

مطالعات تطبیقی تجربه دیگر کشورها در ساماندهی طرح‌های عمرانی ۳. ترکیه

از آنجا که اجرای پروژه‌های زیرساختی در راستای توسعه زیربنای اقتصادی مختص ایران نبوده و همه کشورهای جهان به آن می‌پردازند، مطالعه تجربه دیگر کشورها در این حوزه می‌تواند برای کشورمان درس‌آموز باشد. بدین منظور در این گزارش تجربه کشور ترکیه در ساماندهی طرح‌های عمرانی مورد بررسی قرار می‌گیرد. در ضمن تاکنون دو گزارش به شماره‌های مسلسل ۱۳۸۵۷ و ۱۳۸۶۷ تجربه ساماندهی طرح‌های عمرانی در دو کشور هند و استرالیا را مطالعه کرده‌اند.

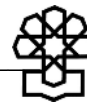
معاونت پژوهش‌های اقتصادی
دفتر: مطالعات بخش عمومی

کد موضوعی: ۲۳۰
شماره مسلسل: ۱۴۱۹۷
اسفندماه ۱۳۹۳

به نام خدا

فهرست مطالب

| | |
|----|---|
| ۱ | چکیده |
| ۱ | مقدمه |
| ۲ | ۱. اشاره به مشکلات کشور ترکیه در زمینه طرح‌های عمرانی |
| ۳ | ۱-۱. کمبود منابع مالی برای اجرای طرح‌های عمرانی |
| ۴ | ۱-۲. استفاده ناکارآمد از منابع تخصیصی |
| ۴ | ۱-۳. تأخیر بیش از حد در اتمام طرح‌ها |
| ۵ | ۲. بستر قانونی، قانونگذاری و اجرایی طرح‌های عمرانی |
| ۵ | ۲-۱. نظام بودجه‌ریزی عمرانی کشور |
| ۶ | ۲-۲. قانون کنترل و مدیریت مالیه عمومی |
| ۶ | ۲-۳. نهادهای متولی |
| ۱۰ | ۲-۴. قوانین مرتبط در مورد اصلاح ساختار اجرای طرح‌های عمرانی |
| ۱۲ | ۳. راهکارهای اجرا شده برای رفع مشکلات |
| ۱۲ | ۳-۱. روش‌های مشارکت عمومی - خصوصی (PPP) |
| ۱۲ | ۳-۲. اولویت‌بندی طرح‌ها |
| ۱۳ | ۳-۳. گارانتی |
| ۱۵ | ۳-۴. بررسی اجرای طرح‌های عمرانی در حوزه‌های مختلف اقتصاد |
| ۲۳ | ۳-۵. سایر راهکارها |
| ۲۳ | ۴. هدفگذاری در توسعه زیرساخت |
| ۲۴ | ۴-۱. بخش بهداشت |
| ۲۵ | ۴-۲. طرح‌های زیرساختی شهری |
| ۲۵ | جمع‌بندی |
| ۲۶ | پیوست |
| ۲۷ | منابع و مأخذ |



مطالعات تطبیقی تجربه دیگر کشورها در ساماندهی طرح‌های عمرانی ۳. ترکیه

چکیده

این گزارش به بررسی تجربه کشور ترکیه در ساماندهی طرح‌های عمرانی می‌پردازد. مطالعه حاضر نشان می‌دهد که بخش قابل توجهی از مشکلات این کشور در اجرای طرح‌های عمرانی مانند کمبود منابع، تأخیر در بهره‌برداری و انباشت زیاد طرح‌ها با کشورمان مشابه است. این گزارش ضمن بررسی اجمالی ساختار نهادی و بسترهای قانونی ترکیه در ساماندهی طرح‌های عمرانی، راهکارهای اتخاذ شده توسط این کشور را بررسی می‌کند. سه راهکار اصلی اتخاذ شده در ساماندهی طرح‌های عمرانی در کشور ترکیه عبارتند از:

۱. استفاده از انواع روش‌های مشارکت عمومی - خصوصی.
۲. اولویت‌بندی در تخصیص منابع به طرح‌ها.
۳. ارائه تضمین‌های مختلف در اجرای طرح‌ها.

مقدمه

نابسامانی‌های موجود در تعریف، تصویب و اجرای طرح‌های عمرانی در کشورمان موجب تحمیل هزینه‌های بالا با راندمان پایین شده است. به‌منظور اتخاذ رویکرد مناسب در ساماندهی طرح‌های عمرانی، مطالعه تجربیات کشورهای دیگر که دارای وضعیت کمابیش مشابه کشورمان بوده‌اند، مفید است. برای این منظور در این گزارش به بررسی تجربه کشور ترکیه در ساماندهی طرح‌های عمرانی و پروژه‌های زیرساختی پرداخته می‌شود. در این گزارش ابتدا مشکلات کشور ترکیه در اجرای طرح‌های عمرانی مورد بررسی قرار می‌گیرد. سپس بستر قانونی تهیه شده جهت ساماندهی طرح‌های عمرانی مورد اشاره قرار گرفته و بعد از آن راهکارهای اصلی اتخاذ شده جهت رسیدن به نقطه مطلوب مطرح می‌شود. در نهایت نحوه اجرای طرح‌های عمرانی در حوزه‌های مختلف اقتصادی مورد اشاره قرار می‌گیرد.

۱. اشاره به مشکلات کشور ترکیه در زمینه طرح‌های عمرانی

کشور ترکیه از لحاظ وسعت اراضی و جمعیت به ترتیب در جایگاه اول و دوم در مقایسه با ۲۵ کشور عضو اتحادیه اروپا قرار دارد؛ به همین دلیل، با آنکه سهم سرمایه‌گذاری ثابت از GDP در ترکیه به‌طور قابل توجهی بالاتر از ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپاست. این کشور همچنان در سطوح پایین‌تر توسعه نسبت به این کشورها قرار دارد و لذا همچنان نیاز به سرمایه‌گذاری عمومی وسیع برای این کشور وجود دارد.

این همان امری است که دولت ترکیه در سال‌های اخیر در تکاپوی انجام آن به سر می‌برد. مقایسه این نسبت سرمایه‌گذاری ثابت دولت‌ها از GDPs برای ترکیه و برخی دیگر کشورها در جدول زیر قابل ملاحظه است.

همان‌طور که در جدول نیز مشخص است؛ نرخ سرمایه‌گذاری بخش عمومی ترکیه طی سال‌های ۲۰۰۶-۲۰۰۱ در مقایسه با سایر کشورها مقدار قابل توجهی است.

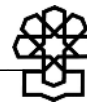
جدول ۱. نسبت سرمایه‌گذاری عمومی ثابت دولت به تولید ناخالص داخلی

| کشورها | ۲۰۰۱ | ۲۰۰۲ | ۲۰۰۳ | ۲۰۰۴ | ۲۰۰۵ | ۲۰۰۶ |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| اتحادیه اروپا - میانگین ۱۵ کشور | ۲/۸ | ۲/۸ | ۲/۸ | ۲/۷ | ۲/۷ | ۲/۷ |
| اتحادیه اروپا - میانگین ۲۵ کشور | ۲/۹ | ۳/۱ | ۳/۱ | ۳/۰ | ۳ | ۳/۱ |
| یونان | ۳/۹ | ۳/۷ | ۴/۱ | ۴/۲ | ۳/۵ | ۳/۱ |
| ایرلند | ۴/۲ | ۴/۲ | ۳/۸ | ۳/۶ | ۳/۴ | ۳/۶ |
| اسپانیا | ۳/۳ | ۳/۵ | ۳/۶ | ۳/۴ | ۳/۶ | ۳/۶ |
| پرتغال | ۳/۹ | ۳/۵ | ۳/۱ | ۳/۰ | ۳/۱ | ۲/۹ |
| ایالات متحده آمریکا | ۲/۷ | ۲/۸ | ۲/۷ | ۲/۶ | ۳/۲ | ۳/۳ |
| ژاپن | ۵/۰ | ۴/۸ | ۴/۳ | ۳/۹ | ۳/۷ | ۳/۵ |
| ترکیه | ۴/۷ | ۴/۶ | ۳/۶ | ۳/۱ | ۳/۸ | ۳/۹ |

Source: European Commission (European Economy), State Planning Organization.¹

در حقیقت طرح‌های عمرانی اگرچه اصلی‌ترین کانال ایجاد ظرفیت‌های جدید تولیدی و خدماتی در اقتصاد است و از مهمترین شاخص‌های اساسی رشد و توسعه اقتصادی محسوب می‌شود، با این حال بیشترین مشکلات را از بُعد اعتباری و فنی - اجرایی نیز داراست. به همین دلیل در ادامه آسیب‌شناسی سرمایه‌گذاری‌های عمرانی کشور ترکیه بررسی می‌شود.

1. State planning organization, Republic of Turkey, Ninth development plan(2007_2013), Annual Programme, Ankara,2007,p:23.



۱-۱. کمبود منابع مالی برای اجرای طرح‌های عمرانی

کمبود اعتبارات را می‌توان مشکل اغلب طرح‌های عمرانی دانست. یکی از ریشه‌های این مسئله محدود بودن درآمدهای دولت در مقابل نیازهای روزافزون به توسعه زیرساخت‌هاست. این موضوع عموماً از طریق کاهش اعتبارات در بخش‌های دیگر محقق می‌شود.

از جانب دیگر، بسیاری از این طرح‌ها عام‌المنفعه و در جهت رفاه اجتماعی اجرا می‌شوند، لذا از سوددهی لازم برای جذب بخش خصوصی برای ورود به این بخش‌ها برخوردار نیستند.^۱ حتی اگر انگیزه سودآوری کلان در برخی از این طرح‌ها وجود داشته باشد، به واسطه کلیدی بودن هریک از آنها نمی‌توان آنها را مستقیماً به بخش خصوصی سپرد. همچنین دیربازده بودن طرح‌های عمرانی تا حدودی دولت را در جهت اختصاص اعتبار بیشتر به این پروژه‌ها بیمناک می‌کند، اما نباید این موضوع را فراموش کرد که بسیاری، کلید گذر از درحال توسعه بودن به توسعه‌یافتگی را بهره‌برداری از همین طرح‌ها می‌دانند. به همین دلیل دولت‌ها نهایت سعی خود را در زمینه تخصیص اعتبارات در حداکثر میزان ممکن به کار می‌بندند. در این بین ترکیه نیز اقدامات مختلفی مانند جذب سرمایه خارجی جهت رفع کمبود اعتبارات طرح‌ها انجام داده است.

همان‌طور که پیش‌تر نیز اشاره شد، در مقابل منابع محدود، طرح‌های بسیاری جهت اجرا مدنظر قرار می‌گیرند. این امر موجب عدم تناسب تعداد پروژه‌ها با منابع اعتباری می‌شود که خود از مهمترین مشکلات طرح‌های عمرانی در سال‌های اخیر بوده است. برای مثال می‌توان به حجم بالای پروژه‌های حوزه آبیاری در مقابل منابع محدود اشاره کرد.^۲

افزایش بیش از پیش هزینه‌های آنها و عدم بازگشت هزینه‌های انجام شده در آنها، ریشه دیگر مسئله نارسایی اعتبارات در طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی است.

در نتیجه نارسایی مذکور، میزان انباشت پروژه‌ها بسیار زیاد ارزیابی شده است. برای مثال در کشور ترکیه؛ مجموع پروژه‌های باقیمانده از سال‌های گذشته (از ابتدا تا سال ۲۰۰۶) و پروژه‌های تصویبی در سال ۲۰۰۶ به ۲۵۲۵ پروژه می‌رسد که به دلیل کمبود منابع طبق برنامه‌ریزی‌ها تنها ۸۵۸ پروژه برای اجرا و اتمام در سال مذکور در نظر گرفته شده‌اند.^۳

1. State planning organization, Republic of Turkey, Ninth development plan(2007_2013), Annual Programme, Ankara,2007,p:41.

۲. همان.

۳. همان، ص ۲۵.

۲-۱. استفاده ناکارآمد از منابع تخصیصی

علاوه بر مسئله کمبود منابع، مشکلاتی در زمینه عدم بهره‌برداری کارآمد از همین منابع تخصیصی مطرح است. در مجموع کیفیت اجرای طرح‌های عمرانی در مقایسه با استانداردهای موجود پایین بوده و متناسب با اهداف از پیش تعیین شده تحقق نیافته است. این امر لزوم توجه جدی برای ایجاد انضباط در تعریف، شروع، ادامه عملیات یا خاتمه دادن به طرح‌های عمرانی به منظور اصلاح روند موجود و ساماندهی وضعیت طرح‌ها را بیش از پیش روشن می‌سازد. با وجود بهبودهای صورت گرفته در بررسی توجیه مالی و اقتصادی هر پروژه، همچنان استفاده ناکارآمد از منابع مشکل بزرگی در این کشور تلقی می‌شود.

همچنین نبود سیستم ارزش‌گذاری و تجزیه و تحلیل دقیق هزینه‌ها و درآمدهای هر پروژه و همچنین ضعف‌های مدیریتی و نبود قوانین کافی را نیز می‌توان از جمله دلایل استفاده ناکارآمد از منابع موجود دانست.^۱

۳-۱. تأخیر بیش از حد در اتمام طرح‌ها

یکی از مشکلات در اجرای طرح‌ها، تأخیر بیش از حد در اتمام طرح‌ها می‌باشد.^۲ همچنین تصویب طرح‌های جدید در حین اجرای طرح‌های نیمه‌تمام موجب شده تا انباشتی از پروژه‌ها ایجاد شوند.^۳ این انباشت عملاً به تأخیر در زمان بهره‌برداری از طرح‌ها منجر می‌شود. طولانی شدن زمان بهره‌برداری بعضاً منجر به از دست رفتن توجیه اقتصادی طرح‌ها می‌شود.

از دیگر عوامل تأخیر در اجرای پروژه‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- کمبود تخصیص اعتبار،
- کمبود اعتبار مصوب،
- ضعف برخی از دستگاه‌های اجرایی.

در حقیقت مسئله «تأخیر بیش از حد طرح‌ها»، مشکل بیشتر کشورهای در حال توسعه به واسطه وجود عدم ثبات و کثرت طرح‌ها می‌باشد که در این میان ترکیه نیز از این امر مستثنا نیست.

برای مثال در سال ۲۰۰۶، ۲۵۲۵ پروژه عمرانی با ارزش کلی بالغ بر ۲۰۰ میلیارد لیر ترکیه (YTL)^۴ برآورد شده، این در حالی بود که کل مخارج انباشته تا پایان ۲۰۰۵ نیز بالغ بر ۸۶/۵ میلیارد

۱. همان، ص ۶۰.

۲. احمد توکلی، عضو هیئت علمی دانشکده علوم اقتصادی و سیاسی دانشگاه شهید بهشتی، «با طرح‌های عمرانی ناتمام چه کار کنیم»، پژوهشنامه اقتصادی»، شماره ۲۶، پاییز ۱۳۸۶، صص ۱۵-۴۲.

۳. دلایل تأخیرهای پروژه‌های عمرانی، نشریه اندیشه و برنامه‌ریزی.



لیر محاسبه شده بود؛ اما میزان کل اعتبار اولیه تخصیصی در سال ۲۰۰۶، ۱۷/۵ میلیارد لیر اعلام شد که این موضوع منعکس کننده عدم تناسب بین طرح‌ها و اعتبارات است که در نهایت موجب تأخیر بیش از حد در اجرای پروژه‌های مذکور می‌شود.

در جدول زیر اطلاعات مفیدی در رابطه با تعداد طرح‌ها، اعتبارات مورد نیاز، مخارج انباشته در سال‌های قبل، مدت زمان اجرا و... طی سال‌های ۲۰۰۱-۲۰۰۶ نشان داده شده است. در ردیف آخر جدول مذکور زمان مورد نیاز برای اتمام پروژه‌ها نشان داده شده است؛ که از ۹/۲ به ۵/۵ سال کاهش یافته است. این موضوع در نتیجه تلاش‌های بسیار ترکیه در ارتقای اعتبارات از طریق جلب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و بهبود عملکرد دستگاه‌های اجرایی صورت پذیرفته است.

جدول ۲. سرمایه‌گذاری ثابت بخش دولتی در ترکیه

| عنوان | ۲۰۰۰ | ۲۰۰۱ | ۲۰۰۲ | ۲۰۰۳ | ۲۰۰۴ | ۲۰۰۵ | ۲۰۰۶ |
|---|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| تعداد پروژه | ۵۳۲۱ | ۵۰۴۷ | ۴۴۱۴ | ۳۸۵۱ | ۳۵۵۵ | ۲۶۲۷ | ۲۵۲۵ |
| ارزش هر پروژه به‌طور میانگین (قیمت جاری، میلیارد لیر ترکی) | ۸۶/۲ | ۱۰۵/۲ | ۱۶۶/۸ | ۱۸۷/۱ | ۱۹۶/۱ | ۲۰۶/۷ | ۲۰۰/۴ |
| مخارج انباشته سال گذشته هر پروژه به‌طور میانگین (قیمت جاری، میلیارد لیر ترکی) | ۲۶/۱ | ۳۳/۸ | ۶۶/۰ | ۸۰/۱۴ | ۸۶/۸ | ۸۴/۰ | ۸۶/۵ |
| کل ارزش تخصیصی هر پروژه به‌طور میانگین (قیمت جاری، میلیارد لیر ترکی) | ۵/۹ | ۶/۹ | ۱۰/۶ | ۱۲/۵ | ۱۲/۰ | ۱۶/۲ | ۱۷/۵ |
| نسبت تخصیصی به ارزش هر پروژه به‌طور میانگین (درصد) | ۶/۸ | ۶/۵ | ۶/۳ | ۶/۷ | ۶/۱ | ۷/۸ | ۸/۷ |
| میانگین زمان اتمام هر پروژه به‌طور میانگین (در سال) | ۹/۲ | ۹/۴ | ۸/۵ | ۷/۶ | ۸/۱ | ۶/۶ | ۵/۵ |

۲. بستر قانونی، قانونگذاری و اجرایی طرح‌های عمرانی

۲-۱. نظام بودجه‌ریزی عمرانی کشور

از آنجایی که مسئله قانون و قانونگذاری در زمینه طرح‌های عمرانی از جایگاه بسیار مهمی برخوردار است و در این بین بودجه‌ریزی جزء حلقه‌های اصلی این بحث مطرح می‌شود؛ در این فصل به بررسی قوانین و مقررات تدوین شده در کشور ترکیه در زمینه زیرساخت طرح‌های عمرانی می‌پردازیم. به‌طور کلی برای حرکت در مسیر رشد و توسعه، تعیین قوانین و مقررات دقیق و رعایت آنها بسیار ضروری است. در حقیقت دولت باید یک برنامه استراتژیک مدون داشته باشد برای آنکه به همان سطح از کیفیت موردنظر دست یابد، باید پایبند به بودجه و برنامه‌هایی براساس آن باشد. برای مثال ترکیه به‌منظور ساماندهی برنامه‌ریزی توسعه این کشور، نهادی با عنوان دبیرخانه برنامه‌ریزی تأسیس کرده است. بخش دبیرخانه برنامه‌ریزی موظف به تعیین تقویم استراتژی است و دولت نیز موظف به طرح‌ریزی فعالیت‌های خود براساس برنامه است. مهمترین بستر قانونی تعیین‌کننده نظام بودجه‌ریزی

ترکیه قانون کنترل و مدیریت مالیه عمومی ترکیه است که در حال حاضر بودجه‌ریزی این کشور بر مبنای این قانون انجام می‌گیرد. در ادامه به بررسی اختصاری این قانون پرداخته می‌شود.^۱

۲-۲. قانون کنترل و مدیریت مالیه عمومی^۲

ترکیه پس از بحران مالی سال ۲۰۰۱ میلادی، قانون بودجه‌ریزی خود را اصلاح کرد. مهم‌ترین تغییر در این حوزه، معرفی یک سیستم مدیریت و کنترل مالیه عمومی در دسامبر سال ۲۰۰۳ توسط مجلس بود. این قانون جایگزین قانون حسابداری کل مصوب سال ۱۹۲۷ شد که بسیاری از موارد آن منسوخ شده بود. اهدافی که این قانون براساس آن شکل گرفته است به شرح ذیل است:

- تنظیم ساختار و عملکرد مدیریت مالیه عمومی،
 - اصلاح فرآیند تدوین و اجرای بودجه عمومی،
 - ارائه گزارش مبادلات مالی با رعایت استانداردهای حسابداری و کنترل مالی به منظور اطمینان از گردآوری و استفاده اثربخش و کارآمد و مولد از منابع مالی،
 - پاسخگویی و شفافیت مالی در راستای سیاست‌ها و اهداف طرح‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای.
- قانون کنترل و مدیریت مالیه عمومی گام به گام در حال تکمیل است. این قانون تمام سطوح دولتی از جمله سازمان‌های عمومی تابع دولت، مؤسسات تأمین اجتماعی و ادارات محلی (شهرداری‌ها و ادارات استانی) را دربر می‌گیرد. این قانون جامع نیست و در بسیاری از زمینه‌ها نیازمند قوانین ثانویه است. برای تکمیل این قانون، قوانین دیگری همچون قانون شهرداری‌ها و قانون سازمان تکالیف مدیریت امور درآمدها در سال ۲۰۰۵ تدوین شد.

۲-۳. نهادهای متولی

۲-۳-۱. سیاستگذاری^۳

به طور کلی فرآیند تنظیم بودجه در ترکیه متمرکز است به این معنا که فرآیند تنظیم آن از بالا به پایین از طریق شورای عالی برنامه‌ریزی هدایت می‌شود که طرح‌های عمرانی نیز از این قاعده مستثنا نیستند. ریاست این شورا با نخست‌وزیر است و اعضای شورا نیز توسط ایشان انتخاب می‌شود. شورای عالی برنامه‌ریزی مسئول به‌روزرسانی طرح‌های مالی میان‌مدت است که شامل اهداف هزینه‌ای برای دولت مرکزی بجز دستگاه‌های تنظیم‌کننده بودجه و نظارتی است.

1. Ministry of Finance, Monthly Budget Review, October 2012, p:98.

۲. بودجه‌ریزی در ترکیه، مجله اقتصادی، ماهنامه بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی، شماره‌های ۱۱ و ۱۲.

3. World Bank, Turkey, Poverty Reduction and Economic management Unit, Report No.36764_TR, Public Expenditure Review, December 18, 2006, p:73.



فرآیند تنظیم بودجه^۱ بدین صورت است که در هر یک از وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های دولتی واحد کوچکی وجود دارد که وظیفه آن ارائه طرح‌های جدید و یا تخصیص مجدد منابع میان دستگاه‌های متنوع وابسته به وزارتخانه‌هاست. این فرآیند در ترکیه به صورت یکپارچه محقق نمی‌شود؛ به این معنا که مقام بودجه‌ای واحدی وجود ندارد که مسئولیت تمام هزینه‌های بودجه‌ای را برعهده گیرد. وزارت دارایی، شورای عالی برنامه‌ریزی و خزانه‌داری کل هر یک مسئولیت‌های ویژه خود را دارند و از این منظر بودجه متمرکز نیست. برای روشن شدن بهتر موضوع، برای مثال؛

- وزارت دارایی مسئول ارائه سیاست‌های مالی شامل تدوین بودجه، برنامه‌ریزی مالی میان‌مدت، اجرای بودجه، جمع‌آوری درآمدها و گزارش‌دهی براساس موازین حسابداری است.

- سازمان برنامه‌ریزی کشور پاسخگوی هیئت دولت در دفتر نخست‌وزیری است. این سازمان برنامه‌های توسعه‌ای بلندمدت را تدوین، سیاست‌های اقتصاد کلان را تنظیم و برنامه‌های استراتژیک میان‌مدت را طراحی می‌کند و به تدوین و اجرای طرح‌های سرمایه‌گذاری می‌پردازد.

- خزانه‌داری کل پاسخگوی هیئت دولت در دفتر نخست‌وزیری است و مدیریت پول نقد، استقراض کوتاه‌مدت و بلندمدت دولت را برعهده دارد. میان نهادها و مؤسسات مالی بین‌المللی ارتباط برقرار می‌کند و به اصلاح سیاست‌های منطقه‌ای و نظارت بر فعالیت شرکت‌های دولتی و صندوق‌های فرابودجه‌ای می‌پردازد.

در این میان مهمترین نهاد برای طرح‌های عمرانی سازمان برنامه‌ریزی می‌باشد که مسئولیت ارزیابی پروژه‌های سرمایه‌گذاری را برعهده دارد؛ به این معنا که وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های دولتی درخصوص بودجه جاری و پروژه‌های سرمایه‌گذاری خود باید نظر مساعد مقام مسئول را جلب کنند. همانند تعدد مسئولیت‌ها در فرآیند بودجه‌ریزی سالیانه که در برنامه‌های میان‌مدت نیز این تعدد مسئولیت‌ها وجود دارد.

عموماً دبیرخانه سازمان برنامه‌ریزی دولتی^۲ سیاستگذاری در بخش طرح‌های عمرانی را برعهده دارد؛ که در نهایت گزارش‌های آن به تصویب شورای وزیران^۳ می‌رسد.^۴ دبیرخانه سازمان برنامه‌ریزی دولتی مجاز به تعیین تقویم برنامه‌ریزی استراتژیک بوده است و ادارات دولتی^۵ مسئول آماده‌سازی برنامه استراتژیک است؛ این ارگان همچنین ملزم به استخراج مجموعه‌ای از اصول و روش‌هایی است که بر ارتباط بین برنامه‌های استراتژیک و طرح‌ها و برنامه‌های توسعه دلالت دارد.

1. Dark-Jankraan, Daniel Berguall & Ian Hawakesworth, "Budgeting In Turkey", OECD Journal on Budgeting, Vol. 7, No.2, 2007.

2. Undersecretariat of State Planning Organization

3. Council of Ministers

4. State Planning Organization, Republic of Turkey, Ninth Development Plan(2007_2013), Annual Programme, Ankara, 2007, p:2.

5. Public Administrations

روش‌های برنامه‌ریزی در ترکیه شبیه بسیاری از کشورهای در حال گذار و کشورهای اروپای غربی در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ است؛ که به‌طور کلی شامل:

۱. برنامه‌های هفت‌ساله توسعه‌ای.
 ۲. برنامه میان‌مدت سه‌ساله که هر ساله مورد بازنگری قرار می‌گیرد.
 ۳. برنامه کوتاه‌مدت یک‌ساله و برنامه سرمایه‌گذاری عمومی می‌باشد.
- علاوه بر موارد فوق، برنامه بخشی در وزارتخانه‌های مرتبط با برنامه‌ریزی و یک برنامه در سطح منطقه‌ای و استانی نیز وجود دارد.
- به همین علت تأکید بر ساده‌سازی در سیستم برنامه‌ریزی و بودجه‌ریزی ترکیه و ایجاد انگیزه برای اداره یک بودجه واحد به‌منظور بهبود کارایی تخصیص منابع را:
- تسهیل جابجایی میان هزینه‌های جاری و هزینه‌های سرمایه‌گذاری،
 - کاهش هزینه‌های بوروکراسی و هزینه‌های اداری،
 - یکپارچگی، شفافیت و کارآمدی بیشتر در سند بودجه و کاهش موانع مدیریتی به‌شدت توصیه می‌شود.

شایان ذکر است که ادارات دولتی موظفند بودجه طرح‌های عمرانی را براساس عملکرد و هماهنگ با مأموریت، چشم‌انداز و اهداف استراتژیک تهیه کنند. وزارت دارایی^۱ این اختیار را دارد که به تعریف روش‌ها و اصول در حوزه سازگاری بودجه دولت با شاخص‌های عملکرد مندرج در برنامه‌های استراتژیک و فعالیت صورت گرفته در این چارچوب بپردازد.

شاخص‌های عملکرد که به‌طور مشترک توسط وزارت دارایی، دبیرخانه سازمان برنامه‌ریزی دولتی و ادارات دولتی مربوطه تعیین می‌شود، باید در بودجه این بخش‌ها گنجانده شود و حسابرسی عملکردها نیز در چارچوب این شاخص‌ها صورت می‌پذیرد.

۲-۳-۲. تأمین مالی طرح‌های عمرانی^۲

تأمین مالی طرح‌های عمرانی از مهمترین بخش‌های نظام بودجه‌ریزی این کشور محسوب می‌شود. به‌طور کلی تأمین مالی طرح‌های عمرانی در این کشور را می‌توان به دو بخش تأمین مالی خارجی و تأمین مالی داخلی تقسیم کرد که در ادامه به اختصار مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۲-۳-۲-۱. تأمین مالی خارجی^۳

ایجاد بسترهای لازم برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و تأمین مالی طرح‌های عمرانی بیش از

1. Ministry of Finance

2. P1mg Deniir. "A Failure Story: Politics and Financial Liberalization in Turkey, Revising the Revolving Door Hypothesis," World Development. Vol. 32. No.5. 2010 of FDI in Turkey-p:45.

3. <http://www.mesanhomes.com>



تأمین مالی داخلی طرح‌های مذکور یاری‌دهنده اقتصاد ترکیه بوده است.

دولت ترکیه از پایان قرن بیستم به‌منظور تلاش جهت کسب مقام و رتبه مناسب در میان قدرت‌های بزرگ جهان، اقدام به بررسی سرمایه‌گذاری خارجی به‌عنوان عاملی ضروری و مهم در توسعه و پیشرفت کشور کرد. سیاست‌های انعطاف‌پذیر سرمایه‌گذاری خارجی به‌عنوان بخشی از اقتصاد آزاد ترکیه معرفی شده است. اقداماتی همچون، وضع قوانین سرمایه‌گذاری خارجی^۱ توسط قراردادهای دوجانبه و چندجانبه، سازماندهی و برنامه‌ریزی مناسب، کمک‌های دولتی به این قبیل سرمایه‌ها و تعهداتی مشابه با سرمایه‌های داخلی، ضمانت انتقال سرمایه و منافع حاصل از آن و همچنین قابلیت برگشت اصل سرمایه، از جمله اقدامات ترکیه جهت ایجاد فضایی امن برای سرمایه‌گذاری خارجی است. تأسیس واحد «مدیریت اصلی سرمایه‌گذاران خارجی (GDFI)» به‌عنوان بخشی از سازمان خزانه کشوری، به‌منظور کمک به سرمایه‌گذاران خارجی جزء دیگری از اقدامات ترکیه است.

از جمله وظایف این واحد می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. راهنمایی و کمک به سرمایه‌گذاران خارجی در بررسی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در ترکیه؛
۲. دریافت و پردازش درخواست‌های سرمایه‌گذاری خارجی و اعطای مشوق‌های سرمایه‌گذاری؛
۳. ثبت مجوز و قراردادهای چگونگی و نحوه مدیریت سرمایه‌گذاری و

توسعه سرمایه‌گذاری خارجی در ترکیه، از ژانویه ۱۹۸۰ و همزمان با تغییرات چشمگیر در سیاست‌های اقتصادی و ساختار جمعی شتاب بیشتری گرفت. تغییرات در نرخ بهره، ایجاد بازارهای مالی سازمان یافته برای پول، ارز، سهام و اوراق بهادار، آزادسازی تحرکات سرمایه و اصلاحات در بخش بانکداری، تنها برخی از تغییرات عمده سیاست‌های اقتصادی در این دوره است. یکی از تصمیمات بزرگ، پذیرش روشنفکرانه و انعطاف‌پذیری در سرمایه‌گذاری خارجی بود. تغییرات در قانون سرمایه‌گذاری خارجی، در نتیجه به بهبود و توسعه مؤثر پتانسیل‌های سرمایه‌گذاری خارجی در سال ۱۹۸۰ منجر شد.

در نتیجه اجرای سیاست‌های اقتصاد بازار آزاد که عموماً منجر به تغییرات در نرخ بهره، ایجاد بازارهای مالی سازمان یافته برای پول، ارز، سهام و اوراق بهادار، آزادسازی تحرکات سرمایه و اصلاحات در بخش بانکداری می‌شود افزایش جریان مستقیم سرمایه‌گذاری خارجی به‌سوی ترکیه نمایان شده است. مجموع کل سرمایه خارجی در بین سال‌های ۱۹۵۴ تا ۱۹۸۰، ۲۸۰ میلیون دلار آمریکا بوده که این میزان در پایان سال ۱۹۹۸ به ۲۳/۸ میلیارد دلار رسید. به‌طوری که کشورهای فرانسه، آمریکا، هلند، آلمان، سوئیس، انگلستان، استرالیا و ژاپن اصلی‌ترین سرمایه‌گذاران در ترکیه بوده‌اند.

در حال حاضر بیش از ۴۶۰۰ بنگاه اقتصادی با مشارکت سرمایه‌های خارجی و در بخش‌های

1. Foreign direct investment law, low no. 4875, date of passage, June 5, 2003.

مختلف در ترکیه فعالیت می‌کنند.

با توجه به مشکل کمبود منابع برای اجرای طرح‌های عمرانی، ترکیه توانسته است حدود ۴۵ درصد از پروژه‌های خود را با استفاده از سرمایه‌گذاری خارجی تأمین مالی، اجرا و به بهره‌برداری برساند.

۲-۳-۲. تأمین مالی داخلی

در این بخش برخی شرکت‌ها و نهادهایی که در حوزه تأمین مالی توسعه زیرساخت فعالیت می‌کنند بررسی می‌شود. برخی از این شرکت‌ها که در دو قالب خصوصی و دولتی فعالیت می‌کنند عبارتند از:

شرکت توسعه زیرساخت ترکیه^۱ TIDC: این شرکت در جهت مدیریت و توسعه زیرساختی تحت دستورات سیاستی سرمایه‌گذاری و زیرساختی دولت ایجاد شده است. این شرکت تمرکز خود را بر روی بخش‌هایی همچون نفت و گاز، راه‌آهن، انرژی بادی و خورشیدی و زغال‌سنگ و بخش‌های بازسازی قرار داده است.^۲

شرکت CRESCENT Capital: یک شرکت سهامی خصوصی که تمرکز بر سرمایه‌گذاری در بخش‌های انرژی و زیرساختی در ترکیه و مناطق اطراف آن دارد. مرکز این شرکت در استانبول واقع است. در حال حاضر این شرکت بیش از ۶۰ سال سابقه کار دارد.

شرکت SHEDLIN Infrastructure: بعد از صندوق خورشیدی (ایجاد یکسری منابع خورشیدی) در بلغارستان راه‌اندازی شد. این شرکت شروع به سرمایه‌گذاری پایدار در بخش صندوق برق ترکیه کرد و با توجه به افزایش تقاضای انرژی ناشی از رشد اقتصادی ترکیه، سرمایه‌گذاری در بخش زیرساختی انرژی برقی را امری مهم قلمداد می‌کند.

۲-۴. قوانین مرتبط در مورد اصلاح ساختار اجرای طرح‌های عمرانی

ترکیه یکی از اولین کشورهایی است که قوانین مربوط به روش‌های مشارکت عمومی - خصوصی (PPP) را توسعه داده است. اولین قانون مربوط به این امر در سال ۱۹۸۴ تصویب شد و بر طبق آن (قانون ۳۰۹۶) به بخش خصوصی اجازه داده شد تا در فعالیت‌های مربوط به تولید برق مشارکت کند. در ادامه به برخی از قوانینی که در راستای اجرای طرح‌های عمرانی تصویب شده است، اشاره می‌شود.

قوانین مربوط به BOT^۳: قوانین شماره ۳۰۹۶، ۳۴۶۵ و ۳۹۹۶

قانون شماره ۳۰۹۶: این قانون برای اولین بار اجازه ورود بخش خصوصی به حوزه تولید برق را صادر کرد.

1. Turkey Infrastructure Development Corporation

2. Minister of Development, Medium Term Program(2013-2015), Main Macroeconomic and Fiscal Target, October 9, 2012.

3. Build-operate-and-Transfer



قانون شماره ۳۴۶۵: این قانون انحصار فعالیت دولت در بخش ساخت، بهره‌برداری و نگهداری شاهراه‌های استانی را حذف کرد.

قانون شماره ۳۹۹۶: قانون مبنایی برای اجرای پروژه‌های زیرساختی با روش BOT در ترکیه است.

– قوانین مربوط به ^۱BO: (قانون شماره ۴۲۸۳)

این قانون بر تأسیس و بهره‌برداری از تولید برق پاک و فروش انرژی تحت مدل‌های BO تأکید دارد و در حقیقت به این روند نظم می‌بخشد. این قانون نیز در سال ۱۹۹۷ مصوب شد.

– قوانین مربوط به ^۲TOR: (قوانین شماره ۴۰۴۶، ۵۳۳۵، ۳۴۶۵ و ۳۰۹۶)

قانون شماره ۴۰۴۶: بر خصوصی‌سازی تأکید دارد و در سال ۱۹۹۴ به صورت قانون در آمده است.

قانون شماره ۵۳۳۵: این قانون به دولت اجازه می‌دهد تا فرودگاه‌ها را به صورت جزئی و یا کلی به بخش خصوصی منتقل کند. این انتقال می‌تواند با ابزار اجاره بلندمدت و یا انتقال حق بهره‌برداری باشد.

قانون شماره ۳۴۶۵: اجازه واگذاری نهادهای بزرگراه‌ها را بجز مدیریت کل، نگهداری، ساخت، نگهداری و بهره‌برداری را به بخش خصوصی می‌دهد.

قانون شماره ۳۰۹۶: اجازه واگذاری نهادهای برق، بجز اداره کل، نگهداری برق تولید شده، توزیع و حمل‌ونقل برق را می‌دهد.

– قوانین مربوط به ^۳LTR: (قوانین شماره ۵۳۳۵ و ۴۰۴۶)

قانون ۴۰۴۶: این قانون برای واگذاری حق بهره‌برداری از طرح‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد.

قانون شماره ۵۳۳۵: حق امتیاز یک بخش یا تمامی بخش‌های حمل‌ونقل فرودگاهی را به بخش خصوصی واگذار می‌کند (البته براساس روش‌های LTR, TOR).

– قوانین مربوط به ^۴BRT: (قانون شماره ۵۳۹۶)

اجازه اجرا شدن پروژه‌های زیرساختی در قالب روش BRT برای طرح‌های حوزه سلامت را می‌دهد.

همان‌طور که ملاحظه می‌شود برای انواع مختلف روش‌های مشارکت عمومی - خصوصی (PPP) و ناظر به نوع فعالیت اقتصادی، قانون خاصی در نظر گرفته شده است.

-
1. Build- Operate
 2. Transfer of Operational Rights
 3. Long term leasing
 4. Build Rent Transfer

۳. راهکارهای اجرا شده برای رفع مشکلات

۳-۱. روش‌های مشارکت عمومی - خصوصی (PPP)^۱

برای اولین بار در سال ۱۹۹۴ یک قانون کلی (قانون شماره ۳۹۹۶) جهت اجرای طرح‌ها به روش BOT در ترکیه تصویب شد که ناظر به بخش‌های زیرساختی همچون انرژی، آب، درمان و... می‌باشد.^۲ بر مبنای این قانون در بازه ده‌ساله حدود ۱۱۱ طرح با روش‌های PPP در ترکیه اجرا می‌شود که ۷۱ طرح با روش BOT، ۵ طرح از آنها مربوط به روش BO و ۳۵ طرح با روش TOR اجرا شده‌اند. بر مبنای آمار سال ۲۰۱۱، قراردادهای بزرگ بر مبنای روش‌های PPP برای شروع بهره‌برداری بالغ بر ۲۶ میلیون دلار هزینه برده است. به علاوه، این طرح‌ها ادامه‌دار بوده و هزینه‌ای معادل با ۹/۴ میلیون دلار دربر داشته است (هزینه‌ای که به سال بعد انتقال پیدا کرده است).

۳-۲. اولویت‌بندی طرح‌ها

در سال‌های اخیر به منظور افزایش کارایی در استفاده از منابع محدود اولویت‌هایی همچون زودبازدهی و اضطراری بودن پروژه در نظر گرفته شده است، اما نباید این نکته را فراموش کرد که پروژه‌های زودبازده‌تر الزاماً همان پروژه‌های حیاتی‌تر برای توسعه نیستند.

برای نمونه می‌توان به اولویت‌بندی پروژه‌ها در سال ۲۰۰۷ به عنوان نمونه‌ای از تلاش‌های اخیر

ترکیه به منظور حل مشکلات مذکور اشاره کرد:

- پروژه‌هایی که تا سال ۲۰۰۷ به اتمام می‌رسند؛
 - میزان تحقق فیزیکی در سطح قابل توجهی باشد؛
 - خارج از مسائل اولویت‌بندی؛ پروژه‌هایی با آثار خارجی مثبت؛^۳
 - پروژه‌هایی که به یکدیگر وابسته‌اند و به صورت همزمان اجرا و تکمیل می‌شوند؛
 - پروژه‌هایی که به کاهش خطرات حوادث طبیعی و جبران خسارات حاصل از آن کمک می‌کند؛
 - پروژه‌هایی که برای تحقق بخشیدن به اولویت و سیاست مربوط به روند عضویت در اتحادیه اروپا لازم هستند؛
 - پروژه‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات که در انطباق با تحول و پیشرفت ترکیه است.^۴
- اولویت‌بندی طرح‌ها به عنوان یک راهکار جهت تسریع در بهره‌برداری از طرح‌ها نیز مدنظر بوده است.

1. Public Private Partnership

2. PPP in Turkey, Ali Gumer Tekin , Prime Ministry Privatization Administration, 2010- p3 AND PPP Infrastructure Projects in Turkey, Project Finance International European Report, September, 2012.

3. Positive Externalities

4. An Introduction to Public Private Partnership, Updated June 2003, Partnership British Columbia



۳-۳. گارانتی

اجرای روش‌های مختلف PPP توسط بخش خصوصی نیاز به پوشش برخی ریسک‌ها دارد. یکی از این موارد توسط خزانه‌داری ترکیه انجام می‌شود^۱ این ضمانت‌ها شامل موارد زیر است:

- پرداخت‌هایی است که بخش عمومی به شرکت‌های اجراکننده طرح‌های PPP می‌پردازد؛
- پرداخت‌های کلی و جزئی به ارائه‌دهندگان وام‌های فرعی؛
- پرداخت برای وام‌های مربوط به پروژه‌هایی که دارایی طرح‌های در دست مشارکت آنها زودتر از موعد به بخش عمومی بازگردانده می‌شود.

در عمل دو نوع ضمانت در ترکیه انجام می‌پذیرد که به صورت گارانتی درآمدی یا کاربردی و گارانتی مستقیم خارجی است. در ادامه این مبحث نیز به معرفی یکی از شرکت‌های فعال در این زمینه که تحت نظر بانک مرکزی ترکیه فعالیت می‌کند، می‌پردازیم.

۳-۳-۱. گارانتی‌های درآمدی یا کاربردی

از میان روش‌های مختلف مشارکت عمومی و خصوصی، روش BOT، به‌طور گسترده در ترکیه مورد استفاده می‌باشد. در این روش‌ها حداقل درآمد و یا حداقل ترافیک (حداقل تعداد عبور و مرور ماشین‌ها) در حوزه طرح‌های حمل‌ونقل توسط دولت تضمین می‌شود.

۳-۳-۲. گارانتی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی^۲

ترکیه به‌منظور جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی اقداماتی جهت پوشش ریسک‌های مختلفی که سرمایه‌های خارجی با آن مواجهند انجام داد. این کشور به‌منظور فراهم کردن محیطی امن‌تر برای سرمایه‌گذاری خارجی، اقدام به عضویت در برخی سازمان‌های جهانی و عقد قراردادهای دوجانبه و چندجانبه در این خصوص کرده که می‌توان از بین آنها به موارد زیر اشاره کرد:

- ترکیه عضو OECD، سازمان تجارت جهانی، صندوق بین‌المللی پول، بانک جهانی و سازمان‌هایی مانند MIGA از بانک جهانی بوده و در آینده‌ای نزدیک قراردادهای چندجانبه سرمایه‌گذاری با سازمان همکاری اقتصادی و توسعه OECD خواهد داشت؛
- امضای قرارداد حفاظت و توسعه سرمایه‌گذاری با ۵۶ کشور؛
- عدم اخذ مالیات‌های مضاعف در تبادلات فی‌مابین که توسط ۳۹ کشور امضا و لازم‌الاجرا شده است؛
- ترکیه عضو گروه OECD و کنوانسیون ICSID^۳ (مرکز بین‌المللی برای حل اختلاف) است؛

1. State Guarantees in ppps

2. P1mg Deniir. "A Failure Story: Politics and Financial Liberalization in Turkey, Revising the Revolving Door Hypothesis," World Development. Vol.32. No.5. 2010 of FDI in Turkey-p:45.

3. International Centre for Settlement of Investment Disputes

- ترکیه عضو موافقتنامه سرمایه‌گذاری وابسته و تحت نظر WTO بوده است (از قبیل TRIM و TRIP).

در حال حاضر قوانین مربوط به مشوق‌های سرمایه‌گذاری براساس مصوبه منتشر شده در ۲۵ مارس ۱۹۹۸ و اطلاعیه‌های منتشر شده مربوطه در تاریخ ۶ می ۱۹۹۸ است که در این راستا به سرمایه‌گذاری در بخش‌های زیرساختی و همچنین سرمایه‌گذاری براساس روش‌های BOT, BOO توجه ویژه‌ای شده است. براساس این قانون، ابزارهای تشویقی اعطا شده به سرمایه‌گذاران عبارتند از:

- معافیت از حقوق و عوارض گمرکی

این معافیت عبارت است از معافیت عوارض گمرکی واردات ماشین‌آلات و تجهیزات لازم برای سرمایه‌گذاری. بدین ترتیب که ماشین‌آلات و تجهیزات وارداتی براساس این قانون، می‌باید جزء فهرست مجاز اقلام وارداتی GDFI باشند. این مورد مشمول مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای نمی‌شود.

- کمک‌های سرمایه‌گذاری

این کمک‌ها بیشتر در قالب معافیت مالیاتی سرمایه‌گذاری است. از هزینه‌های مورد قبول مشمول تشویق‌های مجاز سرمایه‌گذاری می‌توان به ساختمان، ماشین‌آلات، تجهیزات، حمل‌ونقل و نصب و راه‌اندازی اشاره کرد. میزان کمک هزینه فعلی ۱۰۰ درصد است، به این معنا که مقدار هزینه انجام شده در محدوده سرمایه‌گذاری ثابت را می‌توان از سود مشمول مالیات در آینده کسر کرد. مقدار کمک‌هزینه سرمایه‌گذاری متناسب با میزان نرخ تورم تعیین می‌شود. گفتنی است کمک‌هزینه ۲۰۰ درصد نیز برای سرمایه‌گذاری بیش از ۲۵۰ میلیون دلار از سال ۱۹۹۹ قابل اجراست.

- معافیت مالیات ارزش افزوده جهت خریداری ماشین‌آلات و تجهیزات وارداتی یا محلی

در این معافیت، خریداری ماشین‌آلات و تجهیزات از داخل ترکیه و یا واردات آنها از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف است.

- شرکت MIGA

کشور ترکیه دارای شرکتی به نام MIGA^۱ است. این شرکت زیرمجموعه‌ای از بانک مرکزی است که ریسک سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FSI) در حوزه طرح‌های عمرانی را با ابزار بیمه پوشش می‌دهد. MIGA به وسیله این بیمه سرمایه‌های آنان را در مقابل برخی ریسک‌های غیرتجاری نیز محافظت می‌کند.

• دوره گارانتی

MIGA، شرکت‌ها را از سه سال (البته برای شرکت‌هایی که وام گرفته‌اند، این مدت یک سال است) تا

1. Multilateral Investment Guarantee Agency



بالای ۱۵ سال گارانتی می‌کند (حتی امکان گارانتی بیست‌ساله برای طرح‌هایی که از لحاظ زیست‌محیطی توجیه شوند نیز وجود دارد).

• میزان گارانتی

MIGA می‌تواند بیش از ۹۰ درصد از سرمایه‌گذاری را گارانتی کند، به‌علاوه آنکه ۵۰۰ درصد به‌عنوان بخشش سرمایه‌گذاری برای پوشش حقوقی که وابسته و نگهدارنده پروژه است، در نظر می‌گیرند. برای وام‌ها نیز بالای ۹۵ درصد از سرمایه‌گذاری‌های اولیه را گارانتی می‌کند به‌علاوه آنکه ۱۵۰ درصد از نرخ بهره‌ای که به این وام اضافه می‌شود را تحت پوشش قرار می‌دهد. برای قراردادهای کمکی تکنیکال و بقیه قراردادهای پیمانی، MIGA می‌تواند تا ۹۰ درصد از کل عوارض پرداختی و در برخی موارد خاص بالای ۹۰ درصد از این عوارض را پرداخت کند. این شرکت می‌تواند تا سقف ۲۲۰ میلیون برای یک پروژه را تحت پوشش قرار دهد و هیچ حداقلی نیز ندارد.^۱

۳-۴. بررسی اجرای طرح‌های عمرانی در حوزه‌های مختلف اقتصاد^۲

در برنامه سرمایه‌گذاری سال ۲۰۰۶، توزیع ۱۷/۵ میلیارد لیر اعتبار به ۲۵۲۵ پروژه بدین‌گونه است که؛ بخش ارتباطات ۳۱ درصد، بخش سایر خدمات عمومی ۱۸/۸ درصد، بخش انرژی ۱۴/۲ درصد، بخش آموزش و پرورش ۱۴ درصد، بخش کشاورزی ۷/۶ درصد و بخش بهداشت و درمان ۷/۱ درصد و میزان مصوب مواردی مانند استخراج از معادن، گردشگری و بخش‌های ساخت‌وساز نیز ۷/۳ درصد از بودجه مذکور را به‌خود اختصاص داده است.

در این شرایط، با فرض بهره‌برداری کامل و کاراً از منابع تخصیصی و وارد نکردن هیچ پروژه جدیدی به برنامه در سال‌های آتی به‌طور متوسط زمان برآورد برای اتمام پروژه‌ها، ۵/۵ سال برآورد شده است. در برنامه سرمایه‌گذاری سال ۲۰۰۶، به‌استثنای پروژه‌های غیرفعال، متوسط زمان اتمام به ۴/۹ سال تبدیل می‌شود.

در سال ۲۰۰۶، از ۶۹/۲ درصد از کل سرمایه‌گذاری تخصیصی (۱۷/۵ میلیارد لیر ترکیه)؛ بخش اطلاعات بزرگ‌ترین سهم و بالغ بر ۲۶/۴ درصد از بودجه عمومی را به‌خود اختصاص داده و ۲۳/۶ درصد از ۲۵۲۵ پروژه سرمایه‌گذاری عمومی از طریق اعتبارات پروژه‌های خارجی تأمین مالی شده است.

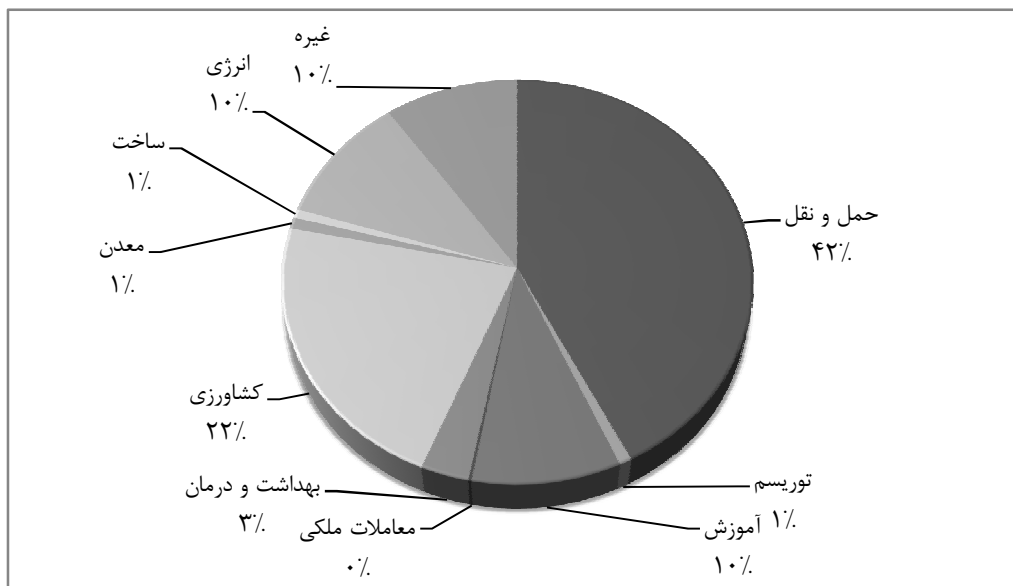
در سال ۲۰۱۳ مبلغ ۱۲۳ میلیون دلار در بخش زیرساخت سرمایه‌گذاری شده است که از این مبلغ میزان ۲۳ میلیون دلار توسط دولت سرمایه‌گذاری شد. می‌توان در نمودار ذیل سهم هر یک از بخش‌های مختلف از تولید ناخالص داخلی و همچنین سهم هریک از بخش‌های زیرساختی از سرمایه‌گذاری را مشاهده کرد. نکته قابل توجه آن است که در سال ۲۰۰۹ مصوب شد که

1. State Guarantees in ppps, EPEC, may 2011 - p 3, 9,10.

2. Infrastructure Investment in Turkey, European Transport Finance Forum, 2013 by TFI.

طرح‌های عمرانی در ترکیه صرفاً با روش‌های PPP اجرا شوند. این طرح‌ها عمدتاً با روش BOT اجرا شده و اغلب در بخش‌های انرژی و حمل‌ونقل هستند.^۱

نمودار ۱. سهم فعالیت‌های مختلف اقتصادی از کل سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در حوزه زیرساخت

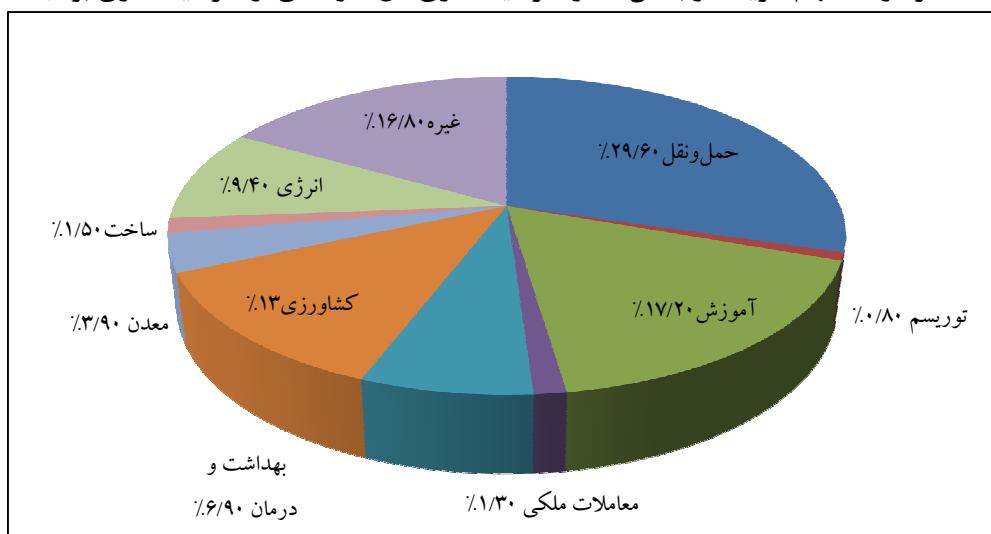


شکل فوق نشان می‌دهد که هر یک از بخش‌های اقتصادی چه سهمی از کل سرمایه‌گذاری انجام شده را به خود اختصاص داده‌اند. همان‌طور که در شکل بالا مشاهده می‌شود، بیشترین سهم مربوط به بخش حمل‌ونقل است. از طرفی دولت نیز سهم بسزایی در سرمایه‌گذاری داشته است. نمودار زیر سرمایه‌گذاری دولت را در بخش‌های مختلف نشان می‌دهد. مشخص است که دولت بیشترین سرمایه‌گذاری را در بخش حمل‌ونقل انجام داده است و بعد از آن بیشترین سرمایه‌گذاری با ۱۷/۲ درصد به آموزش اختصاص می‌یابد.

1. European ppp Report, European ppp Report Center, 2009.



نمودار ۲. سهم هریک از بخش‌ها در سرمایه‌گذاری کل (درصدی از سرمایه‌گذاری بودجه)



حال به بررسی برخی قسمت‌های مهم در زمینه طرح‌های عمرانی در ترکیه می‌پردازیم که برخی از آنها به شرح ذیل است:

۱-۴-۳. راه آهن

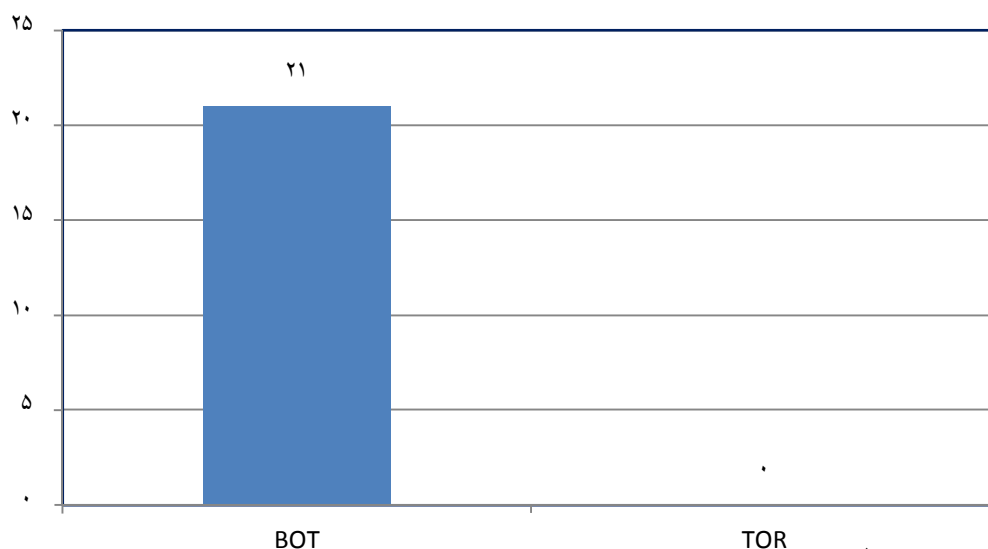
در سال ۲۰۱۳، ۲۶۲۲ کیلومتر ریل برای قطارهای پرسرعت ساخته شد که بیشتر آن در قالب BOT با کمک بخش خصوصی انجام شده است و تا سال ۲۰۱۳ نزدیک به ۴۵ میلیون دلار روی این طرح‌ها هزینه شده است. از جمله طرح‌های اجرا شده در این بخش می‌توان به راه آهن آنتالیا-آلانیا که در آن از روش BOT استفاده شده است، اشاره کرد.

۲-۴-۳. بزرگراه^۱

در سال ۲۰۱۳، بیستویک طرح در بخش بزرگراه اجرا شد که تمام آنها در قالب BOT اجرا شدند. این امر توجه ترکیه به استفاده از این روش را در این حوزه نشان می‌دهد. در بخش بزرگراهی ساخت تمام امکانات رفاهی و سرویس‌دهی اطراف مسیرها با روش BOT احداث شده است.

1. Public-private Partnership Implication in Turkey, Saribrahimoglu Law Office, 2013, p 4-11.

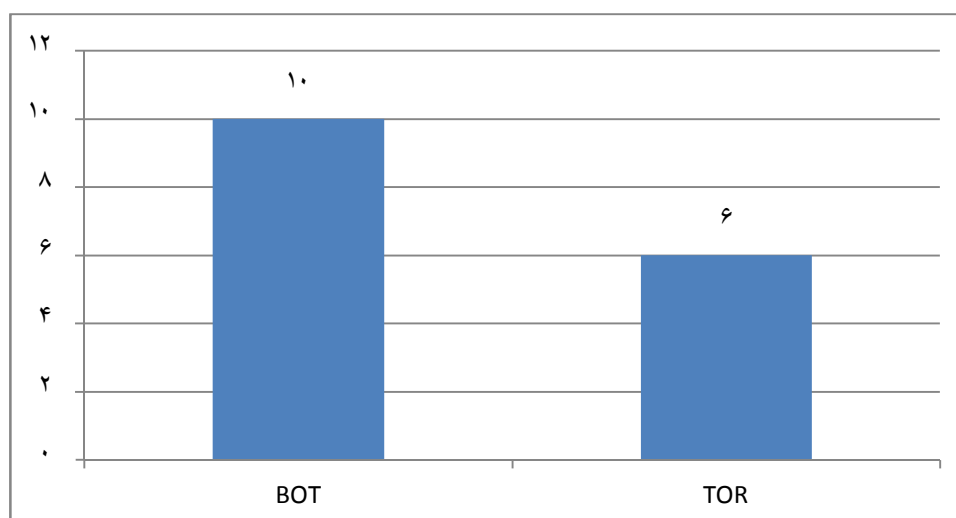
نمودار ۳. تعداد طرح‌های عمرانی اجرا شده در بخش بزرگراهی در سال ۲۰۱۳ به تفکیک روش

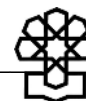


۳-۴-۳. فرودگاه^۱

در سال ۲۰۱۳ شانزده طرح در بخش فرودگاه اجرا شده است که از این میان ۱۰ طرح آن با روش BOT و ۶ طرح با روش TOR اجرا شده است. برای مثال می‌توان به ترمینال‌های بین‌المللی ۱ و ۲ آنتالیا اشاره کرد که در هر دوی این موارد از روش BOT استفاده شده است.

نمودار ۴. تعداد طرح‌های عمرانی اجرا شده در بخش فرودگاهی در سال ۲۰۱۳ به تفکیک روش

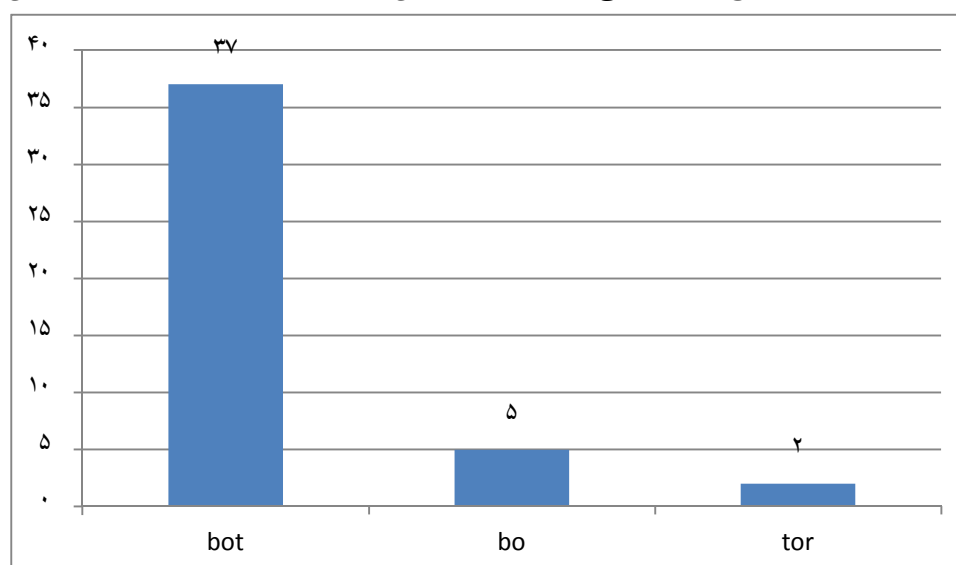




۳-۴-۴. انرژی^۱

در سال ۲۰۱۰ به میزان ۴۲ طرح در بخش انرژی صورت گرفته است که از این میان ۳۷ طرح به وسیله روش BOT، ۵ طرح از این موارد با روش BO و ۲ طرح آن با روش TOR انجام شده است.

نمودار ۵. تعداد طرح‌های عمرانی اجرا شده در بخش انرژی در سال ۲۰۱۰ به تفکیک روش



۳-۴-۵. بهداشت^۲

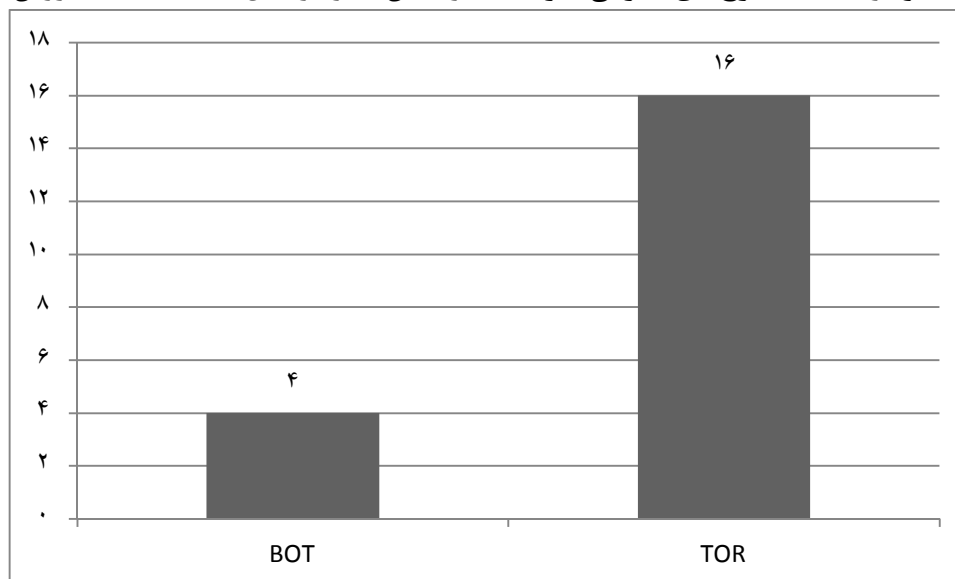
در سال ۲۰۰۶ تعداد ۱۵ پروژه در ترکیه اجرا شده است که ماحصل آن تعداد ۲۵ هزار تخت با سرمایه‌گذاری به ارزش ۵ میلیون دلار بوده است. بیشتر این طرح‌ها با روش BOT اجرا شده است. البته در سال ۲۰۱۳ نیز فقط یک طرح بهداشتی اجرا شد که آن نیز از نوع BL^۳ بوده است.

۳-۴-۶. بندر

در سال ۲۰۱۳ تعداد بیست طرح در بخش بندر صورت گرفته است که از این میان ۴ طرح آن با روش BOT و ۱۶ طرح آن با روش TOR انجام شده است. در این بخش می‌توان به بندر ترابوزان که از روش TOR برای ساخت آن استفاده شد، اشاره کرد.

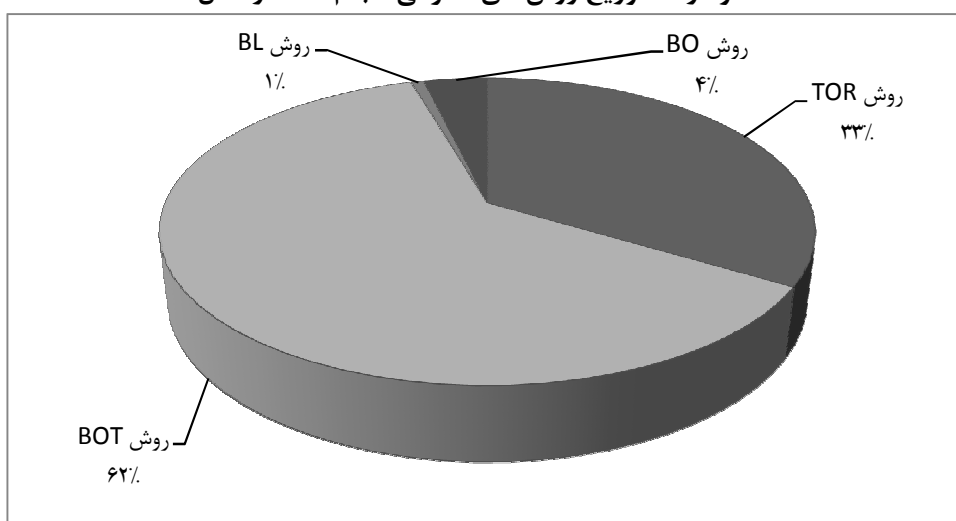
1. PPP in Turkey, Ali Gumer Tekin, Prime Ministry Privatization Administration, 2010, p10-13.
2. www.low.com
3. Build Lease

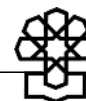
نمودار ۶. تعداد طرح‌های عمرانی اجرا شده در بخش بندر در سال ۲۰۱۳ به تفکیک روش



توزیع طرح‌های عمرانی اجرا شده به تفکیک روش مورد استفاده برای طرح‌های اجرا شده در سال ۲۰۱۳ در ترکیه در نمودار زیر قابل مشاهده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود، ۸۳ درصد طرح‌ها به روش BOT و ۴۵ درصد طرح‌ها به روش TOR اجرا شده است. این امر اهمیت و پرکاربرد بودن این دو روش در مقایسه با سایر روش‌های PPP را نشان می‌دهد.

نمودار ۷. توزیع روش‌های عمرانی انجام‌شده در سال ۲۰۱۳





در جداول زیر میزان استفاده از انواع روش‌های مختلف مشارکت عمومی - خصوصی به کار رفته در اجرای طرح‌های حوزه‌های مختلف نشان داده شده‌اند. بدین ترتیب که جدول ۳ تعداد پروژه‌های اجرا شده و جدول ۴ ارزش پروژه‌های انجام شده با هر روش را نشان می‌دهد.^۱ جدول ۳ بیان می‌دارد که بیشترین طرح‌ها با استفاده از روش BOT اجرا شده و بعد از آن روش TOR بیشترین تعداد را به خود اختصاص داده است. شمار طرح‌ها در این دو روش به ترتیب برابر با ۱۲ و ۱۰ طرح می‌باشد که نشان‌دهنده قابلیت بالای این دو روش در اجرای طرح‌های زیرساختی است.

جدول ۳. تعداد پروژه‌های اجرا شده در هر حوزه به تفکیک PPP در مرحله ساخت

| شرح | پروژه‌های بزرگراهی | پروژه‌های فرودگاهی | پروژه‌های بندر | خدمات گردشگری و تفرجگاه | امکانات و ورودیه‌های گمرکی | پروژه‌های زیرساختی شهری | پروژه‌های امکانات بهداشتی | پروژه‌های تولید برق | کل |
|-----|--------------------|--------------------|----------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------|----|
| BOT | ۳ | ۲ | ۱ | ۵ | ۱ | - | - | ۱۲ | |
| BO | - | - | - | - | - | - | - | ۰ | |
| BL | - | - | - | - | - | - | ۱ | ۱ | |
| TOR | - | - | - | - | - | - | ۱۰ | ۱۰ | |
| کل | ۳ | ۲ | ۱ | ۵ | ۱ | ۰ | ۱ | ۲۳ | |

جدول ۴ نیز بازگوکننده ارزش پروژه‌های اجرا شده با هر روش می‌باشد. نکته قابل توجه این است که علی‌رغم کم بودن تعداد طرح‌ها در بخش بزرگراهی، بیشترین میزان سرمایه‌گذاری در این بخش انجام شده است.

جدول ۴. ارزش پروژه‌های اجرا شده در هر حوزه به تفکیک روش PPP در مرحله ساخت

| شرح | پروژه‌های بزرگراهی | پروژه‌های فرودگاهی | پروژه‌های بندر | خدمات گردشگری و تفرجگاه | امکانات و ورودیه‌های گمرکی | پروژه‌های زیرساختی شهری | پروژه‌های امکانات بهداشتی | پروژه‌های تولید برق | کل |
|-----|--------------------|--------------------|----------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------|------|
| BOT | \$ ۸۰۰۰ | \$ ۵۳۸ | \$ ۷۳ | \$ ۵۴ | \$ ۲۲ | - | - | - | ۸۶۸۷ |
| BO | - | - | - | - | - | - | - | - | ۰ |
| BL | - | - | - | - | - | - | \$ ۳۸۵ | - | ۳۸۵ |
| TOR | - | - | - | - | - | - | - | \$ ۲۶۴ | ۲۶۴ |
| کل | \$ ۸۰۰۰ | \$ ۵۳۸ | \$ ۷۳ | \$ ۵۴ | \$ ۲۲ | ۰ | \$ ۳۸۵ | \$ ۲۶۴ | ۹۳۳۵ |

1. Public-private Partnership Implication in Turkey, Saribrahimoglu Law Office, 2013 -p6 -11.

همان‌طور که در جدول ۵ نیز مشاهده می‌شود، بیشترین تعداد پروژه انجام شده با روش‌های PPP در بخش تولید برق با تعداد ۴۳ پروژه بوده و پس از آن بخش بندر با ۱۹ و بخش بزرگراهی با ۱۸ پروژه قرار دارند. این جدول همچنان این نکته که روش BOT بیشترین کاربرد در اجرای پروژه‌های عمرانی دارد را به‌قوت خود باقی نگه‌می‌دارد و از طرفی همانند جدول ۴ بعد از روش BOT بیشترین تعداد پروژه‌ها با روش TOR انجام شده است.

جدول ۵. تعداد پروژه‌های در مرحله بهره‌برداری، اجرا شده با روش‌های PPP به تفکیک نوع روش در حوزه‌های مختلف

| شرح | پروژه‌های بزرگراه | پروژه‌های فرودگاه | پروژه‌های بندر | خدمات گردشگری و تفرجگاه | امکانات و ورودیه‌های گمرکی | پروژه‌های زیرساختی شهری | پروژه‌های امکانات بهداشتی | پروژه‌های تولید برق | کل |
|-----|-------------------|-------------------|----------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------|-----|
| BOT | ۱۸ | ۸ | ۳ | ۸ | ۷ | ۲ | - | ۲۵ | ۷۱ |
| BO | - | - | - | - | - | - | - | ۵ | ۵ |
| BL | - | - | - | - | - | - | ۰ | - | ۰ |
| TOR | - | ۶ | ۱۶ | - | - | - | - | ۱۳ | ۳۵ |
| کل | ۱۸ | ۱۴ | ۱۹ | ۸ | ۷ | ۲ | ۰ | ۴۳ | ۱۱۱ |

جدول ۶، میزان سرمایه صرف شده برای پروژه‌هایی که در مرحله بهره‌برداری هستند را به‌وضوح بیان می‌دارد. همان‌طور که مشاهده می‌شود بیشترین میزان سرمایه اختصاص یافته مربوط به پروژه‌های فرودگاهی است که حدود نصف منابع را به‌خود اختصاص داده است.

جدول ۶. ارزش پروژه‌های در مرحله بهره‌برداری، اجرا شده با روش‌های PPP به تفکیک نوع روش در حوزه‌های مختلف

| شرح | پروژه‌های بزرگراه | پروژه‌های فرودگاه | پروژه‌های بندر | خدمات گردشگری و تفرجگاه | امکانات و ورودیه‌های گمرکی | پروژه‌های زیرساختی شهری | پروژه‌های امکانات بهداشتی | پروژه‌های تولید برق | کل |
|-----|-------------------|-------------------|----------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------|-------|
| BOT | \$ ۱۹۵ | \$ ۱۹۲۸ | \$ ۴۹ | \$ ۱۸۷ | \$ ۱۹۷ | \$ ۱۱۶۸ | - | \$ ۴۳۷۰ | ۸۰۹۵ |
| BO | - | - | - | - | - | - | - | \$ ۴۳۹۴ | ۴۳۹۴ |
| BL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| TOR | - | \$ ۱۰۶۵۲ | \$ ۱۴۴۴ | - | - | - | - | \$ ۱۴۵۷ | ۱۳۵۵۳ |
| کل | \$ ۱۹۵ | \$ ۱۲۵۸۰ | \$ ۱۴۹۳ | \$ ۱۸۷ | \$ ۱۹۷ | ۱۱۶۸ | - | \$ ۱۰۲۲۱ | ۲۶۰۴۲ |



۳-۵. سایر راهکارها

البته برخی شرایط تازه ایجاد شده در ترکیه امیدها را در زمینه بهبود تخصیص منابع سرمایه‌گذاری و کارآیی در اجرای آنها در دوره‌های آتی دامن زده است. از جمله این شرایط می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:^۱

۳-۵-۱. ثبات و اقتصاد کلان

- ثبات ایجاد شده در اقتصاد ترکیه عمدتاً به دلیل سرمایه‌گذاری اتحادیه اروپاست، که به سبب آن ترکیه توانایی دسترسی به رشد و پیشرفت را به دست آورده و همچنین بودجه اضافی برای سرمایه‌گذاری بخش دولتی را محقق کرده است که مستلزم آماده‌سازی و اجرای کارآمد است. چنین سرمایه‌هایی موجب طرح‌های توسعه‌ای، اجرا، نظارت و ارزیابی پروژه‌ها در راستای انطباق با استانداردهای خاص نهادهای عمومی نیز می‌شود.

۳-۵-۲. استفاده از منابع خارجی

- با توجه به افزایش بودن سطح بهره‌برداری ترکیه از منابع بین‌المللی، اجرای پروژه‌های خارجی در وضعیت بهتری نسبت به قبل قرار گرفته است.

۳-۵-۳. برنامه‌ریزی استراتژیک

- برنامه‌ریزی استراتژیک در نهادهای عمومی و استراتژی‌های تعیین شده در اسناد راهبردی که در زمینه کشاورزی، توسعه روستایی، حمل‌ونقل، بخش‌های محیط زیست و بخش انرژی؛ در حال تنظیم و یا تنظیم شده‌اند، موجب ارزیابی و اولویت‌بندی بهتر پروژه‌ها می‌شود.

۴. هدفگذاری در توسعه زیرساخت

سازمان دولتی برنامه‌ریزی ترکیه برای هدفگذاری در توسعه زیرساخت، سال ۲۰۲۳ را به عنوان سال هدف برای چشم‌انداز خود انتخاب کرده است. در ادامه به برخی از هدفگذاری‌های انجام شده اشاره خواهد شد. همان‌طور که در جدول زیر مشاهده می‌شود مسیرهای بزرگراهی این کشور باید به ۷,۵۰۰ کیلومتر افزایش یافته و خطوط ریلی پرسرعت نیز به ۱۰,۰۰۰ کیلومتر افزایش یابد.

جدول ۷. اهداف ترکیه در سال ۲۰۱۳

| ردیف | عنوان | ۲۰۱۱-۲۰۱۲ | ۲۰۲۳ |
|------|--|-----------|--------|
| ۱ | تولید ناخالص داخلی (میلیون دلار) | ۷۷۲ | ۲,۰۶۴ |
| ۲ | جمعیت (میلیون نفر) | ۷۵ | ۸۲/۵ |
| ۳ | درآمد سرانه (دلار) | ۱۰,۴۶۹ | ۲۵,۰۷۶ |
| ۴ | صادرات (میلیون دلار) | ۱۳۵ | ۵۰۰ |
| ۵ | سهم تحقیق و پژوهش از تولید ناخالص داخلی (درصد) | ۰/۸۵ | ۳ |
| ۶ | درآمد توریسم (میلیون دلار) | ۲۳ | ۵۰ |
| ۷ | بزرگراه (کیلومتر) | ۲,۲۳۶ | ۷,۵۰۰ |
| ۸ | نرخ بیکاری (درصد) | ۹/۱ | ۵ |
| ۹ | خطوط ریلی پرسرعت (کیلومتر) | ۸۸ | ۱۰,۰۰۰ |

برخی از اهداف عملیاتی ترکیه در بخش‌های مختلف را می‌توان به صورت زیر معرفی کرد.

۴-۱. بخش بهداشت

کشور ترکیه قصد دارد برای سال ۲۰۲۳، در بخش بهداشت و درمان ۳۶ پروژه را اجرا کند که این طرح‌ها هزینه‌ای معادل با ۵ میلیون دلار ارزشگذاری شده است (البته این هزینه‌ها هزینه‌های امکان‌سنجی می‌باشد) و در آن ساخت ۳۷,۱۰۰ تخت پیش‌بینی شد که این مقدار با تغییراتی به ۴۱,۲۶۸ تخت افزایش پیدا کرد. حال می‌توان این پروژه‌ها را به سه دسته زیر تقسیم‌بندی کرد:

الف) پروژه‌هایی که در مرحله ساخت هستند

تکمیل مرکز سلامت کی‌سری که در آن ۱۵۸۳ تخت وجود دارد. ۳۱۵ میلیون دلار هزینه ثابت آن شده است و برای ۲۵ سال ۷۶ میلیون دلار توانایی بازپرداخت مالی را دارد.

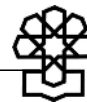
ب) پروژه‌های پیمانی

برخی از پروژه‌هایی که به بخش خصوصی در مورد طرح‌های بهداشتی واگذار شده است به صورت یاد شده است و از آن جمله می‌توان به برخی طرح‌ها مانند تکمیل مراکز بهداشت بیلکنت، اتلیک آنکارا، الازیک و مرکز تحقیقات بیمارستانی مانیسا اشاره کرد.

ج) طرح‌هایی که با وقفه باقی می‌مانند

برخی از این طرح‌ها عبارتند از: تکمیل مرکز سلامت ایکیتلی استانبول، کاراتای کونیا و مرسین و مرکز تحقیقات بیمارستانی یوزگات^۱

1. Infrastructure Investment in Turkey, European Transport Finance Forume 2013 by TFI, news, p 15-30.



۴-۲. طرح‌های زیرساختی شهری

یکی از هدفگذاری‌های دولت ترکیه این است که با سرمایه‌گذاری ۴۰۰ میلیون دلاری در ده سال آینده به بازسازی شهری بپردازد و می‌توان از جمله اهداف آن به ساخت ۷ میلیون خانه و همچنین ساخت ۲ شهر جدید با ظرفیتی معادل با یک میلیون نفر در استانبول اشاره کرد که این امر در سال ۲۰۱۳ شروع شده است. البته دولت قصد ساخت ۳۴ بیمارستان تحت پوشش طرح‌های عمرانی را با هزینه‌ای معادل با ۱۵ میلیون دلار دارد.

– هدف‌هایی در زمینه ریل‌سازی در سال ۲۰۲۳

دولت ترکیه قصد دارد که تا سال ۲۰۲۳، ۹۹۷۸ خط ریلی پرسرعت جدید احداث کند که این خطوط از ۲۹ شهر مختلف عبور می‌کند. از این میان دو مسیر کامل شده است و چهار مسیر دیگر تا سال ۲۰۱۵ کامل خواهد شد.

دولت ترکیه همچنین قصد احداث ۴۹۹۷ کیلومتر خط ریل مرسوم خود را دارد. به‌علاوه ساخت ۶۴۱ کیلومتر خط مترو تا سال ۲۰۲۳ نیز در برنامه است.

جمع‌بندی

این گزارش ضمن بررسی تجربه کشور ترکیه در ساماندهی طرح‌های عمرانی مشکلات این کشور و راهکارهای اتخاذ شده برای حل مشکلات را مورد بررسی قرار می‌دهد. همان‌طور که در گزارش مطرح شد، کشور ترکیه نیز با مشکلاتی مشابه کشورمان (هرچند خفیف‌تر) در اجرای طرح‌های عمرانی مواجه بوده است. مشکلاتی از قبیل تأخیر در بهره‌برداری از طرح‌های عمرانی، تصویب طرح‌های عمرانی بیش از توان مالی دولت و غیره. مطالعات نشان می‌دهد راهکارهای اتخاذ شده توسط این کشور شامل استفاده از انواع روش‌های مشارکت عمومی و خصوصی، اولویت‌بندی در تخصیص منابع و استفاده از گارانتی‌های مختلف در اجرای طرح‌ها می‌باشد. گفتنی است که ترکیه در قوانین متعدد، زمینه را برای اجرای روش‌های مختلف مشارکت عمومی و خصوصی فراهم کرده است.

پیوست

جدول برخی روش‌های PPP

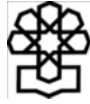
| توضیحات | نوع | ردیف |
|--|--|------|
| یک قرارداد پیمانی است که به‌موجب آن بخش خصوصی با توجه به منابع مالی، دست به ساخت، طراحی و حفاظت از آنها با توجه به ریسک موجود در پروژه می‌زند و اقدام به ساخت پروژه‌های زیرساختی در دوره‌ای مشخص می‌کند که در این دوره، امکانات پروژه بدون هیچ پرداخت گرامتی به آنها واگذار می‌گردد. | BOT (Build- operate- and-Transfer) | ۱ |
| قرارداد پیمانی مانند BOT است بجز اینکه بخش خصوصی مالک پروژه‌های زیرساختی در دوره مشخص قبل از انتقالشان به صاحب امتیاز پیمان می‌باشد. | BOOT (Build-own- operate-Transfer) | ۲ |
| قرارداد پیمانی مانند BOT است بجز اینکه بخش خصوصی مالک پروژه‌های زیرساختی می‌باشد و هیچ انتقالی برای حق پیمان در زمان مشخصی وجود ندارد. | BOO (Build- own-and- operate) | ۳ |
| واگذاری یک قسمت یا یک بخش به طور کلی به بخش خصوصی (دادن حق امتیاز به آنها) | Concession | ۴ |
| یک فرم مشارکت بین بخش‌های خصوصی و حق امتیازات دولتی که معطوف به اطمینان بخشی مالی، ساخت، تعمیر و نگهداری زیرساخت‌ها یا تأمین سرویس‌های زیرساخت‌ها بدون واگذاری سرویس دولتی می‌باشد. | PFI (Private Finance Initiative) | ۵ |



منابع و مأخذ

۱. دفتر تحقیقات و سیاست‌های مالی، بودجه‌ریزی در ترکیه، مجله اقتصادی، ماهنامه بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی، شماره ۱۱-۱۲ بهمن و اسفندماه ۱۳۸۹.
۲. توکلی، احمد. عضو هیئت علمی دانشکده علوم اقتصادی - سیاسی دانشگاه شهید بهشتی، «با طرح‌های عمرانی ناتمام چه کار کنیم»، پژوهشنامه اقتصادی، شماره ۲۶، پاییز ۱۳۸۶.
۳. دلایل تأخیرهای پروژه‌های عمرانی، نشریه اندیشه و برنامه‌ریزی.
۴. ریاست‌جمهوری، دفتر همکاری‌های فناوری، بازمهندسی نظام تأمین و تخصیص اعتبار طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای (طرح‌های عمرانی دولت)، تابستان ۱۳۸۷.
۵. شورای پژوهش‌های علمی کشور، نظام پژوهشی کشور، کمیسیون خاص، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور (برنامه و بودجه)، زمستان ۱۳۷۷.
۶. قانون بودجه و برنامه‌ریزی ۱. ترکیه، معاونت برنامه‌ریزی و امور اقتصادی، ۱۳۸۸.
۷. مجتمع تشخیص مصلحت نظام مرکز تحقیقات استراتژیک، مقاله «چشم‌انداز استراتژیک ترکیه»، آبان‌ماه ۱۳۸۷.
۸. مرکز مطالعات و تحقیقات بودجه دفاعی، بررسی مقایسه‌ای توانمندی‌های اقتصادی نظامی کشور ترکیه.
9. An Introduction to Public Private Partnership, Updated June 2003, Partnership British Columbia.
10. Chhibber, Ajay, Wijnbergen, Sweder van, Public Policy and Private Investment in Turkey, Country Economics Department The World Bank October, 1988.
11. Dark-Jankraan, Daniel Berguall & Ian Hawakesworth, "Budgeting In Turkey", OECD Journal on Budgeting, Vol. 7, No.2, 2007.
12. Deniir, P1mg. "A Failure Story: Politics and Financial Liberalization in Turkey, Revising the Revolving Door Hypothesis," World Development. Vol.32. No.5. 2010 of FDI in Turkey.
13. Education and Business in Turkey, ETF Railway Sector, May, 2011.
14. European Bank, Turkey Assessment of the Quality of the ppp Legislation and of the Effectiveness or its Implementation, 2011.
15. European ppp Report , European ppp Report Center, 2009.
16. Fact-finding Mission to Turkey, Railway Sector, may, 2011.
17. Foreign Direct Investment Law, Low no. 4875, Date of Passage, June 5, 2003.
18. Health Sector ppp Projects in Turkey, Ministry of Development, 2010.
19. Information Infrastructure Approach, Arif Cagdas Aydinuglu, 2006.
20. Infrastructure 2013, Global Priorities by the Urban Land Institute and Ernst, 2013.
21. Infrastructure Investment in Turkey, European Transport Finance Forume 2013 by TFI, News.
22. Infrastructure Law Bulletin, Hukuk Burosu, August, 2011.
23. Investment Guarantee Guide-multilateral Investment Guarantee Agency- world Bank Group.
24. Investment in Turkey, KPMG, 2011.
25. Minister of Development, Medium term Program (2013_2015), Main Macroeconomic and Fiscal Target, October 9, 2012.
26. Ministry of Finance, Monthly Budget Review, October, 2012 .

27. Port ppps in Turkey, Infrastructure Journal, 2013.
28. PPP Implication in Turkey, kizkulesi Sokak.
29. PPP in Turley, Ali Gumer Tekin, Prime Ministry Privatization Adminiatration, 2010.
30. PPP Infrastructure Projects in Turkey, Project Finance International European Report, September, 2012.
31. Prime Minister State Planning Organization, Investment in Turkey, 2012.
32. Private Sector Investment in Insfrustructure and Operation of Airport in Turkey, Zehra Sahin Iikorkor, 2012.
33. Public Financial Management and Control Law, Law No.5018, Date of Adoption: 10/12/2003.
34. Public-private Partnership Implication in Turkey, Saribrahimoglu Law Office, 2013.
35. Public-private Partnership Turkish Experience, Mehmet Uzunkaya, March 2008.
36. Republic of Turkey Prime Minister State Planning Organization , National Rural Development Strategy , Ankara, 2006.
37. Republic of Turkey, Public Procurement Authority , Public Procurement Law, January, 2012.
38. State Guarantees in ppps, European ppp Experience Center , may, 2011.
39. State Planning Organization, Republic of Turkey, Ninth Development Plan (2007_2013), Annual Programme, Ankara, 2007.
40. Summary of Healthcare ppp Program of Republic of Turkey 2013, Group Law Firm.
41. Transportation in Turkey, Country Report, October, 2011.
42. Turkey Assessment of the Quality of the ppp Legislation, European Bank, 2011.
43. Turkey Passes New Healthcare ppp Law- Infrastructure Journal- magnus Rodrigues- 2013.
44. United Nation Public, Turkish Medical Index, Privation Endeavor in Turkey, October 5, 2012.
45. World Bank ,Turkey, Poverty Reduction and Economic Management Unit, Report No.36764_TR, Public Expenditure Review, December 18, 2006.
46. World Bank on Public Investment Program of Turkey :Review of a Report, December, 17th, 2000, Ankara.
47. www.invest.gov.tr.
48. www.taghribnews.ir.
49. www.houseturkey.ir.
50. www.mefa.ir.
51. www.Infrastructure shedlin.com.
52. www.CRESCENTcapital.com.
53. www.low.com.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۴۱۹۷

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: مطالعات تطبیقی تجربه دیگر کشورها در ساماندهی طرح‌های عمرانی
۳. ترکیه

نام دفتر: مطالعات بخش عمومی (گروه بودجه)

تهیه و تدوین کنندگان: محمد مردی، فاطمه تیمورا، داریوش ابوحمزه

ناظر علمی: محسن فاتحی‌زاده

متقاضی: کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی: —



تاریخ انتشار: ۱۳۹۳/۱۲/۲۵