

YÜKSEK LİSANS TEZ ÖZÜ

KARAYOLU KARGO İŞLETMELERİNDE MUHASEBE BİLGİ SİSTEMİ VE ARAS KARGO A.Ş UYGULAMASI

Nurav ATAİ

İşletme Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Nisan 2005

Danışman: Doç.Dr. Saime ÖNCE

Tüm dünyada 1960-1970 yılları arasında yaşanan toplumsal, sosyal ve ekonomik olaylar, insanlık tarihinde bir sıçrama noktası yaratabilecek birikimi sağlamış ve 1970’li yıllardan itibaren de ciddi biçimde değişim ve ilerlemeyi içeren bir dönem açılmıştır. 1970’li yıllardan itibaren ise insanlık tarihinin birikimi mevcut yapıya sığamaz olmuş, bir nevi ekonomik ve kültürel patlama yaşanmaya başlamıştır.

1980’li yıllardan itibaren kapalı ekonomiden çıkış, serbest piyasa ekonomisi koşullarının oluşmaya başlaması, dış dünyaya açılma, ekonomik gelişme düzeyinin artması sonucunda teknoloji ve bilgiye yapılan yatırımların çoğalmasıyla gelinen nokta ülkemiz için yeni dönem başlatmıştır. Tüm bu niteliksel ve niceliksel değişimler etkisini ulaştırma sektörüne de yansıtılmış ve bu sektörün nesnel bir ihtiyacı olarak kargoculuk devreye girmiştir.

Kendisine özgü bir yapısı, işleyişi ve hizmet anlayışı olan kargo taşımacılığı sektörü bugüne kadar oldukça hızlı bir gelişme seyri göstererek gelmiştir. Kargo sektörü yıllar itibari ile klasik taşımacılık anlayışının tekdüzeliğini ortadan kaldırmış ve hizmette çeşitlilik unsurlarını dikkate alarak kendi kuralları olan bir yapılanmaya gitmiştir.

Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne tam üyelik için aday ülke kabul edilmesiyle Avrupa standartlarına ulaşabilmek ve Türk insanının layık olduğu hizmeti gerçekleştirebilmek için kargo sektörünün çağın gerektirdiği koşullara göre yapılandırılması, idari-mali ve hukuki sorunların çözümlenmesi gerekmektedir. Gerek ülkemizde gerekse de dünyada ki gelişmelere baktığımızda bu sektörde faaliyet gösteren kuruluşların önümüzdeki dönem boyunca önemini artacağını görmekteyiz.

ABSTRACT

The social and economic events having occurred from 1960 to 1970 provided a basis for a jumping point in human history and since 1970s an era that includes serious changes and improvements has broken out. However, since those years the potential of human history hasn't been able to fit the current structure, leading to economic and cultural pop-ups.

Since 1980s, a new era in our country has been launched by the increasing investments into technology and information, as a result of various factors such as abandoning reserved economy, forming liberal economy conditions and interacting with the other countries, All these qualitative and quantitative changes have reflected their effects on transportation sector, too, and cargoing has come up as an objective need of this sector.

The cargo transportation sector, the structure, function and service of which are unique to itself, has been developing rapidly since then. Cargo sector has gradually diminished the monotonous notion of classic transportation and it has formed its own principles by considering the service variety aspects.

As Turkey has been accepted as a candidate to complete membership of European Union (EU), it is necessary that the cargo sector be formed on the basis of current needs of the society, and administrative, financial as well as legitimate problems be solved to catch up with European standards and to provide the service which Turkish people deserve. Considering the improvements in cargo business both in Turkey and all around the world, it can be easily seen that the importance of the companies in the sector will inevitably increase in the near future.


JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Nuray ATAK'ın "Karayolu Kargo İşletmelerinde Muhasebe Bilgi Sistemi ve Aras Kargo A.Ş. Uygulaması" başlıklı tezi 24 Mart 2005 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, **İşletme (Muhasebe)** Anabilim Dalında, yüksek lisans tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Doç.Dr.Saime ÖNCE
Üye : Doç.Dr.Kerim BANAR
Üye : Doç.Dr.Erol KUTLU

Prof.Dr.Nurhan AYDIN
Anadolu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü



İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZ	ii
ABSTRACT	iii
JÜRİ VE ENTİTÜ ONAYI	iv
ÖZGEÇMİŞ	v
TABLolar LİSTESİ	x
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA SİSTEMİNE GENEL BAKIŞ

1. GENEL OLARAK ULAŞTIRMA SİSTEMİ	3
1.1. Ulaşımın Tanımı	3
1.2. Ulaştırma Faaliyetlerinin Fonksiyonları	4
1.2.1. Ekonomik Fonksiyonları	4
1.2.2. Sosyal Fonksiyonları	5
1.2.3. Politik Fonksiyonları	5
1.3. Ulaştırma Sektörünün Özellikleri	5
2. ULAŞTIRMA SİSTEMİNİN TÜRLERİ	6
2.1. Demiryolu Taşımacılığı	6
2.1.1. Demiryolu Taşımacılığının Gelişimi	6
2.1.2. Demiryolu Yük Taşımacılığı	10
2.1.3. Uygulama.....	11
2.2. Havayolu Taşımacılığı.....	13
2.2.1. Havayolu Taşımacılığının Gelişimi.....	13
2.2.2. Havayolu Yük Taşımacılığı.....	13
2.2.2.1. Özel Kargolar.....	14
2.2.2.2. Değerli Kargolar.....	15
2.2.2.3. Genel Kargolar.....	15
2.3. Denizyolu Taşımacılığı	15
2.3.1. Denizyolu Taşımacılığının Gelişimi.....	15
2.3.2. Denizyolu Yük Taşımacılığı.....	15
2.3.2.1. Dökme Yükler.....	16
2.3.2.2. Karışık Yükler.....	17
2.3.2.3. Maden Cevherleri.....	17

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU YÜK VE KARGO TAŞIMACILIĞI

1. KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ TANIMI.....	18
2. SEKTÖRÜN TARİHÇESİ VE GELİŞİMİ.....	18
3. KARAYOLU TAŞIMA YÖNETMELİĞİ.....	21
4. ULUSLAR ARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI.....	30
4.1. Uluslar arası Karayolu Yük Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Türlerine Göre Üstünlükleri.....	30
4.2. Uluslar arası Karayolu Yük Taşımacılığının Olumsuz Yönleri.....	31
4.3. Uluslar arası Karayolu Yük Taşımacılığının Yasal Çerçevesi.....	32
4.4. Ülkemizin Taraf Olduğu Uluslararası Çok Taraflı Anlaşmalar.....	33
4.5. Ülkemizin Taraf Olmadığı Çok Taraflı Uluslar arası Anlaşmalar.....	34
4.6. Ulaştırma Bakanlığınca Yürütülen Uluslararası Faaliyetler.....	35
5. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA LOJİSTİK FAALİYETLER	36
5.1. Lojistik Faaliyetlerin Tanımı ve Türkiye’de Lojistiğin Tarihi.....	36
5.2. Lojistiğin Türkiye Ekonomisindeki Yeri.....	39
5.3. Lojistikte 3 PL (Thrd Part Logistics) Hizmeti.....	42
6. KARGO TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ TEMEL TANIM VE BİLGİLER.....	43
6.1. Kargo Taşımacılığı İle İlgili Temel Tanımlar.....	44
6.2. Kargo Standartları.....	45
6.2.1. Taşınması Yasak Kargolar.....	45
6.2.2. Dikkat Özellikli Kargolar.....	45
6.2.3. Sorumluluk Belgesi İle Şarhlı Olarak Taşınacak Kargolar.....	46
6.3. Kargo Hareket İşlemleri.....	46
6.4. Hasarlı-Kayıp Kargo İşlemleri.....	48
6.4.1. Hasarlı Kargo İşlemleri.....	48
6.4.2. Kayıp Kargo İşlemleri.....	48
7. KARGO FİRMALARININ GELENEKSEL TAŞIMACILIK YAPAN KURULUŞLARDAN FARKLILIKLARI.....	49
8. KARGO FİRMALARININ ÖRGÜTLENME ŞEKİLLERİ.....	50
9. KARGO TAŞIMACILIĞININ SORUNLARI.....	52

III.BÖLÜM

KARAYOLU KARGO İŞLETMELERİNDE MUHASEBE BİLGİ SİSTEMİ

1. KARGO TAŞIMACILIK İŞLETMELERİNDE FİNANSAL MUHASEBE.....	54
1.1. Yurtiçi Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Belgeler.....	55
1.2. Uluslararası Karayolu Kargo Taşımacılığında Kullanılan Belgeler	58
2. KARGO TAŞIMACILIK İŞLETMELERİNDE TEK DÜZEN HESAP PLANI.....	61
3. KARGO TAŞIMACILIK İŞLETMELERİNDE KULLANILAN RAPORLAR.....	64
3.1 Gelir ve Trafikle İlgili Raporlar.....	64
3.2 Tamir ve Bakım Maliyetlerine İlişkin Raporlar.....	64
3.3 Sigorta ve Tazminat Giderleri.....	65

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KARGO SEKTÖRÜ VE ARAS KARGO UYGULAMASI

1. ARAS KARGO A.Ş HAKKINDA GENEL BİLGİLER.....	66
2. ARAS KARGO AŞ'NİN BİR ŞUBESİNDEKİ MUHASEBE BİLGİ SİSTEMİ AKIŞI.....	68
2.1. Muhasebe Bilgi Sistemi Akışında Kullanılan Belgeler.....	68
2.2. Aras Kargo A.Ş'de Teknik Veri Akışı.....	70
2.3. Kasa Bülteni ve İşlemleri.....	71
2.3.1. Gelir Kalemleri.....	71
2.3.2. Gider Kalemleri.....	72
2.3.3. Devreden Bakiye.....	72
2.3.4. Devreden Bakiye Açıklaması ve Suspan.....	73
2.3.5. Devreden ÜA Fatura Toplamı.....	73
2.3.6. Kargosu Ulaşan ÜA Fatura Toplamı.....	73
2.3.7. Tahsilata Kalan PÖ Fatura Toplamı.....	74
2.3.8. Sorunlu Fatura.....	74
2.3.9. Nakit.....	74
2.3.10. Kasa Bülteninin Ekleri.....	74
2.4. Ölçüm Tartım ve Fatura Düzenleme Hatalarının Kasa Bültenine Yansımaları ve Tahsilatı.....	75
2.5. Tahsilat Takip İşlemleri.....	76
2.6. Yurtdışına Kargo Gönderimi.....	76
2.7. Kıbrıs'a Kargo Gönderimi.....	78

2.8. Aras Kargo A.Ş'de Tekdüzen Muhasebe Sistemi Uygulaması.....	79
2.8.1. Kesilen Faturaların Muhasebeleştirilmesi.....	79
2.8.2. Şüpheli Alacaklar Hesabının Kullanımı.....	82
2.8.3. Sayım ve Tesellüm Noksan ve Fazlalıkları Hesaplarının Kullanımı.....	84
2.8.4. Demirbaş ve Taşıtlar Hesabının Kullanımı.....	87
2.8.5. Gider Hesaplarının Kullanımı.....	89
2.8.6. Acente Hak Edişlerinin Muhasebeleştirilmesi.....	90
SONUÇ ve ÖNERİLER.....	91
EKLER.....	94
KAYNAKÇA.....	102

TABLÖLÄR LİSTESİ**Sayfa**

Tablo 1. Yıllara ve Sınıflara Göre Karayolları Ağı Uzunluğu.....	19
Tablo 2. Karayolu Eşya Taşımacılığında Yetki Belgelerinin Sınıflandırılması.....	33

GİRİŞ

Taşımacılık sektörü Türkiye ekonomisinde hayati bir yer tutmaktadır. Ülkemizin jeostratejik öneminin artması ile birlikte bu sektörün ağırlığı da artmıştır. Ülkemizin üç kıtayı birbirine bağlayan coğrafi konumu ve sosyo ekonomik yönden sahip olduğu özel durumu yanında, batı ile doğu arasında tabii bir köprü oluşu ve özellikle de transit taşımacılığa elverişliliği, gerek ulusal gerekse uluslar arası karayolu taşımacılığı alanında ülkemizi daima ön plana çıkarmıştır.

Bütün dünyada özellikle de Avrupa'da süratle gelişen teknoloji mal zengini Batı ile petrol zengini Doğu ve Ortadoğu ülkeleri arasında önemli ticari ilişkilerin doğmasına yol açmıştır. Bu gelişmeler pek tabidir ki ülkemizi de etkilemiştir.

1950 'li yıllara kadar yok denecek az olan modern anlayışa uygun karayolu alt yapısı ve karayolu taşımacılığı; 1950'li yıllardan sonra ulusal ve uluslararası alanda yeni bir takım yatırımların yapılmasını ve tedbirler alınmasını gerekli kılmıştır. O dönemlerde, alt yapının kolay, hızlı ve ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi, petrolün ucuz ve temininin kolaylığı, özellikle ülkemizde otomotiv sanayiinin kurulması motorlu araç üretilmesi yanında, 1980'li yıllarda gelindiğinde devletimizin uygulamaya koyduğu teşvik tedbirleri sonucunda motorlu araç sayıları önemli ölçüde artmış, gerek ulusal gerekse uluslararası karayolu taşımacılığının süratle gelişmesine ve büyümesine yol açmıştır. Karayolu taşımacılığında gerçekleşen bu hızlı büyüme sektörün nesnel bir ihtiyacı olarak kargo firmalarını ve kargoculuğun oluşumunu sağlamıştır.

Karayolu kargo taşımacılığı; kendine özgü kuralları, hukuku, sigortası, eğitimi, muhasebe bilgi sistemi ve işletmeciliği olan bir çalışma konusu haline gelmiş dolayısıyla karayolu taşımacılığına farklı bir boyut kazandırmıştır.

Gelişen kargo taşımacılığı ile birlikte paralel olarak gelişen diğer bir sektörde lojistik sektörüdür. Lojistik sektörü dünya ekonomisi için olduğu kadar Türkiye ekonomisi için de çok büyük önem taşımaktadır. Bunun temel nedenleri lojistik sektörünü ilgilendiren kararların ülke ticareti açısından kritik nitelikte olması ve sektörün günümüz Türkiye'sin de iş yaratma ve büyüme potansiyeli açısından öne çıkan

sektörlerden birisi olma yönünden hızla ilerlemesidir. Özellikle üretim firmalarının nakliye ve tedarik sorunlarının ortadan kaldırılmasının hedeflendiği kargo sektörü ve lojistik sektörünün tüm bu taleplere karşılık verebilmesi için geleneksel taşımacılık yapan firmalardan farklı organizasyon yapıları, işleyişleri ve muhasebe bilgi sistemlerinin oluşması kaçınılmazdır.

Özellikle muhasebe bilgi sistemleri organizasyon yapısı içinde çok sayıda şubenin olması nedeniyle ayrıntılı ve belge düzenine dayalı olarak kurulmuştur. Bu nedenle kargonun müşteriden alınıp alıcıya ulaştırılmasına kadar oluşan tüm süreçlerde kullanılan belgeler ve işlemlerin muhasebeleştirilmesi bakımından nakliye firmalarından ayrılan kargo firmalarının bu tür işlemlerinin ayrı olarak ele alınıp incelenmesi ihtiyacı doğmuştur.

Nakliye firmalarından ayrı düşünülmesi gereken kargo firmalarının, kargo sektöründe kullanılan tüm terim ve tanımları, oluşan farklı organizasyon modelleri, şubelerarası gerçekleşen farklı muhasebe işlemleri kısaca özellik arzeden konu ve işlemleri, ayrıntılarıyla ele alınmaya çalışılmıştır.

Birinci bölümde; ulaşım, ulaşım faaliyetlerinin fonksiyonları ve ulaştırma sisteminin türlerinin açıklanmasına çalışılmıştır.

İkinci bölümde; ulusal ve uluslararası karayolu yük taşımacılığı, karayolu taşımacılığında lojistik faaliyetler, kargo taşımacılığı ile ilgili temel tanım ve bilgilerin açıklanmasına çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde; karayolu kargo işlemlerinde muhasebe bilgi sistemi ele alınmıştır.

Dördüncü bölümde ise; ikinci ve üçüncü bölümde anlatılanlar doğrultusunda Aras Kargo Anonim Şirketi'nde bir uygulama yapılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA SİSTEMİNE GENEL BAKIŞ

1.GENEL OLARAK ULAŞTIRMA SİSTEMİ

1.1 Ulaşımın Tanımı

Ulaşım, insan veya eşyanın ihtiyaçları gidermek amacıyla zaman ve mekan faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesini mümkün kılan bir hizmettir.¹Bu tanımda ulaşım faaliyeti insan ve yük nakli olmak üzere iki grupta toplanmıştır. Bu çalışmada ulaşım veya taşımacılık tabirleri ile yük taşımacılığı ifade edilmektedir.

Ulaştırma faaliyeti üretilen malların ihtiyaç duyulan bölgelere ulaştırılmasını sağlamakla taşımacılıkta zaman ve mekan faydası sağlamaktadır.² Ulaştırma sektöründe iki temel öge vardır. Bunlar yer değiştirme ve bu yer değiştirmenin uygun ve ekonomik olmasıdır.³

Gelişmekte olan ülkemizin iktisadi kalkınmasında ilk koşul, taşımacılık sektöründe alt yapının modern işletmecilik anlayışının zaman geçirmeksizin hizmete konulmasıdır. Ulaştırma; ülkenin o günkü ve gelecekteki koşullarının göz önünde bulundurulması ile alt sektörler arasında ağırlıklı yatırım tercihlerinin fayda-maliyet analizleri yapılarak gerçekleştirilmesi zorunlu olan son derece hassas bir sektördür.

¹ Işıl Mendeş Pekdemir, **Denizyolu Yük Taşımacılığı; Yönetim ve Organizasyonu** (İstanbul, 1991), s.5.

² Feryal Orhon, **Ulaştırma İşletmelerinde Maliyet Muhasebesi** (İstanbul, 1983), s.8.

³ İsmet Ergün, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü** (Ankara, 1985), s.11.

1.2 Ulaştırma Faaliyetinin Fonksiyonları

Ulaştırma, ekonomik faaliyetlerin her aşamasında etkili olduğu için toplum hayatında çok önemli fonksiyonları vardır. Ekonomik, sosyal ve politik olarak üç grupta toplanan bu fonksiyonlar aşağıda ele alınmıştır.⁴

1.2.1 Ekonomik Fonksiyonları

* Ulaştırma hizmeti olmadan iş bölümüne dayalı bir ekonomi veya bir pazar düşünülemez. Diğer bir deyişle ulaştırma, üretimin gerçekleştirilmesi için ön koşuldur. Böylelikle ulaşım hizmetleri üretimin vazgeçilmez bir parçası haline gelir.

* Piyasanın aleniliği, işleyişi ve rekabet koşulları diğer faktörler yanında ulaşım sisteminin kalitesine bağlıdır. Ulaştırma tarımsal ve sanayi ürünlerinin pazarlanmasını, çeşitli yörelerin artık ürünlerinin değerlendirilmesini, sanayinin belirli bölgelerde kutuplaşmamasını sağlar.⁵

* Ulaştırma ham, yarı mamul ve mamul maddelerin ihtiyaç olan yerlere gerektiği zamanda iletmek suretiyle ekonomide toplam arz ile toplam talep arasındaki uyumu sağlar.⁶

* Ulaşım sayesinde geniş pazarlara açılabilme imkanının ortaya çıkması, “kitle üretimi”, “standardizasyon” ve “kalitenin yükselmesi” yanı sıra, bunların sonucu olarak “üretimde maliyet düşürücü” etkilerde oluşturur. Böylece, toplumların üretim gücü ve refahı yükselir.⁷

* Taşıma giderleri toplam üretim maliyeti içerisinde yer almaktadır. Taşıma sisteminde yapılacak bir iyileştirme ulaşım maliyetini azaltacaktır. Ancak ulaştırma sisteminin ekonomik etkisi çerçevesinde salt ulaşım maliyetinin önemi sınırlıdır. Hatta

⁴ Bülent Günsoy, “Ulaştırma Ekonomisinde Alt Sistemler Arası Öncelik Sorunu ve Türkiye Uygulaması.” (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994), s.7.

⁵ Ergün, a.g.e. , s.7

⁶ Dündar Sağlam, **Türkiye Ekonomisi Temel Yapısı ve Sorunları** (Ankara, 1983), s.209.

⁷ Günsoy, a.g.e. , s.7

nihai malların fiyatları arttıkça toplam maliyet içinde taşıma giderlerinin payı azalmaktadır.⁸

1.2.2 Sosyal Fonksiyonları

* Ulaştırma nüfusun ülke içinde –belli koşullar altında- dengeli dağılmasını sağlar.

* Ulaştırma sisteminin geliştirilmesi bölgeler ve toplulukları yaklaştıracığından örf ve adetlerde değişiklik olur.

1.2.3 Politik Fonksiyonları

* Ulaştırma köy-kent, devlet toplum entegrasyonunu başlatarak siyasal birliğin ve şuurun kuvvetlenmesini sağlar, homojen kaynaşmış bir toplum yaratır.

* Ulaştırma devletin daha iyi görev yapmasını devlet mekanizmasının daha iyi işlemesini sağlar.⁹

1.3 Ulaştırma Sektörünün Özellikleri

Ulaştırma sektörünün kısmen kendine özgü, kısmen de diğer sektörlerde rastlanabilen önemli özellikleri vardır.

* Ulaştırma sektöründe toplam maliyet içinde sabit maliyetlerin payı çok yüksektir. Sabit maliyetin toplam maliyet içinde payının yüksek oluşundan ulaştırma ekonomisi bakımından iki sonuç çıkarılabilir:

- Taşıma firmaları mevcut kapasitelerini mümkün olduğu kadar fazla kullanmak zorundadırlar. Çünkü kapasite kullanımı arttıkça ortalama sabit maliyet düşecektir.

⁸ Ergün, a.g.e. , s.9.

⁹ Aynı , s.10.

- Taşıma fiyatlarında meydana gelebilecek bir düşme nedeni ile firma hizmet üretimini azaltmayacaktır. Çünkü bu fiyatla elde ettiği gelire toplam maliyeti karşılayamasa bile sabit maliyetin bir kısmını karşılayabilecektir. Şayet fiyat düştüğünde firma hizmet üretimini de azaltırsa o takdirde gelir daha da azalacak ve parça başına maliyet artacağından hizmet üretimini sürdüremeyecektir. Sabit maliyetin toplam maliyet içindeki payının büyük ve buna bağlı olarak kapasite kullanımının zorunlu oluşu ulaşım hizmet arzının taşıma fiyatlarındaki düşme karşısında çok duyarsız olmasına sebep olmaktadır.¹⁰

* Ulaştırma yatırımları sermaye yoğun yatırımlar olduğundan toplam maliyet içinde sabit maliyetin payı çok yüksektir. Örneğin Alman Demiryollarında toplam maliyetin %77'si sabit maliyet niteliğindedir. Aynı rakam karayolu ulaşımı için %40-50, iç su ulaşımında ise %44 olarak verilmektedir.¹¹

2. ULAŞTIRMA SİSTEMİNİN TÜRLERİ

Bu sektör içindeki yük taşımacılığını, taşımacılığın yapıma biçimine ve taşımacılık araçlarına göre karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu taşımacılığı olmak üzere sınıflandırmak mümkündür. Karayolu taşımacılığı daha sonraki bölümlerde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

2.1 Demiryolu Taşımacılığı

2.1.1 Demiryolu Taşımacılığının Gelişimi

Ülkemiz demiryolu tarihi; Cumhuriyet öncesi, Cumhuriyet dönemi (1923-1950 Dönemi) ve 1950 sonrası dönem olarak üç başlık altında incelenmelidir. Bu dönemlerin belirgin özelliği, birincisinde; demiryolu hatlarının büyük bölümünün yabancılara verilen imtiyazla yaptırılması, ikincisinde; demiryolu ulaştırmasının altın çağı olması, üçüncüsünde ise demiryolu ulaştırmasının yok sayılması, ihmal edilmesidir.

¹⁰ Aynı, s.11.

¹¹ Günsoy, a.g.e. ,s.7.

Türk Demiryolu tarihinin başlangıcı 1856'dır. İlk demiryolu hattı olan 130 km'lik İzmir - Aydın hattına ilk kazma bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla bu yılda vurulmuştur. Bu hattın seçimi nedensiz değildir. İzmir-Aydın yöresi diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu ham maddeye kolay ulaşılabilecek bir yöredir. Ayrıca Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak Hindistan yollarının denetimi alınması bakımında da stratejik bir öneme sahiptir. Osmanlı Devleti'nde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluşmuştur. Fransa; Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezi'nde, Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanları oluşturmuştur. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimi ile çok önemli ve stratejik bir ulaşım yolu olan demiryolunu tekstil sanayinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşa etmişlerdir. Üstelik, km başına kar güvencesi, demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının işletilmesi vb. imtiyazlar alarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırmışlardır. Dolayısıyla Osmanlı topraklarında yapılan demiryolu hatlarının geçtiği güzergahlar bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirilmiştir.

Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, onların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere, siyasi çıkarlara hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, kendine yeterli "milli ekonomi"nin yaratılması amaçlanarak, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenmiştir. Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan I. ve II. Beş Yıllık Sanayileşme Planları'nda, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu nedenle, demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt sathına yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur. Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarılmıştır.

Demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürülmüştür. Savaş nedeniyle 1940'dan sonra yavaşlamıştır. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3578 km'lik demiryolunun 3.208 km'si, 1940 yılına kadar tamamlanmıştır.¹²

19 Temmuz 1920 'de demiryolu hatları bir meclis kararıyla geçici olarak kurulan "İşletme Umum Müdürlüğü" tarafından idare edilmeye başlanmış ve bu hatlar 24 Mayıs 1924'de bir kanunla devletleştirilmiştir. Bunları takiben 23 Mayıs 1927 tarihinde de "Devlet Demiryolları İdare-i Umumiyesi" kurulmuş daha sonra da bu kuruluş 1 Ocak 1929 tarihinde limanlarla birleştirilerek "Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü" adını almıştır. 8 Nisan 1931 tarihinde Bakanlar Kurulu Kararı ile bu kuruluşun adı "Devlet Demiryolları İşletme Umum Müdürlüğü" olarak tekrar değiştirilmiştir. 1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet kuruluşu olarak işletilen bu Müdürlük 19 Temmuz 1953 tarihinden itibaren Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adını almış ve bir kamu iktisadi devlet teşekkülü olarak çalışmaya başlamıştır.¹³

Karayolu, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülmüştür. Ancak karayollarının demiryollarını bütünleyecek, destekleyecek biçimde geliştirilmesi gereken bir dönemde, Marshall yardımıyla demiryolları adeta yok sayılarak karayolu yapımına başlanmıştır. ABD'nin Marshall yardımı ile Türk ekonomisi üzerinde etkin olduğu bu dönemde, özellikle tarım ve tüketim mallarına dayalı bir sanayileşme süreci iktisadi yapıya egemen olmuştur.

1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamamıştır. Bu planlarda, ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanması hedeflense de, plan öncesi dönemin özellikleri devam ettirilerek ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanamamış ve karayollarına yapılan yatırımlar bütün plan dönemlerinde ağırlığını korumuştur. Bütün planlarda, sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için demiryollarında yarımlara, yeniden düzenlemelere ve modernizasyona

¹² <http://www.tcdd.gov.tr/genelbilgi/tarihce.htm> 28.07.2004

¹³ Devlet Planlama Teşkilatı, **Ulaştırma Ana Planı-Demiryolu Planı** (Ankara: 1982)

çalışmalarına ağırlık verilmesi öngörülmüş olmasına rağmen hayata geçirilememiştir. Bu politikaların sonucu olarak, 1950-1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 km yeni hat yapılabilmektedir.

1980'li yılların ortalarında ise, ülkemizde hızlı bir karayolu yapım seferberliği başlatılmış otoyollar, GAP ve turizmden sonra ülkemizin üçüncü büyük projesi olarak kabul edilmiştir. Bu çerçevede 1990'lı yılların ortalarına kadar otobanlar için yılda yaklaşık 2 milyar \$'lık yatırım yapılmıştır. Buna karşılık, özellikle önemli demiryolu altyapı yatırımları konusunda her hangi bir projenin hayata geçirilmediği görülmektedir. Mevcut demiryollarının büyük bölümü yüz yılın başında inşa edilen geometride kalmaya mahkum olmuştur. İdame yatırımları için ayrılan kaynaklarda yetersiz kalmıştır. Ayrıca, ülkemizde yapılmış tek ulusal ulaştırma planı olan, ulaştırma sistemimizin iyileştirilmesi yönünde bir adım olarak görülen, karayolu ulaşım payının % 72'den % 36'ya düşürülmesini hedefleyen "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı" da uygulanamamış ve 1986 yılından sonra uygulamadan kaldırılmıştır. Bu plan hakkında genel bir değerlendirme yapıldığında çarpıcı sonuçlar elde edilmektedir. Örneğin; demiryollarının sadece yük taşımacılığındaki payının artırılması sonucunda, enerji tasarrufu, trafik kazası, yaralı ve ölü sayısı ile hava kirliliğinde azalma söz konusu olmaktadır. Demiryolunun yük taşımacılığındaki payının % 30'lara çıkarılması durumunda; on yıllık dönemde yaklaşık 1.500 kişinin ölümden, 16.000 kişinin de yaralamaktan kurtulacağı hesaplanmıştır.

Sonuç olarak; 1950'li yıllardan sonra uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda, 1950-1997 yılları arasında karayolu uzunluğu % 80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece % 11 artmıştır. Ulaştırma sektörleri içindeki yatırım payları ise; 1960'lı yıllarda karayolu % 50, demiryolu % 30 pay alırken, 1985'den bu yana demiryolunun payı % 10'un altında kalmıştır.

Bu ulaşım politikalarının doğal sonucu olarak ülkemizin ulaşım sistemi adeta tek bir sisteme dayandırılmıştır. Ülkemizin yolcu taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yolcu taşıma payı % 96, demiryolu yolcu taşıma payı ise yalnızca % 2'dir. Demiryollarının, mevcut altyapı ve işletme koşullarının iyileştirilmemesi ve yeni koridorlar açılmaması nedeniyle yolcu taşımacılığındaki payı son elli yılda % 38

oranında gerilemiştir. Diğer taraftan, 2002 yılında yaklaşık 14 Milyon Ton yük taşımacılığı gerçekleştirilmiş bulunmaktadır.

Ülkemiz ulaşım sistemi içerisinde karayolu-demiryolu yük taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yük taşıma oranı % 94, demiryolu yük taşıma payı ise % 4'dür. Demiryollarının yük taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 60 oranında gerilemiştir.¹⁴

Demiryolu eşya taşımacılığı son dönemde köklü bir değişime uğramış olup ağırlıklı olarak diğer taşıma türleriyle entegrasyonun sağlandığı bir sistem haline dönüştürülmüştür.¹⁵

2.1.2 Demiryolu Yük Taşımacılığı

Demiryolu yük taşımacılığı toplu ve programlı taşımalara yönelik olup, ayrıca münferit taşımalarda gerçekleştirilmektedir. Yurtiçi yük taşımaları;

- TCDD'ye ait vagonlarla yapılan taşımalar

Programlı taşıma yapan firmaların TCDD ile protokol imzalamaları halinde, taşımalarının aksatılmadan gerçekleştirilebilmesi için, tahsis edilen vagonlar turnist dahilinde taşımada kullanılmaktadır. Vagonların boş taşımada TCDD Eşya Tarifesinde belirtilen fiks boş taşıma ücreti alınır.

Tahsis edilen vagonlara, TCDD eşya tarifesinde belirtilen muafiyet süreleri içerisinde yükleme ve boşaltma yapılması gerekmektedir. Bu protokol 4 ay ile 1 yıl süreli olup, tahsis edilecek vagon başına banka teminat mektubu alınmaktadır.

¹⁴ <http://www.tcdd.gov.tr/genelbilgi/tarihçe/htm 01.08.2004>

¹⁵ Metin Çancı ve Murat Erdal, *Uluslar arası Taşımacılık Yönetimi* (İstanbul, 2003) s.35s

- Sahibine Ait Vagonlarla Yapılan Taşımlar

TCDD ile taşıma yapan veya yaptıracak müşterilerin vagon sahibi olmalarını özendirmek amacıyla 1997 yılından itibaren bu çalışmaya devam edilmektedir.

Bu çerçevede TCDD ile protokol imzalamak suretiyle vagon sahibi olan üçüncü şahıslara, dolu taşımada taşıma ücreti üzerinden % 45 indirim imkanı sağlanmakta olup, boş taşımada ise, TCDD eşya tarifesinde belirlenen fiks boş taşıma ücreti alınır.

2.1.3 Uygulama

Tüm taşımalarda taşıma belgesi bir gönderici ve bir alıcı adına düzenlenir. Taşıma belgesine yazılacak isim ve adreslerin noksan veya yanlışlığından dolayı, teslimatta meydana gelebilecek gecikmelerden TCDD sorumlu değildir.

Gönderici, taşımaya verdiği eşyanın cinsini ve ağırlığını doğru olarak bildirmek zorundadır.

Taşıma sırasında yükün kırılmaması, bozulmaması veya kıymetinden kaybetmemesi için, yeterli ambalaj içinde olması gerekir.

Taşımaya verilen bazı yükün (örneğin, taşıt aracı v.b.) korunması amacı ile, yükün yanında gönderici veya göndericinin tayin edeceği bir kişi (refakatçi olarak) aynı trende bulunabilir.

Gönderici, taşıma belgesi düzenlendikten sonra veya yük yolda iken, yada yükün varış yerine ulaşmasından sonra, taşıma belgesi üzerinde kayıtlı alıcısını veya varış istasyonunu değiştirme hakkına sahiptir.

Alıcı, varış istasyonuna gelen yükün "tekrar sevk" işlemi ile başka istasyona gönderilmesini talep edebilir.

T.C.D.D tarafından taşımaya kabul edilmeyen yükler de sırasıyla belirtilmiştir.

- * Taşınması hükümetçe yasaklanmış olanlar,
- * Ölçüleri, ağırlıkları veya ambalajları bakımından araç ve tesislere uygun düşmediği için taşınmaya elverişli bulunmayanlar,
- * Ambalajlanmış olsa dahi, taşınması demiryolu araç ve tesisleri ile görevlilerin hayatları bakımından tehlikeli olanlar,
- * Yolcu treni çalıştırılmayan hat kesimlerindeki istasyonlara yapılacak canlı hayvan ve çabuk bozulacak cinsteki yükler.

T.C.D.D tarafından taşıma ücreti şu kriterlere göre saptanmaktadır;

- * Yükün cins ve sınıfı,
- * Ağırlığı,
- * Çıkış ve varış istasyonları arasındaki uzaklık (mesafe).

Ücretler, gönderici tarafından çıkış istasyonunda peşin ödenebileceği gibi, talep edilmesi halinde varış istasyonunda da ödenebilir.

TCDD tarafından yapılan yurtiçi yük taşımalarında, yükün kaybolması, eksilmesi, hasar görmesi vb. taşıma düzensizlikleri sonucu oluşan zararların tazmin edilmesi için; yük sahibi kişi ve kuruluşların ilgili taşıma belgesi sureti (3 nüsha) aslı veya fotokopisi ve istenen tazminat tutarını belgeleyen dilekçe ile TCDD Genel Müdürlüğü Hareket Dairesi Başkanlığı Yurtiçi Eşya İşlemler ve Mütalebe Şubesi'ne müracaat etmeleri gerekmektedir.¹⁰

¹⁰ [http:// www.tcdd.gov.tr/genelbilgi/htm](http://www.tcdd.gov.tr/genelbilgi/htm) 03.08.2004

2.2 Havayolu Taşımacılığı

2.2.1 Havayolu Taşımacılığının Gelişimi

Havayolu taşımacılığı sektörü; havayolu işletmesi, havaalanları işletmeciliği, hava seyrüsefer ve hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin uluslar arası kurallara göre koordinasyonu ve denetimi kapsamaktadır.¹⁷

Türkiye’de ilk hava taşımacılığı çalışmaları 1914 yılında, İstanbul-Bilecik-Eskişehir-Kahire hattında yapılan posta taşımacılığı ile başlamıştır. 20 Mayıs 1933 tarihinde “Hava Yolları Devlet İşletmesi” adı altında, Türkiye ve Ortadoğu’nun ilk havayolu işletmesi kurularak THY’nin temelleri atılmış ve Ankara-Eskişehir-İstanbul hattında tarifeli seferlere başlanmıştır. Bu işletme Şubat 1956’da yapılan bir düzenleme ile “Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı” adını almıştır.¹⁸

14 Ekim 1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile özel sektörün de havayolu taşımacılığı faaliyetlerinde bulunmasına izin verilmiş ve havayolu taşımacılığı sektörü özellikle 1980’lerin ikinci yarısından itibaren, belirgin bir gelişme içine girmiştir.

1990 yılında körfez krizinin etkileri nedeniyle olumsuzluklar yaşanmıştır. 1999 ve 2000 yılları havayolu taşımacılığı açısından olumsuz geçmiştir.¹⁹

2.2.2 Havayolu Yük Taşımacılığı

Hava kargo, posta ile gönderi veya uluslar arası posta anlaşmaları şartlarında taşınan yüklerden ve taşıyıcının veya yolcunun beraberinde taşıdığı bagajdan ayrı bir

¹⁷ Ünal Battal, *Havayolu Taşımacılığında Finans ve Finansman Kaynakları* (Eskişehir: 2002), s.5.
 ———, *Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri THY AO’da Bir Uygulama* (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler enstitüsü, 2002),s.9.

¹⁹ Battal, a.g.e. ,s.6

yüktür. Diğer bir ifade ile eşlik edilmeyen ve konşimento (AWB-Air Way Bill) düzenlenerek taşınması sağlanan bagajlar kargo olarak tanımlanmaktadır.²⁰

Havayolu kargo taşımacılığı dünya sivil havacılık endüstri içerisinde yer alan hızlı, güvenli ve dünya çapında bir iş kolu konumundadır. Dünya çapında yapılan üretimin yaklaşık %40'ı hava taşımacılığı ile yerine ulaşmaktadır.²¹

Kargo ve taşınan yük niteliğine göre taşınma öncesi bazı sınıflandırmalara tabi tutulmaktadır. Sınıflandırma özel ve genel kargolar adı altında aşağıda belirtilen sıralamada yer alan işlemler çerçevesinde yapılmaktadır:

- Rezervasyon
- Kabul
- Depolama
- Yükleme
- Boşaltma²²

2.2.2.1 Özel kargolar

Uçağa handling (yükleme-boşaltma) personeline yanındaki diğer kargolara zarar verebilecek nitelikteki kabulü, depolanması, uçağa yüklenişi açısından özel bir işlem gerektiren kargolara özel kargo denilmektedir.

²⁰ Zübeyde Öktem, "Sivil Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiziksel Dağıtım Sorunları ve Bu Sorunlara Çözüm Önerileri" (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1992), s.18.

⁴¹ Ayfer Doğan, "Hava Kargo Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri" (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003), s.6.

²² Leyla Dençeli, **Havayolu Kargo Taşımacılığının Genel Kuralları**, (İstanbul:2003) , s.1.

2.2.2.2 Değerli kargolar

Kilogram başına 1000 USD veya daha fazla değer beyan edilen valuable (değerli) olarak adlandırılan kargolar ve talimat mektubu ekindeki diplomatik postalardır.

2.2.2.3 Genel kargolar

Özel kargo olarak tanımlanan kargolar dışında kalan yükler, genel kargo olarak işlem görmektedirler. Adı geçen kargoların taşınmasında da havayolu kargo sınıflandırması bölümünde yer alan prosedür uygulanmaktadır.²³

2.3 Denizyolu Taşımacılığı

2.3.1 Denizyolu Taşımacılığının Gelişimi

Osmanlı İmparatorluğu'nda ki ilk denizyolu işletmesi 1843 yılında "Fevaidi Osmaniye" adıyla kurulmuştur. Bu idarenin adı 1870 yılında "İdare-i Aziziye", 1878 yılında "İdare-i Mahsusa" ve 1910 yılında ise, "Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi" adlarını almıştır.²⁴

Osmanlı dönemi denizciliğinde Türk karasularında yerli ve yabancı gemiler rahatlıkla dolaşabilmişler ve kuvvetli olunan dönemlerde bile denizyolu taşımacılığı ihmal edilerek çeşitli antlaşmalarla yabancı ülkelere imtiyazlar tanınmıştır. Daha önceki yıllarda kurulan "Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi" 1923 yılında "Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi" haline getirilmiştir. 1933 yılında bu kuruluş, "Akay", "Denizyolları", ve "Fabrika ve Havuzlar" müdürlüklerine ayrılmıştır. 1939 yılında bu kuruluş Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü olarak iki umum müdürlüğüne dönüştürülmüştür. 1951 tarihinde bu kuruluşun yerine "Denizcilik Bankası TAO" kurulmuştur. 1983 tarihinde bütün denizcilik işletmelerini bünyesinde toplayan

²³ Doğan, a.g.e., s.6

— "Emir Sidal."Deniz Ticaret Sektöründe Tasıma İşletmelerinin Yeri ve Bu Tür İşletmelerin Modern denizcilik İşletmeleri ile Karşılaştırmalı Analizi",(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1987), s.43.

“Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü” kurulmuş ve 1985 yılında bu kuruluş “Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü” adını almıştır.²⁵

Deniz taşımacılığı kendine özgü kuralları, hukuku, sigortası, eğitimi ve işletmeciliği olan bir çalışma konusu, bir ekonomik eylemler bütünüdür.²⁶

Denizyolu yük taşımacılığı dünya ticaretinin gelişme ve değişmesine paralel olarak gelişme göstermektedir. Denizyolu yük taşımacılığı hava, kara ve demiryolu taşıma sistemlerine göre maliyeti daha az bir taşımacılık şekli olması nedeniyle son yıllarda dünya ticaretinin %85-90 gibi büyük bir kısmı denizyolu ile gerçekleşmektedir.²⁷

2.3.2 Denizyolu Yük Taşımacılığı

Denizyolu yük taşımacılığındaki başlıca yük çeşitlerini aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:

2.3.2.1 Dökme yükler

Bu yükleri sıvı ve katı olmak üzere iki kısma ayırmak mümkündür.

Sıvı Yükler; ticaret gemilerinde taşınan yüklerin başında sıvı olarak tankerlerde taşınan yükler gelmektedir. Gerek ham petrol gerekse ham petrolden üretilen değişik ürünler olsun bunların hepsi derece derece tehlikeli yüklerdir. Bu nedenle konvansiyonlar petrol ve ürünlerinin taşınması bazı kurallara bağlanmıştır.

Sıvılaştırılmış petrol ve doğalgazların taşınması da çok önemli bir konu olarak deniz ticaretinde yer almaktadır. Sıvı yük taşınmasında görülen yüklerden tehlikeli olmayan fakat kalitesinin korunması bakımından önemli olan yüklerin başında şarap, portakal suyu ve içme suyu sayılabilir.

²⁵ Pekdemir, a.g.e. s.22

²⁶ Pekdemir, a.g.e. “Deniz Tasıt İşletmelerinde Maliveter ve Maliveterin Yönetim Yönünden İncelenmesi” (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi İ.İ.B.F, 1974), s.3.

²⁷ Pekdemir, a.g.e., s.23.

Tahıl Dökme Yükleri; özellikle buğday başta olmak üzere bir çok tahıl cinsi yükler gemilerde büyük tonlara varan miktarlar halinde dökme olarak taşınmaktadır.²⁸

2.3.2.2 Karışık Yükler

İngilizce “General Cargoes” yüklerin karşılığı olan karışık yükler eskilerin dediği “Kırkambar Yükleri”nin karşılığı olarak kullanılmaktadır. Özellikle Kontinant Limanları’ndan (Almanya, Belçika, Hollanda, İngiltere, Danimarka ve Kuzey Fransa ülkeleri) ülkemize yapılan taşımalar kırkambar yüklerdir. Bu yüklerin içinde makinalar, gübreler, elektrik ve elektronik eşyalar, inşaat malzemeleri, kimyasal maddeler ve buna benzer daha birçok yükler bu tür taşımanın içine girmektedir.

2.3.2.3 Maden Cevherleri

İthal ve ihraç edilen demir madeni, manganez, krom, pirit cevherleri bu tür yüklere örnek olarak gösterilebilir.²⁹

Yükün bir yerden başka bir yere taşınmasını isteyen kişi (taşıtan) bu işi ya doğrudan doğruya gemicilik şirketlerine başvurarak ya da broker denilen taşıma aracalarına başvurarak gerçekleştirmek isteyebilir.

Türk Ticaret Kanunu’nun Deniz Ticareti Bölümünün Dördüncü faslının içinde bulunan Eşya Taşıma Mukaveleleri bölümünde bulunan Madde 1016: ”Navlun mukavelesiyle taşıyan navlun karşılığında;

* Geminin tamamını veya bir cüz’ünü yahut muayyen bir yerini taşıtana tahsis ederek eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki buna Çarter Mukavelesi,

* Parça mal olan muayyen eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki buna da Kırkambar Mukavelesi denir.³⁰

²⁸ Koçan, **Deniz Ticareti** (İstanbul:1988), s.62

²⁹ Aynı, s.63.

³⁰ Aynı, s.80.

1947 yılında yol inşa çalışmalarına yeniden hız verme gereği duyulmuş ve 1 Mart 1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur.³⁴ 1948 yılında Bayındırlık Bakanlığı tarafından Türkiye'nin yeni ulaşım damarı olarak 23.054 km lik bir yol ağı saptanmıştır. Diğer taraftan yolların yapımı ile ilgili olarak Bayındırlık Bakanlığı ile ABD Yollar Dairesi arasında bir işbirliği sağlanmış gerekli masraflar içinde "MARSHALL" planından yardım temin edilmiştir. MARSHALL planından temin edilen makinelerle 1949 yılında 15.424 km 1950'de 19.365 km ve 1954'de 20.307 km lik yol sürekli bakım altına alınmıştır.

1951 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşundan sonra karayolları yapımı yeni bir anlayış ve disiplinle ele alınmıştır. Önce ülke karayolu ağı bakımından 13 bölgeye ayrılmıştır. Bölgelerin tanzimine özellikle doğu bölgelerimizin yola kavuşması ön planda tutulmuştur. Nitekim anılan 13 bölgenin 9'u Doğu, Orta ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerimizde, 4'ü ise Batı Anadolu'da yer almıştır.³⁵ Bu dönem ve sonrası karayolları ağı aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 1: Yıllara ve Sınıflara Göre Karayolları Ağı Uzunluğu

Yıllar	Devlet	İl	Köy		
	Yolları	Yolları	(1)+(2)	Yolları	(1)+(2)+(3)
1950	24.306	22.774	47.080	-	47.080
1955	24.533	30.455	54.988	-	54.988
1960	26.711	34.831	61.542	-	61.542
1965	34.502	24.290	58.792	31.631	90.423
1970	35.016	24.437	59.453	76.957	136.410
1975	33.951	25.307	59.258	128.819	188.077

Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, 1976, s.9.

³⁴ Pekdemir, a.g.e, s.8.

³⁵ Ergün, a.g.e. , s.78.

1980’li yıllara gelindiğinde devletimizin uygulamaya koyduğu teşvik tedbirleri sonucunda motorlu araç sayıları önemli ölçüde artmış, gerek ulusal gerekse uluslararası karayolu taşımacılığının süratle gelişmesine ve büyümesine yol açmıştır.³⁶

1980’li yıllardan sonra temel politika; bir yandan mevcut yolların bakımını yapmak diğer yandan da yolların fiziksel standartlarını iyileştirmek şeklinde olmuştur.³⁷

Ulusal ve uluslararası karayolu taşımacılığını düzenleyen yönetmelikler günümüzün ihtiyaç ve sorunlarının çözümünde yeterli olmamasından dolayı Cumhuriyet tarihinde ilk defa ulusal ve uluslararası taşımaları düzenleyen ve karayolu taşımacılığındaki hukuki boşlukları gidermek üzere hazırlanan ve TBMM tarafından kabul edilen 4925 sayılı “Karayolu Taşıma Kanunu” 19 Temmuz 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir.³⁸

Karayolu taşımacılığının modlar arasında yüzde 95’lik yer tutması ulaştırma ağının geliştirilmesi için devletin büyük çaba harcamasında önemli rol oynamaktadır. Özellikle hükümetin projeleri arasında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından Acil Eylem Planı’nda yer alan 15.000 km’ye bölünmüş yol yapım hedefi doğrultusunda Türkiye’nin ana aksları ve transit koridorları incelenerek kapasite yetersizliği görülen ve yakın gelecekte görülecek kesimler belirlenerek çalışmalar başlatılmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü 2004 yılında gerekli ödeneklerin temin edilmesi ve projenin desteklenmesi durumunda Acil Eylem Planı kapsamında üç bin kilometre bölünmüş yol yapımı tamamlamayı hedeflemektedir.³⁹

Karayolu taşımacılık sektöründe arz ve talebin etkileşiminde destek hizmetler taşımaya olan talep, güzergah veya alternatif yollar, terminaller, gümrükler, sınırlar ara geçiş noktaları, araçlar, işletmelerin sayısı, kurallar etkin rol oynamaktadır.⁴⁰

³⁶ <http://www.ubak.gov.tr/tr/alt/kugmfaaliyet.htm>

³⁷ Devlet Planlama Teşkilatı, **Ulaştırma Ana Planı** (Ankara: 1984), s. 10.

³⁸ Nadir Yayla, “Birinci Karayolu Ulaştırma Zirvesi Üzerine,” **Transport Aylık Ulaşım Dergisi**, (Ocak 2004) s.2

³⁹ İlker Altun, “Türkiye Karayolları Akıllanarak Büyüyor”, **Roder’den Haberler Aylık Ulaşım Dergisi**, (Mart 2004) s.8.

⁴⁰ Çancı ile Erdal, **a.g.e.**, s.135.

3. KARAYOLU TAŞIMA YÖNETMELİĞİ

Bu Yönetmeliğin amacı, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda yer alan karayolu taşımalarını, ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği, dağıtıcılık ve benzeri hizmetlerin şartlarını; taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını belirlemek, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkanların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır.⁴¹

Yönetmelik, kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve yük taşımalarını, taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği, dağıtıcılık ve benzeri faaliyetleri yapanlar ile taşıma işlerinde çalışanları, taşımalarda yararlanan her türlü taşıt, araç, gereç, yapıları ve benzerlerini kapsar.⁴²

Gerçek ve tüzel kişiler taşımacılık, acentelik, kargo ve lojistik işletmeciliği yapabilmek için Bakanlıktan yetki belgesi almak zorundadırlar. Yetki belgesi alınabilmesi için Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 12 nci maddesinde bulunan genel şartlar ile 13 üncü maddesinde bulunan özel şartlara sahip olunması şarttır.

Yetki belgesi almanın genel şartları şunlardır:

- a) Gerçek kişilerin Türkiye Cumhuriyeti tabiiyetinde olmaları,
- b) Tüzel kişilerin Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına göre kurulmuş ve Türk Ticaret Siciline tescil edilmiş olmaları,
- c) Yetki belgesi talep eden;

⁴¹ Karayolu Taşıma Kanunu (4925 S.K Madde 1), 1987

⁴² Karayolu Taşıma Kanunu (4925 S.K Madde 2), 1987

Gerçek kişilerde sahip ve/veya temsil ve ilzama yetkili yöneticilerin,

Anonim şirket statüsündeki tüzel kişiliklerde, yönetim kurulu başkan ve üyeleri, genel müdür ve temsil ve ilzama yetkili yöneticilerin,

Diğer şirket statüsündeki tüzel kişilerde, tüm ortakların ve bu tüzel kişiliği temsil ve ilzama yetkili yöneticilerin,

Taşıma kooperatiflerinde, yönetim kurulu başkan ve üyeleri ile kooperatifi temsil ve ilzama yetkili yöneticilerin,

Kaçakçılık, dolandırıcılık, dolanlı iflas, sahtecilik, inancı kötüye kullanma, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, kaçak insan taşımacılığı veya ticareti, hırsızlık, rüşvet, 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu ile 4422 sayılı Çıkar Amaçlı Suç Örgütleri ile Mücadele Kanununa giren suçlardan hürriyeti bağlayıcı ceza ile hükümlü bulunmamak, ticari alanda ve mesleğin icrası ile ilgili konularda kötü şöhret sahibi olmamak suretiyle mesleki saygınlığa sahip olmaları,

d) Kanunla kurulmuş olan, ilgili ticaret odaları veya ticaret ve sanayi odalarına kayıt olmaları,

e) Gerçek kişiyi veya tüzel kişiyi temsile yetkili yöneticiler ile yönetim kurulu üyelerinden en az birinin, taşımacılık faaliyetini sevk ve idare eden personelden müdür veya idareci, sürücü, bilet satış görevlilerinin Bakanlıkça belirlenecek kamu ve özel kurum ve kuruluşlarınca verilecek mesleki yeterlilik eğitimini almaları ve bu eğitim sonunda yapılacak sınavı başararak mesleki yeterlilik belgesine sahip olmaları,

f) İşletmenin kurulması, yükümlülüklerini yerine getirebilmesi ve iyi yönetilmesini sağlamaya yönelik olarak yetki belgesi türlerine göre bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirlenen gerekli kapasite veya tonaj şartlarına ve mali yeterlilik değerlerine sahip olmaları,

g) Bakanlıkça belirlenen belge ücretlerini ödemiş olmaları şarttır.⁴³

⁴³ Karayolu Taşıma Kanunu (4925 S.K Madde 12), 1987

Yetki belgesi almanın özel şartları ise şunlardır;

C Türü yetki belgeleri için;

a) C1 yetki belgesi almak için başvuruların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş bir adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıta sahip olmaları şarttır.

b) C2 yetki belgesi almak için başvuruların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 10 birim olmak üzere toplam 300 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosu ile 100 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

c) C3 yetki belgesi almak için başvuruların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 3 adet olmak üzere toplam 50 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosu ile 25 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

G Türü yetki belgeleri için;

a) G1, G2, G3 ve G4 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) G1 yetki belgesi almak için mali yeterlilik şartı olarak Bakanlığa 30 milyar Türk Lirası kati ve süresiz Banka teminat mektubu vermeleri, işletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için de 20 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine ayrıca, K1, L1, N1, N2 yetki belgesi sahiplerinden en az biri ile yapılan Bakanlıkça asgari şartları belirlenen bir acentelik sözleşmesine,

2) G2 yetki belgesi almak için mali yeterlilik şartı olarak Bakanlığa 60 milyar Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri, işletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için de 30 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine ayrıca, C2, L2 yetki belgesi sahiplerinden en az biri ile yapılan Bakanlıkça asgari şartları belirlenen bir acentelik sözleşmesine,

3) G3 yetki belgesi almak için mali yeterlilik şartı olarak Bakanlığa 30 milyar Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri, işletme faaliyetlerinin

sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için de 20 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine ayrıca, M1, M2 yetki belgesi sahiplerinden en az biri ile yapılan Bakanlıkça asgari şartları belirlenen bir acentelik sözleşmesine,

4) G4 yetki belgesi almak için mali yeterlilik şartı olarak Bakanlığa 60 milyar Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri, işletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için de 30 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine ayrıca, M3 yetki belgesi sahiplerinden en az biri ile yapılan Bakanlıkça asgari şartları belirlenen bir acentelik sözleşmesine,

5) G1 ve G2 yetki belgesi almak isteyenlerin yetki belgeleri süresince en az 30 m2'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama ve ambalajlama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına,

6) G3 ve G4 yetki belgesi almak isteyenlerin yetki belgeleri süresince en az 20 m2'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme, tasnif, etiketleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına sahip olmaları şarttır.

7) G1 ve G2 yetki belgesi sahipleri, en fazla 10 adet yetki belgesi sahibiyle, G3 ve G4 yetki belgesi sahipleri ise en fazla 2 adet kargo işletmecisiyle sözleşme yapabilir.

H Türü yetki belgeleri için;

a) H1 ve H2 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) H1 yetki belgesi için Bakanlığa 80 milyar Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri ve 20 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

2) H2 yetki belgesi için Bakanlığa 100 milyar Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri ve 40 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

3) Bu işe elverişli bağımsız bir büronun kullanım hakkına sahip olmaları şarttır.

K Türü yetki belgeleri için;

a) K1 yetki belgesi almak için başvuran, gerçek kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 25 ton istiap haddinde, taşıma kooperatifleri dahil tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 75 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosu ile 10 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

b) K2 yetki belgesi almak için başvuranların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş bir adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıta,

c) K3 yetki belgesi almak için başvuran, gerçek kişi ve taşıma kooperatifleri dahil tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 30 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosu ile 5 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

L Türü yetki belgeleri için;

a) L1 yetki belgesi almak için başvuranların;

1) Gerçek ve tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 100 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosuna sahip olması,

2) Bu işe elverişli en az 1000 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, satış veya pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik, nakliye gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 10 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 200 m² 'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olması,

3) 2 no'lu alt bentte istenilen taşınmazın mülkiyetine tam olarak sahip olunmaması halinde mali yeterlilik şartı olarak, Bakanlığa 175 milyar Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermesi,

4) İşletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için 250 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olması şarttır.

b) L2 yetki belgesi almak için başvuranların;

1) Gerçek ve tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 150 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosuna sahip olmaları,

2) Bu işe elverişli en az 2500 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, satış veya pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik, nakliye gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 10 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 200 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları,

3) 2 no'lu alt bentte istenilen taşınmazın mülkiyetine tam olarak sahip olunmaması halinde mali yeterlilik şartı olarak, Bakanlığa 350 milyar Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri,

4) İşletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için 500 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır..

M Türü yetki belgeleri için;

a) M1 yetki belgesi almak için başvuranların;

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az üç adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 12 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine,

2) Merkezde en az 200 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme, tasnif, etiketleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 20 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları şarttır.

b) M2 yetki belgesi almak için başvuranların;

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 30 adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 250 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

2) Aynı unvanla, şube ya da acente şeklinde her coğrafi bölgede 3'er ilde olmak üzere en az 21 ilde örgütlenmesini tamamlamış olmaları,

3) Merkezde en az 400 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 20 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları şarttır.

c) M3 yetki belgesi almak için başvuranların;

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 20 adet olmak üzere toplam 150 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 500 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

2) Merkezde en az 400 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 10 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca varsa her şube için benzer nitelikte 20 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları,

3) Türkiye dışında en az bir ülkede bir şube veya acenteliğinin bulunması şarttır.

N Türü yetki belgeleri için;

a) N1 yetki belgesi almak için başvuranların;

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 4 adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 15 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

2) Merkezde en az 100 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama ve ambalajlama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 30 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları şarttır.

b) N2 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) Kendi adına kayıt ve tescil edilmiş istiap hadleri toplamı 100 ton olan en az 10 adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 50 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

2) Aynı unvanla, şube ya da acente şeklinde üç coğrafi bölgede 2'şer ilde olmak üzere en az 6 ilde örgütlenmesini tamamlamış olmaları ,

3) Merkezde en az 200 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama ve ambalajlama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 10 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 30 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları şarttır.

P Türü yetki belgeleri için;

a) P1 yetki belgesi almak için başvuruların;

1) Bakanlığa 20 milyar Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri ve 12 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

2) Bu işe elverişli 100 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, istifleme ile depolama ve benzeri hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 20 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları,

3) En az 5 adet dağıtıcı elemana sahip olmaları,

4) En az 5 adet kendi adına kayıtlı iki tekerlekli olanlar dahil motorlu özmal taşıta sahip olmaları şarttır.

b) P2 yetki belgesi almak için başvuranların;

1) Bakanlığa 100 milyar Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri ve 250 milyar Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olması,

2) Aynı unvanla, şube ve/veya acente şeklinde her coğrafi bölgede 2'şer ilde olmak üzere, en az 14 ilde örgütlenmesini tamamlamış olması,

3) Merkezde en az 100 m²'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yükleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, ayrıca her şube için benzer nitelikte 20 m²'lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olması,

4) En az 30 adet dağıtıcı elemana sahip olması,

5) En az 30 adet kendi adına kayıtlı iki tekerlekli olanlar dahil motorlu özmal taşıta sahip olması şarttır.

R Türü yetki belgeleri için;

a) R1 yetki belgesi almak için başvuranların;

1) Sermaye şirketi niteliğinde ve sermayelerinin en az 225 milyar Türk Lirası olması,

2) Bakanlığa 200 milyar Türk Lirası tutarında kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri şarttır.

b) R2 yetki belgesi almak için başvuranların;

1) Sermaye şirketi niteliğinde ve sermayelerinin en az 500 milyar Türk Lirası olması,

2) Bakanlığa 400 milyar Türk Lirası tutarında kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri şarttır.

T yetki belgesi almak için başvuranların;

a) T1 yetki belgesi almak isteyenlerin , Bakanlığa 100 milyar Türk Lirası, T2 ve T3 yetki belgesi almak isteyenlerin 25 milyar Türk Lirası tutarında kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri şarttır.⁴⁴

4. ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI

Uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde karayolu taşımacılığı kilit rol üstlenmektedir. Karayolu taşımacılığı diğer taşıma türleriyle birlikte, özellikle de taşımanın başlangıç ve teslimat aşamalarında kullanılabilir. Bu durum karayolu taşımacılığını stratejik hale getirmektedir.⁴⁵

4.1 Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Türlerine Göre Üstünlükleri:

Uluslararası karayolu yük taşımacılığı ile diğer taşıma türleri arasında bir karşılaştırma yapıldığında karayolu taşımacılığının şu üstün yönleri ortaya çıkmaktadır:

* Kapıdan kapıya aktarmasız taşıma ve eşyanın yükleme yeri ile boşaltma yerleri dışında elleçlenmemesi, eşyanın yıpranmasını en aza indirmektedir.

* Müşterinin istediği ve karayolunun olduğu her noktaya taşıma seçeneği vermektedir.

⁴⁴ Karayolu Taşıma Kanunu (4925 S.K Madde 13), 1987

⁴⁵ Atilla Yıldıztekin, "Kara Taşımacılığı ve Aşırı Yüklenmenin Etkileri", **Trans Medya Aylık Taşımacılık Dergisi** ,(Mart:2004) s.25.

* Karayolu araçlarının taşıma kapasitelerinin deniz, demiryolu araçlarına göre daha küçük olması nedeniyle taşımacılık sektöründe daha esnek hareket imkanı sağlamaktadır.

* Türkiye gibi karayoluyla uluslararası yük naklinde kullanılacak taşıt sayısının talebe göre daha fazla olduğu ülkelerde rekabet üst seviyelere ulaşmakta ve böylelikle müşteri lehine düşük navlun fiyatlarının oluşmasına neden olmaktadır.

*.Karayolu yük taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre (deniz,hava,demiryolu,boruhattı vb.) daha az yatırım maliyeti getirmektedir.

* Karayoluyla daha düzenli ve sık sefer imkanı bulunmaktadır.

*.Göndericinin kendisinin organize ettiği, özellikle küçük çaplı sevkiyatlara oranla taşıma maliyetini azaltmaktadır.

* Ambalajlama ve sevkiyata hazırlamada zaman ve kaynaklardan tasarruf olanağı sağlanmaktadır.⁴⁶

4.2 Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığının Olumsuz Yönleri

Uluslararası karayolu yük taşımacılığının bir kısım üstünlükleri olmasına rağmen, bazı olumsuz yönleri de bulunmaktadır.

* Karayoluyla yapılan taşımacılıkta ihracat ve ithalat ülkeleri arasında yükün transit geçtiği ülkelerde uyulması gereken gümrük mevzuatları bulunmaktadır. Buna karşılık deniz ve havayolunda çoğunlukla ithalatçı ve ihracatçı olarak ülkeler arasında geçiş ülkeleri bulunmamaktadır. Karayoluyla yapılan taşımacılıkta, transit gümrükler ilave bekleme süreleri oluşturmaktadır.

* Numune veya benzeri nitelikte taşınacak yükün düşük miktarda olması halinde bu eşyaların bir araç içinde sevk yerlerine ayrı ayrı ulaştırılması gerekmektedir. Parsiyel malların toplanması, dağıtımı, zaman ve maliyet yönünden olumsuzluk yaratmaktadır.

⁴⁶ Çancı ile Erdal, a.g.e, s.135

Havayolu parsiyel taşımalarda zaman ve maliyet yönünden karayoluna göre daha tercih edilebilen bir taşıma türüdür.

*Ağır ve yüksek hacimli yüklerin karayolu ulaştırma mevzuatına uyumlu olamaması, taşınmalarını çoğunlukla imkansız hale getirmektedir. Bu tür yüklerin demiryolu veya denizyoluyla taşınması daha verimli olmaktadır.⁴⁷

4.3 Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığının Yasal Çerçevesi

9 Nisan 1987 tarih ve 3348 sayılı Yasa gereğince, karayolu ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşmalar yapmak, karma komisyon toplantıları düzenlemek, karayolu ulaştırmasında uluslararası mevzuat ile ekonomik ve teknolojik gelişmeleri izlemek ve kurallara uygun yeni çözümler geliştirmek - Dışişleri Bakanlığı'nın 5 Mayıs 1969 tarih ve 1173 sayılı Milletlerarası Münasebetlerin Yürütülmesi ve Koordinasyonu Hakkındaki Yasa'da belirtilen yükümlülükleri saklı kalmak kaydıyla - Ulaştırma Bakanlığı'nın yetki ve sorumlulukları arasındadır.

Karayoluyla uluslararası taşıma hizmetlerini düzenli ve güvenli hale getirmek, bu sektörde iş yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik durumları ve denetim esasları ile yetki ve sorumluluklarını belirlemek üzere daha önce Ulaştırma Bakanlığı'na çıkarılan yönetmelikler, günün değişen şartlarına uygun olarak yeniden hazırlanmış ve Bakanlar Kurulu'nun 18 Mayıs 1994 tarih ve 94/5893 sayılı kararı eki Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkındaki Yönetmelik 20 Ağustos 1994 gün ve 22027 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu konuda daha önce yayımlanan yönetmelikler ve halen yürürlükte olan son yönetmelik hükümleri gereğince, karayoluyla uluslararası yolcu ve yük taşımacılığı veya bu konularda acentelik ya da komisyonculuk yapmak isteyen gerçek veya tüzel kişilerin Ulaştırma Bakanlığı'ndan yetki belgesi alma zorunluluğu bulunmaktadır.⁴⁸

⁴⁷ Aynı, s.136

⁴⁸ <http://www.mfa.gov.tr/turkce/grupe/use-7/Uluskarayolutasima.htm> 17.07.2004

Tablo 2: Karayolu Eşya Taşımacılığında Yetki Belgelerinin Sınıflandırılması

- (C1) yetki belgesi: Belirli bir zaman tarifesine göre eşya taşıyacaklara verilir.
- (C2) yetki belgesi: Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara verilir.
- (C3) yetki belgesi: Ticari amaçla kayıt ve tescil edilmekle beraber taşımacılık hariç taşıt sahibinin iştilal konusu ile ilgili taşımaları yapacaklara verilir.
- (C4) yetki belgesi: Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın ev eşyası taşımaları yapacaklara verilir.
- (C5) yetki belgesi: Taşıt ve taşıt filosu kapasitesi aranmaksızın Türk Ticaret Kanunu'nun 814.maddesinin birinci fıkrasına göre taşıma işini üzerine alan ve taşıma işlerini organize eden Freight Forwarder'lara (taşıma işleri komisyoncuları) verilir.
- (E) yetki belgesi: Uluslararası taşımacılık yapacak kuruluşlara verilir.
- (F) yetki belgesi: Uluslararası yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.
- (G) yetki belgesi: Uluslar arası yük taşımacılığında acentelik yapacaklara verilir
- (H) yetki belgesi: Uluslararası yük taşımacılığında Freight Forwarder'lık yapacaklara verilir.

Cancı ile Erdal, a.g.e s.136

4.4 Ülkemizin Taraf Olduğu Uluslar arası Çok Taraflı Anlaşmalar

- * Uluslararası Ana Trafik Arterleri Konusunda Avrupa Anlaşmaları
- * Uluslararası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlı Tesisler konusunda Avrupa Anlaşması
- * Karayolu Trafiği Konvansiyonu
- * Tır karneleri Himayesinde Malları Uluslar arası Nakliyeciler İlişkin Gümrükler

- * Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK)
- * Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO)
- * Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ)
- * Otobüs veya Otokarlarla Uluslararası Arızı Yolcu Taşımaya İlişkin Avrupa Anlaşması (ASOR-İTERBUS)
- * Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi (CMR)
- * Uluslararası Karayolu Ulaştırmasında Kullanılan Araçlarda Mürettebat Çalışmasına Dair Avrupa Anlaşması (AETR)
- * Güneydoğu Avrupa İşbirliği Girişimi (SECI)
- * Avrupa-Kafkasya-Orta Asya Karayolu projesi (TRACECA)
- * Dünya Ticaret Örgütü (WTO)
- * İslam Kalkınma Teşkilatı
- * Pan Avrupa Şebekesi
- *GATTS-Hizmet Ticaret Anlaşması ve NATO

4.5 Ülkemizin Taraf Olmadığı Çok Taraflı Uluslararası Anlaşmalar

- * Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Taşımaya İlişkin Avrupa Anlaşması
- * Bozulabilir yiyecek maddelerinin ve bu tip taşımalarında kullanılacak özel araçların taşınması hususunda anlaşma (ATP)
- * Avrupa Birliği⁴⁹

⁴⁹ <http://www.ubak.gov.tr/tr/alt/kugmfaaliyet.ht>.16.07.2004

4.6 Ulaştırma Bakanlığınca Yürütülen Uluslararası Faaliyetler

Ülkemizde ulusal karayolu taşımacılığı ile birlikte özellikle uluslararası alanda rekabet gücü yüksek olan ve taşımada tercih edilen uluslararası karayolu yük taşımacılığı yapan firmaların karşılaştıkları darboğazların giderilmesi ve tehlikeli madde taşımalarının belirli bir düzene kavuşturulması amacıyla 30 Eylül 1957 tarihli “Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınması Hakkında Avrupa Anlaşması'na (ADR) Türkiye'nin taraf olması için söz konusu anlaşma ve imza protokolü kanunlaşmak üzere gerekli prosedür başlatılmıştır.

Daha ucuz ve güvenli olan, kapıdan kapıya tüm taşımacılık notlarının kullanıldığı kombine taşımacılığının, Avrupa Birliği kuralları ile uyumlu bir şekilde organize edilebilmesi amacıyla DPT Müsteşarlığı'nın koordinatörlüğünde ilgili kanun ve sektör temsilcilerinden oluşacak alt çalışma grubunun kullanılması kararlaştırılmıştır.

Ülkemizin 30 Eylül 1995 tarihinden itibaren katıldığı “Eşyanın Uluslararası Taşınmasına İlişkin Mukavele Sözleşmesi” (CMR) ile Türk Ticaret Kanunu'nun bazı maddeleri arasındaki uyumsuzlukların giderilmesi için üniversite işbirliği ile başlatılan çalışmalar devam etmektedir.

Tarihi İpek Yolu'nun yeniden geliştirilmesinin ve yeniden canlandırılmasının Avrupa Karadeniz, Kafkasya Hazar Denizi ve Avrupa Bölgelerinden işbirliğinin geliştirilmesini ulusal ve bölgesel taşımacılık alt yapı hatlarının geliştirilmesinin öneminin artması nedeniyle 7-8 Eylül 1998 tarihinde Bakü'de düzenlenen Zirve Toplantısı sonunda “ Avrupa– Kafkasya-Asya Ulaştırma koridoru (TRACECA) Uluslararası Taşımacılığın Geliştirilmesi Hakkında Temel Çok Taraflı Anlaşma” imzalanmıştır. Anlaşmayı Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna ve Özbekistan imzalamıştır. Ancak Türkiye ve Kazakistan Parlamentolarınca henüz onaylanmamıştır.

Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Türkiye'nin katılımıyla 5 Haziran

1998 tarihinde Yalta'da “Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Şartı” (KEİ) imzalanmış olup, KEİ bölgesinde insan haklarına ve temel özgürlüklere dayalı ekonomik serbestlik, sosyal adalet, eşit güvenlik ve istikrar yoluyla refaha varmayı amaçlayan, uluslararası örgüt ve mali kuruluşlarla iletişime açık bir bölgesel işbirliğine gidilmesi amaçlanmıştır.

Buna paralel olarak, karayolu ulaşımının geliştirilmesi, serbestleştirilmesi ve sınır geçişlerinin kolaylaştırılması hedeflenmiştir. KEİ çalışmalarında taşımacılarımızın karşılaştıkları geçiş belgesi, geçiş ücretleri, sürücü vizeleri, gümrük sorunları, taşımacılık sorunları gibi problemlerin giderilmesine çalışılmaktadır.

Güneydoğu Avrupa İşbirliği girişiminin (SECI) 6 Aralık 1997 tarihinde Cenevre’de yapılan toplantısına Türkiye, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Moldova, Yugoslavya, Makedonya, Bosna-Hersek, Arnavutluk, Slovenya, Hırvatistan ve Macaristan resmen katılmışlardır.⁵⁰

5. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA LOJİSTİK FAALİYETLER

5.1 Lojistik Faaliyetlerin Tanımı ve Türkiye’de Lojistiğin Tarihi

Lojistik; kendi nam ve hesabına taşımacılık yapmakla beraber, bağımsız bir işyerinin kullanım hakkına sahip olarak müşterilerine ait eşyayı teslim aldıktan sonra kendi gözetim ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, satış veya pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik, nakliye ve benzeri hizmetleri üstlenme işidir.

Yakın zaman kadar lojistik firması dendiğinde akla göndericilere nakliye hizmeti sunan şirketler geliyordu. Son yıllarda ise, sektörün hızla değişmesiyle ve sektördeki oyuncuların iş modellerini yeniden şekillendirmeleri ile birlikte lojistik sektörünü tanımak ve tanımlamanın zorlaştığı ifade edilebilir. Nakliye ve lojistik hizmetleri arasındaki iletişim artmakta, lojistik çözümlerin başarıya ulaşabilmesi bilgi sistemlerine, süreç optimizasyon yeteneğine ve bilgiye bağlı hale gelmektedir. Tüm bu gelişmelere paralel olarak fiziksel nakliye, nakliye hizmet sağlama, depolama, gümrükleme tedarik

⁵⁰ <http://www.ubak.gov.tr/tr/alt/kugmfaaliyet.htm>18.07.2004

zinciri danışmanlığı ve nakliye ile ilgili diğer hizmetleri veren firmalar lojistik sektörüne dahil olmaktadır.

Lojistik çok boyutlu bir kavramdır. İçinde bulunduğumuz coğrafyanın 3000 yıllık stratejik bir konusudur. Bugün geleceğe doğru çizmeye çalışılan çizgi, aslında yüzlerce yıl mesafe kat ederek buralara getirilmiştir.⁵¹

Lojistiğin Türkiye’de ki tarihi kısaca şu şekilde bölümlendirilebilir:

Büyük İskender MÖ 300’lü Yıllar; kamuoyunda 2.Körfez Savaşı lojistiğin önemini vurguladı şeklinde bir kanaat oluşturmuştur. Oysa bu vurgu MÖ 300’lü yılların gündemi incelendiğinde rahatlıkla görülebilmektedir. Bugün gerçek bir deha olarak anılan Büyük İskender’in imzaladığı büyük başarılarında lojistik planlamadan yararlandığı ortaya çıkmaktadır. Ordularını karayoluyla savaş alanına ulaştıran İskender ordusunun ihtiyaç duyduğu muhimmatı ise, sunduğu maliyet avantajları nedeniyle denizyoluyla taşımayı tercih etmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu 1730 İstanbul Halep Seferi; Osmanlı İmparatorluğu’na gelindiğinde ise stok alanlarına dayalı planlama kavramıyla karşılaşmaktadır. Örneğin; Osmanlı ordusu 1730 yılında Doğu’ya yapılacak bir seferde İstanbul’dan yola çıkarak ve Halep’e varacaktı. Böyle bir mesafe için orduya gereken arpa, un, saman, ot ve ordunun İstanbul’dan yanına almak suretiyle taşınabilmesi için 27 bin 750 arabaya gereksinim vardı. İkinci bir ordu anlamına gelen bu filo gereksinimi erzakın çeşitli lokasyonlarda oluşturulmuş stok alanlarından temin edilmesiyle çözülmüştür.

1800 ‘lü Yıllar İzmir Limanı; 1800’lerin sonuna gelindiğinde ise İzmir de fesli Osmanlı tüccarları ve şapkacı Fransızlar tarafından çuvallar dolusu ihracat yapıyordu.

100 Yıl Sonra İzmir Limanı; 100 yıl sonra İzmir limanı büyük bir kapasiteye ulaştı.

⁵¹ Dünya Ekonomi Politika Lojistik Taşımacılık Dünyası, (Haziran 2003) s.46

1960'la Yağ Kuyrukları Bakkal Örneği; 1960'ların ortasında temel tüketim malzemelerinden birçok ürün tezgah altından hatırlı müşterilere veriliyordu. Vita ve Sana yağı ile birlikte filtreli sigara gibi ürünler. 1965'te ise Türkiye'nin ilk süpermarketi Gima Ankara Kızılay'da kuruldu.

Soğuk Hava Deposu Ürgüp Mağaraları; bu dönemde soğuk hava depolarının olmaması nedeniyle soğuk tutulması gereken mallar Ürgüp'teki mağaralarda bekletiliyordu.

1970'ler 5 Yıllık Kalkınma Planları, Taşımacılık ve Ambalaj Sektöründe Gelişmeler; 1970'lere gelindiğinde 60'larda kurulan Devlet Planlama Teşkilatı'nın 5 yıllık kalkınma planlarında sanayileşme kavramına bir vurgu yapıldı. Bu yıllarda Türkiye'de taşımacılık sektöründe ambalaj sektörü gibi kolların geliştiği görülmektedir. Bu dönemlerde asıl olan gerçek talebin her zaman arzın önünde seyretmesiydi.

1980'li Yıllar; 80'ler tüm dünyada başlayan liberalleşme ve yapılan büyük yatırımlar ile üretim kapasitelerinin artması, Japonların dünya pazarlarında yarattığı fiyat rekabeti jıt üretim modelleri,daha iyi stok hammadde yönetimi, toplam kalite yönetimi, üretim planlamasının damgasını vurduğu bir dönem olarak hatırlanmaktadır. Bu yıllarda Türkiye iletişim ve ulaştırmada gelişim gösteriyordu.

90'lar Barkod; 90 'lı yıllar artık üretim maliyetlerini düşürmek adına yapılan çok değişik iş modeli denemelerinin olduğu bir dönemdir. Bu dönemde en büyük buluşlardan biri de barkodlar olmuştur. Barkodlar 70'lerin tahin kutusundan pekmez, pekmez kutusundan tahin çıkması gibi müşterileri hayrete düşüren olayları tümüyle ortadan kaldırmıştır. Bu dönemde kurumlar, üretim süreçlerini analiz etmekten çıkıp faaliyetlerinin tümünü büyüteç altına yatırmış ve entegre yönetim sistemleri ile pazardan alınan bilgilerle üretim planlamasının yapılabilmesi için teknolojilerinin yoğun olarak kullanmışlardır.⁵²

⁵² Mehmet Nalbantoğlu, Ekol Lojistik Ceo, "HR Lojistik Zirvesi" konulu sunumundan

5.2 Lojistiğin Türkiye Ekonomisindeki Yeri

Lojistik sektörü dünya ekonomisi için olduğu kadar Türkiye ekonomisi için de çok büyük önem taşıyor. Bunun temel nedenleri lojistik sektörünü ilgilendiren kararların ülke ticareti açısından kritik nitelikte olması ve sektörün günümüz Türkiye'sin de iş yaratma ve büyüme potansiyeli açısından en öne çıkan sektörlerden birisi olma yönünden hızla ilerlemesidir.

Lojistik sektörü hizmet alanında turizmden sonra en büyük potansiyele sahip ikinci sektördür. Mal ve hizmet maliyeti içinde sektöre bağlı olarak önemli bir paya sahip olan lojistik sisteminin verimliliği Türk firmalarının ve dolayısıyla tüm ülke ekonomisinin rekabet gücünü belirleyen önemli bir faktördür. Lojistik ve ülke ekonomisi arasındaki önemli diğer bir bağlantı ise lojistik iş hacminin ekonominin genel gidişatından birebir etkilenmesidir. Ekonomi canlandığında lojistik iş hacmi artmakta, durgunluk olması durumunda ise lojistik hizmetlerine olan talep düşmektedir.⁵³

Türkiye'de lojistik alanda rekabet gücünü azaltan unsurlardan biri lojistik harcamalar bir diğeri de outsourcing (dış kaynak) kullanımudur. Outsourcing; bir işletmenin, iç işleri kapsamındaki bazı fonksiyonlarını yürütme ve bu fonksiyonlar hakkında karar verme yetkisini belirli bir kontrat kapsamında, dış kaynaklı başka bir işletmeye devretmesi işlemidir. Nakliye, gümrükleme, sigorta, depolama, stok kontrolü, barkodlama ve dağıtım lojistik harcamaların içine giren gider kalemleridir.⁵⁴

Lojistik harcamalar şirketler bazında hem oran hem de maliyet kalemi olarak farklılıklar göstermektedir. Nakliye lojistik maliyetler içinde en önemli kalemdir ve payı yaklaşık %40 dolaylarındadır.⁵⁵

⁵³ **Dünya Ekonomi Politika Lojistik Taşımacılık Dünyası**, (Haziran 2003), s.47

⁵⁴ Ahmet Baybars Soyak, "Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımı" **Uta Uluslar arası Taşımacılık Dergisi** (Nisan 2004) s.37

⁵⁵ Mehmet Tanyaş, "Lojistiğe Ne Kadar Para Harcanmaktadır?" **Trans Medya Aylık Taşımacılık Dergisi** (Mart 2004) s.37

Türkiye’de lojistik gelişimler ve oluşumlar aşağıdaki gibi özetlenebilir.

* Taşımacılık asset provider’lar (aktif tedarikçiler) tarafından temsil edilmiştir. Service provider (hizmet tedarik) hizmetleri ağırlıklı olarak yabancı şirketler tarafından yapılmaktadır.

* Dağıtım hizmetleri, ambar sistemi ve satıcının imkanları kombinezonunda lojistik şirketlerine yönelmektedir.

* Bazı sanayi grupları supply chain management (tedarik zinciri yönetimi) deneyimlerini üçüncü şahıslara aktarmak üzere lojistik şirketleri kurmaktadır. (Borusan ve Koç)

* Kargo hizmetleri gelişme sahasındadır.

* Yabancı şirketlerin Türkiye’ye olan ilgisi artmaktadır. (TNT, UPS, DHL, Kühne&Nagle, Fedex)

* Piyasa lideri henüz oluşmamıştır ve konsolidasyon eğilimi yoktur.

* Yazılım programları yeterli değildir.

* Pazardaki çoğu firma lojistik servis sağlayıcısı namı altında lojistik kapsamına giren faaliyetlerden sadece birkaçını sunabilmektedirler.⁵⁶

Türkiye’nin lojistik üst olmasının önündeki engeller ve avantajlar ise şöyledir:

Engeller;

* Limanların alt yapı olarak yetersiz olması

* Teknolojiye, iletişim ve bilgi sistemleri altyapısına yeterince yatırım yapılamamış olması

* Nakliyede ağırlığın halen karayolunda olması

⁵⁶ Lojistik Depo Donanım Dağıtım Taşıma ve İletme Sistemleri Dergisi (Mart 2004) s.28

- * Demiryolu taşımacılığının gerekli düzeyde olamaması
- * Lojistik konusunda eğitimli işgücü bulma sıkıntısı
- * Know-how'da büyük ölçüde dışarıya bağımlı olunması
- * Yasal düzenlemeler ve gümrük mevzuatında yaşanan sıkıntılar
- * Kanun ve yönetmeliklerde koordinasyon eksikliğinin bulunması
- * Kara,hava ve deniz taşıma kanunlarının uyumsuzluğu
- * Lojistik firmaların altyapı yatırımlarının yetersiz olması
- * Sektörde denetimlerin eksik olması ve özellikle karayolu taşımacılığında kayıtsız çalışan firma sayısının çokluğu

Avantajlar;

- * Kıyı şeridinin uzunluğu ve liman kurma imkanlarının geniş olması
- * Teknoloji yatırımının hızla artması
- * Denizyolu taşımacılığına ağırlık verilmeye başlanması
- * Demiryollarının modernizasyonun gündemde olması
- * Bu yönde eğitim kurumlarının kurulmaya başlanması
- * Yabancı ortaklığa sahip yerli firmalarda know-how aktarımının olması
- * Yabancı ortaklıklar ile beraber alt yapı yatırımlarının artması
- * Karayolu taşımacılık kanunu üzerinde çalışılması⁵⁷

⁵⁷ Dünya Ekonomi Politika Lojistik Taşımacılık Dünyası, (Haziran 2003) s.48

Lojistik firmaları stratejileri açısından değerlendirildiğinde ise 3'e ayrılmaktadır:

Global Topyekün Hizmet Sağlayıcıları; firmaların bazıları ilk adım olarak coğrafi ve müşteri tabanı olarak global kapsamda hizmet verme stratejisini izlemektedirler. Bir sonraki adım ise geniş hizmet portföyünden yararlanarak çapraz satış fırsatları yaratmaktır.

Tedarik Zinciri Yöneticileri; bu stratejiyi seçen firmalar bilgi sistemleri yetkinliklerine dayalı süreç çözümleri sunmaktadırlar. Varlık tabanlarını kısıtlı tutan bu firmalar için bir sonraki hedef coğrafi kapsamı genişletmek ve hizmet çeşitlerini arttırmaktır.

Dikey Sektör Hizmet Ortakları; şirketlerin kendilerini yeniden konumlandırmak için seçmiş oldukları üçüncü yol ise belli sektörlerle odaklanmaktır. Diğer bir deyişle bu firmalar bir sektörün tedarik zinciri boyunca yer alan oyuncularını hedeflemektedirler. Dikey sektör hizmet ortaklarının ilk yapmaları gereken hedef sektöre özgü hizmet çeşitlerinde uzmanlaşmaktır. Bunu takip eden aşamanın ise müşterilerin uluslararası hizmet gereksinimlerini karşılamak için coğrafi kapsamı genişletmek olduğu belirtilmektedir.⁵⁸

5.3 Lojistikte 3PL (Third Part Logistics) Hizmeti

Müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, başlangıç noktasından tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içerisindeki hareketin etkili ve verimli şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir.⁵⁹

3PL'nin ortaya çıkış sebepleri aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

* Sanayicilerin ve ticaret şirketlerinin ana faaliyet kolları dışında kalan tedarik zinciri ile talep zinciri içindeki kalan taşıma, depolama, stok, yönetim ve dağıtım gibi hizmetlerin outsource edilmesi.

⁵⁸ Dünya Ekonomi Politika Lojistik Taşımacılık Dünyası, (Haziran 2003) s.52.

⁵⁹ <http://www.horozlojistik.com.tr> 11.09.2004

* Elektronik ticaret hacminin hızla artıyor olması.

* Taşımacılık sektörünün kabuk değiştirip, kapsama alanına lojistik hizmetlerin dahil edilmesi.

* Asset provider'ların (aktif tedarikçilerin) önemini yitirmesi, non-asset provider'ların (forwarder) öne çıkması.

* 1970'lerdeki hızla artan petrol fiyatları faiz hadlerinin lojistik kalemlerinin maliyet yapısındaki payını hızla artırması.

3PL hizmetini talep eden firmaların lojistik firmalardan beklentileri şunlardır:

* Müşteri Bilgisi

* Sanayi Bilgisi

* Taşımacılık yönetim uzmanlığı

* Gümrük ve ticari konulara olan hakimiyet

* Stok yönetim uzmanlığı

* Global IT ağı

* Bilgisayar programlarının uygun bulunması

* Depo ve bağlı taşıt araçlarının yeterlilik durumu⁶⁰

6. KARGO TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ TEMEL TANIM VE BİLGİLER

1980'li yıllardan itibaren ülkemiz ekonomisinde yoğun bir biçimde görünen ve kendini hissettiren nitelik ve niceliksel değişmeler, etkisini ulaştırma sektörüne de yansıtmıştır. Üretim ve imalat sektörü, yeni düzene ayak uydurmaya başlamış, standart

⁶⁰ Uta Uluslararası Taşımacılık Dergisi , (Nisan 2004),s.38.

ve çok sayıda üretim anlayışından, az sayıda çok çeşit içeren ve en önemlisi kaliteye öncelik veren bir anlayış ön plana çıkmıştır.

Çeşitlilik ve kaliteyi öngören bu tarz üretimin daha maliyetli olacağı gerçeğinden hareketle, stoksuz çalışma arayışları başlamış ve kaliteli üretimin doğal sonucu olan maliyet artışlarını dengeleme arayışı başlamıştır. Tam bu noktada, taşımacılık sektörünün nesnel bir ihtiyacı olarak kargo firmaları ve kargoculuk devreye girmiştir.

6.1 Kargo Taşımacılığı İle İlgili Temel Tanımlar

Kargo; belirli sürelerde bir yerden başka bir yere taşınan dosya, paket, koli, sandık v.b içerisindeki eşya ve emtialara kargo denir.

Kargo Taşımacılığı; belirli bir süre içerisinde aynı şehir içerisinde şehirler arasında veya ülkeler arasında eşya ve emtia taşınmasına kargo taşımacılığı denir.

Mobil Hizmet; Acente/Irtibat Büro Müdürlüğü bulunmayan yerleşim birimlerindeki müşterilerin kargo gönderimleri ve bu yerleşim birimlerindeki müşterilere kargo teslimatı amacı ile başka bir Acente / Irtibat Büro Müdürlüğü tarafından o yerleşim birimine haftada 2 veya 3 gün verilen hizmettir.

Acente/Irtibat Bürosu; müşterilerin aynı şehir içerisinde diğer illere veya uluslar arası gönderdikleri kargoları kabul eden gelen kargoları alıcılarına ulaştıran ve müşteri nezdinde şirketi temsil eden birimdir.

Transfer Merkezi; kargo taşımalarında indirme, bindirme, yükleme, boşaltma, aktarma, tasnif ve dağıtım hizmetlerinin yapıldığı yerdir.⁶¹

⁶¹ Karayolu Taşıma Yönetmeliği, md.4.

6.2 Kargo Standartları

6.2.1 Taşınması Yasak Kargolar

Kanunen taşınması yasak olan kargoların yanı sıra taşıma esnasında diğer kargolara ve insan sağlığına zarar verme olasılığı bulunan bazı kargolar taşıma koşulları dikkate alınarak taşınması yasak kargolar statüsünü almıştır.

Bunlar;

- * Yasaların taşınmasını yasakladığı kargolar,
- * Nakit para, çek, senet, altın, döviz gibi kıymetli kağıt ve nesnelere
- * Taşınması esnasında bozulabilecek her türlü yiyecek, et, balık, meyve, sebze, sıvı yağlar
- * Akıcı, yanıcı, patlayıcı ve her türlü gaz.
- * 100 kg'dan ağır tek parça kargolar
- * Şehiriçi araçlara sığmayacak ve uzunluğu 3,5 metreden fazla olan açık demir, kafes, mermer v.b eşyalar
- * Ambalajının açılması ve dağılması sonucu kırılacak ve diğer kargolara zarar verebilecek eşya ve malzemeler.

6.2.2 Dikkat Özellikli Kargolar

Hizmet kapsamının genişliği çerçevesinde devlet yöneticileri ile kurumları ve benzer pozisyondaki yetkili kişilere de kargo hizmeti sunulmakta olup bu kişi veya kurumlara gönderilen kargolar dikkat özellikli kargolar kapsamına alınmıştır.

6.2.3 Sorumluluk Belgesi ile Şartlı Olarak Taşınacak Kargolar

Kargo taşımacılığı esnasında hasar görme, kırılma veya bozulma ihtimali olan ancak diğer kargolara zarar verme riski taşımayan kargoların taşınması esnasında meydana gelebilecek bu gibi durumlar karşısında sorumluluğun kargonun göndericisine ait olması kaydı ile taşınan kargolar Sorumluluk Belgesi ile şartlı olarak taşınan kargolar kapsamındadır.

6.3 Kargo Hareket İşlemleri

Acente/irtibat büro müdürlüğüne müşteri tarafından getirilen kargonun içeriği müşteriye sorularak veya gerekirse kargonun içeriğine bakılarak mutlak tespit edilir. Kargonun kabulünde yukarıda belirtilen kargo standartlarına uygun kargoların kabulüne dikkat edilir. Yasak kargo kesinlikle kabul edilmez. Şartlı olarak taşınabilecek kargolar için yukarıda belirtilen işlemler titizlikle yürütülür. Kargonun ambalajının sağlam olmasına dikkat edilir. Orjinal ambalajında olmayan kargolar gerekirse ambalajı sağlam haline getirilir ve kargonun hasar görme ihtimali asgariye indirilir. Bu riski taşıyan ve tazmin talebine konu olabilecek kargoların kabulü esnasında göndericiden sorumluluk belgesi alınır. Kargo kabulünde Kargo İşletmeciler Derneği (KARID) tarafından belirlenen standartlar uygulanmaktadır.

Uygun standartlara sahip kargo acente / irtibat büro müdürlüğüne kabul edildiğinde sırasıyla aşağıdaki işlemler gerçekleştirilir:

* Müşteri sevk irsaliyesi düzenlenir. Müşteri sevk irsaliyesi ticari emtiaların gönderilmesi esnasında ilgili kişi / firma tarafından düzenlenen yasal bir evrak olup gönderilecek emtiaların içeriği ve düzenlenecek faturaya ilişkin bilgileri gösterir. Müşterinin getirdiği kargonun içeriğine ilişkin müşteri sevk irsaliyesi varsa irsaliye üzerinde kayıtlı emtialarla kargonun içeriğinin aynı olduğu tespit edilir. Kargo gönderimi için acente / irtibat bürosu tarafından düzenlenen faturanın irsaliye no bölümüne sevk irsaliyesi numarası mutlak yazılır. Ticari emtia olmayan kargolar için düzenlenen faturalarda aynı bölüme “ticari emtia değildir” ibaresi yazılır.

* Kabul edilen kargonun ölçüm-tartımı yapılır. Kargo kabulü sürecinde müşteri sevk irsaliyesinin incelenmesinden sonra kargo gönderim bedelinin tespit edilmesi ve fatura düzenlenmesi açısından ölçüm-tartım işlemi yapılır. Fatura düzenlemede dikkate alınacak ölçüm tartım rakamı için öncelikle kargonun ağırlığı ve hacmi üzerinde hangisinin daha fazla olduğu tespit edilir ve bu rakam dikkate alınarak taşıma ücreti belirlenir. Kargonun ağırlığı kantarla yapılan tartım işlemi sonucu belirlenir. Kargonun hacmi ağırlığından fazla ise desimetre olarak hesaplanan kargonun hacmi esas alınır ve taşıma ücreti bu rakam üzerinden hesaplanır. Kargonun hacmini hesaplamak için kargonun eni, boyu, yüksekliği santimetre olarak ölçülür. Elde edilen bu üç rakam birbiri ile çarpılır ve bulunan rakamı desimetreye çevirmek için 3.000'e bölünür ve desimetre cinsinden kargonun hacmi bulunmuş olur. Taşıma ücreti hacim üzerinden hesaplanırken dikkate alınacak rakam bu rakamdır.

* Fatura düzenlenir. Alıcılarına teslim edilmek için gönderilen tüm kargolar için fatura düzenlenir. Faturada yer alan gönderici- alıcı isim ve adreslerinin tam ve eksiksiz olarak yazılması gerekir.

* Barkod etiketinin çıkarılır. Barkod, kargonun çıkış ve varış merkezi arasındaki seyri esnasında kargoya ait bilgilerin elektronik ortama aktarılması ve el terminali ile data oluşturulmasını sağlar. Fatura düzenlenen her parça kargo için bir barkod etiketi elde edilir.

* Gün içerisinde müşterilerden alınarak fatura işlemleri biten kargolar daha sonra sevk edilmek istenen acente / irtibat büro müdürlüklerine gönderilmek için toplu taşıma irsaliyesine fatura numarası ve varış merkezi yazılarak acente / irtibat büro müdürlüğünden transfer merkezine gönderilmek için araca zimmetlenir. Transfer merkezine ulaşan kargolar üzerinde bulunan borkodlar el terminali ile okutularak alıcı adreslerine göre şehirler arası araçlara yüklenir ve yeni bir toplu taşıma irsaliyesi düzenlenir. Varış transfer merkezine ulaşan araç içerisinde bulunan kargolar el terminali ile okutularak indirilir. Varış transfer merkezine bağlı acente/irtibat büro müdürlüklerinin çalışma alanlarına göre kargolar ayrılır ve ilgili birimlerin araçlarına toplu taşıma irsaliyesine kaydedilerek yüklenir. Kargolar alıcı müşteriye ulaşmadan

önce son nokta olan varış acente / irtibat büro müdürlüğüne gelir ve faturalar ile birlikte müşterilere teslim edilir.

6.4.Hasarlı-Kayıp Kargo İşlemleri

6.4.1 Hasarlı Kargo İşlemleri

Herhangi bir nedenle kargonun hasar görmesi durumunda müşterinin isteği doğrultusunda tazmin işlemleri başlatılır. Hasarlı kargo ile ilgili tazmin işlemlerinin yürütülmesi için gerekli olan evraklar acente / irtibat büro müdürlüğü tarafından temin edilir. Kargo hasara uğradığında transfer merkezi tarafından kargo hasar tutanağı tutulur. (Ek 1)

Hasarlı kargonun maddi değerini belirten müşteri faturası veya ticari emtia değilse emsal değerinin piyasadan araştırılarak tespiti sağlanır. Hasar bedeli kargo firmasının anlaşmalı olduğu sigorta şirketi tarafından ödenir.

6.4.2 Kayıp Kargo İşlemleri

Herhangi bir nedenle kargonun kaybolması ve yapılan kargo araştırmasından olumsuz sonuç çıkması durumunda müşterinin isteği doğrultusunda tazmin işlemleri başlatılır.

Kargo içeriği müşteri sevk irsaliyesi vasıtasıyla belirlenir. Kişisel kargo ise müşteri beyanı esas alınır. Ancak bu konuda kargo şirketlerinin karşılaştığı birçok sorun mevcuttur. Örneğin bir kolide bir takım konfeksiyon gönderiliyor.Irsaliyenin olmadığı durumlarda kötü niyetli kişiler nedeniyle kolideki bir takım konfeksiyon 3 takım v.b şeklinde beyan edilebiliyor. Bu sorunun çözümü için malını taşıtan kişinin malın değerini kargo gönderimi esnasında beyan etmesi ve kargo şirketlerinin bu beyanı faturası veya taşıma senedi üzerine yazması gerekir.⁶²

⁶² Kargo Dünyası Dergisi (Şubat 2004), s.38.

* **Sigortalı ve Güvenli Taşımacılık;** Kargo firması taşıdığı emtiayı sigortalı ve firma güvencesinde taşır. Müşterinin emtiası, herhangi bir hasar durumunda gerçek değeri üzerinden ödeme yapılır.

* **Kargo Standartları;** Kargo, ülkemizde kargo firmalarının gündeme getirdiği biçimiyle tanımlanmaktadır. Dolayısıyla belirlenmiş standartları mevcuttur. Bu standartlar teknolojik gelişmelere göre ülkede uygulanan mevzuata göre zamanla değişebilir.

* **Yurt Çapında Yaygın Ulaşım ve Şube Ağı;** Ulusal çapta çalışmak, ülke sathındaki maximum yerleşim birimlerinde ulaşmak, şube ağı ve kesintisiz hizmet veren mobil sisteme sahip olmak kargo firması olabilmenin vazgeçilmez koşullardan biridir. Bölgesel çalışma ile ulusal bir firma olunamaz.

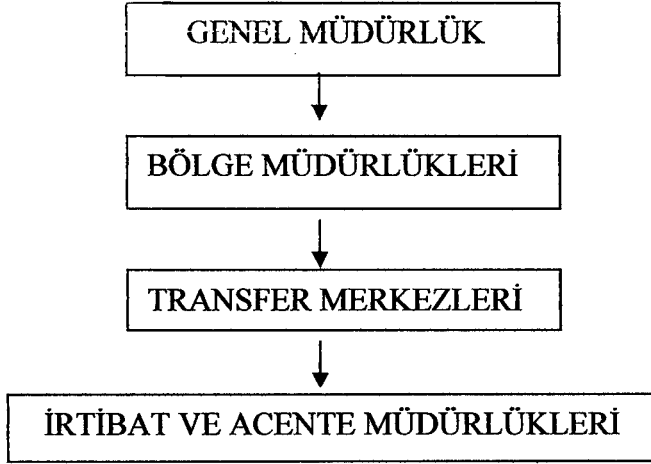
* **Hizmeti Başından Sonuna Yürütebilecek Bir Organizasyona Sahip Olmak;** Kargo hizmetinin kaliteli olabilmesinin en önemli koşullarından biri olup, komisyoncu v.b kullanmaksızın kargonun tanımlanmış olan hareketliliğini kendi organizasyonu içinde gerçekleştirmesidir. Hiyerarşik ve otokontrole sahip bir disiplin anlayışı vardır. Değişik isimler kullanılabilir ancak en yaygın biçimiyle Genel Müdürlük, Bölge Müdürlüğü, Teknik Müdürlük, Şube Müdürlüğü biçiminde adlandırılmış bir organizasyonel yapısı mevcuttur.

8. KARGO FİRMALARININ ÖRGÜTLENME ŞEKİLLERİ

Kargo firmaları müşterilerin aynı şehir içerisinde diğer illere veya uluslar arası gönderdikleri kargoları kabul eden gelen kargoları alıcılarına ulaştıran ve müşteri nezdinde şirketi temsil eden birimler oluşturarak taşımacılık hizmetini yerine getirirler.

Söz konusu birimler irtibat büro müdürlüğü veya acente olarak adlandırılır. Ülke genelinde oluşturulan bu birimler bünyesinde birden fazla irtibat büro müdürlüğü veya acenteyi bulunduran bölge müdürlüklerine bağlıdırlar.

Kargo firmalarında örgütlenme organizasyonu genel olarak aşağıdaki gibidir.



İrtibat büro müdürlüklerinde kargo şirketlerinin kendi sahiplikleri söz konusudur. Acente büro müdürlüklerinde ise şirketin ismi belirli bir isim hakkı karşılığında özel kişilere satılır ve karşılıklı tarafların hak ve yükümlülüklerini içeren acentelik sözleşmesi imzalanır.

Acentelik sözleşmesinde hakediş oranı belirlenir ve acente sahibine taşımacılık hizmet bedeli olarak her ay ilgili hakediş oranı dahilinde ödeme yapılır.

Acenteye verilecek olan hakediş bedeli belirlenirken;

- İlgili birimin dönemsel olarak yaptığı ciroya,
- Gelen ve giden kargo potansiyeline,
- Karşılacağı sabit giderlerine bakılır.

Hakediş oranı ise şu şekilde hesaplanır;

Giderler

Acente Hakediş Oranı = -----

Giden Ciro+Gelen Ciro

4

Acenteye devredilen birimin işçilikle ilgili tüm giderlerini (SSK, ücret, Gelir Vergisi), şehir içinde dağıtım yapacak olan aracın giderlerini acente sahibi karşılar.

9. KARGO TAŞIMACILIĞININ SORUNLARI

Kargo taşımacılığı sektörünün ve bu sektör içinde yer alan firmaların önemli sorunları mevcuttur. Vergi Usul, Ticaret ve Taşıma Hukuku gibi alanlarda genel olarak mali uygulamalar ve maliye düzeni, trafik nizamnameleri ve uygulamaları, Belediyeler Kanunu, Tüzük ve Yönetmelikleri, Kara Ulaştırması Hakkındaki Yönetmelik ve Uygulamalarda kargo sektöründeki firmaların çalışmasını zorlaştıran engeller vardır.

Bu sorunlardan yalnızca birkaçını açacak olursak; örneğin Maliye Bakanlığı uygulaması olarak, kargolar nakliyat ambarı gibi görüldüğünden, işleyişleri ile hiç ilgisi olmayan, onlarca evrak düzenlemek durumuyla karşı karşıya kalmaktadır. Mevcut iş akışı nedeniyle istenilen evrakların ilgili kurumdaki tarif edilmiş biçimiyle hazırlanması nerdeyse imkansız olduğundan, idarece davalar açılmaktadır. Örneğin her bir kargonun üzerine AMBAR TESELLÜM FİŞİ yapıştırılması g.b. aslında kargo kabulü ile birlikte fatura tanzim eden kargo firmalarının böyle bir zorunluluğunun olmaması gerekir. İlginç bir durum ise bu türlü husumetlerden doğan davalar ve yasal süreçler sonunda; Türkiye Cumhuriyeti Mahkemeleri kargo sektörünü bir anlamda tescil edilmiş ve nakliyat ambarcılığı olmadığı dolayısıyla söz konusu hükümlerin kargo firmalarına yönelik olarak uygulanamayacağı kararına varmıştır. Bir başka örnek; Belediyelerin ruhsat işlemlerinde çıkan zorluklar ve kargo taşımacılığının ambar olarak algılanmasıyla “şehir içinde ambar açamazsınız” söylemidir. Keza İl Emniyet Müdürlüğü Trafik Şubeleri ise fiilen kargo akışı ve işleyişini engelleyen uygulamalar içerisindedir.

Haksız rekabet koşullarının mevcut olması, kargo taşımacılığı sektörünün daha sağlıklı bir zemine oturtulmasının en büyük engellerinden birisidir. Birkaç örnek sıralayacak olursak;

* Otobüs firmalarınca gerçekleştirilen insan taşıyan araçların uygun bölümlerinde kargo taşınması

* Nakliyat ambarlarının tabela değiştirerek tüketiciyi yanıltması

* Ambarlarla işbirliği içerisinde çalışan taşıma komisyoncusunun fason şirket olarak haksız rekabete yol açması

*Kargo firması açmak herhangi bir yetki belgesine dayandırılmadığından yeterli sermaye ve bilgi birikimine sahip olmayan küçük firmaların kısa dönemler için faaliyet yürütmesi ve yetersizlikler nedeniyle üretici ve tüketiciler nezdinde imaj kaybına yol açması.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

RAKAYOLU KARGO İŞLETMELERİNDE MUHASEBE BİLGİ SİSTEMİ

İşletmenin varlıkları ve kaynakları üzerinde değişme yaratan mali nitelikteki ve para ile ifade edilebilen işlemlere ait bilgileri kaydetmek, sınıflandırmak, özetlemek, analiz etmek ve yorumlayarak ilgili kişi ve kurumlara raporlar halinde sunmak sürecine muhasebe denir.⁶³

Muhasebe bilgi sistemi ise, finansal muhasebe, maliyet muhasebesi, sorumluluk muhasebesi, nakit ve sermaye bütçelemesi, işletmenin varlıkları, borçları, sermayesi, gelirler ve giderler ile ilgili mali nitelikteki tarihi (geçmişe ait) ve ileriye dönük bilgileri sağlayan bir bilgi sistemidir.

Etkin bir muhasebe sistemi şu üç amaca hizmet etmelidir:

- Cari işlemleri planlama ve kontrolde kullanmaları için yöneticilere dahili raporlamada,
- Özel kararlar vermede ve uzun vadeli planların yapılmasında kullanmaları için yöneticilere dahili raporlamada,
- Hissedarlara ,devlete ve öteki ilgililere harici raporlamada⁶⁴

1. KARGO TAŞIMACILIK İŞLETMELERİNDE FİNANSAL MUHASEBE

İşletme dışındaki kişilere bilgi vermeye yönelik hesaplar tutan finansal muhasebenin amacı, belirli bir dönem içerisindeki parasal olayları izleyerek dönem sonundaki faaliyet sonuçlarını ve işletmenin mali durumunu belirlemektir.⁶⁵

Taşımacılık işletmelerinde hizmet işletmeleri olmalarının doğal gereği, işletme içi değer hareketlerinin karmaşık olması sonucu, işletmenin çevresi ile olan ilişkileri ağırlık kazanmış bunun sonucu da finansal muhasebe ön plana çıkmıştır.

⁶³ Fevzi Sürmeli, *Muhasebe Bilgi Sistemi*, (Eskişehir:1994), s.36.

⁶⁴ Özgül Cemalciler, *Genel Muhasebe Teori ve Uygulama*, (Ankara:1976),s.10.

⁶⁵ Orhon, *a.g.e*,s.71.

Diğer işletmelerde olduğu gibi karayolu kargo taşımacılık işletmelerinde de faaliyetlerin G.V.K,T.T.K,V.U.K .., v.b diğer kanun ve yönetmeliklere uygun şekilde muhasebeleştirilmesini sağlamak ve istenildiğinde yetkili kişilere ibraz etmek zorunluluğu vardır.

Taşıma işletmelerinin V.U.K'da belirtilen defterleri tutmaları gerekmektedir. (VUK md.177) Bu defterler; birinci sınıf tacir sıfatını taşıyanlar için bilanço esasına göre tutulacak olan defterler, günlük defter, büyük defter, envanter ve bilanço defteridir. İkinci sınıf tacirler için işletme hesabı defteridir.

Karayolu yük taşıma işletmelerinin diğer işletmelerden bir takım farklılıklarının olması belgelerinin de özellik arz etmesine sebep olmaktadır. Kullanılan belgeler taşıma işletmelerinin çalışma yerlerine göre şöyle sınıflandırılabilir:

1.1 Yurtiçi Karayolu Yük Taşımacılığında Kullanılan Belgeler

Taşıma işletmeleri aşağıda yazılı belgeleri düzenlemek zorundadırlar.

- * Taşıma İrsaliyesi
- * Sevk İrsaliyesi
- * Fatura
- * İrsaliyeli Fatura⁶⁶

Taşıma irsaliyesi; Ücret karşılığında yük nakleden bütün gerçek ve tüzel kişiler naklettikleri eşya için V.U.K 209' ncu maddede yazılı bilgilerle, sürücünün ad ve soyadı ve aracın plaka numarasını ihtiva eden ve seri ve sıra numarası dahilinde teselsül eden irsaliye kullanmak zorundadır. Bu irsaliyenin bir nüshası eşyayı taşıttırana, bir nüshası eşyayı taşıyana aracın sürücüsüne ve bir nüshası da taşımayı yapan nezdinde saklanır.

Sevk irsaliyesi; mal taşıttıran tarafından düzenlenir ve malın sevkiyle birlikte taşıtta bulundurulması şarttır. Tüketicilerin tüketim amacıyla satın aldıkları malları

⁶⁶ V.U.K, md.240/A

kendilerinin taşımadı veya taşıttırması halinde mallara ait fatura veya perakende satış fişinin bulunması şartıyla sevk irsaliyesi aranmaz. Sevk irsaliyesinin düzenlenmesi sırasında dikkat edilmesi gereken hususlar V.U.K 231.maddesinde belirtilen fatura düzenlenmesinde dikkat edilmesi gereken esaslar ile fiyat ve tutar hariç aynıdır.

V.U.Kanunu genel tebliğinde sevk irsaliyesi ile ilgili açıklamalar yapılmış ve sevk irsaliyesi ile ambar tesellüm fişlerinde bulunması gereken bilgiler sayılmıştır. Bu açıklamalara göre sevk irsaliyesi ve ambar tesellüm fişi ayrı ayrı düzenlenmesi gereken belgeler olduğunda nakliyat ambarları tarafından yapılan mal sevkiyatında her iki belgede de kanunen bulunması gereken bilgilerin tam olarak yer alması zorunludur. Ancak 1.1.1991 tarihinden itibaren müşteriler tarafından ambara teslim edilmesi amacıyla malın sevki sırasında düzenlenen sevk irsaliyesinin ambar tesellüm fişine eklenmesi ve birlikte bulundurulması halinde, sevk irsaliyesindeki bazı bilgilerin, ambar tarafından malın teslim alınması sırasında düzenlenen ambar tesellüm fişinde tam olarak yer alması aranmayacaktır.

Buna göre, sevk irsaliyesi ile birlikte ambar tesellüm fişinin birlikte bulunması halinde, ambar tesellüm fişlerinde;

- * Makbuzu düzenleyen taşıma ambarı işletmecisinin adı, soyadı varsa ticaret ünvanı, adresi, vergi dairesi ve numarası
- * Malı tevdi edenin adı, soyadı varsa ticaret ünvanı
- * Malın ambara giriş tarihi
- * Malın nev'i ve miktarı
- * Malın nereye ve kime gönderildiği
- * Alınan taşıma ücreti
- * Makbuzun düzenlenme tarihi
- * Malı tevdi eden tarafından düzenlenen sevk irsaliyesinin müteselsil seri ve sıra numarasının bulunması yeterli sayılacaktır.⁶⁷

⁶⁷ Hüseyin Eroğlu, **Türk Vergi Mevzuatında Belgeler** (İstanbul:2002), s.32.

Fatura; satılan emtia veya yapılan iş karşılığında müşterinin borçlandığı meblağı göstermek üzere emtiayı satan veya işi yapan tüccar tarafından müşteriye verilen ticari vesikadır.⁶⁸

Faturada en az aşağıdaki bilgiler bulunur:

*Faturanın düzenlenme tarihi seri ve sıra numarası;

*Faturayı düzenleyenin adı, varsa ticaret unvanı, iş adresi, bağlı olduğu vergi dairesi ve numarası

*Müşterinin adı, ticaret unvanı, adresi, varsa vergi dairesi ve hesap numarası

*Malın veya işin nev'i, miktarı, fiyatı ve tutarı;

*Satılan malların teslim tarihi ve irsaliye numarası, malın alıcıya teslim edilmek üzere satıcı tarafından taşındığı veya taşıtırıldığı hallerde satıcının, teslim edilen malın alıcı tarafından taşınması veya taşıtırılması halinde alıcının taşınan veya taşıtırılan mallar için sevk irsaliyesi düzenlemesi ve taşıtta bulundurulması şarttır.

Irsaliyeli fatura; fatura düzenlenmesine ilişkin şartları taşıması yanında malların nereye ve kime gönderildiği bilgisi eklenmiştir. Amaç mükellefin iş yükünü azaltmaktır.⁶⁹ (Maliye ve gümrük bakanlığı 12 Eylül 1991 tarih ve 20989 sayılı resmi gazete 211 sayılı VUK tebliği) Taşınan ve taşıtılan mallar ile birlikte irsaliyeli faturanın bulunması durumunda ayrıca sevk irsaliyesi gerekli değildir. Üç nüsha düzenlenir iki nüshası malı taşıyan araçta bulundurulur.

⁶⁸ V.U.K md.229

⁶⁹ Maliye ve Gümrük Bakanlığı. 12 Eylül 1991 tarih ve 20989 sayılı resmi gazete 211 sayılı V.U.K Tebliği

1.2 Uluslararası Karayolu Kargo Taşımacılığında Kullanılan Belgeler

Karayolu ile uluslararası kargo taşımacılığı alanında gerekli olan belgeleri üç kısımda toplamak mümkündür:

Sürücü İçin Gerekli Belgeler

- * Pasaport
- * İlgili ülkelere ait giriş veya transit vizeler
- * Ağır vasıta şoför ehliyeti
- * Beynelminel ehliyet
- * Çalışma karnesi

Araç İçin Gerekli Belgeler

*Karayolu taşıtı uygunluk belgesi; Tır sözleşmesi sistemi içinde taşımacılık yapan araç sahipleri tarafından düzenlenen ve ilgili gümrük idarecileri tarafından söz konusu taşıtın tır sözleşmesi hükümlerine uygun olarak imal edildiğini onaylayan belgedir.⁷⁰

*Yeşil kart sigortası; Ülkelerde seyir eden yabancı plakalı araçları teminat altına alan mali bir mesuliyet sigortasıdır.

* İlgili ülkelere ait geçiş belgeleri;

C Yetki Belgesi: Ulaştırma Bakanlığınca verilir.

C1 Yetki Belgesi; belirli bir zaman tarifesine göre eşya taşıyacaklara,

C2 Yetki Belgesi; belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara,

⁷⁰ Karayolu Uluslar arası Eşya Taşıyan Araçların Seyir,Konaklama,Denetleme,Uygulama ve Güvenlik İşlemlerine Ait Yönetmelik 12.10.1983 tarih, 19189 no'lu resmi gazete

C3 Yetki Belgesi; ticari amaçla kayıt ve tescil edilmekle beraber taşımacılık hariç taşıt sahibinin esas işgal konusu ile ilgili taşımaları kendi yüklerini taşıması halinde verilir.⁷¹

* Taşıt kira sözleşmesi

* Şoför vekaletnamesi

* Triptik ; Bir ülkede tescil edilmiş bulunan bir aracın yurt dışına çıkışında tekrar ülkesine döneceğinin teminatıdır.

Yüke Ait Belgeler

* Tır karnesi

* Hamule senedi

* Manifesto

* Mal faturası

* Çeki listesi

* Menşei şahadatnamesi

* ATR 1 belgesi

* T1 ve T2 belgeleri

Uluslararası kargo gönderimlerinde iki türlü yöntem uygulanmaktadır.

*** Gümrüksüz Yöntemler**

Aır Express (hızlı hava taşımacılığı); Yurt dışına gönderilen doküman ve numune paketler için kullanılan en hızlı hava taşımacılığıdır. Kapıdan kapıya yapılan taşıma yöntemidir. Birim maliyetler açısından değerlendirildiğinde en pahalı taşımadır.

Discount Service-Express Service (hesaplı hizmet-hızlı hizmet); Yurt dışı kargo gönderimlerinde bir çok farklı servis sağlayıcı firma kullanılmaktadır. Discount Service teslim süresinin daha uzun, gönderim ücretinin Express Service göre daha ucuz olduğu

⁷¹ Karayolu ile Uluslar arası Yolcu ve Yük Taşımalar Hakkında Yönetmelik 21.04.1982 tarih, 17671 sayılı Resmi Gazete

gönderim şeklidir. Express Service ise teslim süresinin daha kısa ve gönderim ücretinin daha pahalı olduğu gönderim şeklidir.

World Mail (çoklu gönderim); Çoklu gönderimler için kullanılır. TL olarak fiyatlandırılır. Ancak doküman tarzı gönderimler için uygulanmaktadır.

Gümrüklü Yöntemler

Gümrüklü Yöntemler ticari emtiaların taşınmasını içerir. İthalat ve İhracat yapan ticari işletmeler gümrüklü taşıma yöntemlerini kullanırlar. Sevk edilecek malın taşınmasından önce ihracatı yapan firma bulunduğu veya malın çıkacağı bölgenin gümrük müdürlüğüne bir beyanda bulunmak (İhracat Beyannamesi) ve istenen evrakları hazırlamak durumundadır.

İhracat ve ithalatta gerekli olan evraklar şunlardır :

İhracatta gerekli olan evraklar;

- * Vekaletname
- * Türkçe resmi fatura
- * İngilizce invoice fatura
- * İmza sirküsü
- * Ticaret sicil gazetesi örneği
- * Oda aidat makbuzu
- * Çeki listesi
- * V.D. Mükellefiyet yazısı

İthalat da gerekli olan evraklar;

- * İthalat Beyannamesi
- * Fatura
- * Ordino

2. KARGO TAŞIMACILIK İŞLETMERİNDE TEK DÜZEN HESAP PLANI

İşletmeler de gerçekleşen finansal işlemlerin kaydedilmesi ve raporlanması için bilanço ve gelir tablosu hesaplarını genel kabul görmüş muhasebe ilkelerine göre gruplandırılmış bir listesi olan hesap planına gereksinim vardır. Bütün işletmelerin aynı hesapları kullanmaları ve aynı tarz tablo tanzim etmeleri için hazırlanan hesap planına Tek Düzen Hesap Planı adı verilir.⁷²

Tek Düzen Hesap Planının ana hesap grupları aşağıdaki gibidir.

- 1 – Dönen Varlıklar
- 2 – Duran Varlıklar
- 3 – Kısa vadeli Yabancı Kaynaklar
- 4 – Uzun vadeli Yabancı Kaynaklar
- 5 – Öz Kaynaklar
- 6 – Gelir Tablosu Hesapları
- 7 – Maliyet Hesapları
- 8 – Serbest
- 9 – Nazım Hesaplar

Karayolu kargo taşımacılık işletmelerinde yukarıda belirtilen hesap grupları herhangi bir değişikliğe uğratılmadan aynen kullanılmaktadır.

Karayolu kargo taşımacılık faaliyeti yapan işletmelerin Bilanço, belirli bir tarihteki mali durumu gösteren tablo şeklinde tanımlanır. Bu tür işletmelerin yıllık bilançoları, şekillerini hizmet görme özelliklerinden alırlar. Somut bir çıktı yaratmadıklarından bilançolarının aktifinde mamul yada yarı mamul stokları bulunmaz. Stoklar başlığı altında yakıt, işletme malzemesi, yedek parça gibi hizmet üretimi sonucu elde edilen değerlerle ilgisi olmayan kalemler yer alır.⁷³

Karayolu kargo taşıma işletmeleri sermaye olarak yoğun işletmeler oldukları için aktif büyük oranda maddi duran varlıklardan oluşur. Kargo bedelleri genellikle peşin

⁷² Ferruh Çömlekçi, *Tek Düzen Genel Muhasebe ve Mali Tablolar*, (Eskişehir:2002), s.17.

⁷³ Zekiye Rende, “Karayolu Yük Taşıma İşletmelerinde Maliyet Muhasebesi ve Uygulaması”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü ,1995) s.50.

değil vadeli olarak tahsil edildiğinden şahıslardan ve özel şirketlerden olan kısa vadeli alacaklar hayli yüksektir.

Karayolu kargo taşımacılık faaliyeti yapan işletmelerin Gelir Tabloları, belirli bir hesap dönemindeki faaliyet sonuçlarını gösterir. Bu faaliyet sonuçları şu üç nedenle doğar.

- * İşletmenin ana faaliyeti nedeniyle doğan faaliyet sonuçları,
- * İşletmenin süreklilik gösteren yan faaliyetleri nedeniyle doğan faaliyet sonuçları,
- * İşletmenin süreklilik göstermeyen , arızı nedenlerle doğan faaliyet sonuçları.⁷⁴

Bunlardan birincisi işletmenin ticari faaliyetlerinden doğar. Bu faaliyet sonuçları için 6 no'lu Gelir Tablosu hesapları kullanılır. 600 – Yurt İçi Satışlar hesabı satışı yapılan kargo hizmeti sonucu gelir tablosunu hasılat yönünü oluşturur. Kargo işletmelerinde özellikle 61 – Satış İndirimleri alt grubu yoğun olarak kullanılır. Müşterilerle yapılan sözleşmelerden kaynaklı iskontolar bu grupta görülür. Satıştan iadeler hesabı sözleşme sonucu şartlara uyulmaması durumunda gelir tablosunda hasılatı azaltıcı bir etkidir.

Bunlardan ikinci sıradaki işletmenin ticari neden dayanmayan süreklilik gösteren faaliyetleri sonucu doğar. Firmanın bu tür faaliyetlerden gelir veya kar şeklinde elde ettikleri için diğer faaliyetlerden olağan gelir ve karlar alt grubu hesapları seçilirken gider ve zarar şeklindekiler için diğer faaliyetlerden olağan gider ve zararlar ile finansman giderleri alt grubu seçilir. Örneğin, firmanın kendi aracını bir başkasına geçici olarak kiralamak suretiyle elde ettiği gelir.

Üçüncü sıradaki faaliyet sonuçları işletmenin ticari neden dayanmayan ve süreklilik göstermeyen faaliyetleri sonucu doğar. Örneğin, kargo faaliyetinde kullandığı bir binanın satışı.

⁷⁴ Çömlekçi, a.g.e, s.26.

Büyük karayolu taşımacılık işletmeleri bazı varlıklarını kendileri inşa ederler. Yalnızca kendilerinin kullanacakları bu varlıkları inşa nedenleri çeşitli olabilir. Bu maliyetlerin ruhsat, lisans harcı gibi olanları kolaylıkla inşaatla ilgilendirilebilir. Ancak diğer bazı kalemler bu kadar açık değildir. Bu tür kalemler aşağıda tartışılan üç yöntemden birisiyle ele alınabilir.

* Dolaylı maliyetlerin hiç birisinden inşa edilmekte olan aktife pay verilmez. Bu yaklaşımın ana fikri, dolaylı maliyetlerin esasen taşımacılık işletmesinde varolması ve taşımacılık faaliyetlerini devam ettirmesi için katlandığı, işletmenin ana faaliyet konusunun varlık inşası olmadığı bu faaliyetin arızı olarak yapıldığı dolayısıyla çoğunlukla da sabit nitelikte olan bu dolaylı maliyetlerin işletmenin esas konusunu oluşturan kapasite maliyetleriyle ilgilendirilmesi gerektiği görüşüdür.⁷⁵

* İkinci bir görüşe göre ise, bir faaliyetin gelirleriyle maliyetlerinin doğru bir şekilde karşılaştırılması başarı denetimi için esastır. Bu bakımdan esas faaliyet konusunu oluştursun oluşturmasın her faaliyetin maliyetini doğruya en yakın şekilde saptamak gerekir.

* Bu görüşe göre işletmenin varlıklarından bir kısmı varlık inşasına ayrılmış olduğundan mutlaka hizmet üretimi düzeyinde bir düşme olacaktır. Genel imalat maliyetleri kaybolan üretim değeri esas alınmak suretiyle yerini alan yeni üretime yüklenebilir.⁷⁶

Yukarıdaki görüşlerden tam maliyetleme anlayışına en yakın olanı ikinci görüştür. Taşımacılık yapan işletmeler fiili tam maliyet sistemini uyguladıklarından ikinci görüşü uygulamaları doğaldır.

⁷⁵ Orhon, a.g.e, s.132

⁷⁶ Aynı, s.133.

3. KARGO TAŞIMACILIK İŞLETMELERİNDE KULLANILAN RAPORLAR

Karayolu kargo taşımacılık faaliyeti yapan işletmelerinde muhasebenin yönetim kademelerine sunduğu raporlar çok çeşitli olabilir.

3.1 Gelir ve Trafikle İlgili Raporlar

- * Taşınan yükün hatlara göre elde edilen gelirin ayırımı
 - * Elde edilen hasılatın ve taşınan yükün geliş ve gidişe göre ayırımı ve ne ölçüde dengeli olduğunun gösterimi
- * Trafiğin ayırımı
 - Hatlara göre
 - Zamana göre
 - Araçların türlerine göre
 - Araçların ne ölçüde yüklenebildiklerine göre
- * Her hattın sağladığı gelirin ve trafiğin işletmenin toplam kazancına ve trafiğine göre oranı
- * Her hattaki gelir ve giderin hattaki sefer sayıları, katedilen km, sunulan kapasite birimi ve kullanılan kapasite birimi başına ayrı ayrı sunulması
- * Kapasite kullanım oranlarının hatlara ve hatlardaki zaman birimlerine göre belirlenmesi⁷⁷

3.2 Tamir ve Bakım Maliyetlerine İlişkin Raporlar

- * Araç başına tamir ve bakım maliyeti
- * Araç km başına tamir bakım maliyeti
- * Araç türlerine göre iki bakım ve iki tamir arasında katedilen km
- * Beklenmedik arızaların nedenleri, maliyetleri ve neden oldukları sürücü kayıpları
- * Bakım ve tamir ilişkileri saatlerinin
 - Zamana göre dağılımları

⁷⁷ Aynı, s.55.

- Araç türlerine göre dağılımları

- Araç km başına dağılımları

* Kullanılan bakım malzemelerinin miktarca ve paraca olmak üzere, malzeme tipine ve yapılan km ye göre dağılımları

* Tamir ve bakım maliyetlerinin toplam maliyetler içerisindeki payı⁷⁸

3.3 Sigorta ve Tazminat Giderleri

* Sigorta giderinin faaliyet gelirinin % kaçını olduğu

* Kaza sayısı

* Km başına düşen kaza oranı

* Miktar ve meblağ olarak ödenen ve tahsil edilen yük tazminatlarının km başına düşen oranları

* Ödenen tazminatların

- Hasar ya da zararın türüne göre ,

- Taşınan şeyin niteliğine göre

- Taşınan şeyin işletmeye sağladığı gelire göre

- Taşınan bölge ve hatlara göre analizi

* Toplam sigorta ve tazmin giderlerinin işletmenin toplam gelir ve giderlerinin % kaçını olduğu⁷⁹

⁷⁸ Aynı, s.56.

⁷⁹ Aynı, s.57.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

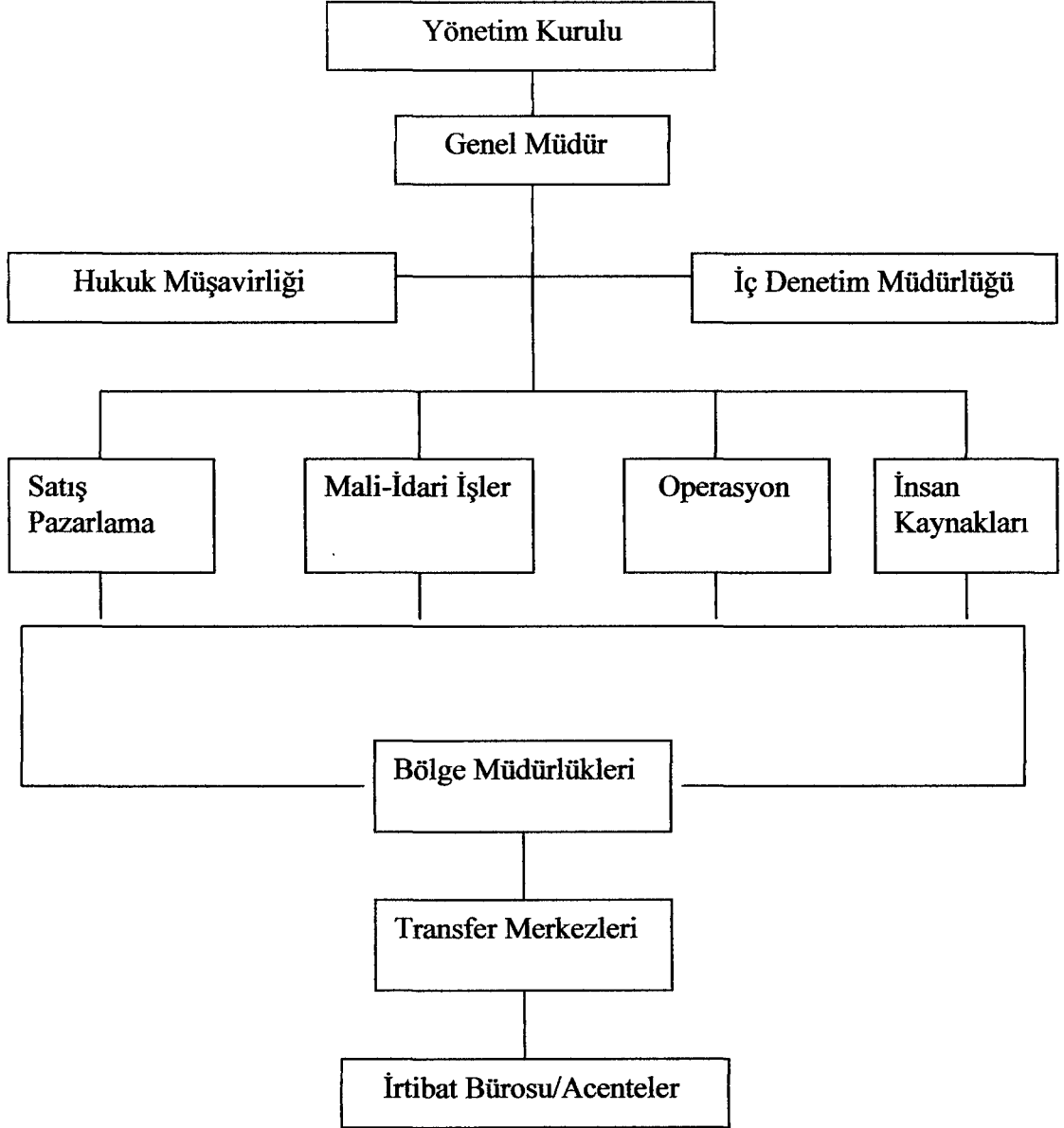
KARGO SEKTÖRÜ VE ARAS KARGO UYGULAMASI

1. ARAS KARGO A.Ş HAKKINDA GENEL BİLGİLER

Aras Kargo A.Ş Aras Holding bünyesinde yer alan bir şirkettir. Hisse payları sırasıyla; Yönetim Kurulu Başkanı Celal Aras'ın %98, Yönetim Kurulu Üyesi Meral Aras'ın %1, Yönetim Kurulu Üyesi Evrim Zuhul Aras'ın %1'dir. Aras Holding'in tüm faaliyetleri hizmet sektörüne yöneliktir. Kargo taşımacılığı, lojistik, kurye, sigorta, güvenlik hizmetleri, matbaa, inşaat, otel ve catering gibi alanlarda hizmet vermektedir. Aras Holding bugün bünyesindeki Aras Kargo, Horoz Kargo, Aras Kurye, Aras Kargo Worldwide Express, Aras Ofset, Aras Sigorta Brokerliği, Aras Tour, Aras Hotel, Aras Security kuruluşlarıyla hizmet sektörü odaklı çalışmalarını sürdürmektedir.

Aras Kargo A.Ş Türkiye genelinde 38 bölge müdürlüğü, 700 irtibat bürosu, 26 transfer merkezi ve 450 noktaya hizmet götüren mobil ofisleriyle Ziraat Bankası ve İş Bankası'ndan sonra en büyük hizmet ağına sahip bulunmaktadır. Bünyesinde bin beşyüz araç ve 6000 çalışanı bulunan Aras Kargo sektöründe ilk TSE belgeli kuruluş ünvanına sahiptir ve hizmetlerini ISO 9002 belgesiyle sürdürmektedir.

ARAS KARGO A.Ş ORGANİZASYON ŞEMASI



2. ARAS KARGO AŞ'NİN BİR SUBESİNDEKİ MUHASEBE BİLGİ SİSTEMİ AKIŞI

2.1 Muhasebe Bilgi Sistemi Akışında Kullanılan Belgeler

Adresten Alım İhbar Notu; adresten alım yapan personelin müşterinin alım bilgilerini kaydettiği matbu evraktır.

Ambar Tesellüm Fişi; adresten alım hizmetinin sağlıklı bir şekilde yürütülmesi ve müşteri adresinde kargo kabulünü sağlayan T.C Maliye Bakanlığı bandrollü resmi bir evraktır. Müşterinin adresinde kargo kabulü esnasında ,ambar tesellüm fişi üzerindeki bilgiler eksiksiz olarak doldurulur ve bir nüshası müşteriye verilir. Diğer iki nüshası ise fatura düzenlenmesi için birime getirilir. Bunun bir nüshası fatura ekinde varış merkezine gönderilir diğer nüshası ise birimde klase edilir. (Ek 2)

Fatura; Aras Kargo A.Ş.'de iki çeşit fatura düzenlenir.

Peşin Ödeme Fatura (PÖ); fatura tutarının gönderici tarafından çıkış merkezinde peşin olarak ödeneceği kargolar için düzenlenen faturadır. 3 nüshadır.(Ek 3)

1.nüsha müşteri nüshası olup beyaz zemin üzerine siyah çizgilidir. Fatura düzenlendikten sonra göndericiye verilir.

2.nüsha kasa nüshası olup beyaz zemin üzerine mavi çizgilidir. Kasa bülteni ekinde gün sonunda Bölge Müdürlüğü'ne gönderilir.

3.nüsha teyit nüshası olup beyaz zemin üzerine pembe çizgilidir. Kargo ile birlikte varış merkezine gönderilir. Kargonun alıcısına teslimi esnasında arkasına kimlik tespiti yapılır, teslim edilen kişiye imzalatılır ve varış merkezinde teslim tarihine göre klase edilir.

Ücret Alıcıda Fatura (ÜA); taşıma ücretinin alıcı tarafından varış merkezinde ödeneceği kargolar için düzenlenen faturadır. 4 nüshadır. (Ek 4)

1.nüsha müşteri nüshası olup beyaz zemin üzerine turuncu çizgilidir. Kargo ile birlikte varış merkezine gönderilir. Kargonun alıcısına teslim edilmesi esnasında alıcısına verilir.

2.nüsha kasa nüshası olup sarı renklidir. Kasa bülteni ekinde Bölge Müdürlüğü'ne verilir.

3.nüsha gönderici yeşil renklidir. Kargo kabulü esnasında müşteriye verilir.

4.nüsha teyit nüshası olup beyaz zemin üzerine pembe çizgilidir. Kargo ile birlikte varış merkezine gönderilir. Kargonun alıcısına teslimi esnasında arkasına kimlik tespiti yapılır ve varış merkezinde teslim tarihine göre klase edilir.

Günlük Fatura Dökümü; gün içerisinde düzenlenen faturaların fatura numarası, varış merkezi, fatura cinsi ve fatura tutarı şeklinde sıralanmış listesidir.

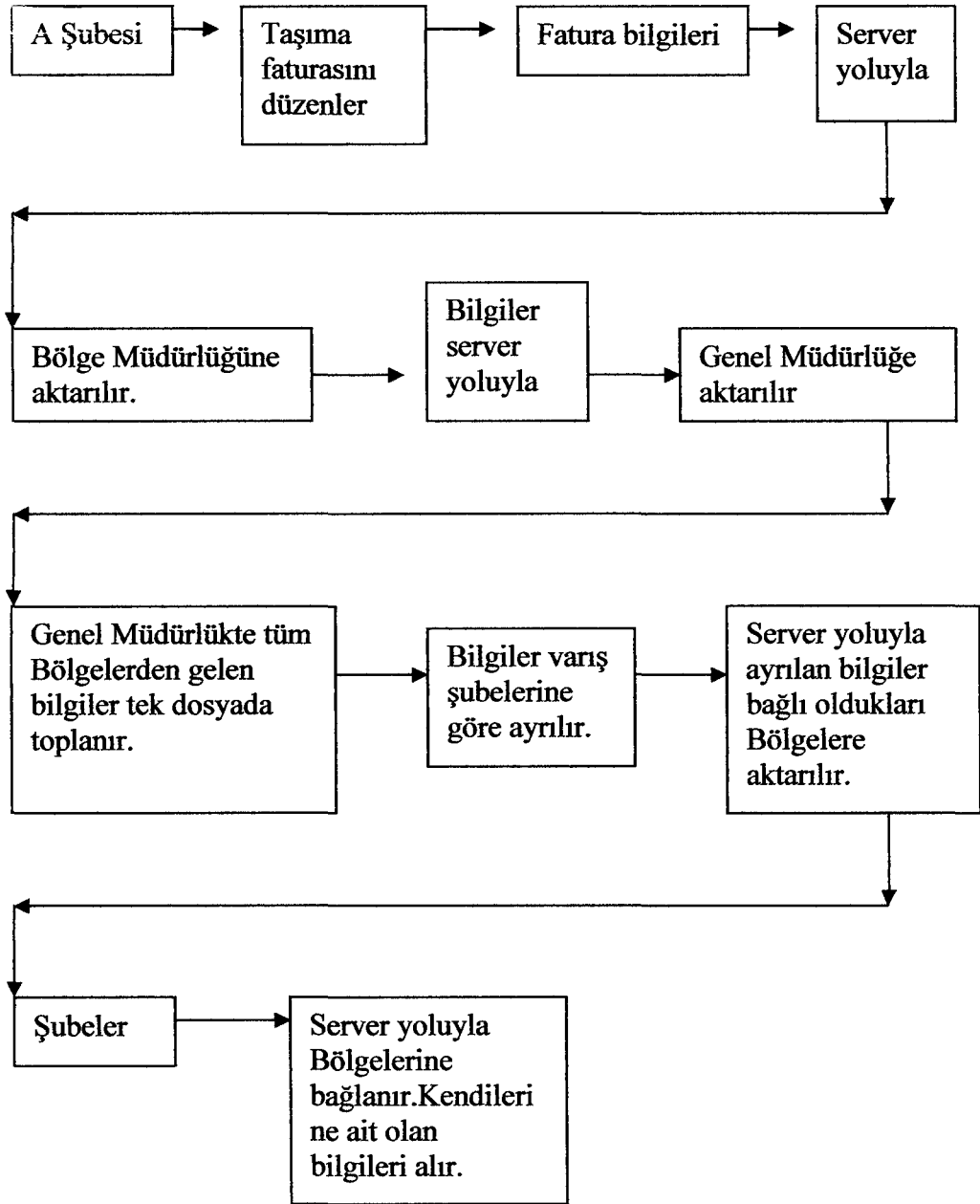
Toplu Taşıma İrsaliyesi: toplu taşıma irsaliyesi şehir içi veya şehirler arası taşımacılıkta düzenlenmesi gereken T.C Maliye Bakanlığı bandrollü resmi bir evraktır.(Ek 5)

Bu fonksiyonunun yanı sıra giden kargoların yönlendirilmesi esnasında kontrol amacı ile de kullanılır. 3 nüsha olarak düzenlenir. 1 nüshası gönderen birimde kalır diğer iki nüshası kargolarla birlikte Aktarma Merkezi'ne gönderilir.

Kargoların ulaştığı birimde yapılan tespitten sonra şube programından tespit listeleri üretilir. Her iki listenin karşılaştırılması ve mutabakatı yapılır. Daha sonra tespit listeleri gelen toplu taşıma irsaliyesine zımbalanır ve toplu taşıma irsaliyesinin 1 nüshası ile birlikte kargoların gönderildiği birime yönlendirilir ve bu birimde kargoların sağlam ve eksiksiz ulaştığının tespit edilmesi sağlanır.

Barkod Etiketi; kargoların çıkış ve varış merkezi arasındaki seyri esnasında kargoya ait bilgilerin elektronik ortama aktarılmasını ve el terminalleri ile data oluşturulmasını sağlar. Fatura düzenlenen her parça kargo için 1 barkod etiketi elde edilir ve kargonun düz ve yan yüzüne yapıştırılırken kargo üzerinde alıcı adresi varsa, varış merkezi ile barkod etiketi üzerindeki varış merkezinin uygunluğu karşılaştırılır.

2.2 Aras Kargo A.Ş de Teknik Veri Akışı



2.3 Kasa Bülteni ve İşlemleri

İrtibat büro müdürlüklerinin günlük nakit giriş ve çıkışlarının ,tahsilatlarının ve ödemelerinin takip edildiği belgedir. Aras Kargo'nun irtibat büro müdürlükleri ve tüm birimlerinde gün sonunda kasa bülteni hazırlanır, elektronik ortamdan genel müdürlüğe ayrıca ekleri ile birlikte bölge müdürlüğüne gönderilir.

Kasa bültenin hazırlanması ve kasa bülteninde yer alan gelir ve gider kalemleri şu şekildedir:

2.3.1 Gelir Kalemleri

* Sol üst köşede irtibat büro müdürlüğünün ismi ve kasa bülteninin ait olduğu tarih yazılır. (Şube programı tarafından otomatik olarak yazılmaktadır.)

* Bir önceki gün yapılan kasa bülteninin devreden bakiyesi yazılır.

* İkinci satırda gün içerisinde peşin ödeme olarak düzenlenen faturaların toplam tutarı yazılır. Bu rakam günlük peşin ödeme fatura dökümünün toplamına eşittir. (Şube programı PÖ fatura toplamını kasa bültenine kendisi yapıştırır.)

* Üçüncü satıra, gün içerisinde karşı şubelerden gelen ücret alıcıdan faturaların toplamı yazılır. Bu rakam; gelen kargo bilgileri dökümünün son bölümünde bulunan gelen kargo bilgileri toplamları bölümündeki günlük gelen ücret alıcıdan kargo toplamı ve o gün ulaşmayan ücret alıcıdan kargo toplamına (Günlük Gel.ÜA Kr.Top+O Gün Ulaşm.ÜA Kr.Top) eşittir.

Bu bağlamda; karşı şube ÜA fatura nüshalarının toplamı; o gün ulaşan sarı nüshaların toplam tutarı ile gelen kargo defterindeki ulaşmayan kargolardan bu gün ulaşanların listesi içinde bulunan ücret alıcı kargoların toplamına eşittir.

* Dördüncü satırda yurtdışına gönderilen kargolar için düzenlenmiş olan faturalar toplamı yazılır. Yurtdışına gönderilen kargolar için düzenlenen faturalar peşin ödeme olmasına karşın peşin ödeme fatura dökümünde bu faturalar görünmez.

* Beşinci satır ve altındaki satırlara gün içerisinde diğer irtibat büro müdürlüklerinden kargo hareket formu ile gelen ücret alıcıdan kargolar ve tahsilat takip formu ile gelen faturalar borçlandırma gelen olarak yazılır. Peşin ödeme faturalar ile gelen borçlandırmalar kasa bültenin gelir ve gider kalemlerini etkilemeyeceği için kasa bülteninde belirtilmez. Tahsilat için gelen peşin ödeme borçlandırmalar kasa bültenine girilir.

* Daha sonraki satırlara varsa genel müdürlük veya bölge müdürlüğünden gönderilen nakitlerin girişi yapılır.

2.3.2 Gider Kalemleri

Kasa bülteninin çıkış bölümünde öncelikle nakit çıkışları, daha sonra da borçlandırma ve masraf çıkışları yazılır.

*Gün içerisinde bölge müdürlüğüne gönderilen nakitler “.....no’lu makbuz ile bölge müdürlüğüne gönderilen nakit” ifadesi ile kasa bülteninden çıkılır.

*Gün içerisinde genel müdürlüğe yapılan havaleler ;”.....Bankası.....Şubesi.....no’lu hesabareferans no ile yatan” ifadesi ile kasa bülteninden çıkılır.

* Teslimat ve tahsilat için diğer irtibat büro müdürlüklerine gönderilen ÜA kargolar ve faturalar ile tahsilat için diğer irtibat büro müdürlüklerine gönderilen PÖ faturalar kasa bülteninde borçlandırma çıkışı olarak belirtilir.

* Gün içerisinde yapılan masraflar kasa bülteninden ilgili kaleme göre çıkılır.

2.3.3 Devreden Bakiye

Dünden devreden bakiye ile gün içerisinde kasa bültenine girişi yapılan gelir kalemleri toplanarak gelirler toplamı bulunur. Gün içerisinde çıkışın yapılan gider kalemleri toplanarak giderler toplamı bulunur. Gelirler toplamından giderler toplamının

çıkarılması ile elde edilen rakam bir sonraki gün hazırlanacak kasa bülteninde devreden bakiyedir.

2.3.4 Devreden Bakiye Açıklaması ve Suspan

Devreden bakiye açıklaması; devreden ÜA fatura toplamı, tahsilata kalan PÖ fatura toplamı, tahsilata kalan ÜA fatura toplamı, sorunlu faturalar toplamı ve nakit kalemlerinden oluşmaktadır. Bu kalemleri açıklayacak olursak; devreden bakiye kalemlerinden nakit ve sorunlu fatura dışındakiler tahsil edilerek nakde çevrilebilecek rakamlardır. Bu rakamlar toplamına suspan denir.

2.3.5 Devreden ÜA Fatura Toplamı

Devreden ÜA fatura toplamı, kargosu ulaşmayan ÜA fatura toplamı ve kargosu ulaşan fakat teslim edilmemiş olan ÜA fatura toplamlarından oluşur.

Kargosu ulaşmayan ÜA fatura toplamı, sabah şube programından “Bölgeden Al” işlemi yapıldığında birime ulaşması gereken kargolar ve faturaları veya birime ulaşması gereken borçlandırma ve tahsilat borçlandırmalarının bilgileri gelen kargo bilgilerine alınır. Ancak bu bilgilere ait bazı kargolar veya faturalar gün içerisinde birime ulaşmaz. Bu kargolar el terminaline okutulmadığı için gelen kargo bilgileri dökümünde ulaşmayan kargolara ait bilgiler sütunlarında gösterilmekte ve tutarları da kasa bültenine yansımaktadır. Bu tutarlar kasa bültenin gelirler bölümünde görünmekte ancak hiçbir işlem yapılmadığı için kasa bülteninde kargosu ulaşmayan ÜA faturalar toplamı olarak devreden bakiye açıklamasının içerisinde yer almaktadır. Bir sonraki gün bu bilgilere ait kargolar ve faturalar birime ulaştığında kasa bülteninin gelirler bölümünü etkilemekte teslimat durumuna göre ilgili bölüme aktarılmaktadır.

2.3.6 Kargosu Ulaşan ÜA Fatura Toplamı

Gün içerisinde birime ulaşan ÜA kargoların bazıları bir takım nedenlerle müşterilere teslim edilememektedir. Bu kargolara ait bilgiler bu nedenle kasa bültenini devreden

bakiye açıklamasında kargosu ulaşan ÜA faturalar toplamı olarak devreden ÜA faturalar toplamı içerisinde yer alır.

2.3.7 Tahsilata Kalan PÖ Fatura Toplamı

Gün içerisinde irtibat büro müdürlüğü tarafından düzenlenen bazı PÖ faturaların tahsilatı yapılamaz. Tahsilatı yapılamayan bu faturaların toplamı devreden bakiye açıklamasında tahsilata kalan PÖ faturalar toplamı içerisinde yer alır. Tahsilata kalan PÖ faturalar toplamı önceki tarihlerde düzenlenmiş ve tahsil edilememiş PÖ faturalarla tahsilat borçlandırması ile gelip tahsil edilemeyen PÖ faturaların toplamına eşittir.

2.3.8 Sorunlu Fatura

Teslimat amacı ile diğer birimlerden irtibat büro müdürlüğüne gelen ancak hasarlı olması, göndericinin kargoyu kabul etmemesi, alıcının iadeyi kabul etmemesi gibi nedenlerle tahsil edilemeyen kargolara ait faturalara sorunlu fatura denir.

Sorunlu faturalar kasa bülteninde belirtilirken; kasa bülteninin yapılması esnasında gider kalemleri çıkılırken belge eklenerek sorunlu fatura kodu belirtilir. Gelen ekrandan sorunlu faturanın bulunduğu bölüm belirtilir.

2.3.9 Nakit

Kasa bültenin nakit bölümü, personele verilen avanslar toplamı, harcaması yapılmış ancak kasa çıkışı yapılmamış giderler toplamı ve kasada kalan nakit toplamından oluşmaktadır.

2.3.10 Kasa Bültenin Ekleri

Kasa bültenini tamamlandıktan sonra kontrol edilir ve ekleri ile birlikte bölge müdürlüğüne gönderilir.

Bölge Müdürlüğü'ne gönderilen kasa bülteninin ekinde bulunması gereken belgeler şunlardır;

- * Günlük peşin ödeme ve ücret alıcıdan faturalara ait fatura dökümlerinin 1.nüshaları
- * İptal faturaların birbirine zımbalanmış tüm nüshaları
- * Günlük faaliyet raporu
- * Gelen kargo bilgileri dökümünün 2.nüshası
- * İrtibat büro müdürlüğü tarafından gün içerisinde düzenlenmiş peşin ödeme faturaların mavi nüshaları
- * Karşı şubelerden gelen ÜA faturaların sarı nüshaları
- * Teslimat veya tahsilat amacı ile borçlandırma gelen kargolara ait faturaların kargo hareket formları ve tahsilat takip formları
- * Borçlandırma ile giden kargolar ve tahsilat amacı ile giden faturalara ait kargo hareket formları
- * Bölge müdürlüğüne gönderilen nakde ait para makbuzu (Ek 6)
- * Genel müdürlüğe yapılan havaleye ait banka dekontunun aslı
- * Giderlere ilişkin fatura asılları

2.4 Ölçüm Tartım ve Fatura Düzenleme Hatalarının Kasa Bültenine Yansımaları ve Tahsilatı:

Kargonun eksik veya fazla ölçüm tartım yapılması durumunda aşağıdaki işlemler yapılır :

- * Varış merkezinde ölçüm tartım yapılarak eksik ölçüm tartım yapıldığının veya faturanın yanlış düzenlendiğinin tespit edilmesi durumunda tutanak

tutulur ve eksik ölçüm tartım tutarının neden olduğu ds/kg kadar fark faturası düzenlenir. Düzenlenen fark faturasında kargoya ait faturanın üzerindeki gönderici, alıcı bilgileri aynen belirtilir.

* Gelen fatura PÖ ise fark faturası peşin ödeme olarak düzenlenir ve kargonun alıcısından tahsilat yoluna gidilir. Alıcıdan tahsilat yapılamazsa kargo çıkış merkezine yönlendirilir ve göndericisinden tahsilat yoluna gidilir.

* Gelen fatura ücret alıcıdan ise de fark faturası peşin ödeme olarak düzenlenir.

* Ölçüm tartım veya faturanın hatalı düzenlenmesi gibi nedenlerle fatura olması gerekenden daha yüksek bir tutarla düzenlenmişse varış merkezinde yapılan tespit sonucu tutanak tutulur. Ödemesi müşterinin talebi doğrultusunda yapılır. Kargonun muhatabı firma ise ölçüm tartımdan doğan fatura farkının ödenmesini talep ediyorsa iade faturası düzenlenerek ödeme yapılır. Kargonun muhatabı kişi ise ödeme gider makbuzu ile yapılır.

2.5 Tahsilat Takip İşlemleri

Sözleşmeli olarak çalışan müşterilerin kargo gönderimlerine ait faturaları dışında hiçbir müşterinin faturasının tahsilatı daha sonraya bırakılmaz. Tahsilatın daha sonraya bırakılması konusunda 1 haftaya kadar olanlarda bölge müdürlüğünün onayı alınır. 1 haftanın üzerinde bir süre için tahsilat onayı alınması gerekiyorsa bölge müdürlüğü tarafından genel müdürlükten onay alınır. Sözleşmeli müşterilere ait faturanın tahsilatında ise sözleşme maddelerine göre hareket edilir. Sözleşmede tahsilatla ilgili herhangi bir madde yoksa bu müşterilere ait faturalar her hafta Cuma günü tahsil edilir. Müşterilere taşıma faturaları tahsilat faturaları teslim tutanağı ile teslim edilir. (Ek 7)

2.6 Yurtdışına Kargo Gönderimi

Yurtdışına kargo gönderimlerinde öncelikle kargonun ihracat kapsamına girip girmediğinin tespiti yapılır. Bunun için kargonun göndericisinden numune-doküman veya ihracat statüsünde gönderim bilgisi alınır.

Yurtdışına gönderilmek üzere acente / irtibat Büro Müdürlüğüne getirilen kargoların içeriğine bakılır ve taşınması yasak kargo kapsamına giren kargolar kesinlikle kabul edilmez.

Yurtdışı gönderilerde taşınması yasak kargolar şunlardır:

- Cep telefonu
- Ziyinet eşyaları
- Para,çek,senet
- Yanıcı,patlayıcı maddeler
- Silah
- Uyuşturucu statüsündeki maddeler
- Cenaze külleri
- Doku ve kan örnekleri

Bunun yanında ilgili kurumlardan temin edilen belgelerle şartlı olarak taşınabilecek kargolar ise şunlardır:

- Kimyasal maddeler (Kimyal içeriğin analizi gösteren safety data sheet raporu)
- Bozulma ihtimali olmayan yiyecek ve içecekler (TSE damgalı değilse hıfzı sıha raporu)
- Halı (Türk İslam Müzeleri Müdürlüğünden expertiz raporu)
- İlaç (Tam teşekküllü bir hastaneden heyet raporu)

Kargo kabulü esnasında kargonun taşınması yasak, ilgili kurumdan alınan belge ile şartlı olarak taşınabilecek kargo olup olmadığı ve içerik tespiti yapıldıktan sonra kargo hassas kantar ile tartılarak ölçüm tartım yapılır ve bulunan rakam 5.000'e bölünür. Bulunan rakam 10 kg/ds 'nin altında ise buçuklu veya tam rakama tamamlanır. Daha sonra fatura düzenlenir. Fatura düzenlenirken Merkez Bankası efektif dolar satış kuru alınır ve bu kur rakamı üzerinden fatura düzenlenir. Düzenlenen fatura peşin ödeme olmalıdır.

Yurtdışı gönderimlerinde doküman statüsündeki gönderimlerden sigorta bedeli alınmaz. Numune statüsünde ve 100 Amerikan Doları veya Euro'yu aşmayan kargolar için 10 Amerikan Doları sigorta bedeli alınır. İçerik bedeli 1000 Amerikan Doları veya 1000 Euro'nun üzerindeki kargolarda %1 sigorta bedeli alınır. Faturası kesilen kargolar teyit nüshası ile beraber İstoç Operasyon Merkezine gönderilir. Kargo gönderim işlemleri Yurtdışı Hizmetler İstoç Operasyon Merkezi tarafından yürütülmektedir.

2.7 Kıbrıs'a Kargo Gönderimi

Kıbrıs'a gönderilen ihracat statüsündeki kargolar bedelsiz ihracat kapsamındadır ve Aras Kargo ile yapılan taşımacılık işlemi, kargonun Lefkoşa Gümrüğü'ne teslimi ile tamamlanmaktadır. Kıbrıs İrtibat Büro Müdürlüğü'ne gönderilen kargoların ulaşımı Mersin Transfer Merkezi üzerinden yapılmaktadır. Mersin Transfer Merkezi'nden haftanın üç günü Kıbrıs'a araç çıkarılmaktadır. Kıbrıs'a giden araçlar deniz yolu ile Taşucu Limanı'ndan Girne Limanı'na gitmekte, Girne Gümrük İdaresi'nde gerekli kontrol işlemlerinden sonra Kıbrıs İrtibat Büro Müdürlüğü tarafından teslim alınmakta ve müşteriye teslim edilmektedir.

Kıbrıs'a gönderilen ihracat statüsündeki ticari kargolar için ordino denilen nakliye belgesi düzenlenmektedir.

Kıbrıs İrtibat Büro Müdürlüğü, kargoların alıcılarına ordinolarını teslim eder ve nakliye bedellerini ödeyerek gümrükten kargolarını kendileri almaları gerektiği belirtir.

Gümrükte ödenecek tutar ticari kargoya ait fatura ve kargo taşıma faturasının toplamı üzerinden değişik mal gruplarına göre belli oranlardadır.

Bu oranlar;

Elektronik-bilgisayar	%22
Tekstil	%28
Kimyevi madde	%23
Mobilya	%62,5

Oto yedek parça %27

Zirai alet %15

Beyaz eşya %25

Cep telefonu %22 olmak üzere bu oranlara %13 KDV,%2,2 rihtım vergisi ve damga vergisi dahildir.

2.8. Aras Kargo AŞ'de Tek Düzen Muhasebe Sistemi Uygulaması

2.8.1 Kesilen Faturalarının Muhasebeleştirilmesi

İrtibat büro müdürlüklerinin günlük fatura kesimleri sonucu iki türlü gelir oluşmaktadır.

Bunlar;

a) Yurtiçi satışlar sonucu oluşan gelirler

b) Yurtdışı satışlar sonucu oluşan gelirlerdir.

a) Yurtiçi satışlar sonucu oluşan gelirler

Müşteri kargosunu peşin olarak gönderirse kargoyu teslim alarak fatura kesen X şubesinde yapılan kayıt aşağıdaki gibidir:

-----/-----

100 X Şubesi kasası

600 Yurtiçi satışlar

391 Hesaplanan KDV

-----/-----

Müşteri kargosunu ücret alıcılı olarak gönderirse müşterinin kargoyu teslim ettiği X şubesinde fatura ÜA olarak kesilir. Kesilen faturanın bilgileri ertesi gün kargonun geldiği Y Şubesinin bölgeden al işlemini yapmasıyla ekrana düşer.

Bu durumda Y şubesinde yapılan kayıt aşağıdaki gibidir:

-----/-----

120 Y Şubesi

600 Yurtiçi satışlar

391 Hesaplanan KDV

-----/-----

Ücret alıcılı kargoyu teslim alan Y şubesi kargoyu müşteriye teslim ettikten sonra nakit tahsilatta bulunursa;

-----/-----

100 Y Şube kasası

120 Y Şubesi

-----/-----

Cari olarak çalışılan müşteride ise kayıt aşağıdaki gibi gerçekleşir.

-----/-----

120 A Firması

120 Y Şubesi

-----/-----

Ücret alıcılı kargoyu teslim alan Y şubesi kargoyu teslim ettikten sonra müşteriden çek ile tahsilatta bulunursa;

-----/-----

101 Alınan çekler

120 Y şubesi

-----/-----

b) Yurtdışı Satışlar Sonucu Oluşan Gelirler

Yurtdışı satışlarda yapılan işlemler aynı şekilde olmaktadır. Ancak 600 Yurtdışı satışlar hesabının yerine 601 Yurtdışı satışlar hesabı kullanılır. Yurtdışına kesilen taşıma faturalarında ücret alıcıdan fatura kullanılmaz.

Yurtdışına yapılan satışlarda tahsilatlar döviz cinsinden olacağından , o günkü efektif alış kurları dikkate alınarak kasa hareketleri sağlanır. Farklar 646- KAMBİYO KARLARI veya 656- KAMBİYO ZARARLARI hesaplarına verilir.

Müşteri yurtdışına kargo göndermek istediğinde öncelikle kargonun desisi alınır. Desiyi bulmak için şube kargonun enini, boyunu ve yüksekliğini ölçerek 3000'e böler. Kargonun gideceği ülkeye göre belirlenen taşıma fiyatları ile ilgili desi çarpılarak taşıma ücreti belirlenir. Bulunan taşıma ücreti dolar cinsinde olduğundan o günkü dolar efektif alış kuru dikkate alınarak TL'ye çevrilir.

-----/-----

100 X Şube Kasası

601 Yurtdışı Satışlar

391 Hesaplanan KDV

-----/-----

Aynı gün taşıma ücreti daha yüksek bir kurdan TL'ye çevrildiğinde;

-----/-----

100- X Şube Kasası

1001 Ulusal Paralar

100 X Şube Kasası

1002 Yabancı Paralar

646 Kambiyo Karları

-----/-----

2.8.2 Şüpheli Alacaklar Hesabının Kullanımı

Firmada 120 Alıcılar hesabı sürekli işlem gördüğü gibi 128 Şüpheli Ticari Alacaklar da sıkça kullanılır. Müşterinin taşıma ücretini fazla bulup ödeme yapmaması, yapılan taşıma sözleşmesindeki ödeme zamanına uymaması durumlarında alacağın tahsili şüpheli duruma düşer.

Tahsili şüpheli hale gelmiş olan alacaklar, ilgili hesapların alacağı karşılığında bu hesaba borç yazılarak, bu durumdaki alacaklar normal alacaktan çıkarılır. Alacağın tahsili veya tahsil edilemeyeceğinin kesinleşmesi durumunda bu hesaba alacak kaydedilir.

Vergi Usul Kanunu'nun 323'üncü maddesine göre, bir alacağın şüpheli bir alacak haline gelebilmesi için, ticari ve zirai kazancın elde edilmesi ve idame ettirilmesi ilgili olmak şartıyla;

-Dava ve İcra Safhasında Bulunan Alacaklar

-Yapılan protestoya veya yazı ile bir defadan fazla istenilmesine rağmen borçlu tarafından ödenmemiş bulunan dava ve icra takibine değmeyecek derecede küçük alacaklar, şüpheli alacak sayılır.

Şüpheli hale gelen alacaklar normal alacaklardan miktar olarak ayrılır ve aktifte şüpheli alacaklar hesabında gösterilir.

Tahsili şüpheli duruma gelmiş alacaklar ait oldukları hesaptan çıkarılarak bu hesaba borç, çıkarıldıkları hesaba alacak verilir. Alacağın tahsilinin gerçekleşmesi veya tahsil edilemeyeceği anlaşıldığında bu hesaba alacak verilir.

Bu hesap aşağıdaki şekilde bölümlenir.

128- ŞÜPHELİ ALACAKLAR

128-1- Tahsili Geciken Alacaklar

128-2- Dava ve İcra Safhasında Bulunan İhtilafı Alacaklar

128-3- Protesto Edilmiş Alacak Senetleri

128-4- Karşılığı Olmayan Çekler

128-5- Diğer Şüpheli Alacaklar

İşletmenin alacağı şüpheli duruma düştüğünde yapılan kayıt şöyledir:

-----/-----

128- Şüpheli Ticari Alacaklar

120- Alıcılar

-----/-----

654- Karşılık Giderleri

129- Şüpheli Ticari Alacaklar Krş

-----/-----

Şüpheli hale gelmiş alacak tahsil edildiğinde;;

-----/-----

100- Kasa

128- Şüpheli Ticari Alacaklar

-----/-----

129- Şüpheli Ticari Alacaklar Krş.

644- Konusu Kalmayan Karşılıklar

-----/-----

Alacaklar borçlusunu tarafından ödenmeyeceğine dair mahkeme kararı, borçlunun öldüğü, hakkında gaiplik kararının verildiği veya yurtdışına kaçtığı gibi nedenlerle tahsili imkansız hale geldiğinde bu alacak değersiz alacak olmaktadır. Alacaklar, bu hale düştüklerinde, sonuç hesaplarına yani 689- DİĞER OLAĞANDIŞI GİDER VE ZARARLAR hesabının borcuna, ilgili 120- ALICILAR veya 121- ALACAK SENETLERİ hesaplarının alacağına kaydedilirler. Kesinlikle bu işlemler nedeniyle 690- DÖNEM KARI VEYA ZARARI hesabı kullanılmaz. Çünkü bu hesap sadece gelir tablosu (6 hesap grubunun) hesaplarının kapanışını, 6 hesaplarının kalıntısına göre kar veya zarar şeklinde tecelli eder.

Daha sonra, 691- DÖNEM KARI VE DİĞER YASAL YÜKÜMLÜLÜKLER ve 692- DÖNEM NET KARI VEYA ZARARI hesaplar karşılığında kapanır.

692- DÖNEM NET KARI VEYA ZARARI hesabı ise , dönem sonunda, 590- DÖNEM NET KARI veya 591- DÖNEM NET ZARARI bilanço hesaplarına devredilmek suretiyle 6 hesap grubunun tamamen kapanış işlemleri yapılmış olur.

2.8.3 Sayım ve Tesellüm Noksan ve Fazlalıkları Hesaplarının Kullanımı

İrtibat büro müdürlüklerinin kargo teslimi sonucu tahsil ettikleri tüm nakitler her gün bölge müdürlüklerine gönderilir.

Bölge müdürlüğü tüm nakitleri kasasına giriş yapar. Nakdin kolayca el değiştirmesi her gün kasa sayımının yapılmasına neden olur. Günlük kasa sayımı sonucunda para mevcudunun kasa hesabının borç kalanına eşit çıkması, hesap kalanından eksik veya fazla çıkması söz konusudur.

Sayım sonucu kasadaki mevcut para hesaptaki para miktarından eksik olursa kayıt aşağıdaki gibi yapılır;

-----/-----

197 Sayım ve Tesellüm Noksanları

100 B Bölge Kasası

-----/-----

Kasa sayım noksanlıkları hesabı dönem sonunda aşağıdaki şekilde kapatılır.

-----/-----

135 Personelden Alacaklar

654 Karşılık Giderleri

197 Sayım ve Tesellüm Noksanları

197 Hesabın bakiyesi, ya sorumlunun hesabına,sorumlu tespit edilemiyorsa netice hesabına kaydedilir.

-----/-----

-----/-----

900 Borçlu Nazım Hesaplar

9008 K.K.E.G

999 Alacaklı Nazım Hesaplar

9998 K.K.E.G

-----/-----

Sayım sonucu kasadaki mevcut para hesaptaki para miktarından fazla olursa kayıt aşağıdaki gibi yapılır;

-----/-----

100 B Bölge Kasası

397 Sayım ve Tesellüm Fazlaları

-----/-----

Kasa sayım fazlalıkları hesabı aşağıdaki şekilde kapatılır.

-----/-----

397 Sayım ve Tesellüm Fazlalıkları

335 Personele Borçlar

644 Konusu Kalmayan Karşılıklar

397 Hesabın bakiyesi, nedeni biliniyorsa sahibine; bilinmiyorsa netice hesabına kaydedilir.

-----/-----

2.8.4 Demirbaş ve Taşıtlar Hesabının Kullanımı

Firma hizmet kalitesini arttırmak ve faaliyetlerini sürdürmek amacıyla yıl içerisinde demirbaş alımı gerçekleştirmektedir. Bunlar; irtibat büro müdürlüğü için alınan makine ve cihazlar ile mobilyalardır.

İrtibat büro müdürlüğüne veya bölge müdürlüklerine bilgisayar alımı yapıldığında kayıt aşağıdaki gibi gerçekleştirilir;

-----/-----

255- Demirbaşlar

255-7 Bilgisayarlar

191- İndirilecek KDV

100- Kasa

-----/-----

Firmada kullanılan ve değeri 5.000.000 TL'yi aşmayan alet, edavat, mefruşat ve demirbaşlar amortismanına tabi tutulmayarak doğrudan doğruya gider yazılabilir. Bu hüküm gereğince, alınan hesap makinesi dönem giderine atılır.

-----/-----

191- İndirilecek KDV

770- Genel Yönetim Giderleri

100 – Kasa

-----/-----

Hizmet üretimi amacıyla kullanımda olan tüm taşıt araçlar 254- TAŞITLAR hesabında izlenir. Ancak, ulaştırma sektöründe ana üretimde kullanılan taşıt araçlarının toplam tutarı bilanço dipnotlarında gösterilir.

Bu hesap taşıt türlerine, taşıtın cinsine ve plaka numaralarına göre bölümlenir.

Firma taşıma faaliyetinde kullanmak üzere kamyon aldığıında;

-----/-----

254- Taşıtlar

191-İndirilecek KDV

100- Kasa

-----/-----

Firma bölge müdürlüklerinin satış faaliyetlerinde kullanılmak üzere binek otomobiller satın almaktadır. Firma binek otomobil satın aldığıında, arabanın yıllık taşıt vergisi gelir ve kurumlar vergilerinin matrahının tespitinde gider olarak kabul edilmez.

İşletmeye dahil olup işte kullanılan taşıtların giderlerinin, safi kazancın tespitinde indirim konusu yapılacak kısmı sınırlandırılmıştır. Bu sınırlandırma esas itibariyle nakliyecilikte kullanılanlar dışında kalan binek otomobillerin giderlerini kapsamaktadır.

Diğer taraftan Gelir Vergisi Kanunu'nun 40.maddesinin 7 numaralı bendine eklenen parantez içi hüküm ile Vergi Usul Kanunu'na göre ayrılan amortismanların gider yazılması konusunda benzeri bir sınırlandırma getirilmiştir. Değiştirilen bu hüküm ile nakliyecilikte kullanılanlar hariç olmak üzere binek otomobillerin amortismanlarının sadece yarısının gider yazılması öngörülmüştür.

İrtibat büro müdürlüklerinde gider hesapları kullanılmaz. Gider hesapları irtibat büro müdürlüklerinin bağlı buldukları bölge müdürlüklerinde kullanılır.

2.8.5. Gider Hesaplarının Kullanımı

Gider hesaplarının işlenmesi 7/A seçeneğine göre yapılır. Kullanılan hesaplar ise şunlardır:

740- Hizmet Üretim Maliyeti

750- Araştırma Geliştirme Giderleri

760- Pazarlama Satış ve Dağıtım Giderleri

770- Genel Yönetim Giderleridir.

Maliyetlerin üretilen hizmetle doğrudan doğruya mı dolaylı bir ilişki içerisinde mi olduğu direkt-endirekt maliyet ayırımını ortaya çıkartır

Kargonun irtibat büro müdürlüğü tarafından teslim alınıp alıcıya teslimine kadar geçen süre içerisinde oluşan tüm giderler (Ücretler, motorin, kiralık araç, yemek mutfak, kira v.b) 740- Hizmet Üretim Maliyeti hesabında izlenir. Giderler irtibat büro müdürlüğü ve bölge müdürlüğü bazında olmak üzere iki şekilde takip edilir.

Örneğin A bölgesine bağlı X şubesinin yapmış olduğu motorin giderlerini şu şekilde göstermek mümkündür:

-----/-----

740.A.X.001 – Motorin Giderleri

191 İndirilecek KDV

100 Kasa veya

320 Satıcılar

-----/-----

Yıl sonunda ilgili gider hesabı aşağıdaki gibi kapatılır.

-----/-----

741 Hizmet Üretim Giderleri Yansıtma Hesabı

740 Hizmet Üretim Giderleri

-----/-----

622 Satılan Hizmet Maliyeti

740 Hizmet Üretim Giderleri Yansıtma Hesabı

-----/-----

2.8.6 Acente Hak Edişlerinin Muhasebeleştirilmesi

Aras Kargo A.Ş'ye bağlı acentelerin farklı tüzel kişilikleri vardır. Acenteler tarafından yapılan taşımacılık hizmetinde de firma faturaları kullanılır. Acente tarafından kesilen faturalar irtibat büro müdürlüklerinde olduğu gibi kayıt altına alınır. Acenteler yapmış oldukları sözleşme hükümlerince belli katsayılarla hak ediş alırlar. Aldıkları hak ediş bedellerini firmaya fatura ederler. Firma bu faturaları 740- Acente Hak ediş Giderleri altında kayda alır.

Örneğin Z Acentesi Aralık ayı itibariyle 1.500 TL'lik hak ediş faturası kesmiş olsun;

-----/-----

740 Acente hak ediş Giderleri

191 İndirilecek KDV

320 Z Acentesi

-----/-----

SONUÇ

Üretimin en kısa ve güvenilir yoldan alıcıya ulaşması ekonomik kalkınmanın temel faktörlerinden birisidir. Dolayısıyla, taşımacılık sektörü hemen hemen bütün üretim yapan sektörler için oldukça önemli bir konuma sahiptir. Özellikle, karayolu taşımacılığı geniş ölçüde Türkiye'nin dış ticaret hacmine bağlı olarak gelişen veya daralan bir yapı sergilemektedir.

Karayolu taşımacılığının gelişmesine paralel olarak piyasaya giren kargo firmaları, taşımacılık sektörüne yeni bir boyut kazandırmıştır. Kargo firmalarının hizmetlerini kaliteli ve hızlı bir şekilde yapabilmeleri için ülke içine yayılmış bir çok şubesinin olması muhasebe bilgi sisteminin de oldukça ayrıntılı bir biçimde kurulmasını gerekli kılmıştır.

Kargo firmalarının tüketiciye farklı alternatifler sunabilmesi için iki türlü fatura tipi oluşturulmuştur. Bunlardan birincisi; peşin ödeme faturadır. Fatura tutarının gönderici tarafından çıkış merkezinde peşin olarak ödeneceği kargolar için düzenlenir ve ilgili muhasebe kaydı çıkış şubesi tarafından oluşturulur. Diğer bir fatura tipi ise ücret alıcı faturadır. Bu fatura tipinde çıkış merkezi tarafından fatura düzenlenir ancak faturanın bedeli kargonun ulaştığı yerdeki alıcı tarafından ödenir. Bu durumda kargonun ulaştığı varış merkezi kargonun çıktığı çıkış merkezi tarafından borçlandırılmış olur.

Kargo firmalarının hizmet işletmeleri olmalarının doğal gereği, işletme içi değer hareketlerinin karmaşık olması sonucu, işletmenin çevresi ile olan ilişkileri ağırlık kazanmış bunun sonucu da finansal muhasebe ön plana çıkmıştır.

Kargo firmalarının muhasebe bilgi sistemlerinde kullanılan belgeler son derece önemlidir. Kargonun bir yerden başka bir yere hareketi esnasında gerekli olan bu belgeler; irsaliyeli fatura, toplu taşıma irsaliyesi ve müşteri sevk irsaliyesidir.

Kargo firmalarının esas faaliyet konuları gereği kullandıkları taşıt araçları ile ilgili giderler ve bu araçlar için ayrılan amortismanlar safi kazancın tespitinde indirim konusu yapılır. Satış ve pazarlama faaliyetleri için kullanılan binek araçlarda araçlarla ilgili giderlerin ve amortismanlarının sadece yarısı gider yazılır.

Kargo firmalarında nakit akış hareketinin yoğun olması sonucu kasa hesabı, şüpheli ticari alacaklar hesabı, alınan çekler hesabı ve maddi duran varlıklar bilançonun aktifinde ön plana çıkar. Buna karşılık somut bir çıktı yaratmadıklarından bilançolarının aktifinde mamul yada yarı mamul stokları bulunmaz. Stoklar başlığı altında yakıt, işletme malzemesi, yedek parça gibi hizmet üretimi sonucu elde edilen değerlerle ilgisi olmayan kalemler yer alır.

Taşıma hizmetiyle ilgili fiyatı saptamak, mevcut fiyatlarla karşılaştırmayı sağlamak, katlanılan maliyetleri gerek türleri ve gerekse ortaya çıktığı yerler olarak ayırmak ve kontrol etmek amacıyla maliyet muhasebesine başvurulur. Maliyetlerin üretilen taşıma hizmetiyle doğrudan veya dolaylı bir ilişki içerisinde olup olmadığını, direkt-endirekt maliyet ayırımı ortaya çıkarmaktadır.

İşletme yönetimi geçmiş maliyet bilgilerine dayanarak aylık, üç aylık ve yıllık işletme bütçesini hazırlar. Ekonomik ve politik kararlardan çok çabuk etkilenebilen bir sektör olmasından ve fiyatların tamamen arz talebe bağlı olmasından dolayı bütçenin hazırlanması oldukça güçtür.

Kargo taşımacılığı sektörünün ve bu sektör içinde yer alan firmaların önemli sorunları mevcuttur. Vergi Usul, Ticaret ve Taşıma Hukuku gibi alanlarda genel olarak mali uygulamalar ve maliye düzeni, trafik nizamnameleri ve uygulamaları, Belediyeler Kanunu, Tüzük ve Yönetmelikleri, Kara Ulaştırması Hakkındaki Yönetmelik ve Uygulamalarda kargo sektöründeki firmaların çalışmasını zorlaştıran engeller vardır. Ancak bu engellerin büyük bir kısmı 12.07.2003 yılında T.BM.M tarafından kabul edilen "Taşımacılık Yasası" ile çözüme kavuşturulmuş ve karayoluyla yapılan taşımacılık, nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve taşıma güvenliği konularında çağdaş düzenlemeler getirilmiştir.

Taşımacılık Yasası ile birlikte; karayolu taşımalarını, ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, dağıtıcılık ve benzeri hizmetlerin şartlarını; taşıma işlerinde istihdam edilenlerin nitelikleri, haklarını ve sorumlulukları belirlemek, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkanların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak mümkün hale gelecektir. Yasa ile birlikte daha önce nakliyat ambarı olarak değerlendirilen kargo firmaları nakliyat ambarı genellemesinden çıkarılmıştır. Ayrıca bu yasa ile, kargo firması açmak herhangi bir yetki belgesine dayandırılmadığından yeterli sermaye ve bilgi birikimine sahip olmayan küçük firmaların kısa dönemler için faaliyet yürütmesi ve yetersizlikler nedeniyle üretici ve tüketiciler nezdinde imaj kaybına yol açmasının da önüne geçilmiştir.

EKLER



KARGO HASAR TUTANAĞI

Tarih : / / 200.....

Aşağıdaki özellikleri belirtilen kargo
ambalajı dağıntık, eksik olarak gelmiş olup, iş bu tutanak tarafımızdan tutulmuştur.

Aktarıma merkezine subesine hasarlı,

Hasarlı, ambalajı dağıntık ya da eksik kargonun açılmaması

Fatura No.'su

Çıkış-Variş mkt.Şubesi

Araç Plakası

Geliş Girişgahi

Kargo Örtüsü (pk dosya,

sandık, gıval vs.)

Eksik Kargo Adedi

Hasar Durumu

Hasarlı Kargo Adedi

Sağlam Kargo Adedi

Ambalajı Dağıntık ya da Açıkça

İçindeki Emtia Sayısı

Faturasına Göre dm³ / Kg. Ölçüsü

0 Anlık dm³ / Kg. Ölçüsü

SÜRDÜCÜ

KURUYE



YETKİLİ AMİR

Not: Standartlara aykırı kargo ise ne yapıldığı tutanağa yazılacaktır. Benim kullanımımında bu tutanak mutlaka doküman olacaktır.

DAĞITIM

GEREĞİ

BİLGİ

				AMBAR TESELLÜM FİŞİ	
ARAS KARGO YURTDIŞI & YURTDIŞI TAŞIMACILIK A.Ş. Rüzgarlıbahçe Mah. Yavuz Sultan Selim Cad.No:2 Beykoz-İstanbul Tel: 0216. 638 55 00 (Pbx) Ulaştırma V.D. 072 003 9866		İl Kodu: 34		Tarih:/...../200.....	
		SERİ B SIRA NO:		468601	
		PÖ		ÜA	
		AA		TI	
		AT		AH	
Alan Merkez :					
Gönderen Merkez :					
Fatura No :					
Gönderen Firma :					
V.D. Hesap No. :					
Tel. : Kg:					
Kargo Cinsi ve Adedi :					
Müşteri İrsaliye No :					
Alıcı :					
V.D. Hesap No. :					
Gideceği Yer :					
Tel. : Kg:					
Alınan Ücret :					
TESLİM EDEN			TESLİM ALAN		

Basım Yeri: Aras Basım Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş. Yeşilbayır Köyü Yolu Jandarma Karakolu Karşını Hüdâdîköy-İST.
Beykoz V.D.3833016807 Arık Tarih:50.02.2009-1944 Basım Yılı 2005



Rüzgarlıbahçe Mah. Yavuz Sultan
Selim Cad. No:2 Beykoz-İstanbul
Tel: 0216. 538 55 00 (Pbx)
Ulaştırma V.D. 072 003 9666



İRSALİYELİ
FATURA

SER: F 593263
SIRA NO.:

Düz. Saati:

Tarih:

VURTIÇİ & YURTDIŞI TAŞIMACILIK A.Ş.

İi Kodu: 34

ÜCRET ALICI

KARGO Cinsi, Adedi ve Değeri:		ÇIKIŞ TARİHİ	
ALICI	ADI SOYADI	VARİS MERKEZİ	
ADRES		İRSALİYE NO.	
TLF-VD-VN		KG-DS	
GÖNDERİCİ	ADI SOYADI	TAŞIMA ÜCRETİ	
ADRES		ALICISI	AT
TLF-VD-VN		HABERLİ	AA
İRSALİYE NO			TI
KARGOYU VEREN		FATURAYI DÜZENLEYEN	
FATURA İÇERİĞİNİ VE TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİ OKUDUM. AYNIEN KABUL EDİYORUM.		ADI SOYADI	
ADI SOYADI		İMZA	
KİMLİK CİNSİ NO.		KARGOYU TARTAN-ÖLÇEN-KODLAYAN KURUYE	
VERİLDİĞİ YER		ADIN SOYADI	
İMZA		İMZA	
KARGOYU SAĞLAM VE ERSİZSİZ OLARAK TESLİM ALDIM	An-Soyadı	Saat	İmza
YALNIZ		Kargo	
			SIGORTA PRİMİ
			TOPLAM
			KDV %
			GENEL TOPLAM

Bu belgenin reviz edilebilir nüshası içinde bulunması halinde ayrıca reviz irsaliyesi çıkarılmaz



TAHSİLAT FATURALARI TESLİM TUTANAĞI

Tarih:...../...../200.....

Tutarı olan adet fatura tahsil edilmek üzere teslim edilmiştir.

“Yalnız TL.dir.”

TESLİM ALAN PERSONEL

ADI-SOYADI :

İMZA

TESLİM EDEN
ŞUBE MÜDÜRÜ

.....

TESLİM ALAN

FİRMA ADI :

YETKİLİ KİŞİ :

ADI VE SOYADI :

İmza ve Kaşe

Yukarıda tutarı belirtilen faturaların
bedelini tarihinde
ödemek üzere teslim aldım.

TESLİM EDEN
PERSONEL

.....

SONUÇ :

.....

.....

KAYNAKÇA

Akdoğan, Refik. **Deniz Ticareti**. Beşinci basım. İstanbul: Zihni Yayınevi,1988

Altuğ, Osman. “Deniz Taşıt İşletmelerinde Maliyetler ve Maliyetlerin Yönetim Yönünden İncelenmesi” Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi, İstanbul Üniversitesi İ.İ.B.F, 1974.

Altun, İlker. “Türkiye’nin Karayolları Akıllanarak Büyüyor”, **Roder’dan Haberler Aylık Ulaşım Dergisi**, Mart 2003.

Battal, Ünal.”Havayolu Taşımacılığında Finans ve Finansman Kaynakları” Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi. Anadolu Üniversitesi SBE, 2002.

Cemalciler, Özgül. **Genel Muhasebe Teori ve Uygulama**, Ankara:1976

Çancı, Metin ve Murat Erdal. **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**. İstanbul:UTIKADA Yayınları,2003.

Çömlekçi, Ferruh. **Tek Düzen Genel Muhasebe ve Mali Tablolar**, Eskişehir:2002.

Dençeli, Leyla. **Havayolu Kargo Taşımacılığının Genel Kuralları**, İstanbul: Eğitim Akademisi Yayınları, 2003.

Devlet Planlama Teşkilatı, **Ulaştırma Ana Planı** Ankara:1984.

Doğan, Ayfer. “Hava Kargo Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri” .Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi, Anadolu Üniversitesi S.B.E . 2003

Dünya Ekonomi Politika Lojistik Taşımacılık Dünyası Dergisi, Haziran 2003

Ergün, İsmet. **Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**. Onuncu basım. Ankara:H.Ü.İ.İ.B.F Yayınları,1985.

Eroğlu, Hüseyin. **Türk Vergi Mevzuatında Belgeler**, İstanbul:2002

Günsoy, Bülent. “Ulaştırma Ekonomisinde Alt Sistemlerarası Öncelik Sorunu ve Türkiye Uygulaması” .Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi. Anadolu Üniversitesi SBE,1994.

<http://www.danismend.com> 14.09.2004

<http://www.horozlojistik.com.tr>11.09.2004

<http://www.mfa.gov.tr/turkce/grupe/use-7/Uluskarayolutasima.htm> 17.07.2004

[http:// www.tcdd.gov.tr./genelbilgi/htm](http://www.tcdd.gov.tr/genelbilgi/htm) 03.08.2004

<http://www.ubak.gov.tr/tr/alt/kugmfaaliyet.htm>

Karayolu Uluslar arası Eşya Taşıyan Araçların Seyir,Konaklama,Denetleme,Uygulama ve Güvenlik İşlemlerine Ait Yönetmelik , **Resmi Gazete**.19189 ; 12.10.1983.

Karayolu ile Uluslar arası Yolcu ve Yük Taşımalar Hakkında Yönetmelik , **Resmi Gazete**. 17671; 21.04.1982

Karayolu Taşıma Yönetmeliği, md.4.

Kargo Dünyası Dergisi ,Şubat 2004

Lojistik Depo Donanım Dağıtım Taşıma ve İletme Sistemleri Dergisi, Mart 2004

Nakliye El Kitabı. Sagün Sektörel Yayınları,1988.

Nalbantoğlu, Mehmet. Ekol Lojistik CEO, “HR Lojistik Zirvesi” sunumu.2003.

Orhon, Feryal. **Ulaştırma Sistemlerinde Maliyet Muhasebesi**. Yedinci basım. İstanbul:Eko-Bil Yayınları,1983.

Öktem, Zübeyde.“Sivil Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiziksel Dağıtım Sorunları ve Bu Sorunlara Çözüm Önerileri”.Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1992.

Pekdemir, Mendeş Işıl. **Denizyolu Yük Taşımacılığı Yönetim ve Organizasyonu**. İstanbul:İ.Ü İşletme Fakültesi,1991.

Rende, Zekiye. “Karayolu Yük Taşıma İşletmelerinde Maliyet Muhasebesi ve Uygulaması”, Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi. Anadolu Üniversitesi S.B.E,1995.

Sağlam, Dündar. **Türkiye Ekonomisi Yapısı ve Temel Sorunları**. Ankara: Sanem Yayınları,1983.

Sidal, Hakkı Uğur.”Deniz Ticaret Sektöründe Taşıma İşletmelerinin Yeri ve Bu Tür İşletmelerin Modern denizcilik İletmeleri ile Karşılaştırmalı Analizi”,Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1987.

Soyak, Ahmet Baybars. “Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımı”, **UTA Uluslararası Taşımacılık Dergisi**, 2004.

Sürmeli, Fevzi. **Muhasebe Bilgi Sistemi**, Birinci baskı. Eskişehir: A.Ü Açıköğretim yayınları, 1998

Tanyaş, Mehmet.”Lojistiğe Ne Kadar Para Harcanmaktadır?” , **Trans Medya Aylık Taşımacılık Dergisi** 15:Mart 2004.

Timur, Nejdet. **Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu.**
Eskişehir: 1988.

Vergi Usul Kanunu (240/A S.K),

Vergi Usul Kanunu (229 S.K)

Vergi Usul Kanunu (211 S.T), **Resmi Gazete.** 20989; 12 Eylül 1991.

Yayla, Nadir. “Birinci Karayolu Ulaştırma Zirvesi Üzerine”, **Transport Aylık Ulaşım Dergisi**, Ocak 2004

Yıldıztekin, Atilla. “Kara Taşımacılığı ve Aşırı Yüklenmenin Etkileri”, **Trans Medya Aylık Taşımacılık Dergisi** 15: Mart 2004.