi ve bulunduğu bölge itibariyle ülkenin riskli grupta değerlendirilmesi de sözü edilen talep düşüklüğünde rol oynayan diğer etkenlerdir. Bu tespitlerin ışığında, Türkiye'nin ülke tanıtımı faaliyetlerinin denizcilik ve yatçılığın gelişmesi anlamında büyük önem taşıdığı ortadadır. Diğer taraftan ülkede uygulanan turizm politikalarının denizcilik ve yatçılığı da en geniş anlamda kapsamı ve her türlü teşvik ile desteklenmesi gerekmektedir. Makro seviyede uygulanacak doğru strateji ve politikaların özel sektör boyutunda daha çok yatırım; işletmecilik ekseninde ise çağdaş marinacılık uygulamaları ile desteklenmesi Türk yatçılığı ve marinalarının gelişmesinde kilit önem taşımaktadır.<sup>151</sup>

Büyük kentlerde yaygınlaşan ve sosyal sorumluluk projeleri arasında gösterilen bir ulaşım aracı bisikletler için de uzun ayrılmış yollar ve ücretsiz park alanları oluşturulmaktadır.

Otomobili temel alan ulaşım sistemlerinin yarattığı küresel, kentsel ve yerel düzeydeki çeşitli olumsuzlukların karşısında, motorsuz ulaşım türlerinin desteklenmesi sürdürülebilir ulaşım politikaları kapsamında başlıca stratejiler arasına girmiştir. Kişilerin günlük yaşamlarında düzenli egzersiz yapmaları ve sağlıklı yaşam açısından bu ulaşımın desteklenmesi gerekmektedir. Bisiklet kullanımının artmasına yönelik yol kenarı veya yol dışında, otopark alanlarının bir kısmında ve toplu taşıma noktalarında bisiklet otoparkları düzenlenmeli ve toplu taşıma ile entegre edilmelidir.<sup>152</sup>

---

<sup>151</sup> Engin Deniz Eriş, **Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri**, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, 2007, s.53.

<sup>152</sup> **İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İUAP), 2011, s.337.

İstanbul'da hayata geçirilen bisiklet yollarının yansira İSPARK vasıtasıyla açık ve katlı otoparklarda, kentin uygun yaşam alanlarında ücretsiz bisiklet üniteleri tahsis edilmiştir. Kent içi alternatif ulaşım aracı olan bisikletler için geliştirilen bisiklet parklar İstanbul'da 2012 yılı sonu itibariyle 116 noktada 580 kapasiteyle hizmet vermektedir.<sup>153</sup>

İstanbul Ulaşım Ana Hane Halkı Araştırma raporunda; yolculukların %55'inin motorlu araçlarla % 49'unun ise yaya olarak yapıldığı sonucu ortaya çıkmıştır. "Bisikletli ve Yaya Ulaşım Sistemi" yerleşim yerindeki kısa mesafeli yer değiştirmelerinde özel araç trafiğini önemli ölçüde azaltabilecek en etkili sistemdir. Bu sistemin yaygınlaştırılması bisiklet yollarının yapımı özellikle bisiklet parklarının yaygınlaştırılmasıyla gelişim gösterecektir.

Bu çalışmaların yanı sıra yeni bir strateji olarak kabul edilen ücretli bisiklet kiralama alanlarının yaygınlaştırılması için çalışmalar yapılmaktadır. Dünyanın birçok ülkesinde yaygın bir şekilde kullanılan sistemle vatandaşlar bisiklet kiralarak spor yapabilmektedirler. İstanbul Büyükşehir Belediyesi teşebbüsü İSPARK'a verdiği yetkiyle bu çalışmayı Anadolu yakasında Kadıköy-Kartal arasında başlatmıştır.

### Harita-3: Akıllı Bisiklet Güzergahları



**Kaynak:** <https://www.isbike.com.tr/istasyonlar.asp>

<sup>153</sup> Faaliyet Raporu Ulaşım Hizmetleri Yönetimi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi,2012,s.114.

Gelişmiş metropollerde taksi ulaşımı sistemli bir şekilde yapılmakta özellikle çağrı merkezi (call center) gibi teknolojik iletişim araçları kullanılmaktadır. Yerel Yönetimler artık taksi dolmuş vb. araçları şehir içinde kısa ve uzun mesafeli yolculuklarda trafiğin sıklığına sebep olmaması açısından kontrollü bir yönetime tabi tutmaktadır. Bu ulaşım araçlarının trafikte uzun süre dolaşması çevreye yaydığı zararlı gazlar, gürültü kirliliği sürücü ve yolcu güvenliği gibi etkenler yeni park alanları oluşturulmasını beraberinde getirmiştir. Özellikle ticari taksilerin yolcu alma–indirme görevlerini kentin uygun noktalarında oluşturulan Taksi Durakları ile yapmaları için stratejiler geliştirmiştir. Bu alanlar taksilerin park etmesi açısından yol üstü otopark benzeri bir uygulamayla hayata geçirilmektedir.

İstanbul Ulaşım Ana Hane Halkı Araştırma raporunda yolculukların yaklaşık %2,5'unun taksilerle yapıldığı sonucu ortaya çıkmıştır. Kent içinde yapılan bu yolculuklar yaklaşık 18 bin adet taksiyle gerçekleştirilmektedir. Kentte hizmet eden taksilerin serbest olarak trafik içinde yer almalarını engellemek, uygun durak ve bekleme yerleri planlamak amacıyla çalışmalar yapılmaktadır.<sup>154</sup>

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, UKOME ve İSPARK kent genelinde planlanan projeyi pilot olarak hayata geçirmektedir. Kısa zaman da hayata geçirilecek Çağrı Merkezi Yönetimi ile sistemli bir hizmet verilmesi amaçlanmaktadır.

Aktarım merkezlerinde, toplu ulaşım bitiş noktalarında ve taksi ihtiyacının bulunduğu alanlarda yaklaşık 28 ilçede taksi durağı işletmesine uygun yeni yerlerin tespiti ile ilgili arazi çalışmaları devam ettirilmektedir. Uygun bulunan alanların başvuruları da UKOME kuruluna iletilmektedir. 2012 sonu itibariyle 32 noktada yeni düzenlemelerle toplam 320 kapasiteli taksi durağının kontrolü İSPARK tarafından sağlanmaktadır.<sup>155</sup>

---

<sup>154</sup> İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İUAP), 2011,s.100.

<sup>155</sup> Faaliyet Raporu Ulaşım Hizmetleri Yönetimi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2012,s.115.

İstanbul da, taşıma yapan taksilerin yaklaşık yüzde 25'i aracın sahipleri, geriye kalanı ise kiralama ve şoför yoluyla bireysel taşımacılık şeklinde işletilmektedir. Yüzde 40'ı durağa bağlı, yüzde 60'ı da durağa bağlı olmaksızın çalıştırılmaktadır. Bir taksi, günde ortalama 1/3'ü boş olmak üzere 250 km dolaşmaktadır. Taksilerin, yüzde 50'si mazot, yüzde 40'ı LPG, kalanı da benzin kullanmaktadır. 30 bin kişilik sürücüsüyle dinamik bir yapı arz etmektedir. Ayrıca durağa bağlı taksilerin, telefon hattı mevcut olup, yüzde 30'unun da telsiz sistemi bulunmakta, vardiyalı olarak günde 40 yolcu taşıyabilmektedirler.

Yönetimlerin üzerinde durduğu başka bir konuda trafiğe hava ulaşımıyla çözüm üretmektir. Ülkemizde yeni yaygınlaşmaya başlayan heliport park pistleri ile kısa mesafede yolcu taşımacılığı acil durumlarda ise ambulans hizmeti gibi avantajlar düşünülmektedir.

Diğer ulaştırma sistemlerine göre daha sonra gelişmiş bulunan havayolu ulaştırma sistemi; kitle taşımacılığı, yüksek hız, belli koşullar altında geniş ulaşım ağı kurma gibi özelliklerinin yanında güvenli, konforlu ve rahat bir yapıya sahip olmasından ötürü önemli oranda talep görmektedir. Özellikle uzun mesafelerde pek çok önemli avantajı bulunan havayolu ulaştırması yolcu taşımacılığında etkili bir sistem olarak ön plana çıkmaktadır. Bununla birlikte, havayolu ulaştırma sistemi; coğrafi açıdan büyük, yerleşme açısından dağınık, doğal koşullar yönünden de diğer ulaşım sistemleri için elverişli olmayan ülkelerde yoğun olarak kullanılmaktadır.<sup>156</sup>

İstanbul'da trafikten kaynaklı nedenler hava taşımacılığını ulaşımda bir çözüm aracı olarak ortaya çıkarmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi AKOM ve İSPARK eliyle bu hizmetleri yürütmektedir. İSPARK Helikoptere iniş-kalkış için yer hizmeti vermektedir. Bir otopark uygulaması gibi Helikopterlerin kısa süreli park edebileceği pistler yapmaktadır.

---

<sup>156</sup> Cem Saatçioğlu, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları: Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, Ankara: Gazi Kitabevi, 2006,s.49.

Kadıköy ve Üsküdar Kısıklı'da yapımı tamamlanan ve içlerinde yolcu bekleme salonlarının da bulunduğu modern pistler İSPARK tarafından hizmete açıldı. Şişli, Sötlüce, Kartal, Beykoz, İstinye ve Yenikapı pistlerinin ise proje çalışmaları devam ediyor. Heliport kullanım amaçları:<sup>157</sup>

- Helikopter Taksi hizmeti
- Doğal afetlerde ilk yardım
- Ambulans ve Acil Sağlık hizmetleri
- Turizm ve Ticari kullanım

İstanbul'un 100'ü aşkın stratejik noktasında helikopter pisti yapımı planlanmıştır. İSPARK'la birlikte farklı kurum ve kuruluşlar tarafından 72 helikopter pistinin yapımı ve aydınlatması tamamlanarak hizmete alınmıştır.<sup>158</sup>

Belediye İktisadi Teşekkülleri eliyle yürütölen bu hizmetler de sağlanan başarı farklı ölkelere bilgi sağlama ya da danışmanlık verme avantajını da beraberinde getirmiştir. Yapılan uzun vadeli ulaşım stratejileri hem ticari ve ekonomik hem de sosyal fayda üretmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin birçok teşekkölü yurt dışında inşaat, ulaşım, akıllı ulaşım ve sinyalizasyon hizmetleri, gıda, otopark ve diğler belediye ekip ve ekipmanları konusunda danışmanlık hizmeti vermekte ve bu projeleri uygulayarak hizmete açmaktadır.

İSPARK'ın İstanbul'da ulaşım araçları park alanlarına yönelik çalışmaları Mısır, Pakistan, Arnavutluk gibi ölkelere taşınmıştır. Kurum bu yerlerde bilgi ve tecrübelerini Belediye adına uygulamaya sokmuş birçok ölküyle de sistemlerin hayata geçirilmesi adına görüşmelerde bulunmuştur. Ölkemizde olduğu gibi Dünya'nın birçok kentinde taşıt sahipliğinin artmasına

---

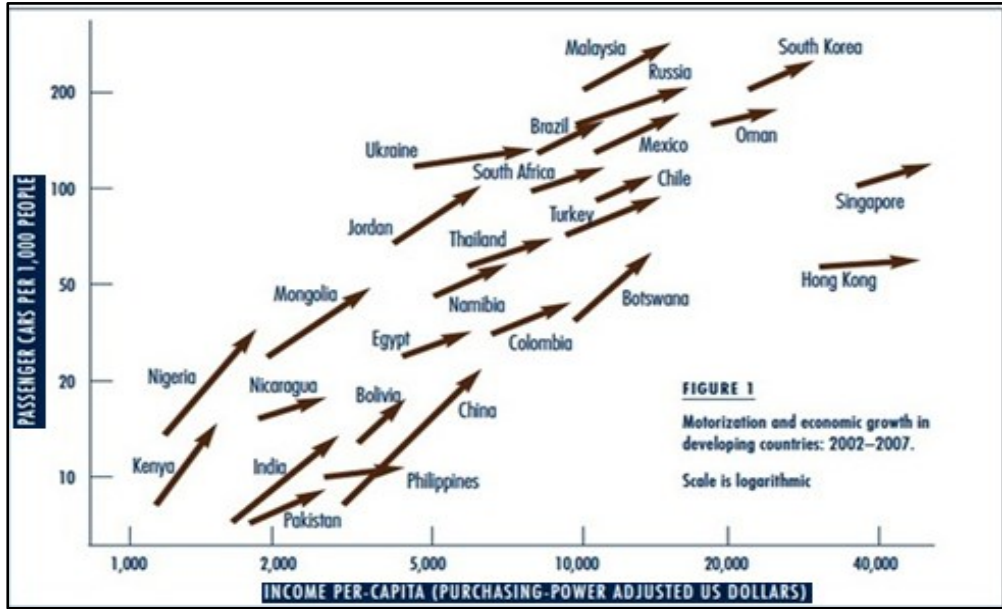
<sup>157</sup> <http://www.ispark.com.tr/Projeler/13/Ulasimda-Hava-Taksi-Donemi/120.aspx>

<sup>158</sup> [http://www.ibb.gov.tr/sites/akom/documents/ arac\\_gerec.html](http://www.ibb.gov.tr/sites/akom/documents/ arac_gerec.html)

bağlı olarak otopark ihtiyacı artmakta ve buna ilişkin farklı çözümler üretilmektedir.

Özellikle gelir düzeyi yüksek olan ülkelerde artan taşıt sayısına park alanları çözümü olarak, teknolojik ve teknik imkanlar kullanılmakta; zemin altı ve teknolojik sistemler üretilmektedir. Bu konuda deneyimi olmayan Ülkeler ise yakın ve siyasi ilişkileri olan yönetimler ile ortak proje ve uygulamalar gerçekleştirmektedir.

### Şekil 3 Otomobil sahipliği -Kişi Başına Milli Gelir Arasındaki İlişki



**Kaynak:** Kadir Alp a.g.e,s.103.

Bu istatistikî veriler, otomobil sahipliğinin artarak devam edeceğinin ve gelecekte şehirlerde sosyal, ekonomik ve çevresel farklı problemlerin ortaya çıkacağına bir göstergesidir. Bunu aşmak için sadece ülkemizde değil, dünya genelinde akıllı ulaşım sistemlerinin yanı sıra, bilinçli bir şekilde otopark yatırımlarının da hayata geçirilmesi gerekiyor. Bu çözümler arasında sürücülerin bilinçlenmesi ve ortak bir otopark kültürünün de oluşturulması önemli bir etken olarak göze çarpıyor.

## 4.6. FAALİYET VE HİZMETLERİN İŞLEVLERİ

Belediye İktisadi Teşekkülü olarak 2005 yılında kurulan ve ilk olarak otoparkçılık alanında çalışmalar yapan İSPARK, 2013 yılı itibariyle faaliyetleri genişleterek ulaşım araçlarının paklanması noktasında hizmet çeşitliliğini artırmıştır. Bu hizmet alanlarını incelediğimizde ekonomik, sosyal, çevresel ve siyasal birçok katkı ortaya çıkmıştır. Burada özellikle vurgulamamız gereken işletmecilik yapılan alanlarda büyük bir ekonomik kaynağın devlete kazandırılmasıdır.

Ulaştırma hizmetlerinin en belirgin özelliği birbirinden uzakta bulunan yerlerde üretilen malların arzını o malların talebinin bulunduğu piyasalara taşımaktır. Bir diğer ifadeyle bölgeler arası iş bölümünün uzmanlaşmasına yardımcı olmak ulaştırmanın ekonomik işlevlerinden en önemlisini teşkil etmektedir. Bu çerçevede, ulaştırma hizmetlerinin mekan faydası sağlayan bir faaliyet biçimi olduğu kabul edilebilir. Üretimin ön koşullarından bir tanesi belki de en önemlisi, insan ve eşyanın yer değiştirmesidir.<sup>159</sup>

İstanbul sokaklarını niteliksiz işletmecilerden kurtaran İSPARK kayıt dışılığa son vermeye devam ediyor. Alınan otopark ücreti İstanbul'a otopark yatırımı olarak geri dönüyor. İSPARK kestiği her fişin arkasında 8 fayda bulunduğunu belirtiyor. Otopark ücretlerinin yüzde 18'i KDV, yüzde 20'si kurumlar vergisi, personel sigorta primi, personel stopajı olarak devlete gidiyor. Yüzde 25'i İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) payı (Yarısı, ilçe belediyelerine nüfusuna göre dağıtılıyor) olarak ayrılırken, yaklaşık 3 bin İSPARK personelinin maaşı da bu fişle elde edilen gelirden karşılanıyor.<sup>160</sup>

### 4.6.1. Ekonomik İşlevleri

İstanbul'da 2005 yılı öncesinde dağınık ve kontrolsüz bir otopark yapısının olduğu bilinmektedir. Bu dağınıklığın meydana gelmesine yasal

<sup>159</sup> Saatçioğlu, a.g.e,ss.18,19.

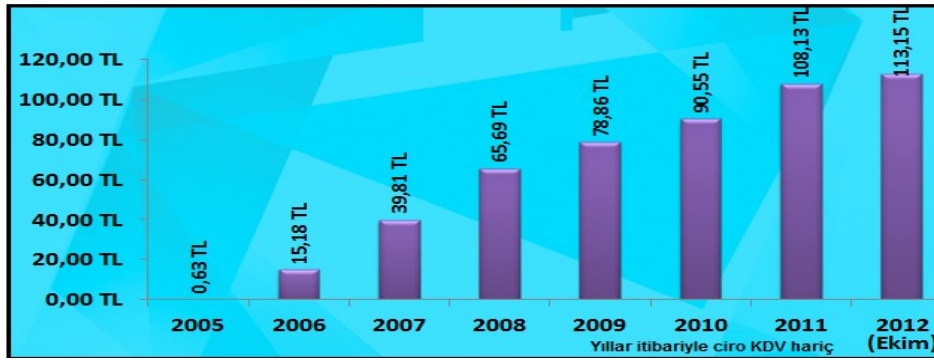
<sup>160</sup> İSPARK Bülten, Aralık, 2011, S 16,s.1.

düzenlemelerin yetersiz olmasının yanında caydırıcı cezaların uygulanmaması ve keyfi yönetim anlayışları etken olmuştur. Geçmiş dönemde otopark ve otoparkçılık, izbe alanlar olarak algılanmış yasadışı kişi ve kişilerin yönetiminde olan gelirleri kayıt altına alınmayan niteliksiz işletmeler(değnekçiler) olarak görülmüştür. İSPARK'ın kurulmasındaki en önemli unsur gelirlerin kayıt altına alınarak ekonomik bir kaynak sağlanması ve yatırıma dönüştürülerek kaliteli bir hizmet üretilmesidir.

Türkiye Bankalar Birliğinin Suç Gelirlerinin Aklanması ve Terörizmin Finansmanı ile Mücadelenin Önemi başlıklı yayınında (Eylül 2005) otoparklar ve işletmecileri suç gelirlerinin aklanmasında hassas sektör ve iş kolları arasında gösterilmiştir.

İSPARK'ın işletmecilik alanlarını incelediğimizde otopark gelirleri ekonomik bilançoda daha fazla yer almaktadır.

**Tablo 7** 2005-2012 Yılları Arası Otopark Gelirleri



#### **Kaynak: İSPARK**

Yukarıdaki tabloda 2005-2012 yıllarına ait cirolara baktığımızda bu gelirlerin hiçte yadsınamayacak bir boyutta olduğunu göreceğiz. Ayrıca bu tablo daha önceki yıllarda Belediye ve İSPARK'ın işletmesinde olmayan katlı özelliklerde açık ve yolüsü otoparklardan elde edilen gelirlerin ekonomik bir kayıp olduğunu ortaya koymaktadır.

İSPARK kent genelinde 61 bin 150 araç kapasiteli otopark alanlarında hizmet vermektedir.2005-2012 yılları arasında işletmeye aldığı alanlarda



yaklaşık 500 bin TL'yi kayıt altına alarak ekonomik bir kaynak oluşturmuştur. Kent genelindeki yatırımlar, personel istihdamı, gelir dağılımı ve faydalanma bu elde edilen gelirden karşılanmaktadır.<sup>161</sup>

İSPARK, deniz taşıtlarının modern ve sistemli bir şekilde parklanması amacıyla da tekne park işletmeciliği yapmaktadır. Yine aynı şekilde karada var olan niteliksiz işletmecilik sistemi denizde de (tonozcu) kendini göstermektedir. İstanbul'un önemli ilçelerindeki kıyılarda yıllardır denetimin olmaması ve yasal olmayan bağlama koşulları büyük bir ekonomik gelirin kayıt altına alınmasını engellemiştir. Denizde var olan niteliksiz işletmeciliğe son vermek amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi İSPARK vasıtasıyla İSTMARİN markasını oluşturmuş ve İSPARK'a tekne park yapma ve işletme yetkisi vermiştir.

İstinye ve Tarabya'da 388 yat-tekne kapasitesiyle hizmete açılan Tekne Parklar ile bağlama ücretleri kayıt altına alınarak devlete kazandırılmıştır. Aynı zamanda kontrollü bir sistem getirilerek güven ve ticari potansiyel artırılmıştır.

İstanbul'da faaliyet gösteren İSPARK tarafından işletilen İstinye ve Tarabya'da 3 ayda yaklaşık 5 milyon lira gelir elde edildi. Bu rakamın ticari ve turizm amaçlı yat ve teknelerle aynı zamanda kısa süreli ve günlük bağlama ile yılda 10 milyon liraya ulaşması bekleniyor. Öte yandan İSPARK, Marmara ve Karadeniz'de uygun kıyılarda yeni tekne parklar hizmete açmak için de çalışmalarına devam ediyor. Öncelikle Beykoz, Paşabahçe, Kuruçeşme ve Bebek koylarında başlatılacak projenin, Yeniköy, Ortaköy, Çubuklu gibi kıyılarda hayata geçmesiyle birlikte yaklaşık 5 bin yat ve teknenin park edeceği bir kapasiteye ulaşılması bekleniyor. Böylece İSPARK, 9 noktada yılda yaklaşık 100 milyon liraya ulaşan bir geliri devletin kasasına koyarak kayıt altına almış olacak.<sup>162</sup>

---

<sup>161</sup> İSPARK Bülten, Nisan, 2012, S 20,s.1.

<sup>162</sup> <http://www.takvim.com.tr/Ekonomi/2013/01/03/denizden-100-milyon-tl>

Marinaların, yat ve gemi inşa sanayinin artmasına paralel olarak, turizm gelirlerine etkisi de artmaktadır. Ülkemize, özel yatıyla gelen yatçının, kaldığı süre ortalama bir ay, günlük harcaması 104 dolardır. Yani, bir yatın getirdiği döviz, 30 turistin harcama toplamına eşittir. Doğal ve kültürel zenginliğimiz, uygun coğrafi yapısıyla nerdeyse on iki ay yatçılığa elverişli iklimiyle önemli avantaja sahiptir. Denizciliğin alt türevi olan yatçılığın, ekonomik getirileri sebebiyle marina sektörünün, hızlı gelişmesini sürdüreceği rahatlıkla söylenebilir.

#### **4.6.2. Sosyal İşlevleri**

Belediyelerin yönetim anlayışı içerisinde sosyal fayda üretme toplumun ihtiyacı olan hizmeti karşılama en önemlisi de istihdam imkanı sağlayarak bir dönüşüm oluşturma ilkeleri bulunmaktadır. Bu hizmetlerin hızlı ve etkin bir biçimde yerine getirilmesi kurulan teşekkül şirketleri ile olmaktadır. Kurulan şirketler çalışma alanına göre birçok fayda üretmekte ve yapısal bütünlük sağlamaktadır. Bu faydaların ekonomik ve ticari boyutu olduğu gibi sosyal işlevleri de bulunmaktadır.

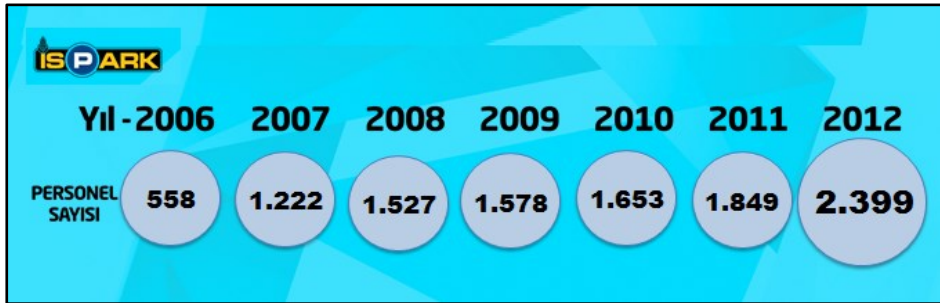
Sosyal işlevleri sınıflandırırken istihdam ve toplumsal fayda boyutunun dışında bilgi paylaşımı ve proje ihraç etme politikalarını da dikkate almalıyız. Günümüzde birçok Belediye teşekkülü farklı ülkelere danışmanlık vermekte bu çalışmalarını yaparken görevlendirdiği personellerin de yetişmesine ortam hazırlamaktadır.

Günümüzde ulaştırma sektörü, sosyal hayatın olmazsa olmazlarının başında gelmektedir. Ulaştırma, her şeyden önce nüfusun belirli alanlara yayılmasını sağlamıştır ve sağlamaya devam etmektedir. Bu sayede işgücünün belirli alanlarda yoğunlaşmasını engellemekte ve bu yönüyle istihdama doğrudan değil fakat dolaylı olarak katkıda bulunmaktadır. Ulaştırmanın en önemli sosyal işlevlerinden bir tanesi de, hayat seviyesini yükselten ve yaşama biçimini değiştiren bir yapıya sahip olmasıdır. Ulaştırma

alanları sayesinde evler, giyinme şekilleri, dinlenme alanları, yiyecekler vs. nitelik ve bünye değiştirebilmekte, hatta belirli bir toplumun çeşitli faaliyetleri, düşünce biçimleri akılcı bir şekilde değişebilmektedir. Öyle ki ulaşım, kapalı toplulukların birbirleriyle ilişkilerini düzenleyici, dışarıya yönelik olarak açıcı ve daha da önemlisi geleneksel tutum ve davranış kalıplarında farklılıklar meydana getirmektedir.<sup>163</sup>

İstihdamın artırılması gelişmiş ya da gelişmemiş hemen hemen her ülke ekonomisinin temel amaçlarından biridir. Özellikle az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerde önemli boyutlara ulaşan istihdam probleminin çözümü için yoğun projelere öncelik verilmektedir. Doğal olarak, bu amaca ulaşmak her iş imkanının mümkün olduğu kadar en düşük maliyetle yaratılması ve dolayısıyla mevcut sermayeyle mümkün olduğu kadar çok kişiye iş imkanının sağlanmasıyla mümkündür.

**Tablo 8** 2006-2012 Yılları Arası İstihdam Edilen Personel Sayısı



**Kaynak:** İSPARK

İSPARK'ın kuruluş amaçları içerisinde ekonomik ve sosyal fayda ortaya koymak bulunmaktadır. 2005-2012 yılları arasındaki işletmeciliğe baktığımızda kuruluşunda görev alan personel sayısı hızla artmıştır. Hayata geçirilen projeler ve hizmet çeşitliliğinin artmasıyla artan bu trend istihdama büyük katkı sağlamış birey ve aile bazında baktığımızda geniş bir kitle hem ekonomik hem de sosyal olarak bu oluşumdan faydalanmıştır.

<sup>163</sup> H. Sami Güven, **Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Fırsatları**, Ankara: Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi (TODAİE) Yayınları, 1982, s.32.

Bunun yanı sıra otoparkçılık sektörünün gelişmesiyle yan sektörler ve tedarikçilerin de gelişmesine öncülük edilmiştir. Toplumda yeni iş kollarının ve şirketlerin oluşumuna da katkı sağlanmıştır. İSPARK, sektöre öncülük eden ve alanında yeni uygulamaları hayata geçiren bir şirket olarak ihtiyaçlarını karşılama noktasında iç piyasayı hareketlendirmiştir. Hizmet alanlarının genişlemesiyle yeni kuruluşlar ortaya çıkmış hem ticari faaliyetlere hem de sosyo-ekonomik gelişmelere katkı sağlanmıştır.

Ulaşım araçlarının park alanlarına yönelik çalışmaların ve kapasite artırımının sürücülere sağladığı, otopark yeri arayarak zaman kaybının önüne geçme ve trafik stresinden kurtulma avantajının önemini de belirtmek gerekmektedir. Günümüzde trafik stresi kaynaklı kaza vb. olumsuz birçok sosyal problemin önlenmesi bu çalışmaların artırılarak imkanların daha da iyi sunulmasıyla doğru orantılıdır. Otopark yeri probleminden kaynaklanan can ve mal kaybı yadsınamaz bir gerçektir. Bu işletmecilik modelinin kontrol mekanizması olması ve farklı imkanlar sunmasıyla da bu olumsuz durumların giderilmesine katkısı gözlenmektedir.

Trafik kazalarının sebeplerine yönelik tüm değerlendirmeler %95 civarında insan faktörüne yer vermektedirler. Bu gerçek karşısında kazaları önlemeye yönelik her girişimde insan psikolojisi ve davranışlarının, değerlendirmelerin odak noktasını oluşturması çok doğaldır. Uzmanlar “bir toplumun trafik düzeninin o toplumun aynası” olduğunu ileri sürerler. Trafik ile ilgili alışkanlık ve davranış kalıpları evrensel trafik kuralları ile çelişiyorsa, bunlar (çelişkiler) arasında kazaların artması da kaçınılmaz bir sonuç olur.<sup>164</sup>

#### **4.6.3. Siyasal İşlevleri**

Üretilen teknoloji ve hizmetler, hazırlanan projeler, farklı ülkelerce model alınmaya başladığı zaman yerel yönetimler arasında siyasi gelişmeler

---

<sup>164</sup> İbrahim Balcıoğlu, **Stres, Trafik, Psikolojisi ve Psikiyatrik Problemler**, İstanbul: İSPARK Bildiri ve Sunum Kitabı,2013,s.120.

daha sık ve etkili olmaya başlamıştır. Yerel yönetimlerin ihtiyaçlarına cevap verecek yatırımları ortak projelerle ve yerel yönetim işbirliğiyle gerçekleştirilmeleri günümüzde uygulanan bir yöntemdir.

İSPARK, otoparkçılık alanında uyguladığı sistemleri daha önce konumuza belirttiğimiz şekliyle Arnavutluk, Mısır ve Pakistan'da uygulamaya koymuştur. Bu işbirliği özelde yerel yönetimlere genel bakış açısıyla da devlete ekonomik, ticari ve sosyal bir katkı sağlamıştır.

Yerel yönetim temsilcileri, siyasi önderler bu hizmetlerin hayata geçmesinde bir araya gelerek bilgi ve tecrübe paylaşımında bulunmaktadırlar. Aynı zamanda ülkelerin ilişkilerinin gelişmesinde de öncülük etmektedirler.

#### **4.6.4. Kurumsal İşlevleri**

Belediyelerin kurdukları teşekküllerin (şirket) topluma sağladığı faydalar yanında kendi kurumlarına yönelik getirileri de bulunmaktadır. Teşekküller hem sosyal fayda sağlayarak hizmet üretme; hem de kar amaçlı kurulmuş organizasyonlardır.

Öncelikleri sosyal devlet ilkesinin bir gereği olarak hizmet üretmek olan teşebbüsler aynı zamanda bir toplumun ve çevrenin içerisinde yer alırlar. Bağlı oldukları kurum ve markaya değer kazandırmakla birlikte tüketici ile ürün arasında güven ilişkisi kurulmasını ve şirketin pazar payının büyümesini sağlamaktadırlar.

Daha iyi bir sosyal hizmet sağlamak, hem topluma hem şirkete önemli yararlar getirmektedir. Teşekküllerin faaliyetleri ve işletmecilik yaptıkları alanlar sosyal sorumlulukların yerine getirilmesi ve daha iyi iş fırsatları yaratılması gibi avantajlar sağlamaktadır.

İşletmeler güçlü beşeri ve maddi kaynaklara sahiptir, özellikle toplumun bazı sorunlarını çözmek için kendi kaynaklarını kullanan işletmeler

toplumda itibar sağlarlar. Başka bir ifadeyle işletmeler sosyal sorunları çözebildikleri oranda kararlı bir çevrenin oluşmasına katkıda bulunabilirler ve bu durum uzun vadede işletme için faydalı olabilir.<sup>165</sup>

Belediye İktisadi Teşekkülleri uzun vadeli yatırım davranışlarıyla başarılı bir grafik çizebilmekte kurumsal anlamda birçok kazanım elde etmektedirler. Bu kazanımları teşekküllerin kuruluş amaçları ve faaliyet alanlarına baktığımızda şu şekilde sıralayabiliriz:

- Teşekküllerin marka değeri ve dolayısıyla piyasa değerleri artmaktadır.
- Yeni pazarların oluşmasına ve işbirliği yapılmasına öncülük edilmektedir.
- Daha nitelikli personeli istihdam etme ortamı oluşturmaktadır.
- Verimlilik ve kalite artışları geliştirilmekte denetim ve risk yönetimi daha etkin hale gelmektedir.
- Hizmet açıklığı bulunan alanlarda bu yöntemle yeni kazanımlar oluşturulmaktadır.

---

<sup>165</sup> Özgener, a.g.e, ss.202,203.

## SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Dünyada yaşam alanları ve şehirleşme sürekli değişmekle birlikte bütünsellik içinde devinim göstermektedir. Bu gelişmeler farklı ülkelerde toplumun ve onu oluşturan unsurların katkısı ve yönlendirmesiyle ilerleyerek yeni bir boyut kazanmaktadır. Bu kavramsal bütünlüğü modern bir noktaya taşıyan ve değişmeye zorlayan bilimsellik, iletişim, kültürel etkileşimler, teknolojik gelişmeler ve inovasyon gibi unsurlar iletken ve itekleyen bir güç olarak karşımızda durmaktadır.

1980'li yılların başından itibaren Belediyeler sadece yönetsel ve idari mekanizma amaçlı faaliyetleriyle değil sosyal belediyecilik kavramının ortaya çıkmasıyla, yeni gelişmelere ayak uydurmak ve iktidar olma yarışında başarıyı devam ettirmek üzere hizmet faaliyetleriyle de ön plana çıkmaya başlamışlardır.

1980'lerden sonra Türkiye'de sosyo-ekonomik değişiklikler neticesinde uygulanan politikaların yarattığı gelişmeler yerel yönetimlerde yeni bakış açılarının oluşmasına katkı sağlamıştır. Bu bakış açısı, hizmetlerin daha etkin ve verimli bir şekilde yerele ulaştırılmasını sağlamak, yeni hizmet modellemeleriyle farklı uygulamaların öncüsü olmak hedefini gütmektedir. Tabi burada yılların biriken ve çözümlenemeyen bir sorunu olarak gelen merkezi yönetimin vesayeti, kırtasiyecilik anlayışı ve bürokrasinin yarattığı olumsuz unsurlar bu değişimi zorunlu hale getirmiştir.

Toplumunu oluşturan bireyler, hayatı kolaylaştıran, yaşam alanlarını ve sosyal ihtiyaçları karşılayan, sanat, kültür, spor, eğitim, ulaşım, çevre konularında hizmet üreten ve bunlardan faydalanmayı kolaylaştıran yönetimleri tercih etmeye başlamışlardır. Köyden kente göçle birlikte şehrin çeperleri olarak adlandırılan yerlerde yaşayan ve sonraki kuşaklarla kentli olma yaşamına ortak olan bireyler, Sosyal Belediyecilik kavramını oluşturan etkenlerin başında gelmektedirler. Süregelen bu alışkanlık gelişme ve zenginleşmeyle sınıf atlamış, hemşehri bakışıyla da kullanılmış yaşam

alanları el değiştirmiştir. Vatandaşların İhtiyaç ve beklentileri Yerel Yönetimlerden isteklerini artırmış, yönetimleri daha hızlı ve farklı hizmet yarışına sokmuştur. Belediyeler özellikle günümüzde her alanda farklı birçok ihtiyaca cevap vermek amacıyla doğrudan hizmet üretmekte ya da iktisadi teşekküller vasıtasıyla bunu yerine getirmeye çalışmaktadırlar.

Belediyeler sadece ekonomik faaliyetleriyle değil sosyal ve çevresel sorumluluk faaliyetleriyle de sürdürülebilir kalkınmaya hizmet eden kuruluşlar içerisinde yerini almışlarıdır. Onları bu noktaya taşıyan ve beklentileri ile devamlılık oluşturan toplum, günümüz iletişim araçlarıyla itici ve kontrol edici bir güç oluşturmuştur. Olumsuz durumların ya da yapılamayan hizmetlerin gerisinde kalmak açıkçası istenilmeyen bir durumdur. Sosyal belediyecilik ve iktidar yarışında hizmetleri yerinde sunmak, yinelemek ve sürdürülebilir hale getirmek kadar çeşitlendirmek te önemlidir.

Dünyada yerel yönetimler önemle belediyeler, kuruma ekonomik, halka ise sosyal katkı sağlayacak projeler geliştirmekte ve birlikte hareket edebilmektedirler. Özellikle son yüzyıl da hızlı bir değişim ve gelişme süreci bu etkileşimi artırmış, uluslararası projeler ve etkinlikler birlikte yürütölmeye başlanmıştır. Çalışmamızın ana temasını oluşturan Belediye teşekkülü İSPARK'ın çalışma ve faaliyetlerinin sonraki yıllarda birçok öлкеye ve kente model olması otoparkçılık ihraç edilmesi bu etkileşimin örneklerinden biridir.

Ekonomik ve sosyal alanlarda ortaya çıkan değişimler, ekonomik krizler, doğal afet ve savaşlar bu değişim sürecinde rekabeti hızlandırmıştır. Gelişmiş ve gelişmekte olan ölkelerde ekonomik, sosyal ve siyasal gelişme endeksli problemler toplumu oluşturan birimleri ve bireyleri kolektif bir şekilde hareket etmeye götürmektedir. Bireyler sorumluluk üstlenme, paylaşma ve dağıtma seçeneklerini kullanmakta yapılanları sorgulamakta ve takip etmektedirler.

Dolayısıyla, yerel yönetimler sadece iktidar olma esası ile değil devamlılık göstermek, kaliteli ve farklı projeleri hayata geçirmek en önemlisi



de bunları yaparken doğal ve tarihi değerleri korumak ve sürdürülebilir kılmak hedefiyle de hareket etmek durumunda kalmışlardır.

Büyükşehir Belediyeleri'nin bir kale olarak görülmesi ve başarılı olması sadece ekonomik ve demografik kriterlerle değil sosyal ve çevresel sorumluluk projeleriyle de ölçülmektedir. Belediyelerin daha iyi bir toplum ve daha iyi bir çevre için ürettikleri hizmetler, toplum tarafından takip edilmekte ve iktidar olma sürecinde değerlendirilerek tercih sebebi olmaktadır. Yerel yönetimleri başarıya taşıyan, farklı alanlarda topluma katkı sağlamalarına olanak veren çevresel ve sosyal sorumluluk anlayışıyla sürdürülebilir projeler günümüzün önemli hizmet tarzıdır.

Çalışmamızda vurguladığımız temel hususlarla birlikte bu ihtiyaçları ortaya çıkaran nedenleri de belirtmemiz gerekmektedir. Toplum içinde yaşayan her kesimden bireylerin, yaş gruplarının, çeşitli ihtiyaçları, beklentileri ve problemleriyle her zaman karşılaşılmaktadır. Nüfus artışı, hızlı kentleşme, çevre kirliliği, göç, sanayileşme, teknoloji ve bilişim gibi birçok unsur ortaya farklı problemler çıkartmıştır. Gelişmenin ve modernliğin belirtisi olarak görülen birçok yenilik sonrasında toplumsal sorunlara etken olmuş, farklı beklentileri de etkilemiştir. Bu imkanlara ulaşamayan, beklentilerine cevap bulamayan bireyler aidiyet hissini yitirmekte sosyal ve psikolojik olarak ta etkilenmektedirler.

Bu noktada toplumda oluşan boşluğun doldurulması aynı kalitede ve düzeyde ama ulaşılabilir, ücretsiz ya da düşük fiyat politikasıyla hizmet üretilmesi gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır. Bunları karşılayacak muhatap toplum tarafından yerel yönetimler olarak görülmektedir. Eğitim, sağlık, ulaşım, çevre, konut, eğlence, fuar, kültür-sanat, spor gibi birçok alanda Belediyeler doğrudan veya şirketleşme vasıtasıyla hizmet vermektedirler. Bu sorunlar içerisinde tezimizin de temasını oluşturan ulaşımın farklı kolları olan kara, hava ve deniz araçları otopark alanları, sürücülerin günümüzde en çok ihtiyaç duyduğu hizmetler arasında yer almaktadır.

Yerel yönetimler özellikle Büyükşehir Belediyeleri bir hizmeti doğrudan kendisi üretme kabiliyetiyle yerine getirirken bunu şirketleşme yoluyla da sunabilmektedir. Belediyelerde reform olarak adlandırılan son on yıldaki düzenlemelerle bu teşebbüs alanı daha da genişletilmiş hareket kabiliyeti artmıştır. Ekonomisi ve sosyal yapısı büyük şehirlerde, belediye yönetimleri teşekkül oluşturarak faaliyet göstermekte ve sermaye yapısı genişleyerek yerel anlamda hizmet üretim ilişkisi artmaktadır.

Burada karşılıksız hizmet üretme politikaları güdülmekle birlikte ürün ya da hizmet üzerinden geri dönüşüm yani döner sermayeli bir işletme kimliği kazandırılarak faydalanan kesimlerin dağılımı artırılmaktadır. Aynı zamanda hizmet ve üretim temalı faaliyetler tecimsel yönüyle ekonomik ve sosyal fayda sağlayarak yatırım projeleri şeklinde geri dönmektedir. Bu yatırım projeleri; ulaşım, çevre, sağlık, spor, sosyal odaklı yaşam alanları gibi birçok modelle kentte uygulanmaktadır.

Ekonomik ve sosyal gelişmeler, şehirleşme ve nüfus artışı, hızlı kentleşme vatandaşların yerel yönetimlerden hizmet beklentilerini artırmıştır. Bu durum belediyelerin kaynak aktarımı ve kaynak oluşturma politikalarını geliştirmeye etken olmuş, aynı zamanda şirketleşme yoluna gitmeye de yönlendirmiştir. Mevcut yapının bu istekleri karşılamada yapılması gerekenlere yönelik bürokratik tutumu, şirket oluşumlarıyla aşılmaya çalışılmıştır. Son on yıl içerisinde yapısal ve yönetsel değişiklikler, vesayetçi politikalardan uzak yeni uygulamalar, yerel yönetimleri güçlendirecek önemli gelişmeler sağlamıştır. Belediyelerin oluşturduğu iktisadi teşekküller farklı alanlarda birçok fayda sağlayarak daha da güçlenmişlerdir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bünyesinde İştirakler Daire Başkanlığı yönetiminde kurulan ve çeşitli alanlarda faaliyet gösteren kuruluşlar bulunmaktadır. Yerel yönetimlerde yapısal dönüşüm ve reform olarak adlandırılan uygulamaların sonucunda etkin olarak faaliyet gösteren

ve yaygınlaşmaya devam eden bu şirketler, özel sermayenin bir şekliyle yerel hizmetlerle ilişkisini oluşturmaktadır.

Bu kuruluşlar aracılığıyla birçok alanda çözüm üretmek amacıyla oluşturulan şirketler arasında yer alan İSPARK, kuruluş amacı doğrultusunda kentte katlı, açık ve yol üstü otoparkları işletmekte, kayıt altına aldığı gelirlerle de otopark yatırımı yapmaktadır. Ana kuruluş hedefi otoparklar olan bu teşekkül aynı zamanda ulaşım ve araç parklanmasına paralel olarak tekne park, bisiklet park, minibüs ve taksi işletmeciliği, cep otoparkı gibi faaliyetlerde bulunmaktadır.

Tezimizde İSPARK'ın sağladığı faydalara değinilmiş özellikle kayıt dışına giden gelirlerin kayıt altına alınmasındaki büyük bir dönüşüm olarak adlandırılabilir yönetimsel süreç aktarılmıştır. Bu başarılı ivme beraberinde hem yerel yönetimlerde hem de yurtdışı yerel yönetimlerde kuruluşun faaliyetlerinin yakından takip edilmesini sağlamıştır. Birçok iştirakin yanında İSPARK'ta otoparkçılık uygulamaları ve sistemleri konusunda danışmalık vererek yatırımlarda bulunmuştur.

TÜİK verilerine bakıldığında İstanbul'da trafikte olan 3 milyonun üzerinde taşıt bulunmaktadır. Buna karşılık araçların otopark olarak kullanacağı kapasite ise 900 bin civarındadır. Bu verilere göre Belediyenin ihtiyaca cevap vermesi, otopark yaparak hizmete açması elzemdir. Bu durumda kabiliyetini daha etkin kullanmak amacıyla kurduğu teşekkül-şirket vasıtasıyla da bu çalışmalarını yürütmelidirler.

Bu alanda modern otopark projelerinin yapılması kadar sürücülerin bu ihtiyaca kolay ve hızlı bir şekilde ulaşmalarını da sağlamak önemlidir. Trafikte stres, zaman kaybı, egzoz gazı salınımı gibi zararlı unsurları dikkate alacak olursak, yapılması gereken daha çok proje ve yatırım bulunmaktadır. Bu alanda bazı yatırımlar İstanbul'da tezimizin de örnek incelemesi olan İSPARK tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu kuruluş vasıtasıyla öncelikle otoparkçılık alanında başlatılan çalışmalar ilerleyen yıllarda birçok il ve ilçede de uygulanmaya başlanmıştır. Toplumun rahatsız eden maddi ve manevi zarar

ortaya çıkaran denetimsiz ve yasadışı iŖletmecilik yapan değnekçi diye tabir edilen niteliksiz iŖletmeciler kentten arındırılmıŖtır. Bu sosyal ve ekonomik bir dönüşüm olarak baŖarılmıŖ, bu alanlarda alıŖan birçok kiŖi de eğitime tabi tutularak sigortalı alıŖan olarak topluma kazandırılmıŖtır. Aynı zamanda izbe alanlar olarak adlandırılan otoparkların algısı deęiŖtirilmıŖ; imajı dŖük bir iŖ olarak görülen otoparkçılık meslek kolu haline getirilmıŖtir. YaklaŖık 3 bin kiŖi istihdam edilmiŖ sosyal bir dönüşümle aile ve birey hayatına önemli katkı ortaya konulmuŖtur.

Otoparkılıkla baŖlayan alıŖmalar kara araçlarının yanında deniz araçlarının da modern ve sistemli bir Ŗeklide parklanmasını sağlamak amacıyla marina projelerinin hayat geçirilmesini saęlamıŖtır. Bu projeyle kıyılar yasadışı iŖletmecilik yapan kiŖilerden (tonozcu) arındırılmıŖ, deniz içindeki alan düzenlenerek sahil bandı vatandaŖların kullanımına aılmıŖtır.

Burada önemli olan diğer bir husus yıllardır kayıt dıŖına giden otopark ve kıyılardaki tekne bağlama gelirlerinin kayıt altına alınarak ekonomiye kazandırılmasıdır. 2005 yılında küçük çaplı alanların belediye kontrolüne alınmasıyla 15 bin TL ile baŖlayan kazanç 2012 yılına gelindiğinde kentteki birçok otoparkın kontrol altına alınmasıyla yılda yaklaŖık 120 milyon TL'ye ulaŖmıŖtır. Yıllardır bu gelirlerin kayıt dıŖında olduğu dŖnldęnde bu teŖekkln kurulması ve faaliyete baŖlamasının doğru ve yerinde bir karar olduğu daha net algılanacaktır. İki koydaki tekne bağlama alanından ise yılda 10 milyon TL'nin de kayıt altına alınması, bu alanlardaki boŖluęun doldurulması ve denetimi, kurulan teŖekkln isabetli olduğunun önemli bir göstergesidir. Konuya bütünlük olması açısından vurgulamak istediğimiz de budur.

Belediye iktisadi teŖekklleriyle bu alanların kontrol altına alınarak sosyal ve ekonomik fayda üretilmesi gerekmektedir. İstanbul'da bazı otopark alanlarında ve birçok kıyıdaki tekne-yat bağlama noktalarında niteliksiz iŖletmecilik devam etmektedir. Kısa zamanda bu alanların kontrol altına

alınmasıyla hem istihdam hem de ekonomik gelir ile toplum ve ülke yararına birçok kazanım elde edilecektir.

İktisadi Teşekküllerin ortaya koyduğu hizmetler, alanlarında ürettikleri özgün projeler, farklı ülkeler ve kentler tarafından örnek uygulama olarak alınmakta bu şekliyle de hem ihraç konusu olmakta hem de sosyal, siyasal ve kültürel ilişkilerin, işbirliğinin ve ortak projelerin hayata geçirilmesinin önemli bir ayağını teşkil etmektedir.

Sonuç olarak Yerel Yönetimler içerisinde önemli bir hizmet kolu olan Belediyeler, İktisadi Teşekkül oluşturarak şirketleşme modeliyle toplumun her kesiminin ulaşabileceği kaliteli ürün ve hizmetleri üretmelidirler.

## KAYNAKLAR

- AKALIN, Güneri; **Yerel Yönetimlerin İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi**, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 3, Sayı 6, Kasım, 1994.
- AKDEMİR, Ahmet, ULUSOY, Tekin; **Mahalli İdareler (Teori-Uygulama Maliye)**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2005.
- AKDOĞAN, Abdurrahman; **Kamu Maliyesi**, Ankara, Gazi Kitabevi, 2007.
- AYKAÇ, Mustafa; **Ahilik ve Yerel Yönetimler, İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler**, İstanbul, İlke Yayınları, 1996.
- BARUT, Alim, ÖNAL, Hüseyin; **Belediyelerin Kurduğu, Katıldığı, Kurup Kapattığı Şirketler Hakkında İç İşleri Bakanlığı Mülkiye Müfettişliği İnceleme Araştırma Raporu**, Ankara, İçişleri Bakanlığı, 1993.
- BAŞ, Ali, İhsan; **Belediye İktisadi Teşebbüsleri ve İstanbul Örneği**, İstanbul, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 2001.
- BERK, Ahmet; **Yerel Hizmet Sunumu ve Belediye İktisadi Teşebbüsleri**, Sayıştay Dergisi, Sayı 49, 2003.
- BÜLBÜL, Duran; **Yerel Yönetimler Maliyesi**, Ankara, Gazi Kitabevi, 2006.
- GÜLER, Cüneyt; **5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun Teftiş ve Denetim Sistemimize Etkileri 1**, Ankara, Maliye Bakanlığı, 2009.
- DİLBİRLİĞİ, Muharrem; **Belediye Şirketleri**, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 4, Sayı 2, Mart, 1995.
- DÖNMEZ, Mustafa; **Belediyelerin Şirket Kurmaları ve Kurulmuş Şirketlere Ortak Olmaları**, Mahalli İdareler Dergisi, Sayı 30, Haziran, 1996.
- DURMUŞ, Doğan; **Belediye İktisadi Teşebbüsleri ve Malatya Örneği**, Malatya, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 1998.
- ERGİN, Osman, Nuri; **Türkiye’de Şehirciliğin İnkışafı**, İstanbul, Cumhuriyet Gazete ve Matbaası, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi İktisat ve İktisadiyat Enstitüsü Neşriyatı, No 3, 1936.

ERİŞ, Engin, Deniz; **Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2007.

ERKUL, Hüseyin; **Türkiye’de Yerel Yönetimler**, Ankara, Detay Yayın,2010.

ERTAN, Birol; **Yerel Yönetim Kavramı**, Ankara, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi TODAİE-YYAEM Yayını, 2002.

ERYILMAZ, Bilal; **Kamu Yönetimi**, Ankara, Okutman Yayıncılık,2009.

ERYILMAZ, Bilal; **Belediye Hizmetlerinin Yürütülmesinde Alternatif Kurumsal Yöntemler**, Türk İdare Dergisi, Sayı 382, Mart,1989.

GÖRMEZ, Kemal; **Yerel Demokrasi ve Türkiye**, Ankara, Vadi Yayınları,1997.

GÖZÜBÜYÜK, Şeref; **Türkiye’de Mahalli İdareler**, Ankara, TODAİE, 1967.

GÖZÜBÜYÜK, Şeref; **Yönetim Hukuku**, Ankara, Sevinç Matbaası, 1991.

GÖZÜBÜYÜK, Şeref; **Türkiye’nin Yönetim Yapısı**, Ankara, Turhan Kitap Evi, 2010.

GÜNDAY, Metin; **İdare Hukuku**, Ankara, İmaj Yayıncılık,2003.

GÜVEN, Sami; **Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Fırsatları**, Ankara, Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi ( TODAİE ) Yayınları, 1982.

KARABİLGİN, Ahmet; **Yerel Yönetimlerin Ekonomik Girişimleri**, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 1, Sayı 1, Ocak, 1992.

KARATAŞ, Süleyman; **Kamu İşletmeleri ve Yerel Yönetimler**, İstanbul, Veli Yayınları,1992.

KAVRUK, Hikmet; **Türkiye’de Anakent Belediyeciliği ve Kent Hizmetlerinin Yönetimi**, Ankara, Hizmet İş Sendikası, 2002.

KAZICI, Ziya; **Osmanlı’da Yerel Yönetim (İhtisab Müessesesi)**,İstanbul, Bilge Yayınları, 2006.

KELEŞ, Ruşen; **Yerinden Yönetim Sorunumuz, Türkiye Günlüğü**, Ocak, Şubat, 1994.

KELEŞ, Ruşen; **Yerinden Yönetim ve Siyaset**, İstanbul, Cem Yayınevi,2011.

KESKİNER, Yusuf, Emrah; **Belediye Şirketlerinde Stratejik Plan Zorunluluğu**, Türk idare Dergisi, Anka Danışma Grubu, Nisan, 2006.

KÖKSAL, Tunay; **Belediye Şirketlerinin Hukuki Rejimi ve Şirketleşme Eğilimleri**, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 2, Sayı 6, Kasım, 1993.

NALBANT, Atilla; **Üniter Devlet**, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları,1997.

NADAROĞLU, Halil; **Mahalli İdareler**, İstanbul, Beta Yayınevi,1998.

NADAROĞLU, Halil; **Mahalli İdareler Teorisi Ekonomisi Uygulaması**, İstanbul, Beta Yayınevi, 2001.

OKUTAN, Emre; **Belediye Şirketlerinin Denetiminde 6085 Sayılı Sayıştay Kanunu Sonrası Dönem**, Dış Denetim Makale, Ocak, Şubat, Mart,2011.

ORTAYLI, İlber; **Tanzimat'tan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği**, İstanbul, Hil Yayını,1985.

ORTAYLI, İlber; **Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi**, Ankara, Cedit Neşriyat, 2007.

ÖNCEL, Yenal; **Mahalli İdareler Maliyesi**, İstanbul, Filiz Kitabevi,1992.

ÖZÇELİK, Hasan; **Avrupa Birliği'nde ve Türkiye'de Belediye Şirketleri: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şirketleri Üzerinde Bir İnceleme**, İstanbul, Marmara Üniversitesi Doktora Tezi, 2010.

ÖZGÜR, Hüseyin; **Yerel Siyaset Perspektifinden Bakışla Büyükşehir Belediyelerinde Kentsel Alan Yönetimi Uygulamaları-Yerel Siyaset**, İstanbul, Okutan Yayıncılık, 2008.

ÖZTÜRK, Azim; **21.Yüzyıl Türkiye'si İçin Yerel Yönetim Modeli**, İstanbul, Ümraniye Belediyesi Kültür Yayınları, 1997.

SAATÇIOĞLU, Cem; **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları: Türkiye - Avrupa Birliği Uygulamaları**, Ankara, Gazi Kitabevi, 2006.

SERDAR, Ali; **Belediye İktisadi Teşebbüsleri, (KİT'lerden Sonra BİT'ler)**, Yaklaşım Dergisi, Yıl 8, Sayı 94, Ekim,2000.

ŞENGÜL, Ramazan; **Yerel Yönetimler**, Kocaeli, Umuttepe Yayınları, 2011.



TEKELİ, İlhan; **Cumhuriyet Döneminde 1923-1973 Türkiye’de Belediyeciliğin Evrimi**, Ankara, Türk İdareciler Derneği,1982.

TEKELİ, İlhan, ORTAYLI, İlber; **Türkiye’de Belediyeciliğin Evrimi**, Ankara, Türk İdareciler Derneği Yayınları, 1978.

TORTOP, Nuri; **Mahalli İdareler**, Ankara, Yargı Yayınları, 1988.

TORTOP, Nuri; **Güçlü Mahalli İdare Anlayışının Gelişmesi**, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 7, Sayı 1, Ocak, 1998.

TOPRAK, Zerrin; **Belediyelerin Ekonomik İşletmeleri ve İşlevleri**, İzmir Ticaret Odası Yayını, İzmir,1993.

TOPRAK, Zerrin; **Yerel Yönetimler**, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, 2006.

TOSUNER, Mehmet; **Mahalli İdarelerde Vergilendirme Yetkisi**, Dokuz Eylül Üniversitesi İİBF Dergisi,1995.

TUZCUOĞLU, Ferruh; **Metropolitan Yönetim**, Sakarya, Sakarya Kitabevi, 2003.

ULUSOY, Ahmet, AKDEMİR, Tekin; **Mahalli idareler: Teori-Uygulama-Maliye**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2006.

YAYLA, Yıldızhan; **Anayasalarımızda Yönetim İlkeleri: Tevs-i Mezuniyet-Tefrik-i Vezaif**, İstanbul,1982.

YAVUZ, Fehmi; **Türk Mahalli İdarelerinin Yeniden Düzenlenmesi**, Ankara, TODAİE- DPT Ortak Yayını, 1966.

YETER, Enis; **Belediyelerin İktisadi ve Ticari Teşebbüsleri**, Türk İdare Dergisi, Yıl 65, Sayı 400, Eylül, 1993.

## İNTERNET KAYNAKLARI

AKIN, Necati, ANIL, Nazım; <http://www.anilymm.com/tr/HaberDetay.Asp?id=338> Erişim:15.05.2012

EKİNCİ, Abdullah; <http://vergivekanunlar.blogspot.com/2011/10/belediye-sirketlerinin-saystay.html> Erişim:14.05.2012.

EKİNCİ, Abdullah; [http://www.muhasabenet.net/makale\\_abdullah-ekinci-bitlerin\\_%20mevzuattaki\\_%20yeri%20ve%20onemi.html](http://www.muhasabenet.net/makale_abdullah-ekinci-bitlerin_%20mevzuattaki_%20yeri%20ve%20onemi.html) Erişim:11.10.2012.

GÜLER, Cüneyt; <http://kontrol.bumko.gov.tr/Eklenti/6995,guler-c-5018-sayili-kmykk-teftis-ve-denetim-sistemimize-.pdf?0> Erişim:22.11.2012.

OKUTAN, Emre; <http://www.sayder.org.tr/e-dergi-belediye-sirketlerinin-deneti-minde-6085-sayili-sayistay-kanunu-sonrasi-donem-11-19.pdf> Erişim:15.05.2012.

ÖZDEMİR, Gürbüz; [http://www.iibf.selcuk.edu.tr/iibf\\_dergi/dosyalar/71348092368.pdf](http://www.iibf.selcuk.edu.tr/iibf_dergi/dosyalar/71348092368.pdf) Erişim:14.05.2012.

ŞENGÜL, Cem; <http://www.malibilgi.net/sayistay-denetim-yonetmeligicerceve-sinde-belediye-sirirketlerinin-denetimi.html> Erişim:10.10.2012.

YÖRÜKOĞLU, Fuat; <http://www.mevzuatdergisi.com/2009/03a/02.htm> Erişim: 02.02.2012

<http://www.genelbilge.com/belediye-iktisadi-tesebbusleri.html/> Erişim: 14.05.2012.

<http://www.ibb.gov.tr/trTR/kurumsal/BelediyeTarihcesi/Pages/BelediyeTarihcesi.aspx> Erişim:11.10.2012.

<http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/YetkiAlani/Pages/AnaSayfa.aspx> Erişim:12.10.2012.

<http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Sirketler/Pages/IBBSirketler.aspx> Erişim:06.07.2012.

[http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/BilgiHizmetleri/Yayinlar/FaaliyetRaporlari/Documents/2012/iBB\\_CD\\_PDF\\_2013/ulasimhizmetleri\\_otoparklar.pdf](http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/BilgiHizmetleri/Yayinlar/FaaliyetRaporlari/Documents/2012/iBB_CD_PDF_2013/ulasimhizmetleri_otoparklar.pdf) Erişim:06.08.2013.

<http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/BilgiHizmetleri/Yayinlar/FaaliyetRaporlari/Documents/2012/index.html> Erişim:06.09.2013.

<http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Kurumsal/Birimler/IstiraklerDB/Pages/AnaSayfa.aspx> Erişim:06.07.2012.

<http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/112/Kurumsal/Hakkimizda.aspx> Erişim:07.07.2012.

<http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/120/Projeler/Devam-Eden-Projeler.aspx> Erişim:27.07.2012.

<http://www.ispark.com.tr/Haberler/274/Gulsuyuna-Park-Et-Kadikoye-Metro-ile-Devam-Et/130.aspx> Erişim:17.09.2012.

<http://www.ispark.com.tr/Projeler/12/Park-Et-Devam-Et/120.aspx> Erişim:07.10.2012.

<http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/348/ISPARK-Otopark-Fiyat-Tarife-Sorgulama.aspx> Erişim:18.09.2012.

<http://www.istmarin.com.tr/tekne-parklar/> Erişim:22.10.2012.

<http://www.istmarin.com.tr/tekne-park-fiyat-tarifesi/> Erişim:22.10.2012.

<http://www.ispark.com.tr/Projeler/14/Istanbul-Buyuksehir-Belediyesinden-Bogaza-Mega-Proje/120.aspx> Erişim:01.10.2012.

<http://www.ispark.com.tr/Haberler/270/18-Bin-Taksi-Tek-Merkezden-Yonetilecek/130.aspx> Erişim:04.11.2012.

<http://www.ispark.com.tr/Projeler/13/Ulasimda-Hava-Taksi-Donemi/120.aspx> Erişim:05.11.2012.

<http://www.ispark.com.tr/Haberler/35/Ucretsiz-Bisiklet-Parklar-yayginlasiyor/130.aspx> Erişim:06.11.2012.

<https://www.isbike.com.tr/> Erişim:07.08.2012.

<http://www.ispark.com.tr/Haberler/281/ISPARK-modeli-Arnautluga-tasindi/130.aspx> Erişim:08.08.2012.

<http://www.ispark.com.tr/Haberler/132/ISPARK-ve-Alex-Park--Misirin-park-sorununu-cozmek-icin-isbirligine-imza-atti/130.aspx> Erişim:08.08.2012.

[www.kidder.org.tr](http://www.kidder.org.tr) Erişim: 19.09.2012.

<http://www.takvim.com.tr/Ekonomi/2013/01/03/denizden-100-milyon-tl>  
Erişim:25.09.2013.

<http://vergivekanunlar.blogspot.com/2011/10/belediye-sirketlerinin-saystay.html> Erişim:10.10.2012.

## DİĞER KAYNAKLAR

İSPARK, **3.Yıl Tanıtım Kitabı**, 2009.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 15, Ekim, 2011.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 16, Aralık, 2011.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 17, Ocak, 2012.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 18, Şubat, 2012.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 19, Mart, 2012.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 28, Mart, 2012.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 20, Nisan, 2012.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 21, Haziran, 2012.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 22, Haziran, 2012.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 24, Eylül, 2012.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 25, Kasım, 2012.

İSPARK, **Bülten**, Sayı 27, Ocak, 2013.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Faaliyet Raporu**, 2012.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı**, İstanbul (İUAP), Mayıs, 2011.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Ulaşım Hizmetleri Yönetimi Faaliyet Raporu**, 2012.

Kaynak Geliştirme ve İştirakler Daire Başkanlığı, **İştirakler Tanıtım Kataloğu**, 2008.