

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANA BİLİM DALI
KOOPERATİFÇİLİK BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (TEZLİ)

TÜRKİYE'DEKİ KOOPERATİFLERİN LOJİSTİK FAALİYETLERİ: NAKLİYE
KOOPERATİFLERİNİN İNCELENMESİ

YÜKSEL LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Erkan NEBİLER

İSTANBUL ŞUBAT-2010

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANA BİLİM DALI
KOOPERATİFÇİLİK BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (TEZLİ)

TÜRKİYE'DEKİ KOOPERATİFLERİN LOJİSTİK FAALİYETLERİ: NAKLİYE
KOOPERATİFLERİNİN İNCELENMESİ

YÜKSEL LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Erkan NEBİLER

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Mehmet TİĞLİ

İSTANBUL ŞUBAT-2010

Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Tez Onay Belgesi

İŞLETME Anabilim Dalı KOOPERATİFÇİLİK Bilim Dalı Yüksek Lisans
öğrencisi ERKAN NEBİLER'İN TÜRKİYE'DEKİ KOOPERATİFLERİN
LOJİSTİK FAALİYETLERİ: NAKLİYE KOOPERATİFLERİNİN İNCELENMESİ adlı tez
çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun 01.03.2010 tarih ve 2010-3/27 sayılı kararıyla
oluşturulan jüri tarafından öybirliği/oyçokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul
edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi : 11.03.2010

1) Tez Danışmanı : DOÇ. DR. MEHMET TİĞLİ

2) Jüri Üyesi : DOÇ. DR. SERDAR PİRTİNİ

3) Jüri Üyesi : DOÇ. DR. MEHMET MELEMEN



AİLEME

(Babam Mustafa NEBİLER

Annem Fazliye NEBİLER)

ÖNSÖZ

İnsanlık tarihi boyunca değişik adlarla veya kooperatif ismiyle faaliyet gösteren ve önemli bir sosyo-ekonomik kalkınma aracı olan kooperatiflerdeki lojistik faaliyetlerinin önemini artırmıştır. Bunun bir sonucu olarak lojistik faaliyetleri zamanla gelişip çeşitlenmiştir. Kooperatifler; üye ve ortaklarına sundukları mal ve hizmetleri lojistik faaliyetleri sayesinde daha hızlı ve güvenilir bir şekilde ulaştırmaktadır. Bu çalışmada da kooperatifler için önemi büyük olan lojistik faaliyetleri anlatılmaya çalışılmıştır. Nakliye kooperatiflerinin kendi içsel ve sektörel sorunları çözüm önerilerinin yanı sıra kooperatiflerin lojistik faaliyetleri örnek uygulamalar ile açıklanmaya çalışılıp genel bir değerlendirme yapılmıştır.

Bu tez çalışmasının oluşmasında gerek değerli görüşleri gerekse de tezin her aşamasında desteğini esirgemeyen saygıdeğer hocam Doç. Dr. Mehmet TİĞLİ'ya; tezin araştırma ve geliştirme aşamasında bana yardımlarını esirgemeyen arkadaşlarım Muzaffer ŞENEL ve Mali Müşavir Tamer BAŞAĞA'ya teşekkürlerimi borç bilirim. Kooperatiflerin lojistik faaliyetleri bölümünde örnek uygulama olarak gösterdiğim ve önemli bilgi ve kaynak yardımı aldığım Farma Lojistik Genel Müdürü Özer ERTEKİN ve Sistem Geliştirme Müdürü Barış TUTAL başta olmak üzere tüm Farma Lojistik çalışanlarına, ATA-2 Konut Yapı kooperatifi yönetimi adına Yalçın SOYSEVİNÇ'e de teşekkürlerimi borç bilirim. Son olarak bu tez çalışmamı hazırlarken gerek zorlandığım gerekse de ümitsizliğe düştüğüm anlarda desteklerini ve sabırlarını esirgemeyen aileme teşekkürlerimi bir borç bilirim. Bu tez çalışmasının kooperatiflerin lojistik faaliyetleri konusunda yararlı olmasını dilerim.

Erkan NEBİLER

Sefaköy - İstanbul 2010

TÜRKİYE’DEKİ KOPERATİFLERİN LOJİSTİK FAALİYETLERİ:

NAKLIYE KOOPERATİFLERİNİN İNCELENMESİ

GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyadı	: Erkan Nebiler
Anabilim Dalı	: İşletme
Programı	: Kooperatifçilik
Tez Danışmanı	: Doç. Dr. Mehmet Tıǧlı
Tez Türü ve Tarihi	: Yüksek Lisans, Şubat 2010
Anahtar Kelimeler	: Kooperatifçilik, lojistik, taşımacılık yöntemleri, işbirliği, nakliye kooperatifleri

ÖZET

Bu çalışmada ekonomik bir örgütlenme olan kooperatifçiliğin lojistik faaliyetleri genel bir çerçevede değerlendirilmiştir. Tarih sahnesine insanların dayanışma ve birliktelik anlayışıyla toplumun köklerinden ortaya çıkan kooperatifçilik, zamanla kurumsal kimliğinin temelini oluşturan evrensel ilkeleri vasıtasıyla asıl gücüne ve etkinliğine kavuşmuştur. Kooperatifler kendilerine has nitelikleri olan ortaklıklardır. Ortaklık olmasına rağmen kar amacı gütmeyen ve ortaklarının karşılıklı yardımlaşma ve dayanışması ile en yüksek faydayı elde etmeye çalışırlar. Kooperatifler, lojistik faaliyetleri sayesinde de ürün ve hizmetlerini kooperatif ortaklarına hızlı, güvenilir ve kaliteli bir hizmet sunarlar. Bu çalışmada, kooperatifçilik akımının lojistik faaliyetleri çeşitli örnekler ile ortaya konmaya çalışılmış, kooperatiflerin lojistik faaliyetlerinin değerlendirilmesi yapılmıştır. Ayrıca nakliye kooperatifleri ayrıntılı biçimde sorunları ile birlikte çözüm önerileri sunulmaktadır.

LOGISTICS ACTIVITIES OF COOPERATIVES IN TURKEY: COOPERATIVE INVESTIGATION OF TRANSPORT

GENERAL INFORMATION

Name and Surname	: Erkan Nebiler
Field	: Business Administration
Program	: Cooperative
Supervisor	: Assoc. Prof. Mehmet Tıǧlı
Degree Awarded and Date	: M.A., February 2009
Keywords	: Cooperatives, logistics, transportation methods, cooperation, transport co- operatives.

ABSTRACT

In this study, as an economic organization, the logistics activity of the cooperatives has been evaluated in a general framework. To the stage of history of human solidarity and unity emerged from the roots of society with an understanding of cooperatives, in time forming the basis of the universal principles of corporate identity through the main power and efficiency. Cooperatives have their own unique qualities that are partnerships. Although they are non-profit partnerships, its partners, with mutual assistance and solidarity, are trying to achieve the highest benefits. Cooperatives, with the logistics activities for products and services, provide quick, reliable and a quality services to its co-operative partners. In this study, co-flow of logistics activities with various examples have been tried to put forward, and the evaluation of logistics activities of cooperatives are studied. In addition, transportation cooperatives with their problems and solution suggestions to these problems are investigated in detail.

TÜRKİYE’DEKİ KOPERATİFLERİN LOJİSTİK FAALİYETLERİ:
NAKLİYE KOOPERATİFLERİNİN İNCELENMESİ

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	I
ÖZET	II
ABSTRACT.....	III
İÇİNDEKİLER	IV
ŞEKİL LİSTESİ.....	VII
TABLolar LİSTESİ.....	VIII
GİRİŞ	1
 BİRİNCİ BÖLÜM	 3
1. KOOPERATİFLERE İLİŞKİN GENEL ESASLAR	3
1.1. Kooperatifin Tanımı	3
1.2. Kooperatifçiliğin İlkeleri	10
1.2.1. Gönüllü ve Serbest Giriş (Gönüllü Ortaklık).....	12
1.2.2. Ortaklığın Demokratik Yönetimi.....	15
1.2.3. Ortağın Ekonomik Katılımı	16
1.2.3.1. Gelir Fazlasından Yedek Akçe Ayrılması	17
1.2.3.2. İşletme Ortaklarının Sermayelerine Faiz Verilmesi	17
1.2.3.3. Özel Fon Ayrılması.....	17
1.2.3.4. Ortaklara “Risturn” Dağıtılması	18
1.2.4. Özerklik ve Bağımsızlık	19
1.2.5. Eğitim Öğretim ve Bilgilendirme	20
1.2.6. Kooperatifler Arası İşbirliği.....	21
1.2.7. Toplumsal Sorumluluk	22
1.3. Kooperatiflerin Kuruluşu	24

1.3.1. Hazırlık Aşaması.....	24
1.3.2. Anasözleşmenin Düzenlenmesi, İmzalanması ve Tasdiki	26
1.3.3. İlgili Bakanlıktan Kuruluş İzninin Alınması	28
1.3.4. Kooperatifin Tescil ve İlanı	31
1.3.5. Tüzel Kişiliğin Kazanılmasından Sonra Yapılması.....	33
Gereken İşlemler.....	33
1.4. Kooperatif Organları, Kooperatiflerde Ortaklık Şartları ve.....	34
Ortaklıktan Çıkma.....	34
1.4.1. Genel Kurul.....	34
1.4.2. Yönetim Kurulu	37
1.4.3. Denetim Kurulu	38
1.4.4. Kooperatiflerde Ortaklık Şartları ve Ortaklıktan Çıkma	40
1.5. Kooperatifçiliğin Önemi	41
1.6. Kooperatifçiliğin Türleri.....	44
1.6.1. Çalışma Alanlarına Göre Kooperatifler	45
1.6.1.1. Üretim Kooperatifleri	45
1.6.1.2. Tüketim Kooperatifleri	46
1.6.1.3. Yapı Kooperatifleri	47
1.6.1.4. Taşıma Kooperatifleri	48
1.6.1.5. Kredi Kooperatifleri.....	49
1.6.1.6. Diğer Kooperatifler.....	49
1.6.2. Ortakların Sorumluluklarına Göre Kooperatifler	50
1.6.2.1. Sınırlı Sorumlu Kooperatifler	50
1.6.2.2. Sınırsız Sorumlu Kooperatifler	50
1.6.3. İlgili Oldukları Bakanlıklara Göre Kooperatifler	51
1.6.3.1. Tarım ve Köyişleri Bakanlığı İle İlgili Kooperatifler	51
1.6.3.2. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı İle İlgisi Olan Kooperatifler	54
1.7. Türkiye’de Kooperatifçiliğin Tarihçesi	58
İKİNCİ BÖLÜM.....	62
2. LOJİSTİK	62
2.1. Lojistik Kavramı	62
2.2. Lojistik Kavramının Tarihsel Gelişimi	68
2.3. Lojistiğin Önemi	70
2.4. Lojistiğin Taşıma Yöntemleri.....	73
2.4.1. Unimodal Taşımacılık.....	77
2.4.1.1. Karayolu Taşımacılığı.....	78
2.4.1.2. Denizyolu Taşımacılığı.....	79
2.4.1.3. Havayolu Taşımacılığı	81
2.4.1.4. Demiryolu Taşımacılığı	82
2.4.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı	83

2.4.1.6. İç-Su (Nehir) Yolu Taşımacılığı	83
2.4.2. Multimodal Taşımacılık.....	84
2.4.3. İntermodel Taşımacılık	84
2.4.4. Kombine Taşımacılık.....	86
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	87
3. NAKLİYE KOOPERATİFLERİNİN İNCELENMESİ	87
3.1. Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri (Kara Taşıma Kooperatifleri).....	87
3.2. Kara Taşıma Kooperatifleri Sorunu.....	89
3.3. Kara Taşıma Kooperatiflerinin Sorunları	91
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	105
4. KOOPERATİFLERDE LOJİSTİK FAALİYETLERİNE İLİŞKİN BİR UYGULAMA	105
4.1. Farma Lojistik.....	109
4.2. Ata-2 Konut Yapı Kooperatifi	114
4.3. Tire Süt Müstahsilleri Tarımsal Kalkınma Kooperatifi	115
4.4. Kooperatiflerin Lojistik Faaliyetleri	121
SONUÇ.....	124
EKLER.....	129
EK-1: TÜRK TİCARET KANUNU ALTINCI FASIL' I	129
EK-2: MOTORLU TAŞIYICILAR KOOPARATİFİ ANA SÖZLEŞME ÖZETİ..	133
KAYNAKÇA.....	138

ŞEKİL LİSTESİ

<u>ŞEKİL NO</u>	<u>ŞEKİL ADI</u>	<u>SAYFA NO</u>
ŞEKİL 1.	Lojistik Yönetimi	66
ŞEKİL 2.	Türkiye’de Yük Taşımacılığı	77
ŞEKİL 3.	Avrupa Yakasındaki Lojistik Bölgeler	106
ŞEKİL 4.	Anadolu Yakasındaki Lojistik Bölgeler	107
ŞEKİL 5.	Farma Lojistik, Ecza Kooperatifleri Şube Dağılımı	114

TABLÖLAR LİSTESİ

<u>TABLO NO</u>	<u>TABLO ADI</u>	<u>SAYFA NO</u>
TABLO 1.	Türler İtibariyle Türkiye Geneli Kooperatif ve Birlik Sayıları	57–58
TABLO 2.	Lojistiğin Tarihsel Gelişim	70
TABLO 3.	Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması	78
TABLO 4.	2010 Yılı Yetki Belgeleri Ücretleri Tablosu	97–98
TABLO 5.	Tire Süt Kooperatifi Lojistik Bilgileri	120

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği (European Union)
Alb.	Albay
AR-GE	Araştırma - Geliştirme
A.ř.	Anonim şirketi
Bkz.	Bakınız
BM	Birleşmiş Milletler (United Nations)
CLM	Lojistik Yönetim Konseyi (The Council of Logistics Management)
CSCMP	Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals)
D.P.T.	Devlet Planlama Teşkilatı
Ed.	Editör
e.g.	Örneğin (example)
f.	Fıkra
GSYİH	Gayri Safı Yurtiçi Hasıla
ICA	Uluslararası Kooperatifler Birliği (International Cooperative Alliance)
ILO	Uluslararası Çalışma Teşkilatı (International Labour Organization)
ITO	İstanbul Ticaret Odası

İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İ.Ü.	İstanbul Üniversitesi
KDV	Katma Değer Vergisi
K.K.	Kooperatifler Kanunu
Km.	Kilometre
km/s	Kilometre/saat
Koop.	Kooperatif
md.	Madde
PTT	Posta Telgraf Teşkilatı
s.	Sayfa
TAİD	Türkiye Ticari Araç İthalatçıları Derneği
T.A.Ş.	Ticaret Anonim Şirketi
T.B.M.M.	Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDK	Türk Dil Kurumu
TEKB	Tüm Eczacı Kooperatifleri Birliği
TL	Türk Lirası
TMKB	Türkiye Milli Kooperatifler Birliği
T.T.K.	Türk Ticaret Kanunu
TÜRMÖB	Türkiye Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler ve Yeminli Mali

Müşavirler Odaları Birliği

TZY Tedarik Zinciri Yönetimi

UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği

UTIKAD Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği

Vb. Ve benzeri

VUK Vergi Usul Kanunu

YTL Yeni Türk Lirası

TÜRKİYE’DEKİ KOOPERATİFLERİN LOJİSTİK FAALİYETLERİ: NAKLIYE KOOPERATİFLERİNİN İNCELENMESİ

GİRİŞ

Geçmişe baktığımızda tüm dönemlerde insanların işbirliğine dayalı bir biçimde ekonomik faaliyetler sergilediklerini ve bu doğrultuda bireysel çabadan daha fazla fayda ve daha etkin sonuçlar elde ettiklerini görülecektir. İnsanın doğasında var olan ve genel olarak zor tabir edilen koşullarda ortaya çıkan birleşme duygusunun, toplumları kargaşa ve kriz durumlarından çıkaran ana faktörlerden birisi, hatta en önemlisi olduğu söylenebilir. İşbirliği hem kişisel amaç ve çıkarlarını korumak, hem de başkalarının çıkar ve amaçlarına dikkat ederek birlikte çalışmaktır. İşbirliği, karşılıklı güveni artırıcı bir özelliğe sahiptir.¹

İşbirliği ve işbirliğine dayalı ekonomik faaliyetler kooperatif faaliyetler olarak da ifade edilmektedir. Kooperatif kurmak veya kooperatifçilik tarih boyunca farklı isimler ile ifade edilmiş, insanlar bu faaliyetler sonucu temel gereksinimlerini karşılamış, sosyal ve ekonomik özgürlüklerini elde etmişlerdir.²

Gerek uluslararası gerekse de yurtiçi ticarete gittikçe kızışan rekabet ortamında firmalar maliyetlerini azaltarak daha kazançlı bir şekilde faaliyetlerini sürdürebilmek için çeşitli yollara başvurmaktadır. Firmaların böyle bir tutum izlemelerinde başvurdukları bir faktör olarak lojistik, gittikçe daha fazla önem kazanan bir faaliyet alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Lojistik, genel anlamda hammaddenin kaynağından alınarak ürün haline dönüştürülüp bunun nihai tüketiciye ulaştırılması ve hatta bozulma, kırılma gibi nedenlerle tekrar satıcıya iade edilmesi süreçlerinin tamamını kapsamakla beraber ülkemizde daha çok taşımacılık ve depolama faaliyetleri olarak anlaşılmaktadır. Böyle bir düşüncenin oluşmasında lojistik faaliyetlerin içinde en önemli faaliyetin taşımacılık olması ve Türkiye’deki lojistik hizmetlerini eskiden nakliyecilik hizmeti sağlayan firmaların gerçekleştirmesi etkili olmuştur.

¹ ERDOGMUS, Nihat; “Kişilerde İç Çatışma Nedeni Olarak Rekabet- İşbirliği İkilemi”, Bilgi: Sosyal Bilimler Dergisi, No 1, 1999, s. 47.

² <http://girisim.comu.edu.tr/dergi/sonsayi/cetin.pdf> (Erişim Tarihi: 21.12.2009)

Önemi her geçen gün hızla artan lojistiğin kooperatiflerinde kullanmaması ebetteki düşünülemezdi. Kooperatifler için lojistik önemli bir yer işgal etmektedir. Kooperatifler; üye ve ortaklarına sundukları mal ve hizmetleri lojistik faaliyetleri sayesinde daha hızlı ve güvenilir bir şekilde ulaştırmaktadır. Tüm kooperatif türlerinde lojistik kullanılmaktadır. Örneğin; yapı kooperatiflerinde inşaat malzemelerinin taşınmasında, tarım sektöründe hammadde ve ürünün gerekli yerlere ulaşılmasında, nakliye kooperatiflerinde taşınan malın veya kişilerin istenilen yere ulaştırılması vb. konularda lojistiğe kooperatifler tarafından başvurulmaktadır.

Söz konusu bu çalışmada da kooperatif kavramından yola çıkarak, kooperatif faaliyetler içinde önemli bir yeri olan lojistik faaliyetleri üzerinde durularak, nakliye kooperatiflerini kapsamlı bir şekilde incelenecektir. Bu çerçevede, bu çalışma giriş ve sonuç bölümleri dışında dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; kooperatiflerin tanımı yapıp, kooperatifçiliğin uluslararası ilkeleri belirtilecektir. Kooperatifi oluşturan organları anlatılıp kooperatiflere ortaklık şartları ve kooperatiften ayrılma şartları belirtilecektir. Kooperatifçiliğin önemi üzerinde durulup, kooperatif türleri açıklandıktan sonra, Türkiye’de ki kooperatifçiliğin tarihçesine ve gelişimine kısa bir bakış ile birinci bölüm bitirilecektir.

İkinci bölümünde; lojistiğin tanımı yapıldıktan sonra lojistiğin tarihsel gelişimi ve lojistiğin önemi üzerinde durulacaktır. İkinci bölümde, lojistikte önemli bir yer işgal eden taşımacılık yöntemleri ortaya konulacaktır. Üçüncü bölümde, kara taşıyıcı (nakliye) kooperatifleri ayrıntılı bir şekilde ele alınacaktır. Kara taşıyıcı kooperatiflerinin tanımı ve işgal oldukları işler anlatılıp, bu kooperatiflerin yapısal sorunları anlatılacaktır. Daha sonra, kara taşıyıcı kooperatiflerinin sıkıntıları ve bunlarla ilgili çözümleri irdelenecektir.

Dördüncü ve son bölümde ise, kooperatiflerin lojistik faaliyetleri üzerinde durulacaktır. Kooperatiflerin lojistik faaliyetleri örnek kooperatiflerle anlatılacaktır. Bunun için; Farma Lojistik, Ata-2 Konut Yapı Kooperatifi ve Tire Süt Kooperatifi örnek faaliyetler olarak anlatılıp, kooperatiflerin lojistik faaliyetleri değerlendirilmesi yapılacaktır. Sonuç kısmında da konunun özeti aktarılıp ilgili çalışma bitirilecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. KOOPERATİFLERE İLİŞKİN GENEL ESASLAR

1.1. Kooperatifin Tanımı

Kooperatif kavramı, Latince “coopera’tion” kelimesinin kaynağını teşkil eden Fransızca’daki “cooéperer” kelimesinden doğmuş ve tüm dünyaca genel kabul görmüş olup, birlikte iş görmek ya da iş birliği anlamında kullanılmaktadır.³ Cooperation⁴ kelimesinin kökü olan “co” sözcüğünün beraber, birlikte; “operation” ise performans gösterme, işleyiş, işleme vb. gibi anlamları bulunmaktadır. Latincedeki “co” ve “operative” kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir. İngilizcede “cooperative” kelimesi “birlikte çalışma isteği” olarak tanımlanmıştır.⁵ Türkçeye Fransızcadan gelen bir kelime olan kooperatif terimi Türkçe sözlüklerde “menfaatleri bir olanların kurduğu işbirliğine dayalı bir ortaklık”⁶ olarak tanımlanmaktadır. Kooperatif, birlikte çalışmak, işbirliğini yapmak veya bir eylemi gerçekleştirmek anlamına gelmektedir.⁷ “İş birliği” sözcüğünün kapsamlı tanımı “büyük bir kitlenin aradığı bir sonuca ulaşmak için ortaklaşa gösterilen bir faaliyette gayret ve olanakları birleştirmek, bir araya toplamak (koordine etmek) ve ahenkleştirmek”⁸ şeklinde yapılmaktadır. Bu tanımlardan hareketle kooperatifi şöyle tanımlayabiliriz. Kooperatif, “ortak bir fayda etrafında insanların bir araya gelerek oluşturdukları işbirliği ve kurum”dur.

Uluslararası Çalışma Teşkilatı (ILO) ise, kooperatifleri; “Üyelerinin ortak ekonomik çıkarlarını artırmak amacıyla, gönüllü olarak ve sermaye faktörlerini

³ MÜFTÜOĞLU Hilal, AYDOS Volkan; “Türkiye’de Kooperatifçilik: Türk Konut Kooperatifçiliğine Alternatif Bir Model: Almanya”, İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 2001-46, 1. Baskı, İstanbul, 2001, s. 11.

⁴ http://www.nedirnedemek.org/co_operation_nedir (Erişim Tarihi: 01.12.2009)

⁵ COWIE, A.P. (Ed.), “Oxford Advanced Learners’ Dictionary of Current English”, Oxford University Press, Oxford, 1989, ss. 261-262.

⁶ ORDULU, Mehmet Akif, “Türkçe Sözlük”, Feza, İstanbul, 2001, s. 227.

⁷ VURAL İrfan, “Kooperatiflerin Kurumlar Vergisi Muafiyeti”, TÜRMOB Yayınları – 317, Ankara, 2007, s. 1.

⁸ ÇIKIN Ayhan, KARACAN Ali Rıza., “Genel Kooperatifçilik”, E.Ü. Ziraat Fakültesi Yayın No: 511, İzmir, 1994, s.2.

birleştirerek oluşturdukları ve riske birlikte katlanmayı kabullendikleri demokratik kuruluşlar’’⁹olarak tanımlamaktadır.

Kooperatifler, her şeyden önce değişir ortaklı bir kişi birlikleridir. Bu kişi birliklerinin amacı ortaklarının ekonomik gücünü arttırmaktır. Bununla beraber, kooperatiflerin kar paylaşmak gibi bir amacı yoktur. Nitekim Kooperatifler Kanunu’nun (K.K.) 1’inci maddesinde de belirli ekonomik menfaatleri korumaktan söz edilmiştir.¹⁰ Nitekim, 1163 sayılı Kooperatifler Kanunu’n 1. Maddesinde kooperatiflerin hukuki tanımını şöyle yapılmıştır.¹¹

Madde 1- Tüzel kişiliği haiz olmak üzere ortaklarının belirli ekonomik menfaatlerini ve özellikle meslek veya geçimlerine ait ihtiyaçlarını işgücü ve parasal katkılarıyla karşılıklı yardım, dayanışma ve kefalet suretiyle sağlayıp korumak amacıyla gerçek ve tüzel kişiler tarafından kurulan değişir ortaklı ve değişir sermayeli ortaklıklara kooperatif denir.¹²

Madde metnindeki bu tanımlama başarısız ve Türkçesi bozuk da olsa, kavrama uygun düşer biçimde ve amacı elde etmeye yarayan araçları vurgulayarak yapılmıştır.¹³ Bu tanıma göre kooperatiflerin unsurlarını şöyle sıralamak mümkündür:

- Kooperatifler tüzel kişiliğe sahip ortaklıklardır
- Kooperatiflerin amacı, ortakların ekonomik yararını sağlayıp korumaktır.
- Amacın yerine getirilmesi için karşılıklı yardım, dayanışma ve kefalet gerekir.
- Ortak sayısı ve sermaye değişir niteliktedir.

⁹“Cooperative Managament and Administration Studies and Reports”, International Labour Organization (ILO), 5. Baskı, Yeni Seri No.57, Cenevre, 1971, s. 5.

¹⁰ ERİş Gönen, “Uygulamalı Kooperatif Hukuku”, Seçkin Yayınevi, Ankara 1998, s. 13.

¹¹ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=980> (Erişim Tarihi: 25.09.2009)

¹² 07.05.2004 tarih ve 25455 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 5146 sayılı Kanunun 1 inci maddesiyle değişen şekli.

¹³ TEKİNALP Ünal, POROY Reha, ÇAMOĞLU Ersin; “Ortaklıklar ve Kooperatif Hukuku”, Güncelleştirilmiş 5.Basım, Beta Yayınevi, İstanbul 1993, s. 774.

Kooperatif Kanununun, 2004 yılında değiştirilen 1'inci maddesi ile kooperatifler, tüzel kişiliğe sahip “teşekkül” olmaktan çıkarılmış ve “ortaklık” olarak tanımlanmıştır. Böylece doktrindeki kooperatiflerin hukuki niteliği konusundaki tartışmalar kısmen de olsa azalmıştır. Anayasanın 171. maddesinde; “Devlet, milli ekonominin yararlarını dikkate alarak öncelikle üretimin artırılmasını ve tüketicinin korunmasını amaçlayan kooperatifçiliğin gelişmesini sağlayacak tedbirleri alır.” hükmü bulunmaktadır.¹⁴ Böylelikle devlet, kooperatifçiliğin geliştirilmesi için kendini görevli saymıştır.

Kooperatiflere, 1969 yılında 1163 sayılı “Kooperatifler Kanunu” çıkarılıncaya kadar T.T.K.’nda kooperatif şirketlere ilişkin altıncı fasıl hükümleri¹⁵ uygulanmıştır. Kooperatifler Kanunu ile kooperatifleri şirketlerden ayırt edici nitelikte genel hükümler getirilmiştir. Kanunda açıklama bulunmayan durumlarda anonim şirketlere ait hükümlerin uygulanması kabul edilmektedir.¹⁶

Kooperatif, fertlerin, tek başlarına yapamayacakları veya birlikte yapmalarında yarar bulunan işleri en iyi biçimde ve maliyet fiyatına yapmak üzere dayanışma suretiyle ekonomik güçlerini bir araya getirmeleridir” şeklinde tanımlanmaktadır.¹⁷ Kooperatif, aynı ekonomik güçlüklerle karşı karşıya bulunan kişilerin ortaklaşa maddi ve manevi gereksinimlerini gidermek suretiyle, bu güçlükleri ortadan kaldırmak için kendi aralarında eşit hak ve görevlerle bireysel sorumluluk esasına göre, serbestçe birleşerek ekonomik görevlerden bir veya birkaçını devretmek üzere kurdukları ortaklık olarak tanımlanabilir.¹⁸

6762 Sayılı Türk Ticaret Yasası’na göre “kooperatif, ortaklarının ekonomik çıkarlarını ve hususiyle meslek ve geçime ait ihtiyaçlarını karşılıklı yardım ve kefalet sayesinde sağlayıp korumak amacıyla bir ticaret unvanı altında kurulan değişir ortaklı ve değişir sermayeli bir şirkettir” şeklinde tanımlamıştır. Bu tanımdaki “şirket”

¹⁴ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=2447> (Erişim Tarihi:25.09.2009)

¹⁵ Türk Ticaret Kanunu Altıncı Fasıl hükümlerine <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/997.html> web adresinden ulaşabilirsiniz. (Erişim Tarihi: 27.08.2009) Ayrıca EK1’ de altıncı fasılın bir örneğini bulabilirsiniz.

¹⁶ MUCUK İsmet, “Modern İşletmecilik”, Türkmen Kitabevi, İstanbul 2003, s.62.

¹⁷ MÜLAYİM, Ziya Gökalp, “Kooperatifçilik”, Yetkin Yayınları, İkinci Baskı - Ankara 1995, s.2..

¹⁸ MÜFTÜOĞLU Hilal, AYDOS Volkan; “Türkiye’de Kooperatifçilik: Türk Konut Kooperatifçiliğine Alternatif Bir Model: Almanya”, İstanbul Ticaret Odası(İTO) Yayın No:2001-46, 1. Baskı, Aralık 2001, İstanbul, s.11.

sözcüğünün kooperatifin uluslararası tanımıyla çelişmesi nedeniyle; 1162 sayılı Kooperatifler Kanunu ile kooperatifin yasal tanımı şirket sözcüğünü içermeyecek şekilde değiştirilmiştir.¹⁹

Kooperatiflerde “kar etmek” gibi bir amaç söz konusu olamaz. Kooperatifler, şirket olarak değil, karşılıklı yardım ve dayanışma ve belirli ekonomik çıkarları sağlamayı amaçlayan, “tüzel kişiliği olan bir örgüt” olarak tanımlanmaktadır. Böylece, asıl amacı kar olan şirketlerden ayırt edilmişlerdir.²⁰ Kooperatifler, güdülen amacın ev sahibi olmak, tüketim maddelerini ilk elden ucuza almak, malları doğrudan doğruya satmak, kredi sağlamak vb. olmasına göre, konut, tüketim, satış ve kredi kooperatifi isimlerini alırlar. Bu sebeple Yargıtay, kooperatif kurularak Petrol Ofisi bayiliği işletilmesini amaca aykırı bulmuştur.²¹

Kooperatiflerin ortak yönleri; şahısların tek başına yapamayıp ancak topluluk halinde başarabilecekleri işleri yapmak için kurulurlar. Kendi kendine yardım üzerine çalışırlar ve amaçları sadece kar olmayıp ortaklarına hizmet sunmaktır. Kooperatifler, ortaklarına üretim veya tüketime yönelik konularda yardım etmek amacıyla, kendilerine ait ortak işletmelerinde çalışmak için, insanların serbestçe iktisaden birleşme ve bir araya gelmesidir.²² Kooperatifler; istihsal²³, kredi tüketim ve mesken temini gibi başlıca ekonomik ihtiyaçların tatmini amacıyla kendi arzu ve iradeleriyle bir araya gelen, bu ihtiyaçları karşılamak için kendi ekonomik gayeleriyle bir işyeri ve işletme meydana getiren insanların birleştikleri teşebbüslerdir.²⁴

Kooperatif, bireylerin kolektif çalışma yapmak amacıyla bir araya gelerek kurdukları teşekküllerdir. Kooperatif, kişilerin tek başlarına başaramayacakları işleri, elbirliği, güç birliği ve dayanışma ile başarmak ve daha fazla ekonomik ve sosyal

¹⁹ <http://sablon.sdu.edu.tr/fakulteler/orman/ormis/bildiriler/15.pdf> (Erişim Tarihi: 11.12.2009)

²⁰ MUCUK İsmet, “Modern İşletmecilik”, Türkmen Kitabevi, İstanbul 2003, s.63.

²¹ ŞİMŞEK Edip, “Kooperatif Ortaklıklar”, Yonca Matbaası, İstanbul 1981, s. 22.

²² MÜFTÜOĞLU Hilal, AYDOS Volkan; “Türkiye’de Kooperatifçilik: Türk Konut Kooperatifçiliğine Alternatif Bir Model: Almanya”, İstanbul Ticaret Odası Yayın No:2001-46, 1. Baskı, Aralık 2001, İstanbul, s.11.

²³ İstihsal: Çıkarma, elde etme, üretim, üretme demektir. Daha fazla bilgi için aşağıdaki web adresine bkz., <http://www.turkcebilgi.com/istihsal/nedir> (Erişim Tarihi: 08.08.2009)

²⁴ FINDIKOĞLU Ziyaeddin Fahri; “Türkiye’de Kooperatifçilik”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, Yayın No.63, İstanbul 1953, s.54.

imkanları elde etmek amacıyla kurdukları teşebbüslerdir.²⁵ Kooperatif, bireylerin serbestçe bir araya gelerek, üretim, tüketim, yapı, taşımacılık, kredi ve benzeri konularda yardımlaşmak üzere kurdukları ekonomik kuruluşlardır. Buradan da anlaşılacağı üzere kooperatifler, işbirliğine dayalı çalışmaların yapıldığı ekonomik nitelikli ortaklıklardır. Kooperatiflerin bir tek tanımını yapmak güçtür. Ancak bütün tanımlarda, “belirli bir amaca ulaşabilmek için birlikte ve ortaklaşa yapılacak çalışma ve dayanışma” ilkesinin olduğu açıkça görülmektedir. Kooperatifçiliğin temelinde birlikte ve ortaklaşa iş yapma düşüncesi, birlikte bir amaca ulaşmak için çaba gösteren kimselerin çeşitli imkanlarını birleştirmeleri söz konusudur.

Kooperatiflere sivil toplumun ekonomik örgütüdür; çiftçinin, esnafın, işçinin ekonomik savunma aracıdır diyebiliriz. Yani kooperatifler, ekonomik faaliyette bulunan sivil toplum örgütleridir. Bu sebeple, daha geniş bir alanda faaliyet gösteren kuruluşlar olarak kooperatifleri “**Sendikalar**”a benzetebiliriz.²⁶

Kooperatifin temel amacı bireyin ekonomisini geliştirmektir. “Ekonominin geliştirilmesi” birey bazındadır ama geniş kapsamlı ve çok yönlüdür. Yani kooperatif bireyler arasında işbirliğini hedefler ve bunun sonucunda toplumsal dayanışma ve kalkınma sağlanmış olur.²⁷ Çoğu kez kooperatifin amacının kendi kendine yardım olduğu da söylenebilir. Bu ilke de kavramı açıklamaya yardımcı olabilir ama “birey ekonomisinin geliştirilmesi” formülü daha açık ve amaca elverişlidir. Bu sebeple Anayasamızın 171. maddesi “Devlet, milli ekonominin yararlarını dikkate alarak, öncelikle üretimin artırılmasını ve tüketicinin korunmasını amaçlayan kooperatifçiliğin geliştirilmesini sağlayacak tedbirleri alır” denilmekle, kooperatifçiliğin geliştirilmesini öngörmektedir.²⁸ Ekonomik yönden zayıf olan bireyler karşılaştıkları problemleri tek başlarına çözemezler. Çözümeyen bu sorunlar zamanla bireylerin kendilerine güvenlerini kaybetmelerine, ailevi ve psikolojik sorunlarla karşılaşmalarına, toplumda mutsuz ve birbirine güvenmeyen yığınlar oluşmasına neden olur. Kooperatifçilik; bu manada bireylerin küçük tasarruflarıyla ihtiyaçlarının karşılanmasına katkıda bulunurken aynı zamanda kendine güvenen, zorluklar karşısında yılmayan, mutlu,

²⁵ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.1.

²⁶ <http://www.hukuki.net/showthread.php?t=16604> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

²⁷ GERAY Cevat ve Diğerleri, “Kooperatifçilik Temel Bilgileri”, Türk-İş Yayınları, İstanbul 1991, s.12.

²⁸ T.C. Anayasası, Resmi Gazete, 09.11.1982, Sayı 17863 Mükerrer.

geleceğe güvenle bakan, huzurlu bireylerden oluşan toplumların ortaya çıkmasına yardımcı olur.²⁹

Kooperatif hareket, feodal üretim düzeninden serbest piyasacı üretim düzenine geçişte ortaya çıkmıştır.³⁰ Bu noktaya farklı bir açıdan bakarsak; kooperatifçilik, tekelci yapılanmadan serbest ekonomik yapılanmaya geçişte kolaylaştırıcı ve hızlandırıcı bir rol oynamıştır. Kooperatifçilik, serbest piyasa sisteminin temeli olan bireysel mülkiyet unsurlarını kapsamakta (ortakların hisse mülkiyeti), kurumsal yapısı itibari ile de demokratik bir teşkilatlanma niteliği taşımaktadır.³¹ Bu özelliği itibariyle kooperatifçilik, demokrasiyi ve bireysel girişimciliği geliştiren ve tekelci yapılanmaları engelleyen sistematik bir yapıya sahiptir. Bu yönüyle kooperatifler, içinde bulunduğu ekonomik sistemde hem rekabeti arttırıcı hem de kaynakların verimli dağılmasına olumlu katkıda bulunur.

Kooperatiflerde kar gayesi esas değildir. Bu sebeple şirketlerden esaslı bir şekilde ayrılırlar. Kooperatiflerde kardan hisse ikinci derecede bahis konusu olabilir. Ernest Hırş **“...temin edilen kar bütün masraflar çıkarıldıktan sonra, teslim ettikleri mahsul nispetinde azalara dağıtılır. Bu sebeple şeriklere para dağıtmanın hakiki anlamı ile bir temettü tevzii olmadığı, azalar arasında yapılan hukuki bir hesaplaşma olduğu, kooperatif görevinin bir komisyoncunun gördüğü görevin aynı olduğunu”** belirttiğini görüyoruz.³²

Kooperatif, ortaklarıyla bir arada büyük bir aile şirketi durumundadır. Buradaki karşılıklı yardım, dayanışma ve kefalet asıl gaye olup, kar elde etme önemini tamamen kaybetmiştir. Kooperatif ortaklarının gücünden istifade edilerek ihtiyaçlarını ucuz ve kolay temini öngörülmektedir.³³

²⁹ ESEN Figen; “Kooperatifler ve Ülkemizdeki Durumu”, Karınca Dergisi, Sayı798, 2000, Haziran, s. 13-14.

³⁰ KOÇ, Hakan; “Kooperatifçilik Bilgileri”, Ankara - 2001, Nobel Yayın Dağıtım, s.1.

³¹ PHILIP Kate; “Co-operatives in South Africa: Their Role in Job Creation and Poverty Reduction”, For the South African Foundation October 2003, page. 3. http://www.sarpn.org.za/documents/d0000786/P872-Coops_October2003.pdf (Erişim Tarihi: 02.01.2010).

³² HİRŞ Ernest, “Ticaret Hukuku Dersleri”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul 1948, s. 351.

³³ TÜZÜN Nejat, “Şirketler Hukuku”, 3. Baskı, İstanbul, s. 184.

Kredi kooperatifleri, ortaklarına belirli nispetlerde ödünç para vererek işlerinin yürütmesine yardımcı olur. Yaptığı iş Bankalara ait bir konu olduğu halde, kooperatif Bankalar Kanuna tabi olmaz. Tüketim kooperatifleri aldığı maddeleri ortaklarına intikal ettirerek aracı kurumları kaldırır. Bir komisyoncu gibi çalışır. Ama komisyoncuların tabi olduğu mevzuata tabi olmaz. İnşaat kooperatifleri üyelerine bina yapar, yaptırır verir. Bu sebeple bir müteahhidin yaptığı işi yapar ama onların tabi olduğu mevzuata tabi olmaz. Bir nakliye kooperatifi, işi bulur, ortaklarına verir ama komisyoncuların tabi olduğu mükellefiyetlere tabi değildir. Zira “... bunların hepsinde karşılıklı dayanışma ve kefalet esas alınmıştır.”³⁴

Kooperatifler, gelir dağılımından zarar görenlerin bu zararlarını etkisiz hale getirmede (dağıtımda) denge oluşturan bir teşekküldür.³⁵ Kooperatifçilikle, maddi ve manevi ihtiyaçların en az gider ve maliyetle ortakların ayağında giderilmesi mümkün olabilmektedir. Diğer bir ifadeyle üretici ile tüketici arasındaki kademeler kooperatifler vasıtasıyla ya tamamen kalkmakta veya en aza inmektedir.

Kooperatifler, yalnızca gerçek kişilerin değil, aynı zamanda kamu ve özel hukuk tüzelkişilerinin de ortak olabildiği, sermaye gücü ve yapısından daha çok, ortaklar arasındaki dayanışma ve işbirliğinin ön plana çıktığı ortaklıklardır. Bu nedenle; kooperatifler, sermaye ortaklıkları arasında değerlendirilememektedir.

Türkiye’de kurulan çok sayıdaki kooperatifin bir kısmı, sadece belirli bir amacı gerçekleştirmeye yöneliktir, örneğin konut kooperatifleri. Bunlardan çok, mal veya hizmet üretimi veya pazarlaması ile sürekli uğraşanların gerçek anlamda işletme sayılmaları daha uygun olur. Temel amaç yine kar olmamakla beraber, ekonomik amaçlı olduklarından işletmecilik ilkelerine göre işletilmeleri gerekir. Ülkemizde, Kooperatifler Kanunu’ndan başka yürürlükte olan çeşitli satış, kredi ve benzeri kooperatiflerle ilgili özel kanunlar vardır. Ayrıca toplu konut yardımına ilişkin yasa ve yönetmelikler bu konuda oldukça önemli son düzenlemelerden birini oluşturmaktadır.

Günümüzde, kişilerin ekonomik ve sosyal alandaki kalkınmalarını hızlandırmada, yaşama düzeyinin yükseltilmesinde, üretimin miktar ve kalitesinin

³⁴ DOMANIÇ Hayri, İMREGÜN Oğuz, TEKİNALP Ünal, “Ticaret Hukuku”, İstanbul, 1970, s.189.

³⁵ <http://www.msxlabs.org/forum/ekonomi/9227-kooperatif-nedir.html> (Erişim Tarihi: 07.06.2009)

arttırılmasında, tüketim artışının kontrolünde, konut sorunlarının çözümünde kooperatifçilikten önemli şekilde yararlanılmaktadır.

Diğer bir görüş çerçevesinde ise³⁶, kooperatifin evrensel bir tanımını yapmak güçtür. Güçlüğü'nin nedeni, kooperatifin, çok değişik amaçlara ve birbirinden ayrı ekonomik ve toplumsal sistemlere kolayca uyabilen esnek bir örgüt olmasıdır. Bu nedenle, çoğu iktisatçılar kesin bir tanımdan kaçınırlar; ama kooperatifin bir sonuç değil, belirli amaçlara ulaşmak için bir araç olduğu görüşünde birleşirler. Amacın ne olduğuna ve amaca nasıl ulaşılacağına ilişkin görüşler arasında ise birlik bulunmamaktadır.

Kooperatifin tanımı ile kooperatif örgütün ve işlemlerinin yönetim ilkeleri, kooperatifin doğru biçimini arayan ulusal ve uluslararası kooperatifçilik çevrelerinde tartışmalara konu olmuştur ve bugün de olmaktadır.

1.2. Kooperatifçiliğin İlkeleri

Kooperatifçilik, işbirliğinin yanı sıra adil ve eşit bir katılımı ve paylaşımı öngörmektedir. Bunun sonucu olarak birtakım düzenlemelerin yapılması zorunluluğu ortaya çıkmış ve böylece bir kooperatifler hukukunun oluşması ve saptanan hukuksal ilkeler doğrultusunda kooperatiflerin gerçek kimliklerini kazanmaları ve korumaları olanağı sağlanmıştır.³⁷

Kooperatifçilik ilkeleri, kooperatiflerin çalışma ve faaliyetlerini sürdürürken geçerli olan ve uyacakları kurallar bütünü olarak ifade edebiliriz. Bu ilkeler, bir kuruluşun kooperatif olabilmesi için sahip olacağı ilkelerdir.

Kooperatifler, kendine özgü özellikleri olan, diğer işletmelerden önemli ölçüde farklı kuruluşlardır. Kooperatifler, belirli bir amaca ulaşmak için, bağımsız ekonomik birimlerin, eşitliğe dayalı ve gönüllü olarak kurdukları bir örgüt olarak ifade

³⁶ MÜFTÜOĞLU Hilal, AYDOS Volkan; “Türkiye’de Kooperatifçilik: Türk Konut Kooperatifçiliğine Alternatif Bir Model: Almanya”, İstanbul Ticaret Odası(İTO) Yayın No:2001-46, 1. Baskı, Aralık 2001, İstanbul, s.12.

³⁷ http://osmanaltug.com/kooperatifler_kanunu.html (Erişim Tarihi: 26.12.2009)

edilebilirler. Kooperatif, çok değişik amaçlara ve birbirlerinden çok farklı ekonomik ve toplumsal sistemlere kolaylıkla uyabilen, esnek yapılı bir örgüt olup, öteki işletmelerden ayırıcı bazı ilke ve özelliklere sahiptirler.³⁸

Tarihsel süreç içeri kazanılan tecrübeler, farklı ülke kooperatifleri arasında ortak yanları ortaya çıkarmıştır. Kooperatif yaklaşımın gelişmemiş ülkelerde olumlu sonuç vermemesinin nedenlerinden biri de kooperatif ilkelerinin yanlış yorumlanmasıdır.³⁹

Rochdale Tüketim Kooperatifi; 1844 de İngiltere'nin Manchester kentinin Rochdale kasabasında, 28 dokuma işçisi tarafından kurulmuştur ve bu kooperatif Dünya kooperatifçiliği bilimsel başlangıcı olarak kabul edilir. Rochdale öncülerinin tüketim kooperatifi kurmalarıyla ilk defa ortaya çıkan kooperatifçilik ilkeleri, bu hareketin dünya çapında kabul görmesine ve dolayısıyla gelişmesine büyük katkılarda bulunmuştur. Günümüzdeki uluslararası kooperatifçilik ilkeleri, Rochdale tüketim kooperatifinde uygulanan esasların geliştirilmiş şeklidir.⁴⁰ Kooperatifçilik ilkeleri ilk olarak 1937 yılında Uluslararası Kooperatifler Birliği (International Cooperative Alliance-ICA) tarafından mutlak ve ikinci derece ilkeler olarak saptanmış ve birlik tarafından mutlak ilkelerin (serbest giriş, demokratik yönetim, işletme fazlalarının oranlı olarak dağıtılması) zorunlu hale getirilmiştir. Uluslararası Kooperatif Alyansı tarafından 1995 yılında kabul edilen bu ilkeler, kooperatiflerin diğer ticari şirket türlerinden ayrılması bakımından da önemlidir.⁴¹ Uluslararası Kooperatifler Birliğinin 23 Eylül 1995 tarihinde İngiltere'nin Manchester kentinde toplanan 31. Uluslararası Kooperatifler Birliği Kongresi'nde günümüzde uygulanan 7 ilke onaylanmıştır. Bu ilkeler şunlardır⁴²:

- Gönüllü ve serbest giriş (Gönüllü Oraklık)
- Ortağın demokratik yönetimi

³⁸ MUCUK İsmet, "Modern İşletmecilik", Türkmen Kitabevi, İstanbul 2003, s.63-64.

³⁹ TAN Ayhan; "Türkiye Ekonomisinde Tarımsal Kooperatifler, İşlevleri, Sorunları, Değerlendirilmesi", (Doçentlik Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1979, s.32.

⁴⁰ ÖZCAN Yücel; "Ecza Kooperatiflerinde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri", (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2007, s.30.

⁴¹ <http://www.library.atilim.edu.tr/tezler/1023266.pdf> (Erişim Tarihi: 12.10.2009)

⁴² <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

- Ortağın ekonomik katılımı
- Özerklik ve bağımsızlık
- Eğitim, öğretim ve bilgilendirme
- Kooperatifler arası işbirliği
- Toplumsal sorumluluk

Bu yedi ilke, bir kooperatifin esasını oluşturmaktadır ve birbirlerine sıkı sıkıya bağlıdırlar. Yani bu ilkeler birbirlerinden bağımsız değildirler. Öyle ki, biri ihmal edildiğinde, tümünün değeri azalır. Bu nedenle bir kooperatif, herhangi bir ilkeye göre değil, tüm ilkelere göre değerlendirilmelidir.⁴³ Öte yandan bu ilkeler ekonomik ve sosyal bir örgütlenme olan kooperatifçiliğin kurumsal temelini oluşturmaktadır. Bu açıdan değerlendirirsek kooperatifi basit bir işletme tipi olarak görmek çok doğru olmayacaktır.⁴⁴ Bu ilkeleri kısaca açıklarsak;

1.2.1. Gönüllü ve Serbest Giriş (Gönüllü Ortaklık)

Bu ilke serbest giriş ya da açık kapı ilkesi olarak da adlandırılır.⁴⁵ Kooperatifler, üye olmanın sorumluluğunu almaya gönüllü herkese açık organizasyonlardır.⁴⁶ Kooperatifler, bireylerin kendi istekleriyle ortak oldukları kuruluşlardır. Kooperatiflere gerçek ve tüzel kişiler ortak olarak, kendi hür iradeleriyle girebilirler. Kooperatiflere giriş gönüllüdür.⁴⁷ Ortak alımlarında cinsiyet, dil, din, ırk, siyaset ve sosyal ayrımlar yapılamaz.⁴⁸

⁴³ MÜLAYİM Ziya Gökalt; “Kooperatifçilik”, Yetkin Yayınları, Ankara (2006), s.76.

⁴⁴ <http://girisim.comu.edu.tr/dergi/sonsayi/cetin.pdf> (Erişim Tarihi: 21.12.2009)

⁴⁵ <http://www.library.atilim.edu.tr/tezler/1023266.pdf> (Erişim Tarihi: 12.10.2009)

⁴⁶ <http://www.aib.org.tr/proje/kooperatif.doc> (Erişim Tarihi: 24.10.2009)

⁴⁷ BAŞAR Haşmet; “Türkiye’de ve Dünya’da Kooperatif Kuruluşlarının Sosyo-Ekonomik Yapısı”, Uludağ Üniversitesi Basımevi, Yayın No: 3-020-0066, Bursa 1983, s.47.

⁴⁸ <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

Gönüllü ortaklık, kooperatiflerin en önemli özelliklerinden biri olarak kabul edilmektedir. Kişiler kooperatiflere kendi gönülleri ile ortak olmalıdırlar. Hiç kimse bir kooperatife girmeye zorlanamaz.⁴⁹ Kısaca; Kooperatifler gönüllü kuruluşlar olup, hizmetlerinden yararlanabilecek ve kooperatif ortağının sorumluluklarını kabul eden herkese, cinsiyet ve sosyal, ırksal, siyasal ve dinsel ayrım gözetmeksizin açıktır.⁵⁰ Kooperatifler, üyeye tüm bilgileri tam bir açıklık ve saydamlıkla bilgilendirmekle yükümlüdürler.⁵¹

Gönüllü ve serbest giriş ilkesi her isteyen her istediği kooperatife üye olabileceği anlamını taşımamaktadır.⁵² Yeni ortak alımı, mevcut ortakların ekonomik çıkarlarına aykırı ise veya başvuran kişi, kooperatifin ana sözleşmesinde ki belirtilen ortaklık niteliklerine uymuyor ise ortaklık kaydı yapılmayabilir.

Bu ilke, yine ortakların kendi istekleriyle kooperatiftan ayrılacaklarını de ifade etmektedir. Kooperatifin sağladığı hizmetlerden yararlanamayacağını anlayan ortak kooperatiftan serbestçe ayrılabilmelidir.⁵³ Serbest giriş kooperatiflerin en önemli özelliklerinden biri olarak kabul edilmektedir. Nitekim ona kendine has karakterini veren ve onu hem devlet kurumlarından hem de ticaret şirketlerinden ayıran bu özelliktir.

Ülkemizde bazı durumlarda kooperatiflerden çıkışlarda sınırlamalar getirilmekle birlikte, 1163 sayılı kooperatifler kanununun 11. maddesinde, bir ortağın hiç bir suretle kooperatiftan çıkmayacağına dair bağlamanın hükümsüzlüğü yer almaktadır. Ortakların, ana sözleşmede belirtilen sebepler dışında kooperatiftan çıkarılamayacağı da yasa ile teminat altına alınmıştır. Ortağın kooperatiftan istediği zaman çıkarak kooperatifi zor durumda bırakmaması için de bazı kooperatifler ana sözleşmeleri ile tedbirler almışlardır.⁵⁴

⁴⁹ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.4.

⁵⁰ <http://www.msxslabs.org/forum/meslekler/11790-kooperatifcilik.html> (Erişim Tarihi: 26.12.2009)

⁵¹ <http://www.bibilgi.com/Kooperatif> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

⁵² MÜLAYİM Ziya Gökalp “TMKB Kooperatifler Bankası Kurulmasına Yardımcı Olabilir”, Kent Kooperatifçiliği Dergisi, Sayı .9-31, Temmuz-Eylül 1992, s.80.

⁵³ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.4.

⁵⁴ <http://www.library.atilim.edu.tr/tezler/1023266.pdf> (Erişim Tarihi: 12.10.2009)

Dini ve politik tarafsızlık; kooperatif içinde birliği sağlamak için ırksal, dinsel ve siyasal anlaşmazlıkları kooperatifin dışında tutmak, bu konularda taraf tutmaktan kaçmak gerekir. Kooperatifin varlığının sürmesi için bu tür davranışlar engellenmek istenmektedir. Bazı ülkelerde siyasal ve dinsel uyuşmazlıklar kooperatifçilik hareketinde bölünmelere yol açmış ve kooperatiflerde çeşitli anlaşmazlıkların dogmasına neden olmuştur. Bu ilkenin uygulanması ile kooperatiflerin herkese mal olması sağlanabildiği gibi, kooperatifin asıl ekonomik ve sosyal amaçlarının gerçekleşmesi sağlanabilir. Kooperatiflerde tam serbest giriş hiçbir zaman mümkün değildir. Yeni ortak kabulü kooperatif içinde etkinliği azaltmamalıdır.⁵⁵

Kooperatif ortakları için açıklık ilkesinin diğer bir isletiliş seklı onlara kooperatif faaliyetlerini ilgilendiren tüm bilgileri tam bir açıklık ve saydamlıkla bilgilendirme zorunluluğunun bulunmasıdır. Bu yönüyle değerlendirildiğinde, bu ilke aslında kurumsal yönetim ilkelerinden biri olan saydamlık ve açıklık ilkesi ile de örtüşmektedir. Bu ilke sadece kooperatif için değil, kooperatif ortakları arasında olduğu kadar kamuoyundaki kooperatife olan güveni de artırıcı bir öneme sahiptir. Bu nedenle, bu ilkenin gereği gibi işletilmesi, kooperatifin gelişimi ve kurumsallaşması için de büyük bir önem taşır. O halde bu ilkenin yeteri kadar uygulanabilmesi için her türlü önlemin alınmasında ve bilgi işlem teknolojilerinden daha çok yararlanılmasında da yarar bulunduğu açıkça görölmektedir.

Açıklık ilkesinin beş yönü vardır:⁵⁶

- Kooperatife katılımın gönüllü olma niteliği,
- Kooperatifin açık niteliğinin sürekli olarak korunması
- Dini ve politik tarafsızlık,
- Katılımın gönüllü olma niteliği, ortak olup olmama,
- Ortaklıktan ayrılmanın tamamen serbest olmasıdır.

⁵⁵ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

⁵⁶ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

1.2.2. Ortaklığın Demokratik Yönetimi

Kooperatiflerde demokratik yönetim uygulamasını belirgin bir şekilde görmek mümkündür. Kooperatifler, politika ve konularına aktif olarak katılan ortaklar tarafından yönetilen (kontrol edilen) demokratik kuruluşlardır.⁵⁷ Kooperatiflerde yönetime seçilen kadın ve erkek yöneticiler ortaklara karşı sorumludurlar.⁵⁸

Bu ilke genellikle “her ortağa bir oy hakkı” deyimi ile özetlenmektedir.⁵⁹ Kooperatiflerde her ortak eşit oy hakkına sahiptir. Bunda bir ortağın kooperatifteki sermaye payı ve kooperatife giriş tarihi ne olursa olsun genel kurulda bir oy hakkı vardır. Böylece kooperatifin genel kurul kararlarına, her ortak eşit ölçüde katılmış ve etkide bulunmuş olmaktadır.⁶⁰ Karar organlarının yapıları bakımından kooperatiflerle şirketler arasında benzerlikler bulunsa da ortakların genel kurulda temsili yönünden kooperatiflerle şirketler arasında temelde önemli farklar bulunmaktadır. Kooperatifte en az sermayesi bulunan da, en fazla sermayesi bulunanda bir oy hakkına sahiptir.⁶¹ Kooperatiflerde bulunan bu özellik, kooperatiflerle şirketler arasındaki ayırt edici özelliklerinden biridir. Çünkü şirketlerde, ortaklar sermayelerine göre oy kullanırlar ve sermayesi çok olanın da doğal olarak oy hakkı da çok olmaktadır.

Kooperatifte yönetim organları, ortaklar arasında yapılan oylama ile seçilir. Kooperatif ortakları, seçilmiş yöneticileri eleştirebilir, hatta onları değiştirebilir. Gerek ortakların yönetim ve denetim kurullarını seçmesi, gerekse onları eleştirmesi hatta değiştirme yetkisinin olması kooperatiflerin demokratik yönetiminin bir sonucudur.⁶² Demokratik yönetim ilkesi, kooperatiflerde hemen hemen %100 uygulanırken, birlik, merkez birliği gibi üst kuruluşlarda ilkedan sapmalar görülebilmektedir.⁶³

⁵⁷ <http://girisim.comu.edu.tr/dergi/11/sonsayi/cetin.pdf> (Erişim Tarihi: 21.12.2009)

⁵⁸ <http://www.msxslabs.org/forum/meslekler/11790-kooperatifcilik.html> (Erişim Tarihi: 26.12.2009)

⁵⁹ <http://www.library.atilim.edu.tr/tezler/1023266.pdf> (Erişim Tarihi: 12.10.2009)

⁶⁰ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2001, s.4.

⁶¹ Kooperatifler Kanunu’nun 48. maddesine göre, genel kurulda her ortağın 1 oy hakkı vardır. Ancak 49. maddesine göre, ana sözleşmede açıklama bulunduğu takdirde bir ortak yazılı olarak yetki almak kaydıyla, genel kurulda kendisinden başka bir ortağı daha temsil edebilmektedir. Üye sayısı 1000’in üzerinde ise bir ortak 9 ortağı daha temsil edebilmektedir.

⁶² <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

⁶³ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

1.2.3. Ortağın Ekonomik Katılımı

Bu ilke, kooperatifin ekonomik boyutunu düzenleyen bir ilkedir. Buna göre ortaklar; kooperatif sermayesine adi bir biçimde katılırlar ve kooperatifin sermayesini demokratik olarak kontrol ederler.⁶⁴ Kooperatifler, üyelerinin tasarruflarını yatırıma dönüştürürler. Esas olarak sermayeleri üyelerden toplanan ve genel kurullarda kabul edilen aylık ödentilerdir. Kooperatiflerde üyeler, kooperatiflerin her türlü ekonomik yatırımından aidatları oranında sorumludurlar.⁶⁵

Ana sözleşme ile getirilen ek ödeme yükümlülüğünün her ortak yerine getirmek zorundadır. Her türlü ödeme yükümlülüğünün yerine getiren ortaklar, yatırdıkları paradan amacına uygun kullanıp kullanmadığının kontrol etme hakkına sahiptir. Ortaklığını özendirmek amacıyla az da olsa sermayeye, devlet tahvillerine verilen en yüksek faiz oranını geçmeyecek şekilde verilebilir.⁶⁶

Çoğunlukla üyeler, üyeliğin bir koşulu olarak taahhüt edildiği üzere sermaye üzerinden kısıtlı miktarda gelir elde ederler. Üyeler gelir fazlasını, muhtemelen “en azından bir kısmı taksim olunamaz kaynaklar” oluşturma yoluyla kooperatiflerini geliştirme, kooperatifle yapmış oldukları işlemlerle orantılı olarak üyelerine kar sağlama ve üyelerce onaylanan diğer faaliyetlere destek olma gibi amaçların biri ya da tamamı için ayırırlar.⁶⁷

Ortaklar, kooperatifin sermayesine adil bir biçimde katılırlar ve kooperatifin sermayesini demokratik olarak kontrol ederler. Genellikle, kooperatif sermayesinin en az bir bölümü, kooperatifin ortak mülkiyetindedir. Ortaklar, kooperatife ortaklık koşulu olarak yatırdıkları ortaklık paylarına karşılık, şayet faiz veriliyorsa, sınırlı oranda faiz alırlar.⁶⁸ Kooperatiflerin, yılsonunda elde ettikleri faaliyet sonucunda elde edilen gelir

⁶⁴ MÜLAYİM Ziya Gökalp; “Kooperatifçilik”, Yetkin Yayınları, Ankara (2006), s.80.

⁶⁵ <http://www.bibilgi.com/Kooperatif> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

⁶⁶ KESİN Mustafa, TAŞKIN Gaffar; “Kooperatifçilik Bilgisi”, Yeni Çizgi Yayınları, Ankara 2002, s.11.

⁶⁷ <http://www.turkiyemillikoop.org.tr/kooperatifcilikilkeleri.htm> (Erişim Tarihi: 05.12.2009)

⁶⁸ <http://www.msxslabs.org/forum/meslekler/11790-kooperatifcilik.html> (Erişim Tarihi: 26.12.2009)

veya gider fazlasına kooperatiflerde ortaklar eşit şekilde katılırlar. Kooperatiflerde ortağın ekonomik katılımı şu şekilde olmaktadır.⁶⁹

1.2.3.1. Gelir Fazlasından Yedek Akçe Ayrılması

Kooperatiflerde, ortaya çıkan gelir fazlası kanun ve ana sözleşmede belirlenen yedek akçe, sermayeye faiz, üst birlik payları ve varsa fonlar ayrıldıktan sonra kalan risturn (ortakların kooperatiften yaptıkları alışveriş oranlarına göre gelir fazlasından pay alması) olarak dağıtılır.

1.2.3.2. İşletme Ortaklarının Sermayelerine Faiz Verilmesi

Kooperatifler Kanunu'nun 38. maddesine göre, gelir-gider farkının en az %50'si ortaklara dağıtıldıktan sonra, ortakların sermaye paylarına genel kurul kararı ile devlet tahvillerine verilen en yüksek faiz haddini geçmemek üzere faiz ödenebileceği ana sözleşme ile hükme bağlanabilir.

1.2.3.3. Özel Fon Ayrılması

Ana sözleşmede yer verilmek suretiyle gerek kooperatifin memurları ile işçileri, gerekse kooperatifin ortakları için yardım kuruluşları oluşturmak ve bunları işletmek amacı ile yardım fonları kurulabilir.

⁶⁹ <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html>
(28.12.2009)

(Erişim Tarihi:

1.2.3.4. Ortaklara “Risturn” Dağıtılması

Bu ilkenin ICA’nın 1937 yılında tespit ettiği ilkelerde “gelir gider fazlasının alım satım oranında” ortaklar arasında paylaşılması şeklinde ifade edilmiştir. Bu ifade, daha çok tedarik amaçlı kooperatifler ile satış kooperatifleri için uygun düşmesine karşılık, üretim kooperatifleri için yetersiz kalmıştır. ICA’nın 1966 yılındaki toplantısında bu ilke yeniden değerlendirilerek, fazlaların kooperatifle yapılan işlem ve kooperatif faaliyetleri iştirak oranında dağıtılması şeklinde değiştirilmiştir.⁷⁰

Kooperatiflerde bir dönemin sonunda gelir fazlası (olumlu gelir-gider farkı veya kar) ortaya çıkmış ise, bu fazlalığın, ortaklara, yıl içinde kooperatifle yaptıkları alış-verişleri oranında dağıtılmasına risturn denir.⁷¹ Kısaca, faaliyetin olumlu sonucuna risturn denir.

Kooperatif tek bir ürün veya hizmet üzerinde çalışıyorsa, tek bir dağıtım oranı tespit edilebilir veya birden fazla etkinlikte bulunuyorsa, her mal ve hizmet grupları için ayrı ödeme oranları saptanabilir. Bazı mallar geri ödemeye konu olmayabilir. Bu hizmet ve malları ayıkladıktan sonra, geride kalan alış verişler için sabit bir kat sayı belirlenebileceği gibi, ortakların kooperatifle yaptığı işlemin değerindeki artışa göre artan oranda bir dağıtım yapılabilir. Böylece ortakların kooperatifle olan alış verisini artıran ve teşvik eden bir unsur haline getirilebilir.⁷²

Risturn dağıtımında ortakların sermaye paylarının az veya çok olması dikkate alınmaz. Çünkü bu dağıtım sermayeye göre değil, tamamen ortakların risturn payları ana sözleşmedeki hükümlere göre veya ortakların kooperatiften yaptıkları alışveriş tutarları dikkate alınarak dağıtılır. Zira çok alış veriş yapmış ortak daha çok, az alış veriş yapmış ortakta daha az kar payı bırakmıştır. Örneğin; bir ortağın sermayesinin çok olmasına rağmen hiç alış veriş yapmamış olduğunu varsayalım. Bu durumda ilgili ortak kooperatif kar oluşumuna katkı sağlamamış demektir ve alacağı risturn payıda doğal olarak söz konusu olmayacaktır. Ana sözleşmede risturn dağıtılmasına ilişkin hüküm

⁷⁰ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

⁷¹ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.4.

⁷² <http://www.library.atilim.edu.tr/tezler/1023266.pdf> (Erişim Tarihi: 12.10.2009)

yoksa bu farklar, kooperatifin gelişmesine yarayacak işlerde kullanılmak üzere özel bir fonda toplanır.⁷³

1.2.4. Özerklik ve Bağımsızlık

Kooperatifler, kendine özgü bir yasası (1163 No.lu Kooperatifler Kanunu) olması itibariyle özerk kuruluşlardır. Bazı durumlarda Türk Ticaret Kanunu (TTK) ve Vergi Usul Kanunu (VUK)'nun bazı hükümleri uygulansa da kooperatiflerin kuruluşlarından dağılmalarına kadar tüm işlemler, Kooperatifler Kanunu'nda belirtilmiştir. Bu da kooperatiflere özerklik kazandırmaktadır. Kooperatifler, ortakları tarafından yönetilen özerk (otonom) ve karşılıklı yardıma dayanan bağımsız kuruluşlardır.⁷⁴ Kooperatiflerin yönetim ve denetimlerinin ana sözleşmelerinde belirlenen hükümler dahilinde karşılıklı yardım ve dayanışma içerisinde yürütülmesi bağımsız bir kuruluş olduğunun göstergesidir.⁷⁵

Kooperatifler, devlet ve diğer kuruluşlarla anlaşma ve işbirliği yapmaları veya dış kaynaklardan sermaye sağlamaları durumunda, bütün bu ilişkilerini, kooperatiflerinin özerkliğine ve ortakların kooperatiflerini demokratik olarak yönetmelerine bir zarar getirmeyecek biçimde yürütürler.⁷⁶

Kooperatifler, üyelerinin çeşitli konularda bilgilendirilmesini ve eğitilmelerini de sağlarlar. Kültürel etkinlikler, çeşitli sosyal ve ekonomik konularda seminerler yaparak kooperatifçilik konusunda çeşitli yayınlarla üyelerinin eğitimlerine katkıda bulunurlar.⁷⁷

⁷³ <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

⁷⁴ <http://www.msxlab.org/forum/meslekler/11790-kooperatifcilik.html> (Erişim Tarihi: 26.12.2009)

⁷⁵ <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

⁷⁶ <http://www.msxlab.org/forum/meslekler/11790-kooperatifcilik.html> (Erişim Tarihi: 26.12.2009)

⁷⁷ <http://www.bibilgi.com/Kooperatif> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

1.2.5. Eğitim Öğretim ve Bilgilendirme

Bütün kooperatifler, demokratik ve ekonomik yönleriyle kooperatif ilke ve metotlarını, ortaklara, yöneticilere ve bütün halka anlatarak, anlayışa ve bilgiye dayanan bir kooperatifçilik hareketinin meydana gelmesini sağlamalıdır.⁷⁸

Kooperatifler halka dayanan ve gücünü halktan alan demokratik kuruluşlardır. Kooperatifler geniş bir halk kitlesine, geniş bir meslek grubuna yönelik faaliyetlerini sürdürmektedirler. Yine kooperatif girişimine özgü olarak ortaklar kooperatiflerin hem müşterisi hem de yöneticileridir. Bu nedenle kooperatiflerde eğitim son derece önemlidir. Ortakların, çalışanların ve nihayet halkın kooperatifçilik açısından eğitilmesi, bu kurumların başarısı için son derece önemlidir. Kooperatifçiliğin gelişmesinde en önemli rolü oynayan sermaye yasalarından çok eğitimidir.⁷⁹

Kooperatiflerin başarıya ulaşması için kooperatifi yönetenlerin, ortaklarının ve halkın kooperatifçilik hakkında bilgili olmaları gerekir. Oy kullanacak, kooperatif yöneticilerini seçecek, yeri geldiğinde eleştirecek, hatta değiştirecek ve fikir verecek olan ortakların tüm bunları yerine getirebilmeleri için kooperatifçilik hakkında yeterli bilgi ve beceriye sahip olmaları gerekir. Kooperatiflerin yönetim organlarının, yükümlülüklerinin ve görevlerinin neler olduğu bilindiği sürece fayda sağlanabilir. Bu nedenle ortakların ve halkın kooperatifçilik hakkında bilgilendirilmesi ekonomiye büyük katkı sağlayacaktır.⁸⁰

Kooperatifler, kendi ortaklarına, seçilmiş ve atanmış yöneticilerine ve personeline eğitim ve öğretim sağlayarak kooperatiflerinin gelişmesine etkin bir biçimde katkıda bulunabilirler. Kooperatifler, kooperatifçiliğin yapısı ve yararları hakkında kamuoyu ve özellikle de gençler ve toplumun fikir önderlerini bilgilendirirler.⁸¹

⁷⁸ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.5.

⁷⁹ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

⁸⁰ <http://www.muhasebedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

⁸¹ <http://www.msxlab.org/forum/meslekler/11790-kooperatifcilik.html> (Erişim Tarihi: 26.12.2009)

1.2.6. Kooperatifler Arası İşbirliği

Kooperatifler genellikle tam rekabet piyasasına yakın ortamda bulunan, piyasadaki fiyatları oluşturmaktan çok piyasadaki fiyatlardan etkilenen ekonomik birimlerin oluşturduğu bir örgütlenme biçimidir. Bilindiği gibi, çağımızda ekonomik kurumlar hammadde-sanayi ve hizmetler alanında giderek bütünleşmekte, büyük kompleksler oluşmakta ve tam rekabet piyasasının koşullarını kendi lehlerine çevirerek, piyasayı denetleyebilecek şekilde pazar yapısını değiştirmektedirler. Kooperatifler de kendi aralarında yatay ve dikey bütünleşmeye giderek, pazarda kendi lehlerine bir yapılaşma yaratmalı ve rekabeti kendi lehlerine çevirmenin yollarını aramalıdır. Bu nedenle ICA'nın 1966 yılındaki toplantısında “kooperatifler arası işbirliği ilkesi” yeni bir ilke olarak benimsenmiştir.⁸²

Kooperatifler kendi aralarında yardımlaşmak amacıyla örgütlenebilirler. Ülkemizdeki kooperatifler, Türkiye Kooperatifler Birliği Merkezi çatısı altında toplanmıştır. Aynı konu üzerinde çalışan kooperatifler kendi aralarında kooperatifler birliğini oluşturabilirler. Bu sayede kooperatifler, ortaklarına daha fazla ve daha etkili hizmet sağlayacak aynı zamanda da ulusal ve uluslararası düzeyde kooperatifçilik hareketinin güçlenmesine katkıda bulunacaklardır. Kooperatifler, iş birliği yaparak ulusal düzeyde büyük aracı, tefeci, sanayici ve holdinglerle; uluslararası düzeyde ise çok uluslu şirketlerle rekabet edebilir.⁸³

Yatay bütünleşme, aynı üretim türleri üzerinde faaliyet gösteren çeşitli kuruluşların ekonomik ve hukuki olarak birleşmelerini ifade eder. Yatay entegrasyona tipik örnek, aynı kente, örneğin İzmir'den Ankara'ya yolcu taşıyan otobüslerin bir firma altında ya da yük taşıyan kamyonların bir “taşıyıcılar kooperatifi” şeklinde birleşmeleri gösterilebilir.

Dikey bütünleşme, farklı üretim türleri üzerinde faaliyet gösteren çeşitli kuruluşların hukuki ve ekonomik olarak bir araya gelmelerini ifade eder. Örneğin pamuk üreten çiftçiler, çırçırılama tesisleriyle, çırçırılama tesisleri iplik fabrikalarıyla, iplik fabrikaları kumaş fabrikalarıyla, kumaş fabrikaları da konfeksiyon sanayi

⁸² <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

⁸³ <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

işletmeleri ile hukuki ve ekonomik işbirliği içine girmesidir. Böylece kooperatiflerin sanayi kolu oluşturarak hem üreticiyi korumada hem de kendi devamlılıklarını sağlamada daha etkin hale geleceği söylenebilir.⁸⁴

Kooperatiflerin işbirliği ekonomik değildir. Dayanışmayı ve sorunların birlikte çözümlenmesini hedefler. Kooperatifler sermayesine katıldıkları st birlikleriyle ekonomik işbirliğine de girerler.⁸⁵ Kooperatifler, ortaklarına ve onların ait oldukları toplumlara en iyi şekilde hizmet götürebilmek için diğer mahalli kooperatiflerle, birlikler olarak ülke çapında diğer birliklerle ve milletlerarası ilişkiler olarak diğer kooperatiflerle işbirliği içerisinde olmalıdır.⁸⁶ Kooperatifler, yerel, ulusal, bölgesel ve uluslararası oluşumlarla birlikte çalışarak üyelerine daha etkin bir şekilde hizmet eder ve kooperatifçilik hareketini güçlendirir.⁸⁷

1.2.7. Toplumsal Sorumluluk

Uluslararası Kooperatif Alyansı'nın dünyadaki gelişmeler çerçevesinde kooperatif ilkelerini yeniden gözden geçirmek amacıyla 1995 tarihinde gerçekleştirdiği kongrede, yedinci ilke olarak "Topluma Karşı Sorumluluk" ilkesi benimsenmiştir.⁸⁸ Bu ilke kooperatiflerin, giriştikleri bütün faaliyetlerde topluma karşı sorumluluk duymalarını, çevreye, insan haklarına ve gelecek nesillere karşı sorumluluk duygusu içerisinde faaliyette bulunmalarını ifade etmektedir.

Kooperatifler, ortaklarının gereksinimlerini ön planda tutarken diğer yandan da içinde bulundukları toplumun çıkarlarını gözetmelidir. Ayrıca kooperatifler, çevrenin korunması için de gereken önlemleri almakla sorumludur. Bu ilkenin bir gereği olarak kooperatifler, toplumların ekonomik, sosyal ve kültürel yönden kalkınmalarını sağlamak ve korumak için de alışmaladırlar.⁸⁹ Kısaca; Kooperatifler, üyelerince

⁸⁴ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

⁸⁵ <http://www.bibilgi.com/Kooperatif> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

⁸⁶ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

⁸⁷ <http://www.turkiyemillikoop.org.tr/kooperatifcilikilkeleri.htm> (Erişim Tarihi: 05.12.2009)

⁸⁸ <http://www.library.atilim.edu.tr/tezler/1023266.pdf> (Erişim Tarihi: 12.10.2009)

⁸⁹ <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

onaylanan politikalar aracılığıyla toplumlarının sürdürülebilir kalkınması için çalışırlar.⁹⁰

Bu ilkeye sadık kalınırsa, ülkelerin kıt kaynakları daha verimli kullanılır, toplum içindeki dayanışma artar, kooperatiflerin sağladığı olumlu gelir gider farkının belli bir bölümü, eğitim ve sağlık gibi toplumsal alanlara yönlendirilerek toplumsal gelişmeye katkıda bulunulur.⁹¹

Kooperatifler, toplumu meydana getiren kişilerin hayat düzeylerini, dayanımsa yardımlaşma ve işbirliği yolu ile yükselten ve dolayısıyla toplumun kalkınmasını sağlayan en önemli araçlar olarak görülmektedir.⁹² Kooperatifler, toplum kalkınmasındaki rollerini şu hizmetlerle gerçekleştirmektedirler. Ortaklarına üretim girdileri (tohumluk, suni gübre, tarım alet ve makineleri, tarımsal mücadele ilaçları vb.)’ni ucuz ve kaliteli olarak sağlarlar. Üretimin pazar isteğine göre planlanmasına yardım ederler. Ürünlerin değiştirilmesi, depolanması ve taşınması gibi pazarlama hizmetlerini yaparlar. Ürünleri, yarı islenmiş ve tam islenmiş duruma getirecek tesisler kurarlar. Pazarlarda fiyat düzeninin kurulmasına yardım ederler. Aracıların yerini alarak, aracı karının üreticiye geçmesini sağlarlar. Üreticiye, kısa, orta, uzun vadeli ve düşük faizli krediler verirler. Ortaklarına tüketim maddelerini (besin maddeleri, giyecek, yakacak vb) ucuz ve kaliteli olarak karşılar, onları ucuz ve sağlam konutlara kavuştururlar.⁹³

Gelişmiş demokratik ülkelerin ekonomik ve sosyal alanlarda ileri duruma gelmelerinde, kooperatiflerin büyük katkısı olmuştur. Zira gelişmekte olan ülkelerin toplumsal kalkınmalarında kullandıkları araçların başında yine kooperatifler gelmektedir.⁹⁴ Dünya Kooperatifler Birliği’nin 1996 genel kurulunda aldığı bir kararla kooperatifleri ve kooperatifçileri içinde yaşadıkları toplumun her sorunuyla ve

⁹⁰ <http://www.turkiyemillikoop.org.tr/kooperatifcilikilkeleri.htm> (Erişim Tarihi: 05.12.2009)

⁹¹ GÖRKEM Abdullah, GÜNEYSU Mustafa; “İşletme Bilgisi ve Kooperatifçilik”, Özkan Matbaacılık, Ankara 2003, s.86.

⁹² HIŞMAN Özlem; “Türkiye’de Yapı Kooperatiflerinde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri”, (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2009, s.28.

⁹³ UZEL Celal ve diğerleri; “Kooperatifçilik Bilgisi”, Türk Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, No:40, Ankara 1979, s.7-8.

⁹⁴ ÜNER Nurel; “Kooperatif İşletmeciliği”, Doğruluk Matbaacılık, İzmir 1992, s.21.

kalkınmasıyla ilgilenmek görevini vermiştir. Kooperatifçi, birlikte yaşadığı toplumun her türlü sorunuyla ilgilenmek ve toplumun kalkınmasına katkı da bulunmaya çabalar.⁹⁵

1.3. Kooperatiflerin Kuruluşu

1.3.1. Hazırlık Aşaması

Kooperatif kurulmadan önce bir hazırlık (ön araştırma, fizibilite) çalışması yapılmalıdır. Elde edilecek bilgilerin iyi bir şekilde değerlendirilmesi ve çıkacak sonuca göre de kooperatif kurma fikrinin yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Hazırlık çalışması sonucunda kooperatifin kurulması gerekli ve yararlı bulunmuş ise kooperatif kurulmalıdır. Aksi durum da, yani kooperatifin kurulması yararlı bulunmamış ise kooperatif kurulmamalıdır. Gereksiz olduğu halde kurulan kooperatifler, ileride, başta kooperatifin yöneticileri olmak üzere, kooperatif ortaklarının öncelikle kurtulmaya çalışacakları problem dolu bir kuruluş durumuna düşecektir.

Kooperatif kuruluşu öncesi yapılacak hazırlık çalışmasında, birçok husus sorgulanabilir. Bunlardan birkaçı şunlardır.⁹⁶

- Kooperatif kurmaya gerçekten ihtiyaç var mı?
- Kooperatifin çalışma konusu doğru tespit edildi mi?
- Yeterli sayıda ortak sağlanacak mı?
- Kooperatiflerin ortaklara sağlayacağı çıkarlar nelerdir?
- Faaliyetler için gerekecek sermaye veya kredi sağlanabilecek mi?
- Personel ihtiyacı (idari ve teknik personel, usta, işçi, vb.) kolaylıkla karşılanabilecek mi?

⁹⁵ <http://www.bibilgi.com/Kooperatif> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

⁹⁶ KARANLIK Sebahattin; “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s. 15.

- Kooperatifin kurulacağı yerleşim yerinin kooperatifin amaçlarını gerçekleştirebilecek bir alt yapıya sahip mi?⁹⁷

Farklı konularda hizmet verecek kooperatiflerin, yapısal karakterleri de birbirinden farklı olacaktır.⁹⁸ Örneğin, motorlu taşıyıcı kooperatifi ile yapı kooperatifinin; adı, amacı, ortaklarının yükümlülükleri, çalışma durumları vb. hususlarda bazı farklılıkları vardır. Bu hususlar, ana sözleşme düzenlenirken kooperatifin özelliğine göre dikkate alınırlar. Ancak bütün kooperatiflerin kuruluşlarında izlenecek temel işlemler hemen hemen aynıdır.

Bir kooperatif, bireylerin ortak bir amacı gerçekleştirmek üzere, tüzel kişiliğe haiz bir ortaklık şeklinde kurulur. Ortakların meydana getirdiği kooperatif tüzel kişiliği, 1163 Kooperatifler Kanununa göre hazırlanacak ana sözleşmede en az yedi gerçek ya da tüzel kişi tarafından oluşturulur. Kooperatifi kuranların imzalarının noterce onaylanması zorunludur. Kooperatiflerde sermaye miktarı sınırlandırılmaz (1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu md.2).⁹⁹

Bir kooperatifin kurulması için en az 7 (yedi) kurucunun bir araya gelmesi gerekir. 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu'nda azami bir sınırlama getirmemiştir. Ancak ana sözleşmeye kooperatif ortak sayısının en fazla kaç olacağı şeklinde bir hüküm konulabilir.¹⁰⁰ Sermaye miktarı sınırlandırılmaz ve kuruluş sırasında sözleşmede belirli bir sermayenin belirtilmesi zorunluluğu yoktur.¹⁰¹ Kooperatifler Kanunu'nun 19. maddesine göre kooperatife giren her ortak en az bir ortaklık payı almayı taahhüt eder. Ortakların alabileceği en fazla ortaklık payı miktarı ise 5.000'dir. Bir ortaklık payının değeri 1 TL olup kurucu ortakların taahhüt ettikleri ortaklık paylarının ¼'ünü ana sözleşmede belirtilen yönetim kurulu üyelerinden birine ödemesi (bu tutarlar kooperatifin kuruluş işlemleri tamamlandıktan sonra bir bankada açılan

⁹⁷ <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatiflerin-kurulusu.html> (Erişim Tarihi: 10.01.2010)

⁹⁸ KARANLIK Sebahattin; "Kooperatifler ve Muhasebesi", Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s. 16.

⁹⁹ ALTUĞ Osman, ODYAKMAZ A.Nevzat; "Açıklamalı-İçtihatlı Kooperatifler Kanunu (Yapı Kooperatifleri) Muhasebesi (Tek Düzen ve Hesap Planı) ve İlgili Mevzuat", Alfa Basım Yayın, 2. Basım, İstanbul, Nisan 1997, s.2.

¹⁰⁰ <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatiflerin-kurulusu.html> (Erişim Tarihi: 10.01.2010)

¹⁰¹ MUCUK İsmet; "Modern İşletmecilik", Türkmen Kitabevi, İstanbul 2003, s. 63.

hesaba yatırılarak bloke ettirilir) ve bu durumun kuruluş izni alma dilekçesinde belirtilmesi gerekir.¹⁰²

1.3.2. Ana sözleşmenin Düzenlenmesi, İmzalanması ve Tasdiki

Kooperatif kurmaya karar veren en az 7 kurucu ortak, kooperatifler kanununa uygun olarak ana sözleşme hazırlayıp bunu 10 adet çoğaltarak ya da ilgili Bakanlıktan veya Bakanlığın ildeki kuruluşundan 10 adet örnek ana sözleşmelerin boş olan yerleri doldurularak işe başlarlar.¹⁰³ Bu ana sözleşmelerin her sayfası kurucularca imzalanır ve 10 adeti de notere imzalatılarak onaylatılır. Noter sadece imzaları onaylar ve ana sözleşmenin bir adedini saklamak üzere alır. Bu onay işlemi ile imzaların kurucu ortaklara ait olduğu kanıtlanmış olur.

Kooperatif ana sözleşmesinde, birçok hükümler bulunmakla beraber özellikle bulunması gerekli hükümler kooperatifler kanununda açıkça ifade edilmiştir. Bu hükümler şunlardır;

Zorunlu Hükümler (KK madde.4):

- Kooperatifin adı ve merkezi,
- Kooperatifin amacı ve çalışma konuları,
- Ortaklık sıfatını kazandıran ve kaybettiren hal ve şartlar,
- Ortakların pay tutarı ve kooperatif sermayesinin ödenme şekli, nakdi sermayesinin az $\frac{1}{4}$ ' nün peşin ödenmesi, ortakların aynı sermayeyi koyup koymayacakları,
- Ortakların aynı sermaye koyup koyamayacakları,

¹⁰² <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatiflerin-kurulusu.html> (Erişim Tarihi: 10.01.2010)

¹⁰³ KARANLIK Sebahattin; “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s. 16.

- Kooperatiflerin yükümlerinden dolayı ortakların sorumluluk durumu ve derecesi,
- Kooperatifin yönetim ve denetim organlarının görev, yetki ve sorumlulukları ile seçim tarzları,
- Kooperatifin temsiline ait hükümler,
- Yıllık gelir gider farklarının, hesaplama ve kullanma şekilleri,
- Kurucuların adı, soyadı iş ve konut adresleri,

İhtiyari (isteğe bağlı) Hükümler (KK madde.5):

- Genel kurulun toplantısı, kararların alınması, oyların kullanılması hükümleri,
- Kooperatifin çalışma şekline dair esaslar,
- Kooperatifin, birliklerle olan münasebetleri,
- Kooperatifin, diğer bir kooperatifle birleşmesine ait hükümler,
- Kooperatifin süresi.

Yorumlayıcı Hükümler (KK madde.6):

Kooperatifler Kanununun 5' inci maddesinin 1 ve 2'nci bentlerinde yazılı hususlar hakkında ana sözleşmede hüküm olmadığı takdirde aşağıdaki hükümler uygulanır. Bu hükümler;

- Genel kurul toplantısı, kooperatifi temsile yetkililer tarafından imzalanan taahhütlü mektuplarla veya mahalli gazete ile köylerde ise yazılı olarak imza karşılığı duyurulur.
- Kooperatifin faaliyeti, kooperatifin amacı ve çalışma konusuyla sınırlıdır.

Kurucu ortaklar, ana sözleşme ile ilgili işlemleri tamamlarken, zorunlu hükümlerde (KK. madde 4) de belirtilen taahhüt ettikleri sermayenin ¼ ünü (% 25' ini) nakit olarak ilgili bakanlık adına veya bakanlığın ildeki yetkili kuruluşu adına bankaya bloke ettirerek makbuzunu alırlar.¹⁰⁴ (İlgili bakanlık, tarımsal amaçlı kurulan kooperatiflerde “Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı”, diğer amaçla kurulan tüm kooperatiflerde ise “Sanayi ve Ticaret Bakanlığı” dır.)

Bloke ettirilen bu para kooperatifin kuruluşu tamamlandığında kuruculara iade edilmektedir. Ancak kooperatifin kurulamaması durumunda da kuruculara iade edilmektedir. Bloke para yatırmanın başlıca amaçlarından biri kooperatif kurma işinin ciddi tutulmasını sağlamak içindir.¹⁰⁵

1.3.3. İlgili Bakanlıktan Kuruluş İzninin Alınması

Ana sözleşme hazırlanıp notere onaylatıldıktan sonra kooperatife kuruluş izni için ilgili izin merciine hitaben iki nüsha dilekçe yazılır. Tarımsal amaçlı kooperatifler, tarım kredi kooperatifleri ve bunların üst kuruluşları için Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı; tarım satış kooperatifleri ve diğer kooperatifler ile bunların üst kuruluşları için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’ndan izin alınır. Hazırlanan dilekçenin aslı izin alınacak bakanlığa veya kooperatif merkezinin bulunduğu yerdeki il müdürlüklerine (sanayi ve ticaret il müdürlüğü/tarım il müdürlüğü); il müdürlüğü olmayan yerlerde ise kaymakamlık veya valiliğe verilir.¹⁰⁶ Müracaat dilekçesini kurucu ortakların tamamı imzalayabileceği gibi hepsi adına ortaklardan biri de imzalayıp verebilir. Dilekçe ekinde:

- 9 adet noter onaylı ana sözleşme,

¹⁰⁴ Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, yayınladığı bir tebliğ ile; taahhüt edilen sermayenin peşin ödenmesi gereken ¼ ünün, kurucu ortaklarca anasözleşmede belirtilen yönetim kurulu üyelerinden birine ödenmesi ve bu hususun kuruluş dilekçesinde beyan edilmesini yeterli görmektedir. Bu paranın, tüzel kişiliğin kazanılmasından sonra kooperatif hesabına aktarılması gerekmektedir. (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tebliğ No: 1988/1. Resmi Gazete 20 Ocak 1998 tarih ve 23236 sayı)

¹⁰⁵ KARANLIK Sebahattin; “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s. 17.

¹⁰⁶ <http://www.muhasebedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatiflerin-kurulusu.html> (Erişim Tarihi: 10.01.2010)

- Kooperatif kurucularının nüfus cüzdanı örnekleri ve ikametgah belgeleri,
- Yönetim kurulu üyelerinin iyi hal belgeleri,
- Yönetim kurulunun aynı türden başka bir kooperatifte yönetim kurulu üyesi olmadıklarına ilişkin beyanları,
- Bilgi formu.

Bunların haricinde;¹⁰⁷

Küçük Sanayi Sitesi Yapı Kooperatifleri ile Küçük Sanat Kooperatiflerinin kuruluşlarında;

- Kurucu ortakların ana sözleşmelerinin ilgili maddelerinde belirtilen ortaklık şartlarını taşıdıklarını belirtir ilgili esnaf odası veya sanayi ve ticaret odaları ile vergi dairelerinden verilmiş belgelerin,

Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi kuruluşunda;

- Kurucuların taşıyıcılığı fiilen meslek edinmiş şoför esnafı olduklarına dair ilgili esnaf odasından verilmiş belge ile vergi dairelerinden verilmiş belgenin,
- Kurucuların sahip oldukları araçların İl Trafik Şubesine kayıt yaptırdıkları sicil cüzdanlarının noterden tasdikli birer suretinin,

Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi kuruluşunda;

- Motorlu taşıyıcılar kooperatifinden farklı olarak kuruculara ait deniz motorlarının, deniz trafiğine elverişli olduğuna dair ilgili Liman Müdürlüğünce verilmiş denize elverişlilik belgelerinin noter tasdikli birer suretinin,
- Kurucu ortakların limana kayıtlı olduklarına dair Liman Müdürlüğünden verilmiş belgenin,

¹⁰⁷ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3420> (Erişim Tarihi: 11.01.2010)

Üretim ve Pazarlama Kooperatifi kuruluşunda;

- Kooperatif kurucularının, kooperatifin konusu ile ilgili üretimde bulunduklarına dair ilgili Ziraat Odasından ve Vergi Dairesinden verilmiş belgelerin,

Esnaf ve Sanatkarlar Kredi ve Kefalet Kooperatifi kuruluşunda;

- 50 esnaf ve/veya 25 sanatkar olmak üzere 75 kişiyle kurulan bu kooperatif kurucularının, esnaf ve sanatkar olduklarına dair kayıtlı oldukları oda tarafından verilmiş belge ile esnaf sicili ve vergi dairesince verilmiş esnaflık faaliyetini devam ettirdiklerine dair belge ve ilk yönetim ve denetim kurulu üyeleri hakkında Cumhuriyet Savcılığınca verilmiş olan adli sicil kaydının aranması,

gerekmektedir.

Verilen dilekçe şekil ve esas yönünden incelenir. Şekil yönündeki incelemede dilekçeye ilave edilmesi gereken belgelerin mevcut olup olmadığı, esas yönünden ise ekte verilen belgelerin özellikle ana sözleşmenin kanunlara ve genel kabul görmüş şekillere uygun hazırlanıp hazırlanmadığına bakılır.¹⁰⁸ Bakanlık, dilekçe ve ekli evraklar üzerindeki incelemesini tamamladıktan sonra, kanunun öngördüğü hükümlere aykırı hususların bulunmaması durumunda kooperatifin kuruluşuna izin verir. Aykırı hususların bulunması durumunda ise ana sözleşmede gerekli düzeltmeler yapılır. Bakanlık, ana sözleşmelerin, kanundaki ihtiyari hükümlere aykırı olduğunu ileri sürerek, kooperatifin kuruluşuna izin vermekten kaçınmaz. (KK. madde 3) Kontrol sırasında uygunsuzluk tespit edilirse düzeltme yapılması için eksiklik yazısı yazılır.¹⁰⁹ Bakanlığın kuruluşa izin vermesi durumunda, ana sözleşmelerin her birini onaylayarak, bunları bir yazı ile kooperatife gönderir.¹¹⁰

¹⁰⁸ <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatiflerin-kurulusu.html> (Erişim Tarihi: 10.01.2010)

¹⁰⁹ <http://www.istanbul.gov.tr/?pid=17&id=448> (Erişim Tarihi: 10.01.2010)

¹¹⁰ KARANLIK Sebahattin; “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s. 18.

1.3.4. Kooperatifin Tescil ve İlanı

Yukarıdaki işlemler tamamlanıp, ilgili bakanlıklardan gerekli izin alındıktan sonra 15 gün içerisinde, kooperatif merkezinin bulunduğu yerdeki ticaret sicil memurluğuna başvurularak kooperatifin tescil ettirilmesi gerekir. Kooperatif, ticaret siciline tescil edildikten sonra tüzel kişilik kazanır. Kooperatifler Kanunu'nun 7. maddesine göre kooperatifin tescilinden önce kooperatif adına işlem yapanlar, yaptıkları işler dolayısıyla zincirleme olarak sorumludurlar. Yani tescilden önce yapılan işlemlerden doğan zararlar kooperatifi değil, işlemleri yapan ortakları bağlar. Müracaat, ortaklardan herhangi birinin ortaklar adına ticaret sicili memurluğuna verilecek bir dilekçe ile yapılır.¹¹¹ Ticaret memurluğuna tescil işlemi, kooperatifin ticaret sicil defterine yazılması işlemidir.

Tescil talebi için verilecek bu dilekçeye eklenecek belgeler şunlardır:

- Ana sözleşme: Kooperatifin tescili için ticaret sicili memurluğuna iki adet ana sözleşme verilir. Ana sözleşmenin noterden tasdikli olması ve izin mercinin kuruluş izni verdiğine ilişkin şerhini taşıması gerekir.
- Bakanlık izin yazısı: Kooperatifin kuruluşuna ilişkin alınan izin yazısının aslı sicil memurluğuna verilir.
- Ticari durum tasdiknamesi: Ticaret sicili memurluğuna verilecek belgelerden biri de "Ticari Durum Tasdiknamesi"dir. Bu tasdikname, kooperatif merkezinin bulunduğu yerin belediye başkanlığından, köylerde ise köy ihtiyar heyetinden alınır. Tasdiknamede; kooperatifin unvanı, sermayesi, açık adresi, işyerinin açılış tarihi ve faaliyet konusu gösterilir
- Yönetim kurulu üyelerinin imza sirküleri (örnekleri): Kooperatifin kuruluşu sırasında, ilk genel kurul toplantısına kadar görev yapacak olan yönetim kurulu üyeleri ana sözleşmeyle atandıklarından, bunların ad ve soyadları ile ne şekilde imza edeceklerine ilişkin imza sirküleri de

¹¹¹ <http://www.muhassebedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatiflerin-kurulusu-2.html>
Tarihi: 10.01.2010)

(Erişim

dilekçe ekinde ticaret sicili memurluğuna verilir. İmza sirkülerinin noter tasdikli olması gerekmektedir.

- Kurucu ortakların nüfus cüzdanı örnekleri ve ikametgah belgeleri: Kuruluş izni sırasında izin mercine verildiği gibi, kurucu ortakların nüfus cüzdanı örnekleri ile ikametgah belgelerinin, tescil talebi dilekçesi ekinde sicil memurluğuna verilmesi zorunlu bulunmaktadır.
- Tescil ve ilan edilecek hususlara ilişkin beyanname: Kooperatifler Kanunu'nun 3. maddesinde hangi hususların tescil ve ilan olunacağı belirtilmiş olup ticaret sicili memurluğuna verilecek bu beyannamede tescili öngörülen nelerden ibaret olduğu yazılır.

Tescil ettirilen hususlar, ticaret sicil memurluğunca ayrıca “Türkiye Ticaret Sicil Gazetesi”nde ilan ettirilir.¹¹² Kooperatifler Kanunu'nun 3. maddesine göre tescil ve ilan olunacak hususlar şunlardır:

- Ana sözleşme tarihi,
- Kooperatifin amacı, konusu ve varsa süresi,
- Kooperatifin unvanı ve merkezi,
- Kooperatifin sermayesi ve bunun nakdi kısmına karşılık olarak ödenen en az miktar ve her ortaklık payının değeri,
- Ortaklık payı belgelerinin ada yazılı olduğu,
- Ayni sermaye ve devralınan akçalı kıymetlerle işletmelerin neden ibaret oldukları ve bunlara biçilen değerler,
- Kooperatif ne suretle temsil olunacağı ve denetleneceği,
- Yönetim kurulu üyeleriyle kooperatifi temsile yetkili kimselerin ad ve soyadları,

¹¹² KARANLIK Sebahattin; “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s. 18.

- Kooperatifin yapacağı ilanların şekli ve ana sözleşmede bu hususta bir hüküm varsa yönetim kurulu kararlarının pay sahiplerine ne suretle bildirileceği,
- Kooperatifin şubeleri.

Ana sözleşmede ticaret unvanı, kooperatifin merkezi, mevcut ortakların ad ve soyadları ile ikametgahları bulunur. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'ndan kuruluş için izin alınarak, kooperatif tescil ve ilan olunur.¹¹³

1.3.5. Tüzel Kişiliğin Kazanılmasından Sonra Yapılması Gereken İşlemler

Kooperatifler tüzel kişiliği kazandıktan sonra, kanuni defterlerin tasdik ettirilmesi işlemi yapılır. Kooperatifler yevmiye defteri, defteri kebir, envanter ve bilanço defteri, yönetim kurulu karar defteri, genel kurul karar defteri ve ortaklar pay defteri, kullanılmaya başlamadan ticaret sicil tasdiknamesi ile birlikte, kooperatifin merkezinin bulunduğu yerdeki sicil memurluğuna veya notere ibraz edilerek, tasdik ve imza ettirilir. Sicil memuru veya noter, defterlerin kaç sayfadan ibaret olduğunu ilk ve son sayfaya yazarak resmi mühür ve imzasıyla tasdik eder. Eğer tasdik işlemi noter tarafından yapılmış ise noter, tasdik edilen defterlerin mahiyet ve adetlerini ve bunların kime ait olduğunu en geç yedi gün içinde ilgili ticaret sicili memurluğuna bildirir.

Yapılacak diğer işlemler ise; kooperatifin işlemlerinde kullanılmak üzere mühür, kaşe yaptırılır; gelir gider makbuzları ve fatura gibi belgeler bastırılır. Kooperatif tüzel kişilik kazandığına göre kuruluş esnasında kurucu ortaklardan birine teslim edilen nakdi sermayenin $\frac{1}{4}$ ' ünün açılacak kooperatif hesabına aktarılması gerekir. Ayrıca kooperatif kurulurken hazırlanan anasözleşmede belirtilen yöneticilerin, tüm ortaklardan oluşan genel kurulu toplayarak, yönetim ve denetim kurullarını seçmeleri sağlanmalıdır.¹¹⁴ Kooperatiflerde, tüzel kişiliğin kazanılmasına kadar geçen

¹¹³ ER Celal; "Kırsal Kalkınmada Kooperatifçiliğin Rolü", Karınca Kooperatif Postası Dergisi, Sayı 794, Şubat 2003, s.9.

¹¹⁴ <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatiflerin-kurulusu-2.html> (Erişim Tarihi: 10.01.2010)

süre içinde yapılan harcamalar kuruluş giderlerini oluşturur. Bunlar; gerekli evrakların satın alınması, noter ve PTT giderleri ile harç, pul vb. giderlerden oluşur. Bu giderleri ortaklardan biri veya birkaçı tarafından karşılanır. Yapılan tüm giderler bir liste halinde yazılır ve ilk yapılacak Genel Kurul'a sunulur. Genel kurul, bu kuruluş giderlerini, ilgili ortaklara ödemek için yönetim kuruluna gerekli yetkiyi vermelidir.¹¹⁵

1.4. Kooperatif Organları, Kooperatiflerde Ortaklık Şartları ve Ortaklıktan Çıkma

Çalışmanın bu bölümünde; kooperatif organlarını kooperatiflere ortak olma ve kooperatif ortaklığından çıkma şartları belirtilecektir. Kooperatifler; genel kurul, yönetim kurulu ve denetçiler olmak üzere üç ana organdan oluşmaktadırlar. Bu organları şöyle açıklanabilir;

1.4.1. Genel Kurul

Genel kurul, kooperatiflerde ortakları temsil eden en yetkili organdır.¹¹⁶ Bu organ, kooperatife giriş için gereken koşulları yerine getiren tüm ortaklardan oluşur.¹¹⁷ Kooperatiflerin genel kurullarının devir ve terk edemeyecekleri belli başlı yetkileri vardır. Kooperatifleri Kanununun 42. Maddesinde toplu olarak sayılan ve bunlardan genel kurulun devir ve terk edemeyeceği yetkiler şunlardır;¹¹⁸

- Ana sözleşmeyi değiştirmek,
- Yönetim, denetim ve tasfiye kurulunu seçmek,

¹¹⁵ KARANLIK Sebahattin; “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s. 19.

¹¹⁶ ÜNER Nurel; “Kooperatif İşletmeciliği”, Doğruluk Matbaacılık, İzmir 1992, s.138.

¹¹⁷ DUYMAZ İsmail; “Kooperatif İşletme Ekonomisi ve Yönetimi”, Bilgehan Basımevi, İzmir 1986, s.144.

¹¹⁸ Manisa Ticaret Odası; “Yapı Kooperatifleri Rehberi”, Manisa Ticaret Odası Yayınları, No.3, Manisa 1996, s.14.

- Bilanço ve gelir-gider farkı hesabını kabul veya reddetmek,
- Yönetim ve denetim kurulunu ibra etmek,
- Kanun ve ön sözleşme ile genel kurulca tanınmış olan konular hakkında karar almak,
- Gayrimenkul alımında ve satımında takip edilecek usul ile alınacak gayrimenkulün niteliğini, yerini ve azami fiyatını satılacak gayrimenkulün asgari fiyatını belirlemek,
- İmalat ve inşaat işlerinin yaptırma yönetimini belirlemek,
- Yapı kooperatiflerinde, ortak sayısı ile yapılacak konut veya işyeri sayısını tespit etmek.

Genel kurula ait diğer yetkiler kanun ve ana sözleşmede belirtilmiştir. Bunlar;¹¹⁹

Kooperatifler Kanununda Bulunan Genel Kurul Yetkileri;

- Çıkarılan ortağın 3 aylık hak düşüren süre içerisinde genel kurula itiraz etmesi halinde, ortağın itirazını karara bağlamak,
- Çıkan ve çıkarılan ortaklara yapılacak iade ve ödemeler hakkında, kooperatifin mevcudiyetini tehlikeye düşürüyorsa 3 yılı asmamak üzere geciktirilmesine karar vermek (K. K. md. 17 / 2),
- K.K. md. 46 / 3 sayılan hususlardan, seçtikleri maddelerin gündeme alınıp alınmamasına karar vermek,
- Kooperatifin dağılmasına, diğer kooperatifin birleşmesine, ana sözleşmenin değiştirilmesine veya ortakların sorumluluklarının ağırlaştırılmasına karar vermek (K.K. md. 51, md. 81),

¹¹⁹ Manisa Ticaret Odası; “Yapı Kooperatifleri Rehberi”, Manisa Ticaret Odası Yayınları, No.3, Manisa 1996, s.15-16.

- Yönetim kurulu üyelerine ödenecek ve aylık ücret, huzur haklarını ve yolluk miktarını belirlemek (K.K. md. 56 / 6),
- Kooperatifin acze düşmesi halinde alınacak tedbirleri saptamak ve karar almak (K.K. md. 63 / 1, 63 / 2),
- Gerekli hallerde denetçilerin görev ve yetkilerini arttırmak ve denetleme teşkilatı hakkında daha geniş hükümler koymak (K. K. md. 69)
- Tasfiye memurlarını seçmek.

Ana Sözleşmede Bulunan Genel Kurul Yetkileri;

- Devir yolu ile ortaklığa alınanlar hariç olmak üzere, daha sonra kooperatife ortak olacaklardan, önceki ortaklara nazaran ilave bir farkın alınmasına karar vermek (K.K. md. 11 / 5),
- Bilanço ve gelir-gider farkı hesabının kabul ve reddi (K.K. md. 23 / 1),
- Ortaklardan alınacak taksit miktarı ve ödeme esaslarının tespiti (K.K. md. 21, 23 / 6),
- Üst kuruluşa girme kararı vermek ve bu kuruluştaki görevlendirilecek temsilcileri seçmek (K.K. md. 23 / 7),
- Gelecek yılın tahmini bütçe ve çalışma programını görüşmek ve karara bağlamak (K.K. md. 31 / 3),
- Yapılacak konutların ihtiyaca uygunluğunu tespit etmek,
- İnşaat işlerinin yaptırılma usulünü tespit etmek, ihale ve emanet usulünden hangisinin uygulanacağına, ihale usulünün kabulü halinde bunun kapalı teklif usulü, açık teklif usulü ve yarışma usulü suretiyle mi yürütüleceği, ihale komisyonunun nasıl teşkil edileceği,
- Emanet usulünün teşkil edilmesi halinde, emanet komisyonunun kimlerden oluşturulacağına karar vermek (K. K. md. 60 / 2).

Öte yandan, yönetim kurulunun görev ve yetkileri kapsamında sayılmayan her türlü iş ve işlemlerin genel kurulca karara bağlanması zorunludur. Örneğin;¹²⁰

- Ödemelerini geciktiren ortaklardan gecikme farkı alınması,
- Kredi kullanımının karara bağlanması,
- Mülkiyeti sınırlayan yararlanma, ön alım veya alım hakkı,

gibi konularda karar alınması genel kurula ait yetkilerdendir.

1.4.2. Yönetim Kurulu

Kooperatif yönetim kurulu, kooperatifin çalışmalarını yöneten ve onu temsil eden organdır. Kooperatifin faaliyet konusuyla ilgili olan kişiler, genel kurulca yönetim kuruluna seçilebilirler. Yönetim kurulu üye ve yedeklerinin, kooperatif ortağı olması gerekir. Yönetim kurulu en az üç asıl ve üç yedek üyeden oluşur ve kararlar salt çoğunlukla alınır.¹²¹

Kooperatif yönetim kurulu üyelerinde aşağıdaki şartlar aranır;¹²²

- Türk vatandaşı olmak,
- Aynı türden başka bir kooperatifin yönetim kurulu üyesi olmamak,
- Türk Ceza Kanunu'nun zimmet, ihtilas, irtikap, rüşvet, görevi suiistimal, sahtekarlık, hırsızlık, dolandırıcılık, hileli iflas, emniyeti suiistimal ve devletin şahsiyetine karşı işlenen suçlara ilişkin hükümlerine ya da bu kanuna göre mahkum olmamak. (K.K. md. 56)

¹²⁰ Manisa Ticaret Odası; "Yapı Kooperatifleri Rehberi", Manisa Ticaret Odası Yayınları, No.3, Manisa 1996, s.17.

¹²¹ ÜNER Nurel; "Kooperatif İşletmeciliği", Doğruluk Matbaacılık, İzmir 1992, s.148.

¹²² DEĞER Nuri, "Konut Yapı Kooperatifinin Kurumlar Vergisi Muafiyeti ve Katma Değer Vergisi Karşısındaki Durumu", TÜRMOB Yayınları – 368, Ankara, 2009, s. 3.

Yönetim kurulu üyeleri en çok 4 yıl için seçilebilirler. Ana sözleşmede aksine hüküm yoksa tekrar seçilmeleri caizdir. (K.K. md. 57) Yönetim kuruluna seçilen üye sayısı kadar da yedek üye seçilir. Yönetim kurulu üyelerinden birinin herhangi bir sebeple ayrılması halinde yedek üyeler aldıkları oy sayısına göre göreve çağırılırlar. Eşit oy alanlar arasında kura çekilir.

Yönetim kurulunun temsil görev ve yetkisi; kooperatifi, resmi dairelerde, mahkemelerde ve üçüncü kişilere karşıdır. Temsile yetkili şahıslar kooperatif namına onun amacının gerektirdiği bütün hukuki işlemleri yapabilir. (K.K. md. 59)

Ana sözleşmede üyeler genel kurula ait bulunduğu açıkça yazılı işlerle genel kurul tarafından verilen kararlar, bu kurulun kullandığı ve kullanacağı yetkiler dışında kalan işler yönetim kurulu tarafından yapılır. (K.K. md. 59, f.8)

1.4.3. Denetim Kurulu

Denetim kurulu, ortaklar adına ve yönetim kurulundan bağımsız olarak, kooperatif muhasebe durumunu sürekli şekilde denetleyen bir organdır. Genel kurul tarafından seçilir, çalışmalarını yıllık raporlar halinde genel kurula sunar ve genel kurula karşı sorumludur. Denetçiler, yaptıkları denetleme sonucunda zorunlu gördükleri takdirde genel kurulu olağanüstü toplantıya çağırabilirler.¹²³ Kooperatif denetçileri; genel kurul, denetleme organı olarak en az bir yıl için bir veya daha çok denetçi seçer. Genel kurul, yedek denetçiler de seçebilir. Denetçilerin ve yedeklerinin kooperatif ortaklarından olması şart değildir.(K.K. md. 65)¹²⁴ Denetçilerin sayıları hakkında da Kooperatifler Kanununda herhangi bir açıklık yoktur. Bu husus genel kurul kararına bırakılmıştır.(K.K. md. 69) Ticaret Kanunumuzda anonim şirket denetçilerinin beşten fazla olamayacağı belirtilmiştir.(T.T.K. md. 347) Kooperatiflerde de denetçilerin sayısını tespit etmede bu hükümden faydalanılabilir.¹²⁵

¹²³ DUYMAZ İsmail; “Kooperatif İşletme Ekonomisi ve Yönetimi”, Bilgehan Basımevi, İzmir 1986, s.149.

¹²⁴ DEĞER Nuri, “Konut Yapı Kooperatifinin Kurumlar Vergisi Muafiyeti ve Katma Değer Vergisi Karşısındaki Durumu”, TÜRMOB Yayınları – 368, Ankara, 2009, s. 4.

¹²⁵ TÜRKÖZER Bahir Güneş; “Kooperatiflerde Denetim Sorunu”, Sevinç Matbaası, Ankara 1977, s.113.

Kooperatif denetçilerinde aşağıdaki şartlar aranır.¹²⁶

- Türk vatandaşı olmak,
- Türk Ceza Kanunu'nun zimmet, ihtilas, irtikap, rüşvet, görevi suiistimal, sahtekarlık, hırsızlık, dolandırıcılık, hileli iflas, emniyeti suiistimal ve devletin şahsiyetine karşı işlenen suçlara ilişkin hükümlerine ya da bu kanuna göre mahkum olmamak. (K.K. md. 56)

Denetim kurulunun görev, yetki ve sorumlulukları şunlardır;¹²⁷

- Kooperatifin yaptığı tüm tahsilat ve tediye işlerinin doğru olup olmadığı ve geçerli bir belgeye dayandırılıp dayandırılmadığını incelemek,
- Bilanço, envanter ve gelir-gider farkı hesaplarının hazırlanması ile muhasebe defterlerinin tutulmasının mevzuata uygun olarak yerine getirilip getirilmediğini kontrol etmek,
- Kooperatif faaliyetlerinin kanun, ana sözleşme ve genel kurul kararlarına uygun olarak yürütülmemesinden sorumlu olanları, bağlı bulundukları organa ve gerekli hallerde genel kurula bildirmek,
- Yönetim kurulunun ihmali halinde genel kurulu olağan ve olağanüstü toplantıya çağırarak,
- Yönetim kurulu üyelerinin seçilme koşullarını taşıyıp taşımadıklarını araştırmak, toplantı yeter sayısının kaybedilmesi halinde boşalan bu üyeliklere geciktirilmeden yeteri kadar yedek üye çağırarak,
- Kooperatif ortaklarının, yönetim kurulu üyeleri ve kooperatif personeli hakkındaki şikayetlerini incelemek, inceleme sonucunu ilgili ortaklara ve gerekli bulduklarını genel kurula bildirmek,

¹²⁶ DEĞER Nuri, “Konut Yapı Kooperatifinin Kurumlar Vergisi Muafiyeti ve Katma Değer Vergisi Karşısındaki Durumu”, TÜRMÖB Yayınları – 368, Ankara, 2009, s. 4.

¹²⁷ Manisa Ticaret Odası; “Yapı Kooperatifleri Rehberi”, Manisa Ticaret Odası Yayınları, No.3, Manisa 1996, s.20.

- Yönetim kurulu ve genel kurul toplantılarına katılmak, yararlı gördükleri teklifleri yönetim kurulu ve genel kurul toplantıları gündemine koydurmak,
- Görevleri esnasında tespit ettikleri veya öğrendikleri suç konularına doğrudan Cumhuriyet Savcılıklarına ihbar etmek,
- Kooperatif faaliyetlerini, ticari ve mali durumunu bilanço envanter, gelir, gider farkı hesaplarını, yönetim kurulu raporunu ve diğer belgelerle ilişkin noksanlıklar ile kendi tekliflerini her yıl yazılı rapor halinde genel kurula sunmak,
- Yerine getirilmesi halinde şahsi sorumluluklarını doğuracak nitelikte olan genel kurul kararlarına karşı iptal davası açmak,
- Kooperatifin açacağı davalarda kooperatifi temsil etmektir.

1.4.4. Kooperatiflerde Ortaklık Şartları ve Ortaklıktan

Çıkma

Örnek Ana Sözleşmenin 10. maddesi kooperatiflere ortak olma şartlarını belirlemiştir. Kooperatife ortak olabilmek için aşağıdaki nitelik ve şartların varlığı gereklidir.¹²⁸

- Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak veya yabancı uyruklu olmakla birlikte 2644 Sayılı Tapu Kanunu veya yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre Türkiye’de gayrimenkul edinmesine imkan sağlanmış kişilerden bulunmak,
- Medeni hakları kullanma ehliyetine sahip gerçek kişi olmak

¹²⁸ DEĞER Nuri, “Konut Yapı Kooperatifinin Kurumlar Vergisi Muafiyeti ve Katma Değer Vergisi Karşısındaki Durumu”, TÜRMOB Yayınları – 368, Ankara, 2009, s. 4.

- 1163 sayılı Kooperatifler Kanununun 9. maddesinde sayılan tüzel kişilerden olmak

Yönetim kurulu, ortaklar ile ortak olmak için başvuranların açıklanan şartları taşıyıp taşımadıklarını araştırmak zorundadır. Ortaklığa kabul yönetim kurulunun kararı ile gerçekleşir. Ortaklığa kabul veya ret kararı, ilgiliye 15 gün içinde yazı ile bildirilir. İlgili kişi, ortaklığa alındığı takdirde, kararın kendisine bildirildiği tarihten itibaren bir ay içinde sermaye taahhüdünün diğer ortaklarca ödenmiş taksidi ile diğer ortakların her birinin o tarihe kadar ödemiş olduktan paralara eşit meblağı bir defada ödemek zorundadır. Yedek üye ve benzeri şekilde ortak kaydı yapılamaz. Bu amaçla para tahsil edilmez. Kooperatifin ortak sayısı 7 kişiden az olamaz. Bu sayı, arsa ve konut imkanlarına göre genel kurulca belirlenir. Yönetim kurulu, bu sayının üzerinde ortak kabul edemez.¹²⁹ Her ortak istediği zaman ortaklıktan çıkabilir. Çıkma isteğini bir dilekçeyle yönetim kuruluna bildirir. Ortağın kendi isteğiyle çıkma isteği yönetim kurulunca incelenir. Noter aracılığı ile çıkma isteğini kooperatife bildirmesiyle tebligatın bildirildiği tarihten itibaren çıkma isteği gerçekleşir. Ortak, kanunda belirtilen şartlar dahilinde üzerine düşen görevleri yerine getirmedeği takdirde yönetim kurulu kararı ile üyelikten çıkartılır.¹³⁰

1.5. Kooperatifçiliğin Önemi

Ülkemizin içte ve dışta yaşadığı ağır sorunlara karşı etkin önlemler alınmalı ve her bireye taşıyabileceği yük, eşit olarak ve mutlaka yüklenmelidir. İşte bu noktada, en önemli toplumsal örgütlenme modeli olan kooperatifçilik olgusu öne çıkmaktadır.¹³¹ Kooperatifçiliğin önemini kavramamız için bu çalışmada, kooperatifçiliğin önemine değinilmiştir.

¹²⁹ HIŞMAN Özlem; “Türkiye’de Yapı Kooperatiflerinde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri”, (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2009, s.72.

¹³⁰ MÜFTÜOĞLU Hilal, AYDOS Volkan; “Türkiye’de Kooperatifçilik: Türk Konut Kooperatifçiliğine Alternatif Bir Model: Almanya”, İstanbul Ticaret Odası Yayın No:2001-46, 1. Baskı, Aralık 2001, İstanbul, s.72.

¹³¹ <http://www.koop-mer.gazi.edu.tr/konusma.pdf> (Erişim Tarihi: 02.12.2009)

Kooperatifler, ekonomik ve sosyal işlevleri olan kuruluşlardır. Bu özellikleri onlara sosyal bir rol de yüklemekte ve demokratik düzenin önemli bir unsuru olmalarını sağlamaktadır. Toplumda demokrasinin sağlanması için, kitlelerle yöneticiler arasında nesnel organların oluşturulması ve bireyin yerini, meslek kümelerinin alması söz konusudur. Bu aynı zamanda, mesleki bilincin iyi temsil edilmesi demektir. Kooperatiflerin önemi ile ilgili bu değerlendirme, bu kuruluşların belirgin özelliklerini saptamayı da gerektirmektedir.

Kooperatifçilik hareketi, başlangıcından bu yana, önce dağıtımı başararak, üretime doğru sağlam adımlarla yürüyerek başarılı olmuştur. Kooperatifçilik, öteki sosyal görüşlerden ayrılır. Onun felsefesi başarılar ile birlikte gelişir. Bir kooperatif ortaklığı, gönüllü bir topluluktur, ortak ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla, ortaklar arasında karşılıklı yardım-dayanışma ve eşitlik ilkelerine göre kurulur ve işler. Kooperatifçilikte üretim ve dağıtımın itici gücü kazanç değil hizmettir. Kooperatif hareketinin en anlamlı sonucu halka kendi işlerini kendisinin görmesini öğretmesidir.¹³² Kooperatifleşme yoluyla, yeterli üretim araçlarına sahip olmayan, üretim araçlarına ulaşmada belli güçlükleri bulunan ve bu nedenle de üretim etkinliklerine yeterince katılamayan küçük ekonomik birimlerin, ekonomik yaşamda daha etken biçimde yer almaları sağlanabilmektedir.¹³³ Kooperatif için öyle denilebilir ki, birlik ruhunun kalesidir. “Birlikten kuvvet doğar” sözü bunu en iyi şekilde açıklamaktadır. İnsanlar bireysel olarak yapamadıkları şeyleri, kooperatifler kurarak ortaklaşa başarabilirler. Bu güç; tek insanın yapamadığı ya da iyi yapamadığı çoğu işin üstesinden gelebilir.¹³⁴

Kooperatifler amaçlarını, yalnızca bireysel sermayeler ile değil, bireylerin işbirliğine dayanan faaliyetleriyle gerçekleştirirler. Çünkü bireyler topluluğu olan kooperatifte ortağın kişiliği ve kooperatifle olan kişisel ilişkisi ön plandadır. Amacın elde edilmesi için ortağın, karşılıklı yardımlaşma, dayanışma gibi kişisel katkısına gereksinim duyulmaktadır. Her ortağın kooperatifin yetkili organlarında eşit oy hakkı vardır. Kararlar oy çokluğu ile alınır. Böylece ortak, kooperatif yönetimine katılmak suretiyle riskleri paylaşmış olur. Kooperatifler ortakların gereksinim ve yararlarını

¹³² ALTUĞ Osman; “Kooperatifçilik Üzerine”, Kooperatif Dünyası Dergisi, Sayı.282, Eylül 1994, s.6.

¹³³ YILDIRIM Şevket, “Kooperatif Kuruluşlarda Başarının Artırılmasına Yönelik Önlemler”, MPM Yayın No: 477, Ankara – 1992.

¹³⁴ <http://www.gunlukplan.org/belirli-gun-ve-haftalar/273-dunya-kooperatifcilik-gunu.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

yüksek kazanca tercih eden organizasyonlardır. Ancak, bu tür örgütler yaşamlarını sürdürebilmek için başarının iki kutbu olan verimlilik ve etkinlik öğelerini dikkate almak durumundadırlar. Böylece ortaklarının kalkınmasını sağladıkları gibi, toplumun da kalkınmasına yardımcı olurlar.¹³⁵ Ortaklar tarafından yönetilen kurumlar olan kooperatifler, yalnızca ortaklarına sağladıkları genel getiri hususunda değil, bunun yanı sıra ulusal ekonomiye sağladıkları katkı açısından da avantajlarını gözler önüne sermiştir. Kooperatiflerin piyasalardaki önemi birçok kişinin hala inanmaya devam ettiğinin aksine, göz ardı edilebilir nitelikte değildir. Kooperatifler kaliteli ürün ve hizmet sağlayan ve istihdam yaratıp iş olanaklarını geliştiren temel ekonomik kurumlardır. Kooperatifler dünyanın birçok ülkesinde bireylerin dolayısıyla toplumun daha iyi bir hayat sürdürmelerini sağlamaktadır.¹³⁶

Ülkemizde sosyal adaletin sağlanması, ekonomik kalkınmanın hızlandırılması ve bölgeler arası dengesizliğin giderilmesi için kooperatifçiliğin yaygınlaşması ve geliştirilmesi gerekmektedir. Kooperatifleşme hareketinin özellikle tarımsal işletmelerle doğrudan doğruya ilgili olması ve nüfusun önemli bir kısmının tarımda çalışması ve elde edilen tarımsal ürünlerin de ihraç ürünler arasında yer alması, konunun önemini daha da artırmaktadır. Bütün bunlar kooperatifçiliğin gelişmesi için konunun derinlemesine araştırılmasını, gerekli eğitim çalışmalarının yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Bunlarla birlikte, kooperatifçiliğin gelişmesinde ve yaygınlaşmasında, etkin bir imaj çalışmasının planlanması ve yürütülmesi, ortak sayısının artırılmasını zorunlu kılmaktadır.

Kooperatifler, sosyal sınıflar arasındaki sorun ve yararların dengelenmesinde, zayıf kalanların kuvvetlilere karşı eksik taraflarını giderici bir rol oynadığı gibi, üyelerinin ekonomik sorunları yanında, sosyal sorunlarının da çözümlenmesini ve giderilmesini gerçekleştirerek ekonomik kuruluş olmaları yanında, birer sosyal kuruluş da olduklarını kanıtlamışlardır.¹³⁷ Kooperatifler, toplumu oluşturan bireylerin hayat seviyelerini, dayanışma, yardımlaşma ve güç birliği yoluyla yükselten kuruluşlardır. Dolayısıyla toplumun kalkınmasında önemli derecede etkindirler. Diğer yandan toplumdaki insanların birbirleriyle yardımlaşmalarını, dayanışmalarını sağlamış olur.

¹³⁵ <http://www.giresuntso.com/site/modules/articles/article.php?id=98> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

¹³⁶ <http://www.turkiyemillikoop.org.tr/kooponemi.htm> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

¹³⁷ AKTEPE Eyüp; “Kooperatif İşletmeciliği”, Tarım Kredi Kooperatifleri Merkez Birliği Yayınları, Ankara 1988, s.15.

Sıcak ilişkiler içine giren, bir amacı benimsemiş insanların oluşturdukları toplumlar elbette barışçı olacaktır. Kooperatifler hem sosyal hem de ekonomik açıdan önem taşıyan kuruluşlardır.¹³⁸

Kooperatifçiliğin önemi sadece ülkemizde değil dünyada da kavranmaya çalışılmıştır. Sosyal bir oluşum olan kooperatifçilik 21 Aralık 1844 yılında İngiltere’de kurulmuştur.¹³⁹ Bu tarihi dikkate alarak Birleşmiş Milletler (BM), 21 Aralık gününü Dünya Kooperatifçilik günü olarak ilan etmiştir. Birleşmiş Milletler (BM), bu kararı kooperatif iş modelinin ekonomik ve sosyal kalkınma da oynadığı temel rolün tanınması; hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde yaşayan insanların ekonomik ve sosyal kalkınmalarında kooperatiflere tam katılım sağlamalarının desteklenmesi ve özellikle kooperatiflerin yoksullukla mücadele de aktif rol alması anlamına gelmektedir. Karar, aynı zamanda, tüm hükümetleri kooperatiflerin gelişmesi için daha destekleyici bir ortam yaratmaları ve özellikle kapasite artırımı için finans sağlama konusunda çağrıda bulunmaktadır.¹⁴⁰ Ayrıca; Birleşmiş Milletler, 2012 yılını Uluslararası Kooperatifler Yılı ilan etmesi, uluslararası arenada tüm kooperatifçilik hareketinin tam olarak anlaşıldığını gösteren bir olaydır.

1.6. Kooperatifçiliğin Türleri

Ekonomistler ve sosyologlar kooperatifleri kendi bakış açlarına göre çeşitli türlere ayırmakta iseler de bu ayrım bağlayıcı olmayıp, türlerin belirlenmesinde daha ziyade bağlayıcı olanlar, ilgili mevzuat hükümlerinin yaptıkları tasnifler ile kooperatiflerin faaliyet konularına ve amaçlarına göre yapılan ayrımlardır.¹⁴¹ Çalışmanın bu bölümde, kooperatif türleri hakkında ki bu ayrımlarla ilgili açıklamalarda bulunulmuştur. Çeşitli kaynaklarda kooperatiflerin türleri değişik şekillerde gösterilmiştir. Bunun nedeni, kooperatiflerin çalışma alanlarının çok çeşitli olmasıdır.

¹³⁸ KARABULUT Muhittin; “Kooperatifçilikte Pazarlama”, Pazarlama Dünyası, Sayı.8, Mart- Nisan 1988, s.20.

¹³⁹ <http://mitoloji.info/belirli-gun-ve-haftalar/dunya-kooperatifcilik-gunu.nedir> (Erişim Tarihi: 27.12.2009)

¹⁴⁰ http://www.koy-koop.org/haber_41.html (Erişim Tarihi: 27.12.2009)

¹⁴¹ ÖZMEN Kemal; “Konut ve İşyeri Yapı Kooperatifleri ve Uygulaması”, Temel Yayıncılık, Beşinci Baskı, İstanbul 2000, s.21.

Bu çalışmada kooperatif türlerini; çalışma alanlarına göre, ortakların sorumluluklarına göre ve ilgili oldukları bakanlıklara göre olmak üzere üç sınıflamada incelenecektir. Bunlar;

1.6.1. Çalışma Alanlarına Göre Kooperatifler

Kooperatifleri çalışma alanlarına göre aşağıdaki şekilde sınıflandırılacaktır.

1.6.1.1. Üretim Kooperatifleri

El emeği ile veya makine kullanılarak tüketim veya üretken maddeler yapmayı konu edinen ve bu hususta karşılıklı yardım, kefalet ve dayanışma suretiyle ortaklarının ekonomik ihtiyaçlarını sağlayan ve devam ettiren kooperatiflere üretim kooperatifleri denir.¹⁴² Herhangi bir sınai veya tarımsal ürün üreticilerinin bir araya gelerek kurdukları kooperatif türüdür.¹⁴³ Kooperatife üye olan üreticiler, ürünlerini kooperatif aracılığıyla satarak, tek başlarına elde edemedikleri fiyat avantajlarını elde etmektedirler.¹⁴⁴ Bu tür kooperatifler hammadde temininden ürünlerin değerlendirilmesine kadar çok farklı amaçlarda kurulmaktadır.¹⁴⁵ Kooperatifin temel amacı üretimi arttırmaktır. Ortakları, birbirine benzeyen benzer türdeki işlerde çalışır. Üretilen malı satmak için kurulan satış kooperatifleri de bu gruba girer.¹⁴⁶

Üretim kooperatifleri, ortak üretim veya sürüm ve satış için kurulmuş kuruluşlardır.¹⁴⁷ Ülkemizde özellikle kırsal alanlarda kurulan bu tür kooperatifler ile çiftçilerin çeşitli tarım ürünlerini işleyerek mamul duruma getirdikleri ve ürünlerini

¹⁴² HIŞMAN Özlem; “Türkiye’de Yapı Kooperatiflerinde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri”, (Yüksek Lisans Tezi), T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2009.

¹⁴³ <http://www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C13S22006/OMK.pdf> (Erişim Tarihi: 18.11.2009)

¹⁴⁴ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.11.

¹⁴⁵ ÇIKIN, Ayhan - KARACAN Ali Rıza, “Genel Kooperatifçilik”, Ege Üniversitesi Basımevi Yayını, İzmir, 1994, s. 307.

¹⁴⁶ http://www.odevarsivi.com/dosya.asp?islem=gor&dosya_no=73503 (Erişim Tarihi: 29.11.2009)

¹⁴⁷ http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/modul_pdf/345YIB001.pdf (Erişim Tarihi: 19.12.2009)

değerlendirdikleri sıkça görülmektedir.¹⁴⁸ Üretim kooperatifleri, tarım ve hayvancılığın modernizasyonu için gereken krediyi sağlar ve üretim ölçeğini belirler.¹⁴⁹

1.6.1.2. Tüketim Kooperatifleri

Üyeleri adından da anlaşılacağı üzere tüketiciler olan kooperatif türüdür. Tüketici durumunda olan ortaklarına daha ucuz ve daha kaliteli mal ve hizmet temini amacıyla kurulurlar. Günümüzün en yaygın kooperatif çeşididir. Tüketim kooperatifleri, belli tüketici grupları tarafından kurulur.¹⁵⁰ Tüketim kooperatifleri, tüketicilerin ihtiyaç maddelerini temiz ve ucuz şekilde karşılamak amacıyla kurulur.¹⁵¹ Ülkemizde yaygın olarak gıda, giyim vb. konularda tüketim kooperatiflerine rastlamak mümkündür.¹⁵²

Tek başına veya başka tüketim kooperatifleri ile işbirliği yaparak, satın alacağı emtiayı piyasa fiyatlarına daha ucuza mal eden ve ortaklarına dağıtan kooperatiflerdir. Mevduat toplamak, ortaklarına düşük faizle avans vermek ve karşılıksız yardımlarda bulunmak bu tür kooperatiflerin konusuna girer. Ortaklarının gıda, giyecek ve ev eşyası gibi ihtiyaçlarını ucuz fiyatla ve iyi kalite ile karşılamak amacıyla da tüketim kooperatifi kurulabilir.¹⁵³ Tüketim kooperatifleri, bütün tüketicilere piyasa fiyatı üzerinden mal satar ve bunu yaparken de spekülatif fiyat yükselişlerini baskı altında tutmaya çalışır. Onun böylelikle elde ettiği karlar, üyeleri arasında, bunların kooperatif mağazalarından yaptıkları alımlarla orantılı olarak bölüştürülür.¹⁵⁴ Kırsal kesimlerde de, tüketim kooperatifleri, köydeki tüketimin en az maliyetle gerçekleşmesi için gereken yerel pazar oluşumundan sorumludur.¹⁵⁵ Türkiye’de Tüketim Kooperatifleri 1163 sayılı

¹⁴⁸ Sebahattin KARANLIK, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.11.

¹⁴⁹ http://www.adtk.yildiz.edu.tr/temelgoruslerimiz/ocaliskan_kirsalinkentlesmesi.htm (Erişim Tarihi: 06.12.2009)

¹⁵⁰ http://www.odevarsivi.com/dosya.asp?islem=gor&dosya_no=73503 (Erişim Tarihi: 29.11.2009)

¹⁵¹ http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/modul_pdf/345YIB001.pdf (Erişim Tarihi: 19.12.2009)

¹⁵² <http://www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C13S22006/OMK.pdf> (Erişim Tarihi: 18.11.2009)

¹⁵³ SABUNCUOĞLU Zeyyat, TOKOL Tuncer; “İşletme I-II”, Rota Ofset ve Matbaacılık, Bursa 1991, s.49.

¹⁵⁴ <http://www.nuveforum.net/780-kooperatifcilik/36260-tuketim-kooperatifleri-rochdalein-haksever-onculerinin-koydugu-ilkeler-gore-calisi/> (Erişim Tarihi: 26.12.2009)

¹⁵⁵ http://www.adtk.yildiz.edu.tr/temelgoruslerimiz/ocaliskan_kirsalinkentlesmesi.htm (Erişim Tarihi: 06.12.2009)

Kooperatifler Kanunu hükümlerine tabi olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Bugün ülkemizde 3652 tüketim kooperatifi bulunmakta olup ortak sayısı 435 bin dolayındadır.¹⁵⁶

1.6.1.3. Yapı Kooperatifleri

Konut ihtiyacının giderilmesinde kooperatifler de büyük bir pay sahibidir. Sosyal bir oluşum olarak, kişilerin, dolayısıyla, ülkelerin kalkınmasında son derece önemli olan kooperatifçilik, demokratik işletme kuruluşlarıdır. Temel amacın kâr olmadığı, verimli çalışmak, ortak ihtiyaçları karşılamak, emek ve ürünleri değerlendirmek için bir araya gelen insanlarca oluşturulmuş dayanışma sembolleri kooperatiflerin içerisinde özellikle yapı kooperatifleri ülkenin önemli bir oluşumlarıdır.

Kent bilim sözlüğünde toplu konut; “Konut yapım ortaklığı, konut yapı kooperatifi ya da konut bankaları gibi kamusal ya da özel kuruluşlarca gerçekleştirilen ve çok sayıda ailenin barınma gereksinimini karşılayan büyük çaptaki konutlandırma ve yerleştirme girişimi” olarak tanımlanmaktadır.¹⁵⁷ Konut yapı kooperatifleri Türk Ticaret Kanunu ve Kooperatifler Kanunu’na göre kurulmuş tüzel kişiliklerdir.¹⁵⁸ Kooperatifleri bir ev sahibi olmak için olumlu bir araç olarak görülmektedir. Konut ve işyeri sahibi olmak isteyenlerin bir araya gelerek kurdukları kooperatiflerdir. Bu kooperatifler, ortaklarına ucuz ve sağlıklı konutlar veya işyerleri yapmak amacıyla kurulurlar.¹⁵⁹ İnsanların zorunlu ihtiyaçları arasında yer alan barınma ihtiyacının karşılanması amacıyla kurulan bu tür kooperatifler, özellikle de dar ve orta gelirli ailelerin konut sahibi olmasında aktif rol oynar. Bu tür kooperatifler sayesinde kişilerin küçük birikimleri bir araya getirilip, gerekli durumlarda banka kredilerinden de yararlanılarak,

¹⁵⁶ MÜFTÜOĞLU Hilal, AYDOS Volkan; “Türkiye’de Kooperatifçilik: Türk Konut Kooperatifçiliğine Alternatif Bir Model: Almanya”, İstanbul Ticaret Odası Yayın No:2001-46, 1. Baskı, Aralık 2001, İstanbul, s.43.

¹⁵⁷ BENLİGİRAY, Yılmaz, “Konut Kooperatiflerinin Finansmanı ve Finansal Yönetim”, Anadolu Üniversitesi Yayınları, No:284, Eskişehir - 1988, s.4.

¹⁵⁸ <http://www.e-sosder.com/dergi/30167-180.pdf> (Erişim tarihi:02.01.2010)

¹⁵⁹ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.12.

üyelerin konut ihtiyaçları karşılanır.¹⁶⁰ Kısaca; dar ve orta gelirli kişiler dağınık ve küçük miktarlardaki birikimlerini bir araya getirmek suretiyle kooperatif çatısı altında konut gereksinimlerini giderilmeye çalışılmaktadır.¹⁶¹

Yapı kooperatifi kavramı içerik olarak hem konut yapı kooperatiflerini hem de bunların yanında esnaf ve zanaatkarlar için çarşı kurmayı yahut toplu işyeri yapmayı amaçlayan kooperatifleri de kapsamına alan bir kavramdır. Ülkemizde bu tür kooperatiflere yaygın olarak rastlanmaktadır. Bu tür kooperatifler sadece konut veya işyeri yapımı için kurulmaz, küçük sanayi siteleri, çeşitli sosyal tesislerin kurulması ve yönetilmesiyle de ortaklarına birçok kazançlar sağlamaktadır. Konut yapı kooperatiflerinin üyelerine yapacakları konut tesliminde konut büyüklüğünün, hiçbir önemi bulunmamaktadır. Konut yapı kooperatiflerinin, üyelerine işyeri teslimleri ise KDV'ye tabidir.¹⁶² Kooperatifin ömrü, inşaatı yapılması öngörülen yapıların tamamlanıp kooperatif ortaklarına dağıtılması ile sınırlıdır.¹⁶³

1.6.1.4. Taşıma Kooperatifleri

Taşıma sektöründe faaliyet gösteren kişilerin kurdukları kooperatiflerdir. Söz konusu kooperatiflere ortak olabilmek için şahıslar taşıyıcılıkla uğraştıklarını Esnaf ve Küçük Sanatkarlar Derneğine onaylatmaları gerekmektedir.¹⁶⁴ Bu kooperatifler; ortaklarına iş bulma, sözleşme yapma, yük bulma sorununu çözme, yükleme istasyonları kurma, yakıt, lastik, yedek parça alma, bakım onarım gibi konularda kolaylık sağlamaktadır. Ülkemizde bu alanda özellikle motorlu taşıyıcılar adı altında

¹⁶⁰ <http://www.muhassebedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

¹⁶¹ DEĞER Nuri, “Konut Yapı Kooperatifinin Kurumlar Vergisi Muafiyeti ve Katma Değer Vergisi Karşısındaki Durumu”, TÜRMOB Yayınları – 368, Ankara, 2009, s. 1.

¹⁶² DEĞER Nuri, “Açıklamalı ve Uygulamalı Katma Değer Vergisi Kanunu”, Yaklaşım Yayınları, 3. baskı, Ankara, 2009 s. 708

¹⁶³ <http://www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C13S22006/OMK.pdf> (Erişim Tarihi: 18.11.2009)

¹⁶⁴ MÜFTÜOĞLU Hilal, AYDOS Volkan; “Türkiye’de Kooperatifçilik: Türk Konut Kooperatifçiliğine Alternatif Bir Model: Almanya”, İstanbul Ticaret Odası Yayın No:2001-46, 1. Baskı, Aralık 2001, İstanbul, s.43.

çok sayıda kooperatif bulunmaktadır.¹⁶⁵ Son yıllarda bu alanda çok başarılı olan bu kooperatifler, otel, lokanta ve mal depoları da işleterek ortaklarına önemli ekonomik kazançlar sağlamaktadırlar.¹⁶⁶

1.6.1.5. Kredi Kooperatifleri

Kredi kooperatifleri ise, tarım ve sanayi alanındaki küçük üreticilerin kredi ihtiyaçlarını kolay, çabuk ve ucuz bir şekilde karşılanması amacıyla kurulur.¹⁶⁷ Kredi kooperatifleri, ortaklarının finansman gereksinimlerini karşılama görevini idrak ederler. Kooperatif bünyesinde toplanan paralar ihtiyacı olan ortaklara belirli esaslar çerçevesinde kredi olarak verilir.

Kredi kooperatifleri, kooperatifçiliğin ekonomik ve sosyal boyutunun açık bir biçimde ortaya çıktığı kooperatif türleridirler.¹⁶⁸ Ticaret, sanayi ve tarım sektöründe sık görülen bu kooperatifler, kendi imkanlarıyla ortaklarına kredi sağlarken, devlet desteklerinden de önemli ölçüde yararlanmaktadırlar.¹⁶⁹ Türkiye’de kredi kooperatiflerinin ilk kuruluşuna 10.08.1951 yılında başlanmış, bu tarihten itibaren sayıları artarak 1970 yılında 450 kooperatif sayısına ulaşılmıştır.¹⁷⁰

1.6.1.6. Diğer Kooperatifler

Yukarıda belirtilen kooperatif türlerinin dışında kalan kooperatif türleri bu başlık altında yer almaktadır. Örneğin; temin ve tevzi, eğitim, okul, eğlence vb. gibi.¹⁷¹

¹⁶⁵ <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

¹⁶⁶ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.12.

¹⁶⁷ http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/modul_pdf/345YIB001.pdf (Erişim Tarihi: 19.12.2009)

¹⁶⁸ <http://www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C13S22006/OMK.pdf> (Erişim Tarihi: 18.11.2009)

¹⁶⁹ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.13.

¹⁷⁰ <http://www.library.atilim.edu.tr/tezler/1023266.pdf> (Erişim Tarihi: 12.10.2009)

¹⁷¹ <http://www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C13S22006/OMK.pdf> (Erişim Tarihi: 18.11.2009)

1.6.2. Ortakların Sorumluluklarına Göre Kooperatifler¹⁷²

Kooperatifleri ortakların sorumlulukları açısından da sınırlandırmak mümkündür. Kooperatiflerin kuruluşları sırasında hazırlanan ana sözleşmede, ortakların kooperatif borçları karşısındaki sorumlulukları açıkça belirtilmelidir. Ortakların sorumlulukları bakımından kooperatifleri iki kısımda incelemek mümkündür.

1.6.2.1. Sınırlı Sorumlu Kooperatifler

Ortakların, kooperatif borçları karşısında sınırlı düzeyde sorumluluk taşımaları söz konusu ise bu tür kooperatiflere sınırlı sorumlu kooperatifler adı verilmektedir. Bu tür kooperatiflerde ortaya çıkan borçların, kooperatif varlıklarıyla ödenmeyecek boyutlarda olması durumunda ortakların borçlar karşısında belli sınırlara kadar sorumlulukları bulunmaktadır. Kimi zaman kooperatifteki sermayeleri kadar sorumlu olabilecekleri gibi ana sözleşmeye, kooperatif borçları için her ortağın kendi payından fazla olarak, kişisel ve belirli miktara kadar daha sorumlu olabilecekleri yolunda hüküm konabilmektedir. Bu durumda ilgili hükmün gösterdiği sınırlar içerisinde ortakların sorumlulukları devam eder.

1.6.2.2. Sınırsız Sorumlu Kooperatifler

Ortakların kooperatif borçları karşısında kendi sermaye payları dışında kişisel (özel) mal varlıklarıyla da sorumluluk taşımaları söz konusu ise bu tür kooperatiflere sınırsız sorumlu kooperatifler adı verilmektedir. Bu tür kooperatiflerde ortaya çıkan büyük miktardaki borçların ödenmesine kooperatife ait varlıklarının yetmemesi durumunda kalan borçları ortaklar kişisel servetlerini harcayarak ödemek durumundadırlar. Ayrıca bu nitelikteki kooperatiflerde ortaklar arasında müteselsil

¹⁷² KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.13-14.

(zincirleme) sorumluluk vardır. Müteselsil sorumluluk, hangi ortağın ekonomik gücü daha fazla ise alacaklıların bu ortaktan alacaklarını alabileceğini ifade eder. Borçların büyük bölümünü tek başına ödeyen ortak ise daha sonra diğer ortaklardan fazla ödediği payları isteme hakkına sahiptir.

1.6.3. İlgili Oldukları Bakanlıklara Göre Kooperatifler

Kooperatiflerin kuruluşu, işleyişi, denetim ve organizasyonları, kooperatifler kanunu ve özel kanunlara göre yapılmaktadır. Kooperatifler, resmi işlemlerinde, kuruluş onaylarının alınmasında ve diğer yazışmalarında ilgi kuracakları bakanlıklar belirtilmiştir.¹⁷³ Türkiye’de kooperatiflerin kuruluş, işleyiş ve denetimlerinden sorumlu iki Bakanlık bulunmaktadır.¹⁷⁴ Bunlar;

- Tarım ve Köyişleri Bakanlığı
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı,

Tarım Satış Kooperatifleri ve Birlikleri ile 1163 sayılı Kooperatifler Kanununa tabi tarımsal amaçlı olmayan kooperatif ve üst kuruluşları, Sanayi ve Ticaret Bakanlığının, diğer kooperatifler ise (ki bunlar tarımsal amaçlıdır) Tarım ve Köyişleri Bakanlığının görev alanı içindedir. İlgili bakanlıklarla ilgisi olan kooperatifleri şöyle açıklanabilir.

1.6.3.1. Tarım ve Köyişleri Bakanlığı İle İlgili Kooperatifler

Tarım ve Köyişleri Bakanlığı’nın görev alanında bulunan ve 1163 Sayılı Kooperatifler Kanununa göre kuruluşları yapılan tarımsal amaçlı kooperatifleri 1988 yılına kadar şu unvanları taşıyordu:¹⁷⁵

¹⁷³ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.14.

¹⁷⁴ <http://www.stb.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3436> (Erişim Tarihi: 20.09.2009)

¹⁷⁵ <http://www.msxlab.org/forum/ekonomi/9227-kooperatif-nedir.html> (Erişim Tarihi: 07.06.2009)

- Köy Kalkınma Kooperatifi
- Orman Köyünü Kalkındırma Kooperatifi
- Hayvan Üreticileri Tedarik ve Pazarlama Kooperatifi
- Su Ürünlerini Üretim ve Değerlendirme Kooperatifi
- Zirai Sulama, Toprak Muhafaza ve Arazi Islahı (Toprak-Su) Kooperatifi
- Pancar Ekicileri İstihsal ve Satış Kooperatifi
- Çay Ekicileri İstihsal ve Satış Kooperatifi Toprak ve Tarım Reformu Kooperatifi
- Elektrik Üretim Kooperatifi

olmak üzere 9 türden ibarettir. 1988 yılına gelindiğinde o zamanki adıyla Tarım Orman ve Köyişleri Bakanlığı'nın görev alanında bulunan 9 çeşit kooperatif sayısı yaklaşık 11.000 idi. 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu'nun günün ihtiyaçlarına cevap verememesi, ekonomik faaliyetlerin serbest piyasa ekonomisi şartlarına doğru yönelmesi gibi sebeplerle 1988 yılında ve 3476 sayılı kanunla mevcut kanunda önemli değişiklikler yapılmıştır.

Tarım ve Köyişleri Bakanlığınca, 3476 Sayılı kanunla yapılan değişikliklerin mevcut kooperatiflere yansıtılabilmesi için çalışma konuları aynı veya benzer nitelikte olan kooperatiflerin ana sözleşmelerinde birleştirme çalışmaları yapılmıştır. Buna göre 4 tip ana sözleşme geliştirilmiştir. Tarımsal kalkınma, Sulama, Su ürünleri, Pancar ekicileri kooperatifi bünyesinde toplanan kooperatifler aşağıda açıklanmıştır.¹⁷⁶

1- TARIMSAL KALKINMA KOPERATİFİ

- Köy Kalkınma Kooperatifi
- Orman Köyünü Kalkındırma Kooperatifi

¹⁷⁶ <http://www.msxlab.org/forum/ekonomi/9227-kooperatif-nedir.html> (Erişim Tarihi: 07.06.2009)

- Hayvan Üreticileri Tedarik ve Pazarlama Kooperatifi
- Çay Ekicileri İstihsal ve Satış Kooperatifi

2- SULAMA KOOPERATİFİ

- Zirai Sulama, Toprak Muhafaza ve Arazi Islahı (Toprak ve Su) Kooperatifi

3- SU ÜRÜNLERİ KOOPERATİFİ

- Balıkçılık İstihsal Satış Kooperatifi
- Su Ürünlerini Üretim ve Değerlendirme Kooperatifi

4- PANCAR EKİCİLERİ KOOPERATİFİ

- Pancar Ekicileri İstihsal ve Satış Kooperatifi

Ayrıca kanunda yapılan değişikliklerle; kooperatiflerin ve üst kuruluşlarının sağlıklı bir şekilde teşkilatlanabilmesi, ekonomik bakımdan güçlü bir yapıya kavuşması için ortaklık payının değeri yeniden düzenlenmiştir. Kooperatif ve üst kuruluş ilişkilerinin geliştirilerek kooperatif organlarının daha verimli çalışır hale getirilmesi sağlanmıştır. Denetim konusunda devletin denetimi yanında kooperatif ve kooperatif üst kuruluşlarının denetici organları kanalıyla bir oto-kontrol sisteminin kurulması hedeflenmiştir.

Tarımsal amaçlı bu kooperatifler, tarımsal bir faaliyeti gerçekleştirmek üzere köy, belde ve ilçe (kırsal alan özelliğini taşıyan) gibi yerleşim merkezlerinde kurulabilmektedir.¹⁷⁷ Tarımsal kooperatifler ortaklarının, tarımsal üretim için ihtiyaç duydukları tohum, gübre, zirai ilaç, zirai araç gibi materyalleri ucuz ve kredili olarak temin ettiği gibi, ortaklarının ürettikleri malların saklanması ve pazarlanmasını da sağlamaktadır. Bu kooperatifler ihtiyaç duydukları zirai bilgilerin temininde ortaklarına yardımcı olur. Ayrıca ortakları olan çiftçilerin teknoloji, tohum ve ilaçlardaki son gelişmelerden haberdar olmalarını sağlayarak, üretimin, veriminin ve kalitesinin artmasına katkıda bulunur.

¹⁷⁷ http://www.tarim.gov.tr/E_kutuphane,tarimsal_amacli_kooperatifler.html (Erişim Tarihi: 28.11.2009)

Tarımsal amaçlı kooperatifler, yöre ve milli ekonomiye katkı sağlamak amacıyla tarımsal üretimi ve istihdamı artırıcı, tarımsal ürünleri değerlendirci, ortaklarına uygun şartlarda girdi sağlayıcı, çiftçilerimizin refah seviyesini yükseltici, tarımsal sanayii geliştirici el ve ev sanatları ve pazarlamayla ilgili proje konuları verilmekte ve bunlar teknik ve mali yönden desteklemektedir.¹⁷⁸

1.6.3.2. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı İle İlgisi Olan Kooperatifler

1163 sayılı Kooperatifler Kanunu hükümlerine tabi kooperatiflerden, tarımsal amaçlı olanlar dışındaki kooperatifler ve bunların üst kuruluşlarının kuruluş, işleyiş ve denetimlerine ait işlem ve hizmetler ile ilgili kooperatiflerin işlemleri Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca yürütülmektedir.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığımca, kuruluş, işleyiş ve denetimlerine ilişkin işlemlerin yürütüldüğü kooperatifler şunlardır;¹⁷⁹

- Konut Yapı Kooperatifi,
- Esnaf ve Sanatkâr Kredi ve Kefalet Kooperatifi,
- Tüketim Kooperatifi,
- Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi,
- Küçük Sanat Kooperatifi,
- Küçük Sanayi Sitesi Yapı Kooperatifi,
- Temin ve Tevzi Kooperatifi,
- Turizm Geliştirme kooperatifi,

¹⁷⁸ <http://www.muhassebedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

¹⁷⁹ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3417> (Erişim Tarihi: 13.12.2009)

- Üretim ve Pazarlama Kooperatifi,
- Toplu İşyeri Yapı Kooperatifi,
- Sigorta Kooperatifi,
- Yayıncılık Kooperatifi,
- Hamallar Taşıma Kooperatifi,
- İşletme Kooperatifi,
- Eğitim Kooperatifi,
- Tedarik ve Kefalet Kooperatifi,
- Yardımlaşma Kooperatifi,
- Tarım Satış Kooperatifi,
- Bağımsız Tarım Satış Kooperatifleri,
- Tütün Tarım Satış Kooperatifi,
- Yaş Sebze ve Meyve Pazarlama Kooperatifi

ve bu kooperatiflerin birlikleri ve merkez birlikleri olup, bunların hepsi ayrı tür olarak kabul edilmektedir.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na bağlı kooperatifler, kooperatif birlikleri ve kooperatif merkez birlikleri ve bunlara bağlı ortak sayıları ilgili bakanlıkça takip edilmektedir. Bakanlık sitesince de kamuoyuyla paylaşılmaktadır. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın sitesinde paylaştığı, Türkiye'de ki kooperatiflerin ve birliklerin toplam sayılarını aşağıdaki tabloda bulabilirsiniz.

Türleri itibarıyla kooperatifler incelendiği zaman konut kooperatiflerinin sayısının çok olduğu göze çarpmaktadır. Türkiye'de bulunan toplam 34.058 adet kooperatifin 23.592 adedi diğer bir deyişle yaklaşık % 70'ini konut yapı kooperatifi oluşturmaktadır. Bu çalışmaya konu olan nakliye kooperatifleri, motorlu taşıyıcılar

kooperatifi başlığı altında sınıflandırılmıştır ve toplam 5.405 adet ile ikinci sırada yer almaktadır. Toplam kooperatiflerin % 15'ni oluşturan nakliye kooperatiflerini sırasıyla şu alanlardaki kooperatifler takip etmektedir. 941 adet ve yaklaşık % 2,8 pay ile toplu iş yapı kooperatifleri, 922 adet ve yaklaşık % 2,7 pay ile esnaf sanatkar ve kefalet kooperatifleri, 912 adet ve yaklaşık % 2,6'lık pay ile tüketim kooperatifleri, 698 adet ve yaklaşık % 2,0'lık payı ile küçük sanayi sitesi yapı kooperatifleri izlemektedir.

Tabloyu; kooperatif ortak sayılarına göre incelendiğinde ise faal olarak kooperatif türlerinin toplamda 2.996.217 kişi kooperatif ortağı olduğu görülmektedir. Bu kooperatif ortaklarının 989.464'ünü yani toplam kooperatif ortak sayılarının yaklaşık % 33'ünü Konut Yapı Kooperatifleri ortakları oluşturmaktadır. İkinci olarak 682.173 kooperatif ortak sayısı ile yaklaşık % 23'ünü oluşturan Esnaf Sanatkar ve Kefalet Kooperatif ortakları oluşturmaktadır. Daha sonra 628.608 kooperatif ortak sayısı ile Tarım Satış Kooperatifleri yaklaşık % 21'ini oluşturmaktadır. Çalışmaya konu olan Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi de 179.060 kooperatif ortak sayısı ile yaklaşık % 6'lık bir kooperatif ortak sayısı payına sahiptir.

Kooperatif Birlik sayılarına bakıldığında ise, toplamda 331 adetlik birlik sayısı görülmektedir. Bunun 225 adedi yani yaklaşık % 68'ini Yapı Kooperatif Birlikleri oluşturmaktadır. Çalışmaya konu olan Motorlu Taşıyıcılar Kooperatiflerinin Birlik sayıları ise 33 adet ile yaklaşık % 10'luk pay ile ikinci sıradadır. Daha sonra sırası ile 32 Birlik sayısı ve % 9,5 pay ile Esnaf Sanatkar ve Kefalet Birlikleri ile 17 adet Birliğiyle yaklaşık % 5 paya sahip Tarım Satış Kooperatif Birlikleri; 9 adet ve yaklaşık 2,7'lik pay ile Tüketim Kooperatif Birlikleri gelmektedir.

Kooperatif Merkez Birliklerini incelendiğinde ise, 5 adet Kooperatif Merkez Birliğini görmekteyiz. Bu Merkez Birliklerinin 2 adetini, diğer bir ifade ile % 40'ını Yapı Kooperatif Merkez Birlikleri; 1 adetini, diğer bir ifade ile % 20'sini Esnaf Sanatkar ve Kefalet Merkez Birlikleri; 1 adetini diğer bir ifade ile % 20'sini Tüketim Kooperatifleri Merkez Birlikleri ve son olarak ta; 1 adetini diğer bir ifade ile % 20'sini de çalışmaya konu olan Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birlikleri oluşturmaktadır.

Milli Birlikleri incelediğinde ise ülkemizde 1 adet Milli Birlik bulunmaktadır. Bu kooperatifin ismi Türk Milli Kooperatif Birliği'dir. Türk Milli Kooperatif Birliğinin 12 adet ortağı bulunmaktadır.

Tablo 1, Türler İtibariyle Türkiye Geneli Kooperatif ve Birlik Sayıları,¹⁸⁰

TÜRLER İTİBARIYLA TÜRKİYE GENELİ KOOPERATİF VE BİRLİK SAYILARI

								25.12.2009
		FAAL OLAN		FAAL OLMAYAN		TOPLAM		TERKİN OLAN
KOOPERATİFLER	KOOP. SAYISI	ORTAK SAYISI	KOOP. SAYISI	ORTAK SAYISI	KOOP. SAYISI	ORTAK SAYISI	KOOP. SAYISI	ORTAK SAYISI
KONUT YAPI KOOP.	23.592	989.464	32.844	1.059.005	56.436	2.048.469	22.387	948.387
TÜKETİM KOOP.	912	162.677	2.147	117.718	3.059	280.395	1.252	123.674
MOTOR.TAŞ.KOOP.	5.405	179.060	1.154	20.340	6.559	199.400	544	11.733
ES.SAN.KEF.KOOP.	922	682.173	55	3.327	977	685.500	9	1.054
KÜÇ.SANAT KOOP.	70	5.032	266	5.584	336	10.616	94	5.010
KÜ.SAN.SİT.YA.K.	698	105.600	366	25.858	1.064	131.458	217	19.911
TEMİN TEVZİ	154	19.092	195	7.182	349	26.274	87	3.221
TURİZM GEL.KOOP.	230	13.240	161	4.520	391	17.760	108	4.462
ÜRETİM PAZ.KOOP.	221	17.318	265	6.274	486	23.592	103	6.363
TEDARİK	0	0	7	599	7	599	0	0
TOP.İŞ.YAP.KOOP.	941	70.403	899	37.039	1.840	107.442	567	24.673
YAYINCILIK KOOP.	20	490	14	301	34	791	7	68
HAMAL.TAŞI.KOOP.	3	231	8	343	11	574	1	14
İŞLETME KOOP.	461	76.488	81	15.190	542	91.678	98	10.585
SİGORTA KOOP.	1	7	1	0	2	7	1	1.224
TARIM SATIŞ KOOP	325	628.608	10	11.060	335	639.668	105	61.101
YARDIMLAŞ.KOOP.	19	22.110	4	73	23	22.183	3	19
EĞİTİM KOOP.	19	2.182	10	213	29	2.395	6	195
BAĞIMSIZ T.S.K.	6	1.506	17	749	23	2.255	3	49
TÜTÜN T.S.K.	30	18.190	37	6.141	67	24.331	7	413
Y.SEBZE MEYVE K.	29	2.346	7	534	36	2.880	2	14
TOPLAM:	34,058	2,996,217	38,548	1,322,050	72,606	4,318,267	25,601	1,222,170

¹⁸⁰ İlgili tablo ve daha fazla bilgi için bkz., <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=978> (Erişim Tarihi: 27.12.2009)

	<u>FAAL OLAN</u>			<u>FAAL OLMAYAN</u>			<u>TOPLAM</u>			<u>TERKİN OLAN</u>		
BİRLİKLER	BİRLİK SAYISI	KOOPER ATIF	ORTAK SAYISI	BİRLİK SAYISI	KOOPER ATIF	ORTAK SAYISI	BİRLİK SAYISI	KOOPER ATIF	ORTAK SAYISI	BİRLİK SAYISI	KOOPER ATIF	ORTAK SAYISI
YAPI KOOP.BİRL.	225	8.734	341.42	127	2.339	215.47	352	11.073	556.904,00	55	85	135.052
TÜKET.KOOP.BİR	9	147	58.214	10	45	5.413	19	192	63.627,00	1	0	8.426
MOT.TAŞ.KO.BİR	33	648	29.201	4	17	441	37	665	29.642,00	2	14	375
ESN.SA.KEF.BİRL	32	900	676.30	0	0	266	32	900	676.571,00	0	0	224
KÜÇ.SAN.KO.BİR	0	0		5	14		5	14		0	0	
KSS YAPI	4	144	34.957	1	1	5.336	5	145	40.293,00	0	0	1.422
TRZM.GEL.KO.Bİ	2	23	1.633	1	10	1.341	3	33	2.974,00	3	40	169
TAR.SAT.KOP.Bİ	17	326	627.96	0	0	11.060	17	326	639.022,00	1	0	49.810
ÜR.TE.DA.KO.BİR	4	434	14.207	1	1	2.251	5	435	16.458,00	2	26	1.588
TOP.İŞ.YAP.KO.B	4	88	11.655	2	21	1.456	6	109	13.111,00	0	0	180
İŞL.KOOP.BİRL.	1	7	93	0	0	0	1	7	93,00	0	0	0
TOPLAM:	331	11,451		151	2,448		482	13,899		64	932	

	<u>FAAL OLAN</u>		<u>FAAL OLMAYAN</u>		<u>TOPLAM</u>		<u>TERKİN OLAN</u>	
MERKEZ BİRLİKLERİ	MRKZ BİRLİK SAYISI	BİRLİK SAYISI	MRKZ BİRLİK SAYISI	BİRLİK SAYISI	MRKZ BİRLİK SAYISI	BİRLİK SAYISI	MRKZ BİRLİK SAYISI	BİRLİK SAYISI
YAP.KO.MERK.BİR.	2	38	1	24	3	62	0	0
ES.SA.KE.ME.BİR.	1	32	0	0	1	32	0	0
TÜKETİM K.ME.BR.	1	9	0	0	1	9	0	0
MOT.TAŞ.K.ME.BR.	1	15	0	0	1	15	0	0
TOPLAM :	5	94	1	24	6	118	1	0

	<u>FAAL OLAN</u>		<u>FAAL OLMAYAN</u>		<u>TOPLAM</u>		<u>TERKİN OLAN</u>	
MİLLİ BİRLİK	MİLLİ BRLK SAYISI	ORTAK SAYISI	MİLLİ BRLK SAYISI	ORTAK SAYISI	MİLLİ BRLK SAYISI	ORTAK SAYISI	MİLLİ BRLK SAYISI	ORTAK SAYISI
T.MİLLİ KOO.BİR.	1	12	0	0	1	12	0	0
TOPLAM :	1	12	0	0	1	12	0	0

Kaynak: <http://www.sanayi.gov.tr>

1.7. Türkiye’de Kooperatifçiliğin Tarihçesi

İnsanlık tarihi boyunca kooperatifçilik faaliyetlerine benzer nitelikte uğraşlar görülmüştür. Ancak bu uğraşlar, endüstri döneminin ortaya çıkardığı ekonomik ve toplumsal koşulların iticiliğiyle belirli ilkelere ve şekillere bağlanabilmiş, bundan da

kooperatifçilik hareketi doğmuştur.¹⁸¹ Dayanışma ve işbirliğini hedef alan geleneksel kooperatif kuruluşları yüzyıllar boyu Türk toplumunda “imece” ismi ile kullanmıştır. Ortak yol yapmak, ortak çoban, sığırtmaç ve bekçi tutmak, ortaklaşa cami, okul, sulama tesisleri, koru veya mera tesis etmek gibi amaçlarda kullanılan “imece” usulü Türk toplumunda beraber çalışmanın ve topluluk dayanışmasının simgesi olmuştur.¹⁸²

Ülkemizde kooperatifçilik hareketinin 1863 yılında Niş valisi Mithat paşa tarafından kurulan “memleket sandıkları” ile başladığı kabul edilmektedir. Bu sandık, bir ölçüde bugünkü kredi kooperatiflerine benzemektedir.¹⁸³ Bu hareket 1868 yılında çıkarılan “Memleket Sandıkları Nizamnamesi” ile imparatorluğun her bölgesine yayılmış, yine 1868 yılında şehirlilerin kredi ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulan emniyet sandığı ile devam etmiştir. Bu sandıklar 1888 yılında Ziraat Bankasına sermaye olarak devredilmiştir. İstanbul’da 1913 yılında çeşitli tüketici gruplarınca “tüketim kooperatif”leri kurulmuştur. 1914 yılında Aydın ilinde incir üreticileri tarafından “Kooperatif Aydın İncir Müstahsilleri Ortaklığı” adıyla ilk tarım satış kooperatifi kurulmuştur.

- 1925 yılında Ankara’da, ilk tüketim kooperatifinin,
- 1934 yılında yine Ankara’da, ilk yapı kooperatifinin,
- 1948 yılında Rize’de ilk tedarik kooperatifinin,
- 1951 yılında Adapazarı’nda, ilk pancar ekicileri kooperatifinin,
- Yine 1951 yılında Ankara’da ilk esnaf kefalet kooperatifinin,

kurulduğu görülmektedir.

Ülkemizde kooperatifler, 24.04.1969 tarihinde kabul edilen 1163 sayılı “Kooperatifler Kanunu” ile hukuki bir yapıya kavuşturulmuştur. Ülkemizdeki tüm kooperatiflerin bu kanun hükümlerine göre hareket etmeleri gerekmektedir. Ancak özel

¹⁸¹ FINDIKOĞLU Ziyaeddin Fahri; “Kooperasyon Sosyolojisi”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, Yayın No:198, İstanbul 1967, s.6.

¹⁸² ÖZCAN Orhan; “Türkiye’de Kooperatifçiliğin Tarihi Gelişimi ve Cumhuriyet Dönemi Kooperatifçiliği” (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007, s.20

¹⁸³ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.9.

kanunları bulunan bazı kooperatiflerde bulunmaktadır.¹⁸⁴ Örneğin, “Tarım Satış Kooperatif ve Birlikler Kanunu”¹⁸⁵, “Tarım Kredi Kooperatifleri ve Birlikleri Kanunu”¹⁸⁶ gibi. Özel kanunları olan bu kooperatifler, kendi kanunlarındaki hükümlere tabi olarak çalışmalarını yürütmektedirler.

Ülkemizin sosyal ve ekonomik yönden kalkınması, demokrasinin yerleşmesi, çevrenin ve barışın korunması için, ülkemizde demokratik kooperatifçiliğin mutlaka geliştirilmesi gerektiği herkesçe kabul edilmesine karşın, kooperatifçiliğin etkili bir biçimde gelişmesi için gereken önlemlerin yeterince alındığını söylemek maalesef mümkün değildir.¹⁸⁷ Cumhuriyetin kuruluş yıllarında, özel ve devlet sektöründen daha fazla kooperatifçiliğe önem vermiştir. Hal bu ki; Avrupa, kooperatifçiliği 1948 yıllarında ayrı bir sektör olarak algılayabilmiştir.¹⁸⁸ Ülkemizde, 1920’lerden itibaren ülke kalkınmasında kooperatifçiliğe gereken önemi vermiş, hatta bunu itici güç olarak kullanmıştır. 1920’de T.B.M.M.’ ne sunulan Kooperatif Şirketler Kanun tasarısı, kanunlaşamamasına rağmen bunun bir göstergesidir.¹⁸⁹

Batıda kooperatiflerin tekeli ve spekülasyon sisteme bir tepki olarak çıktığını görüyoruz. Kooperatifçiliğin gelişimini de, üretici veya tüketicileri bir araya getiren, onları ekonomik ve sosyal alanda bağımsızlığa ve özgürlüğe götüren bir Sosyo-Ekonomik hareket olarak görmekteyiz. Kooperatifler bu işlevlerini 19. yy ikinci yarısından itibaren bütün batı ülkelerinde yerine getirdiler.¹⁹⁰

Ülkemizde kooperatif sayısına bakıldığında önemli bir büyüklüğe ulaştığı göze çarpmaktadır. Bakanlıklara bağlı olarak faaliyet gösteren 21 ayrı türde 78.000 kooperatif bulunmakta olup bunların ortak sayıları toplamı ise 4.700.000’dir. Kooperatifler içinde sayıca en fazla sayıya sahip olan tür yapı kooperatifleridir. Toplam 62.000 yapı kooperatifi bulunmaktadır ki, bu rakam toplam kooperatif sayısı içinde %

¹⁸⁴ KARANLIK Sebahattin, “Kooperatifler ve Muhasebesi”, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.9

¹⁸⁵ Bu kanun 24081 sayılı, 16.06.200 tarihli Resmi Gazetede yayınlanıp yürürlüğe girmiştir. Daha fazla bilgi için bkz. <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/1122.html> (Erişim Tarihi: 14.11.2009)

¹⁸⁶ Bu kanun 14172 sayılı, 28.04.1972 tarihli Resmi Gazetede yayınlanıp yürürlüğe girmiştir. Daha fazla bilgi için bkz. <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/485.html> (Erişim Tarihi: 14.11.2009)

¹⁸⁷ MÜLAYİM Z. Gökalp, “Atatürk’ten Bugüne Kooperatifçilik, Ankara/1998, s.134

¹⁸⁸ http://www.turkhukuksitesi.com/makale_822.htm (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

¹⁸⁹ <http://kooperatifcilik.blogcu.com/kooperatiflerin-gelisimi/2888181> (Erişim Tarihi: 09.11.2009)

¹⁹⁰ GÜVEN Sami, “Ekonomik Demokrasi ve Servetin Geniş Kitlelere Yayılmasında Kooperatifçilik Politikası”, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa, 1997, s. 200.

70'lik bir payı ifade etmektedir. Yapı kooperatiflerini 6.000 adet kooperatifle motorlu taşıyıcılar kooperatifleri ve 3.500 adet kooperatifle tüketim kooperatifleri izlemektedir. Ortak sayısı bakımından da yine yapı kooperatifleri ilk sıradadır. Toplam 4.700.000 kişiden 2.400.000'u yapı kooperatifi ortağıdır. Tüketim kooperatiflerine 340.000 kişi, motorlu taşıyıcılar kooperatiflerine ise 184.000 kişi ortaktır. 344 tarım satış kooperatifinin de 705. 000 ortağı bulunmaktadır. Tarım ve Köyişleri bakanlığının görev alanında ise 7 ayrı tür kooperatif bulunmaktadır. Bunlardan sayıca en fazla olanları tarımsal kalkınma kooperatifleri (5.800 adet) ve tarım kredi kooperatifleridir (2.500 adet). Tarımsal kalkınma kooperatiflerinin 560.000 ortağı, tarım kredi kooperatiflerinin ise 1.500.000 ortağı bulunmaktadır.¹⁹¹

¹⁹¹ KARANLIK Sebahattin, "Kooperatifler ve Muhasebesi", Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.9.

İKİNCİ BÖLÜM

2. LOJİSTİK

2.1. Lojistik Kavramı

Lojistik, kelime kökeni itibariyle Latin dilinde lojik (mantık) ve static (istatistik) kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir ki sözlük anlamı olarak mantıki istatistiktir.¹⁹² Lojistik; bilgi, sevkiyat, stok, malzeme taşıma, depolama, paketleme vb. faaliyetlerin entegrasyonunu içerir. Dolayısıyla Lojistik, üretim noktası ile tüketim noktası arasında fark olduğu sürece daima söz konusu olabilecek bir kavramdır. Lojistik, Yunanca “Logistikos” kelimesi olup, “hesap kitap yapma bilimi”, “hesapta becerikli” anlamına gelmektedir.¹⁹³ Lojistik kavramı ilk olarak Birinci ve İkinci Dünya savaşları sırasında oluşmaya başlamış, taşımanın, stoklamanın ve dağıtımın optimizasyonu ile kontrolü önem kazanmış, daha hızlı taşıma, gerektiği kadar depolama, depodayken malzemenin korunması, ihtiyacın anında hazır bulundurulması gibi lojistik temel ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır. Bu temel esaslar çerçevesinde malın ya da hizmetin hareketi büyük önem kazanmıştır. Malın yerinde ve zamanında ihtiyaç sahiplerine ulaştırılabilmesi için planlı, programlı bir ulaştırma ve depolama sistemine ihtiyaç vardır. İhtiyaç duyulan bu sistem, lojistik kavramının bel kemiğini oluşturmaktadır. Taşımacılık lojistiğin merkezinde yer alan bir faaliyet durumundadır.¹⁹⁴

Lojistik kelimesi ilk olarak Silahlı Kuvvetlerde kullanılmıştır. 1905 yılında Alb. Chauncey B. Baker “Orduların Hareketi ve İkmal Maddelerinin Tedariki ile ilgili olan Branş” olarak adlandırılır diye yazmıştır. Lojistik kelimesi II. Dünya Savaşından önce İtalyan ordusunda; LOJİSTİKA şeklinde Amerikalıların kullandığı anlamda kullanılmıştır. Lojistik kelimesi esas olarak LOGIC VE STATISTICS kelimelerinin

¹⁹² KOPTEKİN M. (2003), “Lojistiğin tanımı&önemi”, Logistical Dergisi, Sayı 1, S. 46

¹⁹³ <http://www.bilesim.com.tr/tr/index.nsf?lf=/tr/leftbarfuarcilik.html&rf=http://www.bilesim.com.tr/mistoportal/showmakale.nsf?xd=1365.xml> (Erişim Tarihi: 08.10.2009)

¹⁹⁴ <http://www.reysas.com/makaleler.php> (Erişim Tarihi: 20.08.2009)

birleşmesinden meydana gelmiştir. Bu kelimeler Türkçe karşılık olarak İstatistiksel Mantık'ı ifade etmektedir.¹⁹⁵

Lojistik terimi köken olarak askeri alanda araç-gereç ve birliklerin hareket organizasyonunu tanımlamak için kullanılmaktadır.¹⁹⁶ Yani askeri anlamda Lojistik, “Muharip unsurlara strateji ve taktiğine uygun ve gerekli olan ikmal maddeleri ile hizmet desteğini sağlamak için yapılan faaliyetler” anlamına gelmektedir. Bu kapsamda “Orduların erzak ve mühimmat desteğinin düşünülerek hareket ettirilmesi sanatı” olarak öngörülmektedir.¹⁹⁷

Sivil alanda lojistik ise, “sevkiyat noktası/noktaları ile teslim noktası/noktaları arasındaki malzeme, bilgi ve hizmetlerin iki yönlü akışı” şeklinde tanımlanabilir. Bu kavram çerçevesinde aşağıdaki faaliyetler lojistik faaliyetler olarak adlandırılabilir.

Lojistik, bir plan veya operasyonun ayrıntılı bir biçimde örgütlenmesi ve uygulanmasıdır. Lojistiğin temel hedefi, müşteri hizmetlerinde yüksek bir seviyeye ulaşılması, kaynak ve yatırımların optimum kullanımıyla rekabet avantajlarının yaratılmasıdır.¹⁹⁸

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi'nin tanımına göre, lojistik yönetimi, tedarik zinciri yönteminin bir parçası olarak kabul edilmekte ve şu şekilde tanımlanmaktadır.¹⁹⁹ Lojistik yönetimi, müşterilerin gereksinimlerini karşılamak üzere, her türlü ürün, hizmet ve onlarla ilgili bilginin başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar etkin ve verimli bir şekilde ileri ve ters yönlü akışının gerçekleştirilmesi, depolanması, denetlenmesi ve planlanmasıdır. Ayrıca lojistik, Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY)'nin halkalarından biri olarak tanımlanmaktadır. Fakat burada bir kavram kargaşası yaşanmaktadır. Lojistik, TZY' nin bileşenlerinden biridir. TZY, ihtiyacın belirlenmesi, araştırılması, satın alınması, sözleşmesinin yapılması, ürünün

¹⁹⁵ <http://www.bilesim.com.tr/tr/index.nsf?lf=/tr/leftbarfuarcilik.html&rf=http://www.bilesim.com.tr/mistoportal/showmakale.nsf?xd=1365.xml> (Erişim Tarihi: 08.10.2009)

¹⁹⁶ ÇANCI Metin, ERDAL Murat, “Lojistik Yönetimi”, Genişletilmiş 3. baskı, İstanbul-Ocak 2009, s. 37.

¹⁹⁷ <http://www.bilesim.com.tr/tr/index.nsf?lf=/tr/leftbarfuarcilik.html&rf=http://www.bilesim.com.tr/mistoportal/showmakale.nsf?xd=1365.xml> (Erişim Tarihi: 08.10.2009)

¹⁹⁸ QUAYLE Michael, JONES Bryan, “Logistics: An Integrated Approach”, Tudor Business Publishing Limited, Wirral, Newcastle 1993, s. 85.

¹⁹⁹ Daha fazla bilgi için aşağıdaki web adresine bkz.; Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (CSCMP), <http://www.cscmp.org> (Erişim Tarihi: 04.10.2009)

hazırlanması, lojistik hizmetlerin organize edilmesi ve ödenmenin yapılmasını kapsayan bir bileşendir. Lojistik, onun en önemli ayaklarından biridir; fakat aynı kapsamda izah etmeye çalışmak bizi hatalı bir sonuca ulaştırır.²⁰⁰

Türk Dil Kurumu tarafından 1974 yılında hazırlanan Türkçe sözlükte lojistik; “savaşta yada askeri bir yürüyüşte yol, haberleşme, sağlık, ikmal gibi hizmetleri sağlayan strateji bölümü; logistik (mantık)” olarak tanımlanmıştır. Aynı kurum tarafından yeni hazırlanan Türkçe sözlüğün internetten de erişilebilen versiyonunda, lojistik kavramı “geri hizmet, geri hizmetle ilgili” şeklinde ifade edilmiştir.²⁰¹

Oxford Üniversitesi’nin hazırladığı Oxford Advanced Learner’s Dictionary of Current English isimli sözlükte lojistik, “logic” kelimesinden türemiş bir kelime olarak değerlendirilmiştir. Lojistiğin anlamı; “ikmal, dağıtım, personel ve malzemenin değiştirilmesi, örneğin, silahlı kuvvetler için (supply, distribution, and replacement of materials and personnel, e.g. for the armed forces)” olarak verilmiştir.

Webster sözlüğünde,²⁰² lojistik için iki tanım bulunmaktadır. Bunlardan biri, “askeri bilimin satın alma, tedarik, bakım ve askeri malzeme, tesis ve personel ulaştırması ile ilgili dalıdır (the aspect of military science dealing with the procurement, maintenance, and transportation of military material, facilities, and personel)”. Diğeri ise “bir operasyonun detaylarının ele alınması (the handling of the details of an operation)” şeklindedir.

Ana Britanica’da yapılan tanım diğerlerinden biraz daha farklıdır. “İş dünyasında, malzemelerin ve bazen insanların organize hareketleri, bu terim önceleri askeri bir terimken sonraları aşamalı olarak yayılarak, iş dünyasındaki eylemleri de kapsamıştır (in business, the organized movement of materials and, sometimes, people. The term was first associated with the military but gradually spread to cover business activities)”.²⁰³

²⁰⁰ http://www.genbilim.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=3920 (Erişim Tarihi: 03.10.2009)

²⁰¹ <http://www.tdk.gov.tr/TR/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFA6AA849816B2EF4376734BED947CDE&Kelime=lojistik> (Erişim Tarihi: 20.09.2009)

²⁰² <http://www.websters-online-dictionary.org/definition/logistics> (Erişim Tarihi: 07.08.2009)

Cambridge sözlüğünde lojistiğin tanımı, “bir organizasyonun başarılı ve etkili olabilmesi için karmaşık bir eylemin dikkatli organizasyonu (the careful organization of a complicated activity so that it happens in a successful and effective way)” olarak verilmiştir.

Günümüzün lojistik faaliyetlerinin kapsamının genişliği ve karmaşık yapısı göz önüne alındığında, gerek yerli, gerekse yabancı sözlüklerde, lojistik kavramı için verilen tanımların yetersiz olduğu görülmektedir.

Türk Dil Kurumu (TDK) tarafından hazırlanan 1974 basımlı sözlükte verilenle, on yıl sonra 2005 yılında hazırlanan Türkçe sözlükte verilen tanımların farklı olması Türkçede lojistik kavramı ile ifade edilmek istenen olgunun yıllar içerisinde değişime uğradığını göstermektedir. 2005 yılında verilen tanımın lojistiğin hemen hiçbir fonksiyonunu içermemesi ve sadece lojistik eylemlerin desteklediği faaliyete göre yerinin arka planda olduğundan bahsetmesi dikkat çekicidir.

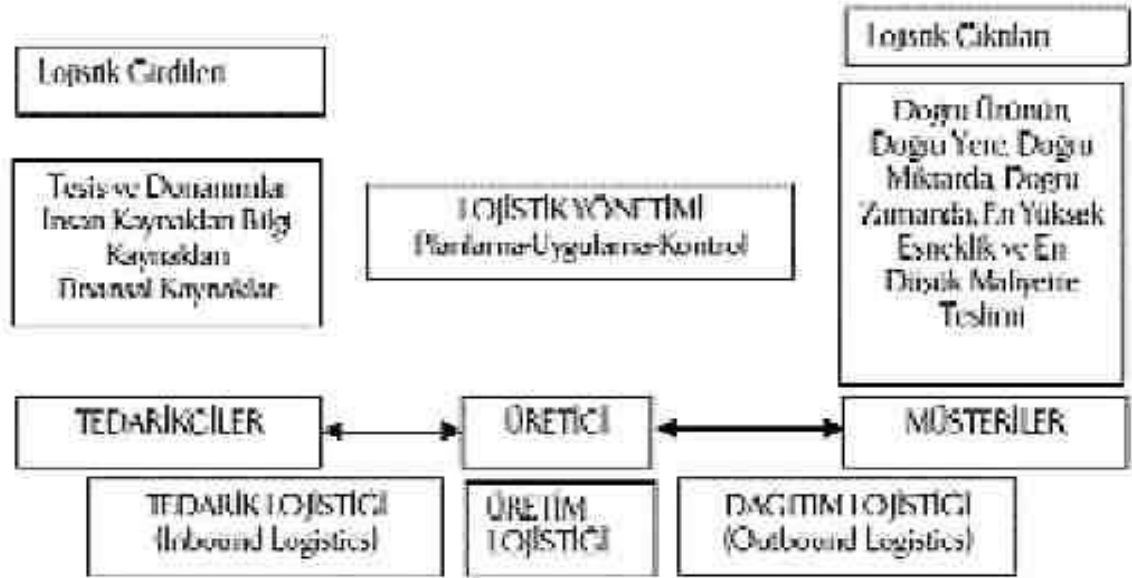
Oxford ve Webster sözlüğünde verilen tanımlar sadece askeri lojistik faaliyetleri ifade ederken, sivil lojistik faaliyetler tanımın dışında kalmıştır. Lojistik kavramının en geçerli tanımı Lojistik Yönetim Konseyi (The Council of Logistics Management: CLM) tarafından yapılmıştır.

Lojistik Yönetimi Konseyi’nin (CLM) tanımına göre **Lojistik**; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkin ve verimli bir şekilde akış ve depolamasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması sürecidir. Müşteri isteklerini karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulaması ve kontrol edilmesidir.²⁰³ Bu tanım iki nokta(tedarikçi-müşteri) arasındaki mal, hizmet ve bilgi akışını içeren tüm faaliyetleri kapsamaktadır. Tedarikçi ile Üretici arasında olan lojistiğe Tedarik Lojistiği (Inbound Logistics-Gelen Lojistik), Üretim içi lojistiğe Üretim Lojistiği, Üretici ile Müşteri arasında olan lojistiğe Dağıtım Lojistiği (Outbound

²⁰³ BİRDOĞAN Baki, “Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi”, Volkan, Ankara, 2004, s. 15.

Logistics-Giden Lojistik) denilmektedir. Aşağıda yer alan Şekil 1 de lojistik yönetimi şeması bu süreci açıklamaktadır.

Şekil 1. Lojistik Yönetimi²⁰⁴



Kaynak: <http://www.bilesim.com.tr>

Bununla beraber daha başka kaynaklardan, farklı tanımlamalar ile de karşılaşabiliriz. Örneğin, okulda öğrencilere daha genel bir tanımlama yapılmaktadır: Ürünün doğuş noktasından, tüketilme noktasına kadar yapılan depolama, elleçleme, stoklama, dağıtım, uluslararası ticaret söz konusuysa gümrükleme, sigortalama ve teslim faaliyetlerinin tümüne verilen isimdir.²⁰⁵

Lojistik faaliyetin cinsine göre sektörlerde de farklı tanımlamalarla karşılaşmak mümkündür. Örneğin; savunma sektörü, askeri ihtiyaçların karşılanması için yapılan lojistik faaliyetleri, “istenilen yer ve zamanda, yeteri kadar ve kesintisiz olarak personel, hizmet ve kolaylık imkanı sağlamak suretiyle barışta, krizde ve savaşta askeri kabiliyetin oluşturulması, idamesi ve geliştirilmesi için yapılan, her türlü silah, araç, gereç ve malzemenin temin, tedarik, depolama, ulaştırma, dağıtım, bakım, onarım,

²⁰⁴ <http://www.bilesim.com.tr/tr/index.nsf?lf=/tr/leftbarfuarcilik.html&rf=http://www.bilesim.com.tr/mistoportal/showmakale.nsf?xd=1365.xml> (Erişim Tarihi: 08.10.2009)

²⁰⁵ http://www.genbilim.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=3920 (Erişim Tarihi: 03.10.2009)

eğitim, tahliye ve malzemenin hizmet dışı bırakılması ile inşaat-emlak, sağlık ve tesellüm faaliyetlerini ihtiva eden işlemlerin tümüdür” şeklinde tanımlanmıştır.

Üretim sektöründe lojistik için yapılan tanım ise, “müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak için ham maddenin etkin maliyetle akışı, depolanması, işlenmesi ile tamamlanmış ürün elde edilmesi ve ilgili bilginin kaynak noktasından, satış noktasına ve müşterinin evine teslim edilene kadar ve hatta ürünlerin geri iadesini de içeren süreçteki tüm adımları planlayan, uygulayan ve kontrol eden işlem”leri kapsamaktadır.

Yukarıda yapılan tanımlardan yararlanarak, mevcut tüm lojistik uygulamaları kapsayan bir tanım şöyledir. “Lojistik, tedarik zinciri içinde yer alan bir kavram olup, müşteri isteklerini karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik ve dağıtım zinciri içindeki malzemelerin, hizmetlerin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir”.²⁰⁶

İşletme yönetim literatüründe lojistik, hammadde temininden üretim ortamına, nihai ürünün tamamlanmasından dağıtım kanalları ve müşteriye kadar tedarik zinciri dahilinde ki tüm yönetim ve sevk faaliyetlerini sağlamayı amaçlayan bir süreçtir. Modern anlamda lojistik denildiğinde “akış”, “pazar” ve “zaman yönelimli” düşünülmektedir. Bununla birlikte hedef pazarı, tedarik süreçlerini, üretim faaliyetlerini ve dağıtım kanallarını rekabet avantajı yaratacak ve sürdürecekt biçimde bağlantılı hale getirmek lojistiğin alt hedefleri arasındadır. Ayrıca lojistik, satışların artırılması, hizmet seviyesinin iyileştirilmesi ve verimliliğin artırılmasına da büyük destek olmaktadır.

Lojistik, doğasında tahminleme, planlama, örgütleme, organizasyon, koordinasyon ve kontrol unsurlarını taşımaktadır. Lojistik, bir ürün veya hizmetin üretimi ve dağıtılması ile ilgili olarak tüm maddi temelli işlevleri sevk ve idare eder.²⁰⁷ Lojistikte amaç; firmanın varlığını sürdürebilmesi için organizasyonu kalite, fiyat, zaman ve hizmet gibi hayati pazar değişkenliklerine karşı dayanıklı hale getirmektir.

²⁰⁶ <http://www.ris-mersin.info/files/files-web/File/Lojistik%20Kavramlar.doc> (Erişim Tarihi: 07.07.2009)

²⁰⁷ ÇANCI Metin, ERDAL Murat, “Lojistik Yönetimi”, Genişletilmiş 3. baskı, İstanbul-Ocak 2009, s. 37.

Lojistik, çok çeşitli alanlardan oluşan bir faaliyetler bütünü olup ilgili tüm bölümlerin ortaklaşa işbirliğini gerektirmektedir.²⁰⁸

2.2. Lojistik Kavramının Tarihsel Gelişimi

Lojistiğin geçmişi insanlığın geçmişi kadar eskidir. İlkel insanın uyguladığı lojistik destek faaliyetleri, teknolojinin sağladığı olanaklarla biçimsel anlamda değişime uğrarken, teknolojik gelişmenin bugünden çok geride olduğu dönemlerde, bugün bile gerçekleştirilmesi çok güç görünen, başarılı lojistik uygulama örneklerine rastlamak mümkündür. Lojistik kavramının, tarihsel gelişimine bakıldığında, askeri kökenli bir kavram olduğu söylenilebilir. Tarih boyunca, savaşlarda askerlere yiyecek, giyecek ve askeri malzeme tedariki savaşların kazanılmasında önemli rol oynamıştır. Literatürde, bir askeri birliğin operasyon yeteneğini destekleyecek tüm unsurların tasarımı ve uygulaması, ilgili ekipman ve malzeme sağlanarak, savaşta ve barışta etkinliğin garantilenmesi şeklinde tanımlanmıştır.²⁰⁹

1900 yıllarda ise yönetim stratejisinin bir bölümü olarak değerlendirilmiştir. Özellikle zaman ve mekan faydası sağlama yöntemi olarak, tarım ürünlerinin dağıtımında kullanılmıştır. 1900'lü yılların ilk çeyreğinde Fordist üretim sisteminin ABD'de ve Avrupa'da uygulanmaya başlanması ile birlikte, hammadde, yarı işlenmiş ve işlenmiş ürünlerin taşınması, tedariki ve teslimatı konuları büyük önem taşımaya başlamıştır. Fordist yapıda lojistik faaliyetler parçalı yürütülen faaliyetler idi. Örneğin; lojistiğin önemli bir halkası olan ulaştırma faaliyetlerinden sorumlular genelde nakliyeciler, satın alma bölümleri tedarikçiler, depolama sorumluları ise ambarcılar olarak adlandırılıyordu. Fordist yapının doğal sonucu olarak, lojistik faaliyetlerin tümü işletmelerin kendi bünyelerinde, amatörce yürütülüyordu. 1980 – 1990 yıllarına gelindiğinde, taşımacılık düzenlemeleri, bilgisayar teknolojisi ve iletişim alanlarında lojistik kavramının ön plana çıktığı söylenebilir.

²⁰⁸ QUAYLE Michael, JONES Bryan, "Logistics: An Integrated Approach", Tudor Business Publishing Limited, Wirral, Newcastle 1993, s. 87-88.

²⁰⁹ <http://www.ris-mersin.info/files/files-web/File/Lojistik%20Kavramlar.doc> (Erişim Tarihi: 07.07.2009)

Günümüzde lojistik kavramı, küreselleşme, tedarik zinciri yönetimi ve kaynak yönetimi kavramlarıyla birlikte değerlendirilmektedir. Malların, kişilerin ve bilginin akışının optimizasyonu olarak kabul edilmekte, değer zinciri, ulaştırma ekonomisi, dağıtım planlaması vb. kavramlarında tartışılmasının kaynağını oluşturmaktadır.

Dünyadaki gelişmelere paralel, ülkemizde de hızlı gelişim gösteren sektörlerdendir. Dünya mal ticaretindeki büyüme, üretimin küreselleşmesi, malların kullanıcıya ulaştırılmasında zamanın önemi, taşıma, depolama ve dağıtım merkezlerinin yönetimi konuları bu sektöre olan ilgiyi artırmıştır.

Küreselleşme, işletmeleri yeni iş modelleri geliştirmeye ve maliyet düşürücü strateji geliştirmeye zorlamaktadır. Küreselleşmeye bağlı tarihsel süreç, lojistik hizmetlerin yapısını da değiştirmiştir. Lojistik hizmetler artık katma değer hizmetleri, tedarik hizmetleri, gümrükleme hizmetleri, depo yönetimi, paketleme, elleçleme,²¹⁰ etiketleme, dış ticaret ve sigorta danışmanlıklarını da içermektedir.

Yeni ekonomi anlayışı da lojistik operasyonları farklı bir yapıya kavuşturmuş, işletmelerin, işlem maliyetlerini azaltmasını ve bunun müşteri hizmetlerine yansıtılmasını getirmiştir. Bu da işletmeler arasında farklılık yaratacak rekabeti güçlendirecektir. Yeni ekonomik süreçte; işletmeler, geleneksel yöntemler yerine lojistik hizmetleri zorunlu olarak kullanacaklardır.

Dünyadaki teknolojik gelişmeler, talebin farklılaşan yapısı, değişen piyasa koşulları da lojistik sektörünün yapısını değiştiren diğer unsurlardır. Günümüzde lojistiğin fonksiyonları arasında, fiziksel dağıtım faaliyetleri ve depolamanın yanı sıra, müşteri hizmetleri de yer almaktadır. Müşteriye daha fazla değer yaratabilmek için otomasyon sistemlerinin etkin kullanımı zorunlu hale gelmiştir. Talepteki değişimlerde, lojistik işletmelerini sürekli olarak yeni ürünler geliştirmeye zorlamaktadır. Bu konuda başarılı olmaları ise nitelikli işgücüne bağlıdır. Değişen piyasa koşulları da lojistik girişimlerini yapısını etkileyen diğer bir unsurdur.

²¹⁰ Depoda malzeme boşaltma, mal kabul, seçerek ayırma, teslim-tesellüm, paket açma, bölme, istifleme, yerleştirme, yerini değiştirme, yenileme-eksik tamamlama, toplama, ambalajlama, yükleme, vb. işlemlerdir. Daha fazla bilgi için bkz.: <http://www.spenak.com/soezluek.Ellecleme.187.html> (Erişim Tarihi: 28.09.2009)

Aşağıda verilen Tablo 2’de; lojistiğin “tarihsel gelişim” süreci açıklanmıştır. Bu süreçte tarihsel gelişimi; I. Dönem, II. Dönem ve III. Dönem olmak üzere üç bölümde gösterilmiştir.

TARİHSEL GELİŞİM		
I. DÖNEM	II. DÖNEM	III. DÖNEM
LOJİSTİK	TİCARET LOJİSTİĞİ	MODERN LOJİSTİK
Askeri Alanda Kullanılan Dönem	Ticaret Alanında Kullanılan Dönem	1. Yönetsel Lojistik
		a. Tedarik yönetimi
		b. Lojistik Yönetimi
		2 Operasyonel Lojistik
		a. Materyal Yönetimi
		b. Üretim - Operasyon Yönetimi
		c. Dağıtım Yönetimi

Tablo 2. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi²¹¹

2.3. Lojistiğin Önemi

Gün geçtikçe, iyi yönetilen bir lojistik sisteminin örgüte önemli bir rekabet avantajı sağlayacağı anlaşılmaktadır. Düşük işçilik maliyeti, hammadde kaynaklarına kolaylıkla ulaşabilmek, geniş pazarlara sahip olmak veya teknolojik altyapıya sahip olmak gibi klasik rekabet üstünlüğü kaynakları zamanla önemlerini kaybetmişlerdir. Yeni teknolojiler, direkt işçilik maliyetlerinin toplam maliyetler içindeki payının azalmasına neden olmuş ve geleneksel olarak işçilik maliyeti avantajına sahip birçok ülke geliştirmekte olan ülkelerin gerisinde kalmıştır. Diğer taraftan, yeni ürünlerin hızlı biçimde pazara girmeleri bazı endüstrilerdeki teknolojileri kullanılamaz hale getirmiştir. Globalleşmeyle beraber de herkesin hammadde kaynaklarına ulaşabileceği anlaşılmıştır.

²¹¹ <http://www.ris-mersin.info/files/files-web/File/Lojistik%20Kavramlar.doc> (Erişim Tarihi: 07.07.2009)

1970’li yıllarda ve 1980’li yılların ilk yarısında birçok işletme verimliliği artırarak ya da maliyetleri düşürerek rekabet avantajına sahip olmak istemişlerdir. 1990’lı yıllara gelindiğinde ise artık rekabet üstünlüğünün müşterilere verilen hizmetin kalitesine dayandığı herkes tarafından kabul edilmiştir. Günümüzde lojistik yönetimi, firmalar için rekabet avantajı yaratmanın önemli bir yoludur. Bir diğer deyişle; tüketici tercihi açısından rakiplerin üstünde bir yerde yer almak etkin bir lojistik yönetimiyle başarılabilir.²¹²

Rekabet avantajının ilk koşulu, firmanın faaliyetleriyle kendini diğerlerinden farklı bir noktaya koymasındır. Bunu yapabilmesi için de önce rekabet gücüyle kendini müşterinin gözünde farklılaştırması ve ayrıca düşük maliyetlerle yüksek kar elde etme amacını gerçekleştirmesi gerekir.

Günümüz dünyasında rekabet öyle bir hal almıştır ki, uluslararası ölçekte birim başına maliyetleri bir cent düşürebilmek için, yılda milyonlarca dolar AR-GE gideri yapılmaktadır. Örneğin televizyon üretiminin yapıldığı bir piyasayı ele alalım. Pazarda beş rakip firma olduğunu varsayarak, hepsi çok küçük farklarla 72 ekran televizyonu aynı kalite tüpten, aynı kalite plastikten, kısaca genelde birbirine benzer kalitelere girdiler kullanılarak üretim yaptıklarını düşünelim. Sonuçta ortaya çıkan ürün çok küçük farklarla birbirinin aynısıdır. Dolayısıyla, zaten yüksek kalitede üretilen ürünlerin maliyetlerini bir şekilde düşürmek en azından kontrol altına almak zorundayız. İşte insanların dilinden düşürmediği lojistik, önemini bu aşamada göstermektedir.²¹³

Günümüzdeki yıkıcı rekabet ortamında, üreticiler tüm üretim sistemlerini optimal stok ve siparişe göre ürün kavramları üzerine kurmakta ya da kurmaya çalışmaktadırlar. İşte bu noktada üretici firmalara bir çözüm olarak lojistik önem kazanmaktadır. Lojistik hizmet ve operasyonlar hem tüm hareket eden maddelerin kontrolünü sağlamakta, hem de üreticiye sağlıklı ve düşük maliyetle envanter tutma imkanı vermektedir. Unimodel taşıma sistemleri, yerini hızla TZY çerçevesindeki

²¹² <http://www.rota-egitim.com/rota.asp?procid=8&ndproc=79> (Erişim Tarihi:15.10.2009)

²¹³ <http://www.yorumla.net/universiteler/524003-lojistik-tasimacilik-modlari-ve-entegre-tasimacilik.html> (Erişim Tarihi: 23.08.2009)

mükemmel organizasyonlar ile birlikte JIT (Just in time) gibi düşük maliyetli ve yüksek kaliteli taşıma tekniklerine bırakmıştır.²¹⁴

Lojistiğin önemini sayılarla ifade etmek de mümkündür. Araştırmalar, ülkelerdeki ekonomik büyüklüklerin %10'u civarını lojistik hizmetlerin oluşturduğunu saptamıştır. Örneğin 2002 yılı için Amerikan Ekonomisi'nin toplam lojistik harcaması 910 milyar \$ (GSYİH'nın %8,7'si) olarak tespit edilmiştir.²¹⁵ Ernst&Young-IBS(2002) tarafından yapılan araştırmada, Türkiye'de firmaların lojistikle ilgili harcamalarının toplam cirolar içindeki payı %5 olarak tespit edilmiştir. 2005 yılı verilerine göre, ülkemiz lojistik pazarı büyüklüğü, tüm lojistik hizmetlerin outsource edilmesi halinde 30–35 milyar \$ olarak tahmin edilmektedir.

Lojistiğin rakamlar dışında da ülke ekonomileri üzerinde çok büyük etkileri vardır. Lojistik maliyetler üzerinde herhangi bir artış olduğunda bu, ürünün doğuş yerinden çıkış fiyatını doğrudan etkilemektedir. Ayrıca günümüzde değişen lojistik disiplinleri düşünüldüğünde faydalı sonuçlara ulaşılabilecektir Bunu birkaç örnekle açıklayabiliriz. Örneğin; Lojistik firmalarından biri çok değerli müşterisinin birine malzemesini Çarşamba günü teslim edeceği taahhüdünde bulunmuştur. Fakat bazı beklenmeyen durumlar sonucu çok iyi bir performans ile malzeme Pazartesi günü müşteriye teslim edilmiştir. Bu gelişmeye müşterinin cevabı şöyle olmuştur: “Yardımlarınız için teşekkür ederim ama siz bana malzemenin Çarşamba günü teslim edileceğini bildirdiğiniz için ben üretim planlamamı ona göre yaptım. Ben bugün itibarı ile malzemeyi üretime sokamam. Malzemeniz aracın üzerinde beklemek zorunda” diye cevap vermiştir.

Diğer bir örnek olarak şunu verebiliriz. Yine firmanın çok büyük müşterilerinden birine malzemelerin Pazartesi günü teslim edileceği söylenmiş ama salı günü akşam hâla malzeme teslim edilmemiş. Malzemeyi bekleyen yetkili kişi, ürünün Salı sabahı üretim bandına girmesi gerektiğini ama salı akşamı olmasına rağmen ürünün hâla kendilerine ulaşmadığını bu nedenle üretimin durduğunu belirtmiş ve üretimin

²¹⁴ http://www.genbilim.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=3920 (Erişim Tarihi: 03.10.2009)

²¹⁵ BİRDOĞAN Baki, “Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi”, Volkan, Ankara- 2004, s. 16.

durması ile katlanılacak maliyetin tedarikçi tarafından yüklenilmesi gerektiğini belirtmiş.²¹⁶

Lojistik yönetimi firmaya aynı zamanda hem maliyet, hem de verimlilik avantajı sağlayabilecek bir olgudur. Bunun yanı sıra firma için yaratacağı değer avantajından da bahsedebiliriz. Verimlilik avantajı; artacak kapasite kullanım gücü, aktiflerin geri dönüşü ve iş yapış sürecindeki ortaklıklarla sağlanacaktır. Değer avantajı ise; iyi düzenlenmiş hizmetler, güvenilirlik ve ihtiyaç ve beklentilere karşılık verebilirlikle sağlanacaktır.

Lojistik ögesinin altında yatan felsefe, malzemelerin akışını eskiden olduğu gibi birbirinden bağımsız faaliyetlerle gerçekleştirmektense, kaynaktan son kullanıcıya kadar bu akışı planlamak ve koordine etmektir. Amaç pazarı, dağıtım ağını, üretim sürecini ve tedarik faaliyetini birbirine maliyetleri düşürecek bir şekilde bağlamak ve bu yolla müşterilerin daha iyi hizmet görmesini temin etmektir. Diğer deyişle, maliyet düşürme ve hizmet iyileştirmeyle rekabet avantajı elde etmektir.²¹⁷

Yukarıda verilen sayı ve örneklerle bakarsak, lojistiğin, onun da ötesinde TZY'nin ne kadar önemli olduğunu anlamamız ve yerli firmaların bu konular üzerine daha fazla düşünce ve para harcamaları gerektiği sonucuna varmamız gerekiyor.

2.4. Lojistiğin Taşıma Yöntemleri

Lojistik, genel anlamda hammaddenin kaynağından alınarak ürün haline dönüştürülüp bunun nihai tüketiciye ulaştırılması ve hatta bozulma, kırılma gibi nedenlerle tekrar satıcıya iade edilmesi süreçlerinin tamamını kapsamakla beraber ülkemizde daha çok taşımacılık ve depolama faaliyetleri olarak anlaşılmaktadır. Böyle bir düşüncenin oluşmasında lojistik faaliyetlerin içinde en önemli faaliyetin taşımacılık

²¹⁶ <http://www.yorumla.net/universiteler/524003-lojistik-tasimacilik-modlari-ve-entegre-tasimacilik.html> (Erişim Tarihi: 23.08.2009)

²¹⁷ <http://www.rota-egitim.com/rota.asp?procid=8&ndproc=79> (Erişim Tarihi: 15.10.2009)

olması ve Türkiye’deki lojistik hizmetlerini eskiden nakliyecilik hizmeti sağlayan firmaların gerçekleştirmesi etkili olmuştur.²¹⁸

Lojistik faaliyetlerinin temel ilkelerinden olan ihtiyaca yerinde ve zamanında cevap verilmesi ilkesi gereği, ulaştırma faaliyetleri büyük önem kazanmaktadır. İçinde bulunan şartlara uygun ulaştırma araçlarının kullanılması, bu araçlarla yapılan sevkiyatların ve bütünleme faaliyetlerinin koordineli, planlı ve programlı bir şekilde yapılması gerekmektedir. Teknolojinin hızlı gelişmesi sonucu, ulaştırma sistemlerinin verimlerinin artması Dünya’yı daha da küçültmektedir. Buna bağlı olarak ulaştırma sistemlerinin daha dikkatli planlanması, birbirine entegrasyonu ve ortak kullanımın gerekliliği ön plana çıkmıştır. Uluslararası personel ve bütünleme maddelerinin taşınması; hava meydanları ve limanlarının koordineli çalışması, irtibatların geliştirilmesi, kapasitelerinin artırılması gibi ek tedbirlere rağmen, kısıtlı kaynakların kullanımında sıkıntılar doğmuştur. Taşıma yönetimi bu aşamada, işlevsel olarak gittikçe önem ve değer kazanmaktadır.²¹⁹

Lojistiği genel anlamda düşündüğümüzde ise; insanların hareketini de eklemek gerekecektir. Ancak insan taşımacılığına yönelik lojistik esas itibari ile malzeme taşımacılığına dayalı lojistikten farklıdır. İnsanların hareketi şehirler yönünde iken malzemeler hammadde kaynaklarından endüstriyel bölgelere ve buradan insanlar tarafından tüketildikleri şehirlere taşınmak eğilimindedir.

Lojistik hizmetleri, ürünlerin üretim noktalarından tüketim noktalarına aktarılmasını sağlar. Herhangi bir noktada üretilmiş bulunan bir mamül, tüketilmediği müddetçe hiçbir değer ifade etmez. Ona asıl değeri yükleyen, onu oradan alıp tüketileceği yere götüren taşıma işlemidir. Taşımanın önemi, işte bu noktada ortaya çıkmaktadır.

Taşımacılık türleri farklıdır. Karayolu, demiryolu ve okyanus taşımacılığı hem insanlar, hem de malzemeler için kullanılmaktadır. Taşımacılık şirketlerinin hem insan hem de malzeme taşıma durumları nispeten nadir olaylardır. Sadece hava

²¹⁸ <http://www.yorumla.net/universiteler/524003-lojistik-tasimacilik-modlari-ve-entegre-tasimacilik.html> (Erişim Tarihi: 23.08.2009)

²¹⁹ <http://www.reysas.com/makaleler.php> (Erişim Tarihi: 20.08.2009)

taşımacılığında malzeme ve yolcuların aynı uçakta taşıma durumu yaygın bir uygulamadır.

Türkiye yıllardır ulaşım ve dağıtım merkezi olarak dünyanın önde gelen lojistik merkezlerinden biri olup, üç kıtanın buluştuğu yerdir. Diğer taraftan, son iki körfez krizinde de coğrafi olarak stratejik önemi daha da artmıştır. Lojistik sektörü, ekonomideki temel hizmet sektörlerinden biridir ve bir ülkenin ticari ve imalat faaliyetleri için hayati önem taşımaktadır. Lojistik; bilişim teknolojileri ve gen teknolojileriyle birlikte yeni yüzyılda dünyadaki gelececek olan üç sektörden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.²²⁰

Türkiye, üretim-bazlı bir sektörden, pazarın ihtiyaçlarını karşılayan bir sektöre değişim reformlarını hızla yapamamasından dolayı, orta gelirli gelişen ülkelerin arkasına düşmektedir. Ülkedeki kamu taşımacılık kuruluşları: gereğinden hantal/büyük, planlamaları zayıf, politik projelere fazla öncelik verilen ve devletin sırtına zarardan dolayı fazla mali yük getirmektedirler. Özel taşımacılık sektörü hızla gelişmesine rağmen küçük, düzensiz ve kurumsallaşamamış durumdadır. Taşımacılık alt yapı ve hizmetlerinin ticarileştirilmesi, özelleştirilmesi, karlılaştırılması, reorganizasyonu ve şeffaflaştırılması gerekmektedir.

Taşımacılık sektöründe Avrupa'nın bir numarası olmayı hedefleyen Türkiye, sektörde dönen çarkı iyi anlamış görünmüyor. Taşıma firmalarının yüzde 99'unun küçük orta boy işletme olmasına rağmen, çıkarılan yönetmelik, uluslararası dev şirketlere avantaj sağlıyor. Yerli firmaların rekabet gücü azalıyor. Bugün dünyada, mal üretmek kadar onu satabilmek, hatta üretilen emtiayı son alıcıya ulaşıncaya kadar zarar vermeden taşımak büyük önem taşıyor. Üretilen ve taşınan mallar için harcanan paralar da dünyanın geldiği noktayı gösteriyor zaten. Artık, dünyada 9 trilyon dolarlık mal yer değiştiriyor. Şüphesiz; Türkiye'nin hedefi, bu büyük pastadaki payını daha da artırmaktır. Özellikle, Avrupa'nın lojistik faaliyetlerinin ağırlık merkezinin değişmesi, düşük iş gücü, stratejik konumu ve mevcut altyapısı ile Türkiye'ye çok önemli avantajlar sunuyor. Önümüzdeki 10 yılda sadece lojistik sektörünün Türkiye'ye

²²⁰ <http://www.reysas.com/makaleler.php> (Erişim Tarihi: 20.08.2009)

sağlayacağı miktarın 15 milyar dolar olacağı ifade ediliyor. Doğal olarak bu durum, AB yolundaki Türkiye’de kıran kırana bir mücadeleye sebep oluyor.²²¹

Taşımacılığın; karayolları, denizyolları (su yolları, nehir ve göller dâhil), demiryolları, havayolları ve boru hatları türleri vardır. Ulaştırma sistemlerinin birbirini destekleyici, birbirlerini tamamlayıcı şekilde olmaları ve ulaşım sistemleri arasındaki dengesizliğin bir plan dâhilinde giderilmesi gereklidir. Öte yandan, bir ülkeden diğer bir ülkeye taşımacılık yapılırken, çoğu zaman birden fazla nakliye sistemi birbirine eklenerek kullanılmaktadır. Bu sistemle her nakliye türünün avantajlı yönleri kullanılarak lojistik avantaj yaratılmaktadır. Buna da intermodal veya kombine taşımacılık denmektedir. Türkiye’deki taşımacılık ve lojistik firmalarının sayısı kesin olarak bilinmemekle birlikte, yaklaşık 1500 adet olduğu tahmin edilmektedir. Bu firmalar içinde gerçek anlamda lojistik hizmet veren sayısı oldukça azdır. Bu firmalar daha ziyade teslimat, yükleme, boşaltma ve depolama işlemlerine odaklanmış firmalardır.²²²

Taşıma faaliyetinin, zaman ve yer faydası oluşturmaktadır. Zaman faydası; tüketici tarafından ihtiyaç duyuluncaya kadar mamullerin depolanması ve stoklanması sürecinin bir sonucu olarak ortaya çıkar. Bu noktada önemli olan, tüketicinin mamule, istediği anda ulaşabilmesidir. Aksi takdirde tüketici, o mamulü talep etmekten vazgeçebilir, memnuniyeti azalır, bu da işletmelere; hem mamulü gerektiğinde normal koşullardan daha hızlı şekilde üretmek durumunda kalacaklarından ek üretim maliyeti getirir hem de uzun vadede kaybedecekleri müşterileri bakımından pazar paylarının yitirilmesiyle geri döner.²²³

Türkiye’de yük taşımacılığının %93’ü karayolları, %4’ü demiryolu ve %1,2’si ise deniz yolları aracılığıyla yapılmaktadır. Bu dağılım ucuz ve verimli olan demir ve deniz yollarından yararlanılmadığını, bir başka tanımla, bu alanda çok önemli altyapı eksikliklerinin varlığını açıkça ortaya koymaktadır. Türkiye’nin üç tarafının denizlerle çevrili olduğu düşünüldüğünde, deniz yollarının aldığı payın düşündürücü boyutta

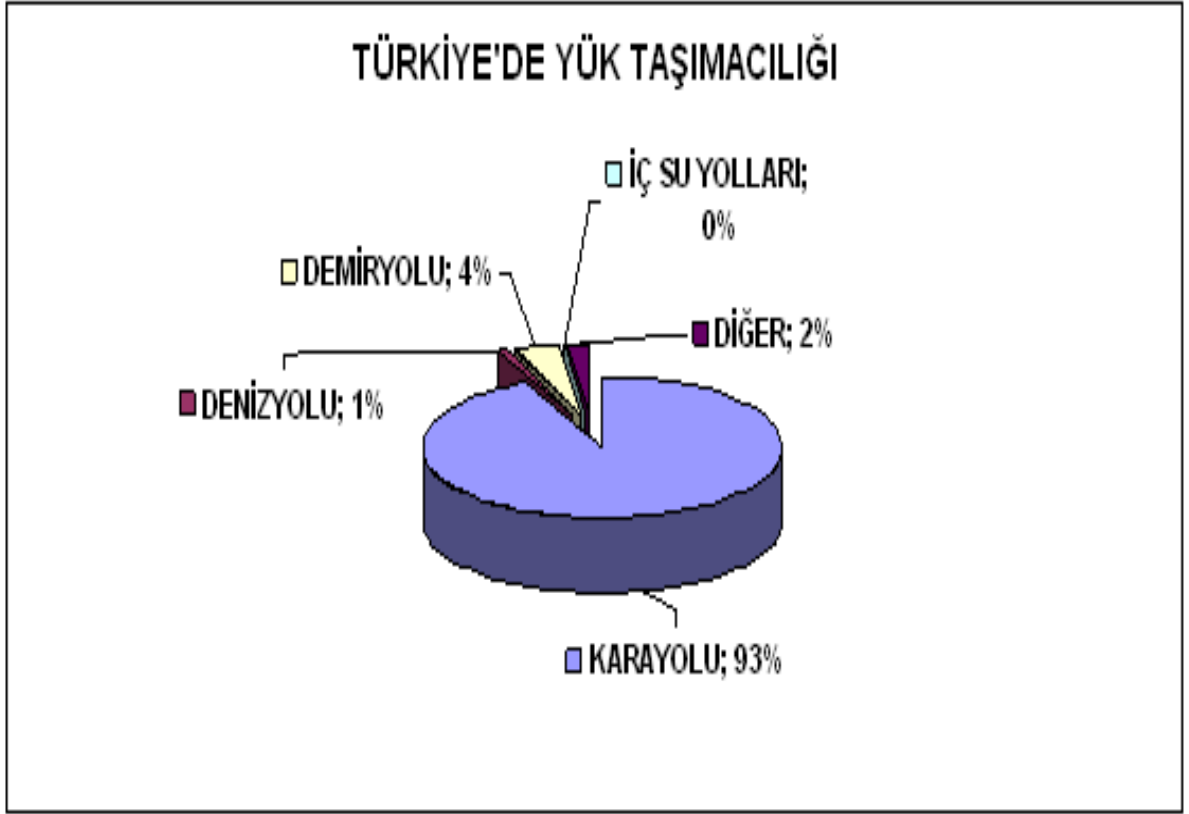
²²¹ <http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=19528> (Erişim Tarihi: 17.08.2009)

²²² <http://www.reysas.com/makaleler.php> (Erişim Tarihi: 20.08.2009)

²²³ <http://www.rota-egitim.com/rota.asp?procid=8&ndproc=79> (Erişim Tarihi: 15.10.2009)

olduğu görülmektedir.²²⁴ Türkiye’de ki yük taşımacılığını şekil üzerinde aşağıdaki gibi gösterebiliriz.

Şekil 2; Türkiye’de Yük Taşımacılığı



Yukarıda bahsettiğimiz taşımacılık yöntemlerini aşağıda kısaca açıklayacağız.

2.4.1. Unimodal Taşımacılık

Eşyanın bir veya daha fazla taşıyıcı tarafından sadece bir taşıma türü (kara, deniz, hava, demiryolu) kullanılarak taşınmasıdır.²²⁵ Geleneksel taşıma yöntemidir. Aynı zamanda en yaygın taşıma şeklidir. Ağırlıklı olarak kara, hava, deniz ve demiryolu

²²⁴ <http://müşavir.net/lojistik-maliyetler.html?showall=1> (Erişim Tarihi: 03.01.2010)

²²⁵ ALKAN Mustafa, ERDAL Murat, “Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü”, UTİKAD (Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği), İstanbul 2004, s. 400.

ile yapılırken, iç – su (nehir) ve boru taşımacılığı şeklinde de yapılabilmektedir. Kendi aralarında avantaj ve dezavantajları mevcuttur.²²⁶

Taşıma türlerini bir tabloda göstermek gerekirse aşağıdaki şekilde gösterilebilir.

Tablo 3, Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması²²⁷

Taşıma Türü	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yüklemlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Nehir yolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: ÇANCI Metin ve ERDAL Murat; Taşımacılık Yönetimi

2.4.1.1. Karayolu Taşımacılığı

En yaygın kullanılan taşıma türüdür. Oldukça esnek olan bu taşımacılık türünde yükleme ve boşaltma işlemlerinin kolaylıkla yapılabilmesi, tarifeli yüklemelerin sıkça yapılabilmesi, kapıdan kapıya hizmet verilebilmesi, kısa sevk süreleri gibi sebepler tercih edilme nedenidir. Bunun yanında yüksek taşıma maliyeti, kötü hava koşullarından kolaylıkla etkilenmesi, trafik ve çevresel faktörlerden etkilenmesi olumsuz yönlerindendir. Özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra hızla gelişerek en kullanışlı nakliye türü olmuş ve tüm lojistik süreçlerinde yer almıştır. Günümüzde rekabetin en yoğun yaşandığı nakliye türüdür.

²²⁶ http://www.ekodialog.com/Makaleler/lojistik_modlari_entegre_tasimacilik_makale.html (Erişim Tarihi: 16.08.2009)

²²⁷ ÇANCI Metin, ERDAL Murat, “Taşımacılık Yönetimi”, UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği), 2. baskı, İstanbul 2003, s.26.

Türkiye’de, özellikle 1950’lerden sonra çok hızlı bir gelişme göstermiştir. Ülkemizde karayolu ağı uzunluğu 1950 yılından 2001 yılına kadar 4,79 kat artmıştır. Bu veri karayolu taşımacılığına ne kadar önem verildiğinin bir göstergesidir.²²⁸ Zaten yük taşımacılığının %93’ünü karayolu taşımacılığının gerçekleştirmesi, bu önemin verilmesinin önemli argümanlarından bir tanesidir.

2.4.1.2. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşıması uluslararası taşımada en yüksek oranda kullanılan taşıma şeklidir. Hız faktörünün çok önemli olmadığı düşük değerli, örneğin; hammaddeler gibi ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. Yavaş bir taşıma modu olmasına karşın güvenilirliği oldukça yüksektir. En önemli avantajı çok büyük hacimli ürünlerin taşınmasına imkan vermesidir.²²⁹ Uluslararası anlamda en yaygın kullanılan taşıma türüdür. Taşıma modları arasında en düşük maliyetli ve güvenli olanıdır. Çok büyük miktardaki ürünler (kuru yük, likit ve gaz, ekonomik değeri az ürünler, hammaddeler) ile konteynerlenebilen ürünler denizyolu ile taşınır. Havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olmasından dolayı dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir.²³⁰ Deniz taşımacılığı, dünya ticaretinin % 92’sini omuzlamaktadır. Ülkeler ve kıtalar arasında taşınan yük miktarı da yedi milyar tondur.²³¹

Türkiye hem jeopolitik hem de coğrafi konum itibarı ile deniz taşımacılığına çok uygun olmasına rağmen yanlış yatırımlar nedeni ile bu avantajlarını tam olarak kullanamamaktadır. Son yıllarda deniz ticaretimizi güçlendirmek adına bazı düzenlemeler yapıldıysa da hala yetersizdir. 2000 yılı içinde Türkiye’nin toplam dış ticaretinin %90’ından büyük bölümü denizyolu ile taşınmıştır.²³² Bu taşımacılıkta

²²⁸ <http://www.yorumla.net/universiteler/524003-lojistik-tasimacilik-modlari-ve-entegre-tasimacilik.html> (Erişim Tarihi: 23.08.2009)

²²⁹ <http://www.ita.com.tr/ita/deniz.htm> (Erişim Tarihi: 25.12.2009)

²³⁰ ÇANCI Metin, ERDAL Murat; “Taşımacılık Yönetimi”, UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği), 2. baskı, İstanbul 2003, s.26.

²³¹ AKTEN Necmettin, “Taşımacılıkta Çağdaş Motif: Kapıdan Kapıya Taşıma”, Logistical, Sayı 3, 2005, s. 16.

²³² www.und.org.tr (Erişim Tarihi: 15.08.2009)

denizyollarının aldığı pay %30,5 ile 36 milyon tondur. Yabancı bayraklı gemilerin taşıdığı 82 milyon ton yük için ödenen navlun 2,5 milyar dolar civarındadır Uluslararası Nakliyeciler Derneği / International Transporters Association [[url]]. Ro-Ro taşımacılığı gibi, doğru yatırım ve vizyonlarla ülkemiz kısa sürede asıl olması gereken güce kavuşacaktır. Eğer denizcilik sektörü dinamikleri harekete geçirilirse, orta vadede 20 – 25 milyar dolarlık kaynak sağlama potansiyelini bünyesinde barındırmaktadır.²³³

Dünya ticaretine deniz taşımacılığı egemendir. Dünya coğrafyasında su kürenin ağırlıklı yer tutması, gemilerle büyük çapta taşıma yapılabilmesi, deniz taşımacılığının en ucuz taşıma şekli olması bu olgunun temel nedenlerini teşkil eder. Ülkeler ve kıtalar arasında denizden taşınan yük miktarı da 7 milyar tondur.²³⁴ Deniz taşımacılığı uluslararası haklı rekabete açıktır. Ticaret gemileri, bayrakları ne olursa olsun, denizlerde birbirleriyle rekabet olanağına sahiptir. Bunu da denizlerin insanlığın ortak malı oluşu şekillendirmiştir. Bu şekillendirme, mare liberum ilkesi olarak bilinir. Mare liberum, denizde seyir yapan gemilerin, kimin karasularında olursa olsun, seyrüsefer özgürlüğünden yararlanacağını söyler. Bu ilkenin özünde denizlerin insanlığın ortak malı olduğu kuramı yatar. Bu ilke doğrultusunda ticaret gemileri, dünya denizlerinde herhangi bir formaliteye tabi olmaksızın serbestçe –ancak zararsız olmak koşuluyla– duraksız ve uğraksız seyir yapabilme hakkına sahiptir.²³⁵

Hizmette baskın (dominant) taşıma motifi, denizin taşımalarındaki etkin konumu yüzünden önceden “limandan-limana”²³⁶ taşıma şeklindeydi. Ancak, günümüzde deniz taşımalarını da içine alan kapıdan-kapıya²³⁷ hizmet anlayışı giderek

²³³ KOPARAL M., “Türk Deniz Taşımacılığı”, Logistical, Sayı 2, 2004, s. 59

²³⁴ <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=53> (Erişim Tarihi: 30.08.2009)

²³⁵ AKTEN Necmettin, “Taşımacılıkta Çağdaş Motif: Kapıdan Kapıya Taşıma”, Logistical, Sayı 3, 2005, s. 16.

²³⁶ Limandan-limana taşıma anlayışında taşıma, limanlar arasında ve denizyoluyla yapılır. Bu nedenle de limanlar, taşımanın başlangıç ya da bitiş yeridir. Taşımacılığın sınırları dolayısıyla limanlar arasındır. Bu tür deniz taşıması, konvansiyonel taşıma olarak bilinir. Daha fazla bilgi için bkz: <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=53> (Erişim Tarihi: 30.08.2009)

²³⁷ Taşımacılıkta modern motif, kapıdan-kapıya taşıma hizmetidir. Bu tür taşıma "modern deniz taşımacılığı" diye de bilinir. Kapı denince fabrika, sundurma ya da depo olsun, taşımanın uç noktası (yani başlangıç/bitiş noktası) anlaşılır. Kapıdan-kapıya taşımada birden çok taşıma sistemi kullanılır. Taşıma sistemleri -birbiriyle entegre olarak - yükün satıcıdan alıcısına (yani pazarına) ulaştırılmasını sağlar. Daha fazla bilgi için bkz: <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=53> (Erişim Tarihi: 30.08.2009)

yaygınlaşmaktadır.²³⁸ 1998 yılına kadar denizyolları taşımaları, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün şehir hatlarında, Deniz Nakliyat T.A.Ş. 'nin ise iç hatlarda yaptığı taşımaları kapsamaktadır. 1999 yılından itibaren ise, D.P.T tarafından hesaplanmış tahmini taşımaların tümünü kapsamaktadır.²³⁹

2.4.1.3. Havayolu Taşımacılığı

Hava taşımacılığı sektörün en hızlı taşıma şekli olmasının yanı sıra aynı zamanda en maliyetli şeklidir. İhtiyacın aciliyeti bu taşıma şeklinin kullanılmasında etkilidir. Maliyetin yüksek olmasına karşın hava taşıması beklentileri karşılaması ve hızlı sonuç vermesi nedeniyle yoğun bir şekilde kullanılmaktadır.²⁴⁰ En temel tercih edilme sebebi hız faktörüdür. Bunun yanında birim taşıma maliyetleri, diğer taşıma türlerine nazaran oldukça yüksektir. 500 kilometreden daha uzak mesafeler için elverişlidir. Fakat havayolu nakliyesinin sağladığı hız avantajı aynı zamanda depolama maliyetlerini azaltıcı bir etken olarak düşünülebilir.²⁴¹ Bununla beraber, küreselleşme ile birlikte global şirketler için maliyet ile birlikte zaman ve hız kavramları da önem kazanmıştır. Bu sebeple havayolu taşımacılığının, entegre taşıma içerisinde ki rolü her geçen gün artmaktadır. Son on yılın istatistiklerine göre, dünyada taşınan toplam kargonun tonaj olarak sadece % 2'si havayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmiştir. Diğer yandan, havayolu ile taşımaların dolar olarak değeri toplam kargonun dolar olarak değeri içinde %33'lük paya ulaşmıştır. Bu veri, havayolu taşımacılığındaki yüksek maliyete rağmen buna katlanıldığını göstermektedir.²⁴²

Türkiye'de ise havayolu taşımacılığı uzun yıllar neredeyse devlet tekeli altında yapıldıysa da 2003 yılında yapılan düzenlemeler ile bölgesel taşımacılığı önü açılmıştır. Bu düzenlemeden sonra, bölgesel yolcu taşımacılığında büyük artışlar kaydedilmiştir.

²³⁸ <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=53> (Erişim Tarihi: 30.08.2009)

²³⁹ <http://www.reysas.com/makaleler.php> (Erişim Tarihi: 20.08.2009)

²⁴⁰ <http://www.ita.com.tr/ita/hava.htm> (Erişim Tarihi: 25.12.2009)

²⁴¹ BİRDOĞAN Baki, "Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi", Volkan, Ankara 2004, s. 51.

²⁴² <http://www.yorumla.net/universiteler/524003-lojistik-tasimacilik-modlari-ve-entegre-tasimacilik.html> (Erişim Tarihi: 23.08.2009)

Ayrıca yeni firmaların sektöre girişi hızlanmıştır. Sektöre giren şirket sayısı arttıkça da bu firmaların eğilimi yerel olarak belirli bölgelerde uzmanlaşmaya doğru gidecektir.²⁴³

2.4.1.4. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı düşük değerli, ağır ve hacimli yükler için yüksek maliyetlere katlanılmadan yapılabilecek bir taşıma türüdür. Yüksek ilk yatırım ve bakım maliyetleri yüzünden genellikle devlet tarafından işletilmektedir. Özellikle uzun mesafeli kara taşımacılığında çok büyük maliyet avantajları sağlamaktadır. Gelişmiş ülkelerde demiryolu taşımacılığının ayrı bir önemi vardır ve projeler karayolunun tamamlayıcı özelliği göz önüne alınarak hazırlanır. Entegre taşımacılık açısından baktığımız zaman en önemli araçlardan birisidir.²⁴⁴

Ülkemizde, demiryolu taşımacılığı devletin elindedir.²⁴⁵ Demiryolu taşımacılığı diğer ulaşım yollarına göre hem daha güvenli hem de daha ucuzdur. Demiryolları 1950–2000 yılları arasında ihmal edilmiştir. 1950–1990 yılları arasında yatırımların %75’i karayoluna ve %25’i demiryollarına ayrılmıştır. Son 20 yılda demiryolunun 444 katı karayolu yapılmıştır. 148 yıllık demir yolları günümüzde ancak 10.940 km.ye ulaşabilmiştir. Yolcu taşıma pastasında TCDD’nin %2 tercih edilmesi hem demiryolunun ihmali hem de trenlerin ortalama hızlarının 55 km/s gibi düşük olması ile de ilgilidir.

Türkiye Cumhuriyeti ilk kurulduğu yıllardan 1950’li yıllara kadar bilinçli bir şekilde demiryolu yatırımlarına ağırlık vermiştir. Tüm sanayi tesislerine demiryolu bağlantısı götürülmüş ve hatlar bu sanayi tesislerine gerekli hammaddeyi toplayıp getirecek şekilde inşa edilmiştir. Fakat, 1950’li yıllardan sonra karayoluna, doğru bir tercih olmasına rağmen, bilinçsiz olarak hızlı yatırımlar yapılmıştır. Günümüzde karayolları yük taşımacılığı % 93 pay alırken, demiryolları ancak % 4 dolaylarında pay alabilmektedir. Oysa bu oran AB ülkelerinde % 8 dolaylarındadır. Ancak, AB ülkeleri

²⁴³ KARAGÜLLE Ali Özgür, “Ulaştırma Sektörünün Geleceği Yerel Havacılıkta”, Logistical, 2004, Sayı 2, s.35

²⁴⁴ http://www.ekodialog.com/Makaleler/lojistik_modlari_entegre_tasimacilik_makale.html (Erişim Tarihi: 16.08.2009)

²⁴⁵ <http://www.reysas.com/makaleler.php> (Erişim Tarihi: 20.08.2009)

bu paydan memnun değildir. 2010 yılında hedef bu payın % 16 – 20 aralığına çekilmesidir.²⁴⁶ Ülkemiz son yıllarda demiryolunu teşvik edici düzenlemeler yapmasına rağmen, bu taşıma türünün gelişmesi için altyapı yatırımı gerektiği için pek başarılı sonuçlar alınamamaktadır. Fakat hem taşıyıcıların hem de üreticilerin bilinçlenmesi sonucunda ülkemizin demiryolu taşımacılığına bakışı ve katkısı hızla değişmektedir.

2.4.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Demiryolunda olduğu gibi bu taşıma türünde de ilk yatırım maliyeti yüksektir. Genellikle ham petrol, doğalgaz gibi likit ya da gaz halinde olan ürünler taşınmaktadır.²⁴⁷ Güvenilir olması ve çok yüksek miktarda ürün taşıma imkanı vermesi büyük avantaj sağlar. Fakat esnekliği son derece düşüktür.²⁴⁸ Genellikle ham petrol, doğalgaz gibi likit ya da gaz halinde olan ürünlerin taşındığı taşıma modlarından biridir. Güvenilir olması ve çok yüksek miktarda ürün taşıma imkanı verir. Fakat esnekliği son derece düşüktür. Demiryolu taşımacılığında olduğu gibi bu taşıma türünde de ilk yatırım maliyeti yüksektir.²⁴⁹

Tüm dünyada olduğu gibi, ülkemizde de son yıllarda boru hatları ile taşımacılığa önem verilmeye başlanmıştır. Boru hatlarının genel karakteristiği yanı sıra, özellikle ülkemizin coğrafi konumu nedeni ile Türkiye üzerinden geçecek olan uluslararası ham petrol ve doğalgaz boru hatlarının hızla artması beklenmektedir.

2.4.1.6. İç-Su (Nehir) Yolu Taşımacılığı

Avrupa’da çok yaygın ve sık olarak kullanılmasına rağmen ülkemizde henüz emekleme aşamasındadır. Özel taşıma araçlarına ihtiyaç duyulmakta olup, araç

²⁴⁶ ACER A., “Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığı”, Logistical, 2004, Sayı 2, s. 50.

²⁴⁷ http://www.ekodialog.com/Makaleler/lojistik_modlari_entegre_tasimacilik_makale.html (Erişim Tarihi: 16.08.2009)

²⁴⁸ <http://www.yorumla.net/universiteler/524003-lojistik-tasimacilik-modlari-ve-entegre-tasimacilik.html> (Erişim Tarihi: 23.08.2009)

²⁴⁹ <http://www.uludagsozluk.com/k/boru-hatti-tasimaciligi/> (Erişim Tarihi: 05.09.2009)

kapasiteleri genelde suyun derinliğine göre değişmektedir.²⁵⁰ Türkiye, üç tarafı denizle çevrili, akarsuları bol olan bir ülke olmasına rağmen çeşitli nedenlerle su yolu taşımacılığında gerekli gelişmeyi kaydedememiştir. Geçmişte, Aşağı Sakarya Nehri'nde taşımacılığın geliştirilmesi düşünülmüş olmakla birlikte, bugüne kadar bu husus uygulamaya geçirilememiştir.²⁵¹ Ülkemiz akarsularının yüksek debi oranına sahip olması ve coğrafi sebeplerden dolayı taşıma yapacak yeterliliğe sahip olmamasından dolayı ülkemizde verimli şekilde faydalanmak çok fazla mümkün değildir.

2.4.2. Multimodal Taşımacılık

Farklı taşıma üniteleri veya aracıyla, birden fazla taşıma türü kullanılarak yapılan taşımacılıktır.²⁵² Bunu ürünlerin en az iki farklı taşıma yöntemi ile taşınması olarak tanımlayabiliriz. Birleşmiş Milletler Uluslararası Multimodal Taşımacılık konvansiyonunda da bu tanıma, bir ülkeden farklı bir taşıma yöntemi ile yüklenip diğer ülkeden farklı bir taşıma yöntemi ile teslim edilmesi eklenmiştir.²⁵³ Örneğin, karayolu ile demiryolu hangarına gelen malzemelerin konteynere yüklenip taşınması multimodal taşımaya örnektir.

2.4.3. İntermodel Taşımacılık

Kapıdan kapıya taşımacılık zincirinde en az iki taşıma türü (karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu) kullanılarak yükün nihai varış yerine ulaştırılmasıdır. Tek yükleme ile ve aynı taşıma birimi içinde ürünlerin ellenmeden, birden çok taşıma yöntemleri ile taşınması olarak tanımlanmaktadır. Bunda konteyner taşımacılığı veya treylerin hiç açılmadan karayolu, demiryolu veya denizyolu ile taşınması

²⁵⁰ ÇANCI Metin, ERDAL Murat, "Taşımacılık Yönetimi", UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği), 2. baskı, İstanbul 2003, s.27.

²⁵¹ <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=30694> (Erişim Tarihi: 13.09.2009)

²⁵² ALKAN Mustafa, ERDAL Murat, "Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü", UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği), İstanbul 2004, s. 270.

²⁵³ <http://www.uludagsozluk.com/k/multimodal-tasimacilik/> (Erişim Tarihi: 13.09.2009)

kastedilmektedir. Hedef, yüklemede ağız kapatılan ünitenin teslim yerinde açılmasıdır. Boş konteynerin, boş treylerin içinde bir ürün olmadan taşınmasına, içlerinde ürün olmadığı için intermodel adı verilmemektedir.²⁵⁴

İntermodel taşımacılık, aynı taşıma kabının birden fazla taşıma modunda kullanıldığı taşıma şeklidir. İntermodel taşımacılığın sağladığı avantajlar;²⁵⁵

- Düzenli taşıma, düzenli yükleme; düzenli boşaltma imkanları ve sabit fiyat avantajı,
- Diğer taşıma sistemlerine göre olumsuz hava koşullarından çok daha az etkilenme,
- Karayoluna oranla daha az kaza riski,
- Çevre kirliliği oluşturmayan ekolojik taşıma,
- Swap body'lerin²⁵⁶ tavanlarının yükselebilen olması sayesinde maksimum yükleme optimizasyonu,
- İşe adanmış blok tren ile belirli rota ve belirli program,
- Tüm vagonların aynı lokasyonda bulunmasından kaynaklanan kontrol ve takip kolaylığı

Avrupa Birliği'nin büyük desteğini alan intermodal taşımacılık karayoluna rakip ve daha düşük maliyetli taşıma olanağı sağlarken kendini yenileyen sistemler ile karayolu ile rekabet edebilecek termin sürelerine inmeyi başarmıştır.

²⁵⁴ <http://www.yorumla.net/universiteler/524003-lojistik-tasimacilik-modlari-ve-entegre-tasimacilik.html> (Erişim Tarihi: 23.08.2009)

²⁵⁵ <http://www.omsan.com.tr/web/tr/intermodal.asp> (Erişim Tarihi: 18.10.2009)

²⁵⁶ Swap body; üst üste istiflenmeyecek ve stacker tarafından tepeden kaldırılamayacak kadar ince yapılmış konteynerlerin adıdır. İlk satın alma masraflarını düşürmek ve uzun vadedeki yakıt masraflarını enazda tutmak için oldukça hafif malzemeler üretilirler. Bu konu hakkında daha fazla bilgi için bkz.; <http://www.sozlukturkce.com/word/swap+body/> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

2.4.4. Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık deyimiyle, genelde, karayolunu olabildiğince az kullanma olanağını sağlayan ve birden fazla ulaştırma türünden yararlanılan bir taşıma anlatılmak istenmektedir.²⁵⁷ Eşyanın tek bir taşıma biriminin içinde yeniden yüklemeye gerek kalmadan en az iki taşıma yöntemi (kara+demiryolu veya kara+denizyolu gibi) kullanılarak taşınmasıdır.²⁵⁸ Kombine taşımacılık demiryolu açısından özel önem taşımaktadır. Çünkü yüklerin karayolu taşımasından demiryoluna kayması, ulaştırma sistemine denge yönünde katkı sağlayacaktır.²⁵⁹

Türkiye, diğer taşıma modları yanında, kombine taşıma konusunda oldukça ilerlemiş ve önemli işlerin altına imza atmıştır. Ro-Ro²⁶⁰ taşımacılığı buna en güzel örnektir. 1990'lara kadar Deniz Nakliyat bünyesinde sadece 2 gemi ile yapılan bu iş, 1992 yılındaki Yugoslavya iç savaşı ile birlikte tamamen özel sektörün öncülüğünde ilerlemeye başlamıştır. Şu günlerde 20'ye yaklaşan gemi sayısı ile kara nakliyesinde ilk tercih olmaktadır.

Ayrıca, TCDD ile Ulaştırma Bakanlığı'nın beraber yürüttüğü Ro-La projeside mevcuttur. Projeye göre Halkalıdan başlayıp Wels, Avusturya'ya kadar sürecek olan bir Ro-La hattı planlanmaktadır. Bu çerçevede Halkalı – Edirne arasındaki rayların rehabilitasyonu, Halkalıda ki yükleme rampalarının modernizasyonu, ambarların tekrar inşası gibi projeler yer almaktadır.

²⁵⁷ <http://www.ins.itu.edu.tr/ksogut/KTRoLa.pdf> (Erişim Tarihi: 18.10.2009)

²⁵⁸ ALKAN Mustafa, ERDAL Murat, "Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü", UTİKAD (Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği), İstanbul 2004, s. 84.

²⁵⁹ <http://www.ins.itu.edu.tr/ksogut/KTRoLa.pdf> (Erişim Tarihi: 19.09.2009)

²⁶⁰ **RO-LA projesi ile kamyonları trenle taşınmaktadır.** TCDD, karayolu araçlarının yolları, çevreyi tahrip etmesini önlemek amacıyla Avrupa'da yaygınlaşan Ro-la taşımacılığına başladı. Kamyon, TIR vb. karayolu araçlarının trenle taşıma sistemi olan Ro-la, ilk etapta İstanbul-Avusturya arasında ilk deneme seferi gerçekleştirildi. Yurt içinde ve diğer hatlarda da yaygınlaştırılacak. Daha fazla bilgi için bkz. <http://kugm.gov.tr/ubak/ubak-ilklerimiz/ubak-demiryolu> (Erişim Tarihi: 19.09.2009)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. NAKLİYE KOOPERATİFLERİNİN İNCELENMESİ

3.1. Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri (Kara Taşıma Kooperatifleri)

Taşıyıcılığı fiilen meslek edinen kimseler (minibüsçüler, taksiciler, otobüsçüler, kamyoncular, deniz motorcuları gibi) tarafından kurulan kooperatiflerdir. Söz konusu kooperatiflere ortak olabilmek için şahıslar taşıyıcılıkla uğraştıklarını Esnaf ve Küçük Sanatkarlar Derneği'ne²⁶¹ onaylatmaları gerekmektedir. Amacı ortaklarının taşıma hizmetlerini pazarlamak ve bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçları karşılamak olan kooperatiflerin faaliyet konuları;²⁶²

- Ortakların ihtiyacı olan her türlü araç, gereç ve makineyi imal ve tedarik etmek,
- Ortakların çalışma alanları ile ilgili konularda yardımda bulunmak,
- Ortakların kredi ve sigorta ihtiyaçlarını karşılamak,
- Ortaklar ve personel için yardım fonları kurmak,
- Konu ile ilgili eğitim, yayın ve araştırma faaliyetlerinde bulunmak

olarak sıralanabilir.

²⁶¹ Esnaf ve Küçük Sanatkarlar Derneğinin tanımı; Esnaf ve Küçük Sanatkarlar Kanununda 1. maddesinde aşağıdaki gibi yapılmıştır. (Daha fazla bilgi için bkz. <http://www.hukuki.net/kanun/507.15.text.asp>) (Erişim Tarihi: 08.11.2009)

Madde 1 - (Değişik: 2/5/1983-KHK 62/1 md; Aynen kabul: 14/2/1985-3153/1 md.) : Esnaf ve küçük sanat sahipleriyle bunların yanlarında çalışanların müşterek ihtiyaçlarını karşılamak, mesleki faaliyetlerini kolaylaştırmak, mesleğin genel menfaatlerine uygun olarak gelişmesini sağlamak, meslek mensuplarının birbirleriyle ve halk ile olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni hakim kılmak üzere meslek disiplini ve ahlakını korumak maksadıyla kurulan kamu kurumu niteliğinde tüzelkişiliğe sahip meslek kuruluşlarına Esnaf ve Küçük Sanatkarlar Derneği denir.

²⁶² MÜFTÜOĞLU Hilal, AYDOS Volkan; “Türkiye’de Kooperatifçilik: Türk Konut Kooperatifçiliğine Alternatif Bir Model: Almanya”, İstanbul Ticaret Odası Yayın No:2001-46, 1. Baskı, Aralık 2001, İstanbul, s.43-44.

Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi örnek ana sözleşmesinin 6.'ncı maddesinde, kooperatifin amacının, ortaklarının taşıma hizmetlerini pazarlamak ve bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçlarını karşılamak olduğu belirtilmiştir.²⁶³ Dolayısıyla Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri; esas itibariyle, tüzel kişiliğe ait araçlar yerine, kendi araçlarıyla ya da kiraladıkları araçlarla taşımacılık yapan kooperatif ortaklıkları vasıtasıyla hizmet üretiminde bulunmakta, taahhütlerini yerine getirmekte ve ortaklıklarının karşılıklı dayanışma ve yardımlaşmasıyla çalışmalarını sürdürmektedirler. Bu anlamda, kooperatif tüzel kişiliği çatısı altında toplanan ortaklar, taşıyıcılık mesleğini kendilerine ait araçlarla yapmakta, kooperatif ise; ortaklarının yardımlaşma ve dayanışmasıyla, taşıma işlerinin pazarlanması ve organizasyonunu sağlayarak, özellikle, taşıma sektöründe bir firma olarak ortaklarının tek başlarına yapamayacakları taşıma taahhüt işlerini gerçekleştirmektedir.

Yine Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Örnek Ana sözleşmenin²⁶⁴ “Ortaklık Şartları” başlıklı 10'uncu maddesinde kooperatife ortak olabilmek için aşağıdaki nitelik ve şartların varlığı gereklidir.²⁶⁵

- Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı ve medeni hakları kullanma ehliyetine sahip gerçek kişi veya kamu ya da özel hukuk tüzel kişisi olmak,
- Taşıyıcılık işi ile iştigal etmek,
- Kooperatifin amacına uygun motorlu aracı bulunmak,
- Taşıma işleri komisyonculuğu yapmamak,
- Aynı amaçlı başka bir motorlu taşıyıcılar kooperatifine ortak olmamak,

2000 yılı verilerine göre ülkemizde 3.670 adet Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi bulunmakta olup, ortak sayısı 138 bin civarındadır.²⁶⁶

²⁶³ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfano=2306> (Erişim Tarihi: 12.11.2009)

²⁶⁴ Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Örnek Ana Sözleşmesinin bir örneğini EK2. de bulabilirsiniz. Daha fazla bilgi için bkz.: <http://www.koto.org.tr/tr/3fl.asp?islem=incele&id=128> (Erişim Tarihi: 09.11.2009)

²⁶⁵ http://www.altso.org.tr/index.php?Itemid=182&id=106&option=com_content&task=view (Erişim Tarihi: 08.11.2009)

3.2. Kara Taşıma Kooperatifleri Sorunu

Taşımacılık firmalarının oluşturduğu nakliye kooperatifleri, kara taşımacılığında hizmet zincirinin tüm halkalarında müşterilerinin ihtiyaçlarına cevap vermektedir.²⁶⁷ Kısıtlı kaynakların bir araya getirilmesi ile üretim veya hizmet sunma ölçeğinin artırılması, ihtiyaçların birleştirilmesi ile satın alma gücü oluşturulması ve yönetimin demokratik usullerle yapılması ile şeffaflık ve denetimin sağlanması, kooperatiflerin kuruluşlarındaki esaslardan ve avantajlarındandır.²⁶⁸

Son derece yararlı çalışmalara imza atılmış güzel hizmetler ve eserler ortaya çıkartılmıştır. Bütün bunların yanında, özellikle kara nakliyesinde tek tek kamyon sahiplerinin birlikte iş yapmasını hedefleyen kara nakliye kooperatiflerinin birçoğu ülkemizin büyük bir sorunu olarak bugün ortada beklemektedir.²⁶⁹

Ülkemizde; özellikle büyük ölçekli sanayileşmenin yoğunlaştığı şehirleri; İstanbul, İzmit, Adapazarı, Bursa ve İzmir illerindeki fabrikaların kapılarında, küçük şehirlerin sanayi bölgelerinin, sanayi sitelerinin girişlerinde, tüm gümrüklerde, deniz limanlarının tümünde, bir kısmı bölgede yaşayan bir kısmı da bölge dışından gelen binlerce kişi tarafından kurulmuş yüzlerce kara nakliye veya taşımacılık kooperatifleri vardır.

Bazı kara taşıma kooperatifleri maalesef ki; fabrikalara, depolara veya dağıtım noktalarına kooperatif araçlarının dışında araçların girmesini tehditle, zorbalıkla engellenmektedir. Bu organizasyonların yük sahipleri ile herhangi bir anlaşması yoktur, verilmiş söz yoktur, tek hizmet anlayışları yük almaya gelen küçük kuruluşları ve kamyon sahiplerini zorla fabrikaya sokmamaktır. Yük sahipleri ise taşıma işlerinde problem yaratılmaması, bölge halkıyla ve tehditlerle karşı karşıya kalmamak için bu düzene baş eğmek durumunda kalmaktadırlar. Kamyon nakliye fiyatları o kişiler tarafından deklare edilmekte, fiyat artışlarında emrivakiler yapılmakta, serbest piyasa

²⁶⁶ MÜFTÜOĞLU Hilal, AYDOS Volkan; “Türkiye’de Kooperatifçilik: Türk Konut Kooperatifçiliğine Alternatif Bir Model: Almanya”, İstanbul Ticaret Odası Yayın No:2001-46, 1. Baskı, Aralık 2001, İstanbul, s.44.

²⁶⁷ <http://www.tedarik.com/hizmetler/227/nakliye-kooperatifleri> (Erişim Tarihi: 09.11.2009)

²⁶⁸ <http://www.dunyagazetesi.com.tr/haberArsiv.asp?id=31770> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

²⁶⁹ <http://www.evturakliyat.com/kara-tasima-kooperatifleri.html> (Erişim Tarihi: 09.11.2009)

koşulları engellenmekte ve hatta rakip firmalarla işbirliğine gidilerek dağıtım engellenmekte veya pahalılaştırılmaktadır. Bu anlamda uzlaşmazlıklar yaşanmakta, tehditler yapılmakta, hatta silahlar çekilmektedir. Polis ve jandarma desteğinde nakliye yapılmaktadır. Yük sahipleri bu sorunun çözümü için kendi nakliye filolarını kurmaya kalkışmaktalar ve lojistiğin outsourcing (dış kaynak) mantığına ters düşen yatırımlarla, uygulamalarla ürettikleri malın maliyetini artırmaktadırlar.²⁷⁰ Verimsiz çalışan, kendi kamyonunu çalıştırır metodu ile de rekabet şanslarını kaybetmektedirler.

Lojistik hizmetlerin bir halkası olan ulusal kara nakliyesinde, bu şekilde bir yapılanma lojistiğin felsefesine aykırıdır. Kurulan kooperatiflerin iş planlaması, kontrol, bilgi toplanması, optimizasyon veya yönetim konusunda hiçbir aktivitesi olamamaktadır. Bir masa bir sandalye bir telefon sistemi ile çalışan bu düzenin iş geliştirme, sinerji yaratma, iş paylaşımı, ölçek büyütme, verim ölçümü gibi günümüz aktivitelerinden bilgisi dahi yoktur.

Yaptıkları hizmetin ön ve arka adımlarının birleştirilmesi, zincirin uzatılması gündeme dahi gelememektedir. Üyelerin sorunlarının hiç biri ile ilgilenmemektedirler. İlgileri sadece kamyon başına alacakları komisyonla sınırlı kalmaktadır. Bir fatura düzeninin de oluşmadığı bu kayıtsız komisyon alışverişi işleminde kooperatif üyeliği sadece bahane olmakta olay bir nakliye komisyonculuğundan üstelik kayıt dışı bir olgudan daha öteye gidememektedir. Günümüzde birçok lojistik firması yeni üstlendikleri işlerde taşımacılık kooperatifleri sorunu ile karşılaşmakta ve bir kısmı kooperatiflerin baskısı ile daha işe başlamadan işten vazgeçmektedir. Kara nakliye filolarının dünya ölçeğine göre çok küçük kaldığı ülkemizde, taşımacılıktaki verim son derece düşüktür. Bu düşüklüğün bir nedeni de bir yükü almak için 5 gün fabrika kapısında beklemek zorunda kalan, tek kamyonuyla geçim savaşı veren, ayakta kalmayı sadece bir kooperatifin haraç ödeyen üyesi olmak sanan kamyon şoförleridir.

Kara nakliye kooperatifleri olmalıdır. Üyelerinin belli kriterlerle seçildiği, kayıt düzeninin tam olduğu, üyelerine planlı ve programlı iş yaratmak amacıyla yük sahiplerinin karşısına bir rekabet sistemi içinde, bir şirket statüsüyle geçecekleri bir yapılanma olmalıdır. Denetlemelerinin yapıldığı, üyelerine işlerini geliştirmeleri için yardımda bulunan, araç, yedek parça, servis hizmetlerini alabilmeleri için devreye giren,

²⁷⁰ <http://www.dunyagazetesi.com.tr/haberArsiv.asp?id=31770> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

kredi alabilen, teminat verebilen, hatalarına karşı sorumlulukları olan bir yapı içinde olmalıdırlar. Kooperatiflerin birbirleri ile ilişkide olduğu, yük paylaşımı yaptığı, fiyat istikrarı sağladığı düzen kurulmalıdır. Gecekondu barakalardan, konteynerlerden, teneke ofislerden kurtulmuş, adı adresi belli yerlerde çalışan yapılar oluşturulmalıdır.²⁷¹

Kara Taşıma Kanunumuz Kara Taşıma Kooperatiflerinin yarattığı sorunlara çözüm olacak, onları geliştirecek, lojistik şirket haline getirecek içeriklere sahiptir. Bu bir zorlama şeklinde de olsa uygulanacaktır. Uygulama sırasında en büyük etken denetim mekanizmasıdır. Bu gün için gevşek olan denetimler gelecekte artacak ve yük olmaya başlayacaktır.

Kooperatiflerimizin artık çağın gereklerine uygun yapılanmalarının zamanı gelmiştir. Bu çalışmanın bir an önce planlanması ve başlatılması zorunludur. Aksi takdirde kara nakliyenin global anlamda serbestleşmesi ile bu gün haftada bir yük bulabilen kamyon sahibi şoförlerimizin yaşama şansı kalmayacaktır. Sınırı geçen uluslararası nakliye şirketleri kısa bir süre sonra atı (kamyonu) alacak ve Üsküdar'a geçecektir.²⁷² Yarının yapılanmasında hepimizin de emeği hiç yoksa tuzu olmalı. Çabuk karar vermeli, erken başlamalı ve hızlı gidilmelidir.

3.3. Kara Taşıma Kooperatiflerinin Sorunları

Kara taşıma kooperatiflerinin kendi içindeki yapısal sorunlarının yanında sektörsel bazda da karşılaştıkları, yaşadıkları problemler vardır. Çalışmanın bu bölümünde bu sorunları ve çözüm önerileri belirtilecektir.

Yerli piyasada sayısı her geçen gün artan uluslararası dev firmaların gücü, yerli üreticilerin şansını zora sokuyor. Çünkü Türkiye'deki lojistik firmaların yüzde 99'u küçük orta boy işletmeler sınıfında yer alıyor. Dolayısıyla güçlü altyapı ve sermayeye sahip uluslararası şirketlerle rekabet etmeleri mümkün görünmüyor. Avrupa'nın lojistik

²⁷¹ <http://www.evturakliyat.com/kara-tasima-kooperatifleri.html> (Erişim Tarihi: 09.11.2009)

²⁷² <http://www.dunyagazetesi.com.tr/haberArsiv.asp?id=31770> (Erişim Tarihi: 22.11.2009)

üssü olmayı hayal eden Türkiye ise, sektördeki adaletsizliği düzelterek tedbir almıyor.²⁷³

AB bünyesinde oluşturulan ve üye tüm ülkeler açısından bağlayıcı olan mevzuata "acquis communautaire" adı verilmektedir. Bu Latince sözcüklerin Türkçe karşılığını "topluluk müktesebatı" olarak kullanabilmekteyiz. AB'nin ulaştırma politikası ile ortak bir ulaştırma mevzuatının oluşturulması; kurallarda şeffaflığın ve açıklığın getirilmesi; yasal, teknik ve sosyal uyumlaştırma ile maliyetlerin aşamalı olarak azaltılması ve böylece değişik taşımacılık türleri arasında hakkaniyete uygun bir rekabetin oluşturulması amaçlanmaktadır.²⁷⁴ Türkiye'nin bir aday ülke olarak benimsemek zorunda olduğu AB ulaştırma mevzuatının gerekleri yerine getirilmeye başlanmıştır. 2003 yılında yürürlüğe giren 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve 2004 yılında yürürlüğe giren bu kanunun uygulama hükümlerini içeren Karayolu Taşıma Yönetmeliği uygulamada bazı zorluklar oluşturmuştur.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin yeni çıkması da sektörün içinde bulunduğu durumu gözler önüne sermektedir. Geçen yıllarda çıkartılan yeni yönetmelik, kamyonu olan herkesin taşımacılık yapmasına imkan tanımamaktadır. Yönetmelik, nakliye işinin daha derli toplu hale gelmesini ve şirketleşmesini sağlamak için sektörü 39 gruba ayırmaktadır. Uygulamanın gerçekleşmesi için nakliyecilere bir yıllık süre verilmiştir. İşte bu süre 25 Şubat 2005'te doldu. Sonrasında sınıfına göre yetki belgesi almayanlar nakliye işi yapamayacaklardır. Hatta kendi işyerinin ürettiği malları taşıyor olsalar bile, alanı ile ilgili yetki belgesi alma zorunluluğu bulunacaktır. Bir üretici, tarlasında yetiştirdiği ürünü belge almamış veya şirket durumuna gelmemiş ise kamyonuna doldurup şehre artık getiremeyecek. Belge ücreti ve teminat yatırılmadığı takdirde taşımacılık yapamayacaklardır.

Yeni yönetmelik gerek yurtiçi gerekse uluslararası düzeyde taşımacılık yapabilmek için belli miktarda sermaye büyüklüklerine sahip olmayı zorunlu kılıyor. Ayrıca, firmaların belli büyüklükte taşıt filolarına sahip olmaları da isteniyor. Bazı dallarda faaliyet gösteren firmalar ise Ulaştırma Bakanlığına belli miktarlarda banka teminat mektubu ibraz etmek zorunda kalıyor. Tüm bunların yanı sıra mesleki

²⁷³ <http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=19528> (Erişim Tarihi: 17.08.2009)

²⁷⁴ <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=49> (Erişim Tarihi: 21.12.2009)

faaliyetlerine sürdürmek için gerekli olan Yetki Belgesi alabilmek için, her belge için ayrı ayrı belirlenen miktarlarda ücret yatırımları zorunluluğu getiriliyor. Yetki Belgeleri her beş yılda bir yenilenirken belge ücretlerinin de yarısı ödeniyor.²⁷⁵ Daha sonradan yenileme ücreti % 50' den % 15' düşürülmüştür.

Bu alanda karşılaşılan en büyük zorluk uluslararası taşımacılıkta değil yurtiçi taşımacılıkta karşımıza çıkmaktadır. Cumhuriyet kurulduğundan beri hiçbir yasal düzenlemeye tabi olmaksızın yurtiçi taşımacılık yapan kişi veya kuruluşlar bundan sonra Ulaştırma Bakanlığının gözetim ve denetimi altında ve yeni Yönetmeliğin getirdiği düzenlemelere uyarak taşımacılık yapmak zorunda kalacaktır. Bunun için yurtiçi taşımacılık firmalarında yeniden yapılanma kaçınılmaz görülmektedir. Bu ise, firma evliliklerini zorunlu kılacaktır. İşin özüne bakıldığında, firma evliliklerinin oluşturacağı sinerji, iki küçük taşımacının sağlayacağı verimden daha yüksek verimlilik ve karlılık sağlayacaktır. Ancak, kişi veya kuruluşlarda zamanla oluşan statükocu yaklaşımlar kısa süre içinde kırılmamaktadır.

Taşıyıcı kooperatifleri için de çıkan yönetmelikte, yeni yükümlülükler vardır. Bireysel taşımacılık yapan bir kişi en az iki kamyon (25 ton kapasiteli öz mal) sahibi olmak zorunda iken, taşıyıcı kooperatiflere de 75 ton ya da 200 koltuk kapasiteli “öz mal ticari taşıt filosu” kurma yükümlülüğü getiriliyor. Bugün 450 taşıma kooperatifinden çoğunun böyle bir öz malı bulunmuyor. Özellikle Irak’a mal taşıyan kamyonların yönetmelikten büyük oranda etkilenmesi bekleniyor. Bu da Doğu ve Güneydoğu Anadolu’da taşıma işlerinin duracağı anlamına geliyor. “Nakliye büyük şirketlere ve yabancıya peşkeş çekilecek.” diyen Mehmet Yavuz, nakliyecilerin bu tarihten itibaren yok olacağını savunarak sektöre ciddi darbe vurulduğunu²⁷⁶ iddia etmektedir.

Avrupa Birliği'ne uyum çerçevesinde 25 tonun altında yük kapasitesi olan veya 22 yaşın üzerindeki kamyonlar trafikten men edilecek. Türkiye'deki 750 bin kamyonun 500 bini bu standartlara uymuyor.²⁷⁷ Avrupa Birliği standartlarına göre düzenlenen

²⁷⁵ <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=49> (Erişim Tarihi: 21.12.2009)

²⁷⁶ <http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=19528> (Erişim Tarihi: 17.08.2009)

²⁷⁷ <http://www.arabam.com/haber.aspx?haberID=268141&baslik=AB'ye%20%C3%A7arpan%20500%20bin%20T%C3%BCrk%20kamyonu%20hurdaya%20%C3%A7%C4%B1k%C4%B1yor> (Erişim Tarihi: 27.12.2009)

yürürlükle, Kara Taşımacılığı Kanunu'na göre bir süre sonra 500 bin kamyon trafiğe çıkamayacaktır. Çünkü yeni yasa ve yönetmelikler 22 yaşından büyük araçlarla, 25 tonun altındaki kamyonların trafikten men edilmesini öngörüyor. Türkiye'de bulunan 750 bin kamyonun 500 bini trafik dışı kalma tehlikesinde. Bu kamyonların 300 bininin ortalama yaşı 22. Oysa AB'de trafikteki kamyonların yaş ortalaması ise 4-5. Hurdaya çıkacak 500 bin kamyon için Ulaştırma Bakanlığı çözüm aramaktadır. Öneriler arasında hurda teşviki ve 22 yaşın üzerindeki araçların rayiç bedelden satın alınarak Afganistan, Somali gibi ülkelere hibe edilmesi var.²⁷⁸

Hükümetin karayolu taşımacılığında düzeni ve güvenliği sağlamak, istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak amacıyla Avrupa Birliği normlarına göre hazırlanan ve 2003'te kabul edilen Kara Taşımacılığı Kanunu sektörü sil baştan yeniden düzenliyor. Uluslararası Nakliye Derneği bu yasanın değişmesine olumlu bakıyor. Kanunun taşımacılık sektörünü çağdaş bir seviyeye çıkarmak için hazırlandığını belirten UND Başkanı Çetin Nuhoglu, “Kanunu destekliyoruz. Ancak yıllardır taşımacılık politikası üretemeyen devlet, bu sorunu kamyoncunun üzerine yıkmamalı. Tüm taraflar bir araya gelerek bu süreci atlatmamız lazım” diyor.²⁷⁹

AB normlarını zaten uygulayan UND üyelerinin aksine Türkiye Kamyoncu Kooperatifleri yeni yasaya karşıdır. 500 yük taşıma kooperatifi, bin 200 de yolcu taşıma kooperatifi bulunduğunu hesaba katarsak, “Kanun nakliye organizatörlüğü yapan kooperatifleri kapatıp, bireysel kamyonculuğu bitiriyor. Biz buna karşıyız” demektedir, Türkiye Kamyoncu Kooperatifleri başkanı Karadağ. 500 bin kamyonun sistem dışı kalması ile nakliye piyasasının yabancıların ele geçeceği endişesini de doğurmaktadır. Karadağ, “Şu an Fransa, Hollanda ve Alman nakliye firmaları gözünü Türkiye'ye dikmiş durumda. Bu da nakliye fiyatlarının bir anda 100 kat artması anlamına geliyor. Kısacası kaos ortamı bizi bekliyor” diye devam ediyor. Karadağ, Öncelikle yaş sınırı nedeniyle yenilenmek zorunda kalacak olan 300 bin kamyon için araç üreticilerinin de iştahını kabarttığını dile getiriyor.²⁸⁰

²⁷⁸ <http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=19528> (Erişim Tarihi: 17.08.2009)

²⁷⁹ <http://www.haber7.com/yazdir.php?nID=80192> (Erişim Tarihi: 23.12.2009)

²⁸⁰ <http://www.arabam.com/haber.aspx?haberID=268141&baslik=AB'ye%20%C3%A7arpan%20500%20bin%20T%C3%BCrk%20kamyonu%20hurdaya%20%C3%A7%C4%B1k%C4%B1yor> (Erişim Tarihi: 27.12.2009)

Yeni pazar yaratacak yasadaki ithalatçılar ise memnundurlar. Türkiye genelinde kamyonlarda yaş ortalamasının 16 olduğunu, Avrupa'da ise bu rakamın 4-5'lerde kaldığını belirten Türkiye Ticari Araç İthalatçıları Derneği (TAİD) Genel Sekreteri Doğan Sılay ise Türkiye'de 30 yaşındaki kamyonun bile bir alıcısı olduğuna dikkat çekerek şöyle konuşuyor: “Bu talep nedeni ile sahibi kamyonunu atamıyor. Çünkü 3–5 milyar liraya satabiliyor. Irak'a giden araçların çoğu tarihini doldurmuş. Kamyonunu yenilemek isteyenlere destek verilmeli. Nasıl binek arabalarda 20 yaşındaki otomobilleri hurda fiyatına aldılarsa, bizim sektörümüz için de benzer bir uygulama getirilebilir.”²⁸¹

Yeni Karayolu Taşıma Kanunu'nun “sayısı belirsiz kamyonu” ve karayolu taşıma sektörünü 39 belgeyle düzenleme girişimi kimseyi memnun etmedi. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve yönetmelikle getirilen belge düzenine; bireysel taşımacılar, kooperatifler, lojistik şirketleri, uluslararası nakliyeciler karşı çıkmaktadır.

Türkiye'de kimsenin sayısını tam olarak bilemediği (750 bin adet olduğu tahmin ediliyor) yurt içinde taşıma yapan kamyonların ve yolcu taşımalarının disiplin altına alınmasını, belge düzeni içinde çalışmasını amaçlayan 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve bu kanunla ilgili yönetmelik hükümetin başına bela oldu. Karayolundaki bütün taşımaları 39 adet farklı belgeye bağlayan Bakanlığın başını en çok da K1, L1, R1 belgeleri ağrıttıyor. Bu belgelerle; bireysel taşımacılar yeni yükümlülük ve mali yük getirildiği için; kooperatifler bireysel kamyoncular kendilerine üye olmaya yönlendirilmediği için; yük komisyoncuları, yolcu, kargo ve lojistik şirketleri de yeni mali yükümlülükler ve yasaklar geldiği için uygulamaya itiraz ediyor. Uluslararası taşıma yapan C2 belgeli kuruluşlar ise yurt içindeki taşımayı düzenleyen yönetmelikle kendilerine de durup dururken yükümlülükler getirildiğini söylemektedir.²⁸²

Yasa ile K1 Yetki Belgesi bireysel olarak taşıma yapacaklar için zorunlu belge oldu. Bireysel kamyoncuların bu belgeyi almak için 1.300 YTL ödemesi istendi. Ancak “kamyoncu isyanı” büyüyünce hükümet bunu 300 YTL'ye indirdi. L1 Yetki Belgesi ise Lojistik Hizmet Belgesi olarak bu konuda faaliyet gösterecek şirketler için getirildi. L1

²⁸¹ <http://www.haber7.com/yazdir.php?nID=80192> (Erişim Tarihi: 23.12.2009)

²⁸² <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=3980874&tarih=2006-02-24> (Erişim Tarihi: 23.12.2009)

Belgesi için 60 bin YTL ödenmesi kararlaştırıldı. Organizasyon (komisyoncu) şeklinde yapılacak taşımalar için de R1 Yetki Belgesi zorunlu kılındı ve 150 bin YTL ödeme zorunluluğu getirildi. Sonra bu rakam da 60 bin YTL'ye indirildi. 25 Şubat'a kadar belge işlemlerini tamamlamayanlar taşıma yapamayacaktır.

Sınırlı Sorumlu Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği Başkanı Cemil Ok şöyle konuştu: “Bizim sektör bu yasaı 65 yıldır talep ediyordu. O nedenle en kötü yasa bile yasadızlıktan iyidir. Yasanın oluşması aşamasında taraflar toplantılara çağırıldı, biz de katıldık. Öyle bir yasa çıksın ki bu yasa sektörü 50 yıl taşıyabilsin istedik ama ne yazık ki 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu bazı konuları hallederken neredeyse bütün tarafları zor durumda bıraktı. Yönetmeliklerle boşlukların doldurulacağını söylediler. Ancak adaptasyon süresini çok kısa tuttular. Biz en az 5 yıl istedik onlar 2 yıl koydular.” Türkiye’de, tarlasını, karısının bileziklerini satıp bir kamyon alabilen herkesin “selamün aleyküm” deyip “taşımacılık” yapabildiğini söyleyen Cemil Ok şöyle devam etti: “Bir bakkal açsan bir sürü ruhsat gerekiyor ama kamyonculukta böyle bir şey yok. Türkiye'nin ihtiyacı olan kamyon sayısı 350 bin araç iken şu anda 850 bin civarında araç (kamyon kamyonet) var. Sektör iflas etmiş durumda. Sağda solda park etmiş işsiz güçsüz kamyonları kamyonetleri görüyorsunuz. Biz bu nedenle belge düzenini istedik. Yasa sektörün tüm sorunlarını kucaklamasa da bazı sorunlarını çözebilecek yapıya sahip. Biz bireysel kamyonculuğun kooperatiflere yönlendirilmesini istiyorduk.”²⁸³ demektedir.

Yeni yasa ile zorunlu hale getirilen belgeler şu anlama gelmektedir.

K1: Bireysel kamyoncu belgesi (300 YTL)

L1: Lojistik şirketlerine verilen taşıma belgesi (60 bin YTL)

R1: Organizasyonlara (komisyoncu) verilen taşıma belgesi. (60 bin YTL)

Bu belgelerle ilgili sorunlarda şöyle açıklayabiliriz. Firmanıza ait kamyonumuzla İstanbul'a malınızı götürüyorsunuz. Bunun için K2 yetki belgesine ihtiyacınız vardır. Kamyonu gönderdiniz boş dönmesini istemiyorsunuz. Dönüşte yük almak istiyorsunuz, kamyonunuza o zamanda K1 yetki belgesi gerekiyor. Birde alacağınız yük ev eşyası ise K3 yetki belgesi gerekmektedir. Bu yetki belgelerin

²⁸³ <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=3980874&tarih=2006-02-24> (Erişim Tarihi: 23.12.2009)

cretleri konusu da ayrı mevzu tüm işleri de yapmak isterseniz. Tüm bu yetki belgelerine sahip olmanız gerekmektedir.

2010 yılı tüm yetki belgelerinin açıklaması ve ücretlerini aşağıdaki tabloda bulabilirsiniz.

BELGE TANIMI / AÇIKLAMASI	SİMGESİ	ÜCRETİ (TL)
<u>Otomobille şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı</u>	A1	13.226,-
<u>Otomobille Uluslararası Yolcu Taşımacılığı</u>	A2	19.841,-
<u>Otobüsle Uluslararası ve şehirlerarası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı</u>	B1	66.133,-
<u>Otobüsle Uluslararası ve Yurtiçi Tarifesiz Yolcu Taşımacılığı</u>	B2	33.066,-
<u>Otobüsle Uluslararası ve Yurtiçi Kendi Personelinin Taşınması</u>	B3	6.613,-
<u>Kendi iştigali ile ilgili Uluslararası ve Yurtiçi Eşya Taşımacılığı</u>	C1	6.613,-
<u>Uluslararası ve Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı</u>	C2	52.908,-
<u>Uluslararası ve Yurtiçi Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı</u>	C3	13.226,-
<u>Otobüsle şehirlerarası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı</u>	D1	39.862,-
<u>Otobüsle Yurtiçi Tarifesiz Yolcu Taşımacılığı</u>	D2	19.841,-
<u>Otobüsle Yurtiçi Kendi Personelinin Taşınması</u>	D3	6.613,-
<u>Otobüsle 100 km.'ye Kadar şehirlerarası ve İlii Yolcu Taşımacılığı</u>	D4	5.110,-
<u>Yurtiçi Yolcu Taşıma Acenteliğı</u>	F1	5.289,-
<u>Uluslararası ve Yurtiçi Yolcu Taşıma Acenteliğı</u>	F2	7.934,-
<u>Yurtiçi Eşya Taşıma Acenteliğı</u>	G1	5.289,-
<u>Uluslararası ve Yurtiçi Eşya Taşıma Acenteliğı</u>	G2	7.934,-
<u>Yurtiçi Kargo Acenteliğı</u>	G3	5.289,-
<u>Uluslararası ve Yurtiçi Kargo Acenteliğı</u>	G4	7.934,-
<u>Yurtiçi Eşya Komisyonculuğı</u>	H1	5.289,-
<u>Uluslararası ve Yurtiçi Eşya Komisyonculuğı</u>	H2	7.934,-
<u>Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı</u>	K1	13.226,-

<u>Kendi İstigali ile ilgili Yurtiçi Eşya Taşımacılığı</u>	K2	6.613,-
<u>Yurtiçi Ticari Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı</u>	K3	6.613,-
<u>Yurtiçi Lojistik İşletmeciliği</u>	L1	132.275,-
<u>Uluslararası ve Yurtiçi Lojistik İşletmeciliği</u>	L2	264.551,-
<u>İliçi Kargo İşletmeciliği</u>	M1	13.226,-
<u>Yurtiçi Kargo İşletmeciliği</u>	M2	198.414,-
<u>Uluslararası ve Yurtiçi Kargo İşletmeciliği</u>	M3	264.551,-
<u>İliçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği</u>	N1	2.644,-
<u>Yurtiçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği</u>	N2	26.454,-
<u>İliçi Dağıtım İşletmeciliği</u>	P1	13.226,-
<u>Yurtiçi Dağıtım İşletmeciliği</u>	P2	198.414,-
<u>Yurtiçi Taşıma İşleri Organizatörlüğü</u>	R1	198.414,-
<u>Uluslararası ve Yurtiçi Taşıma İşleri Organizatörlüğü</u>	R2	264.551,-
<u>Büyükşehir Belediye Sınırları İçinde Yolcu Terminali İşletmeciliği</u>	T1	1.321,-
<u>Büyükşehir Belediye Sınırları Dışında Yolcu Terminali İşletmeciliği</u>	T2	1.321,-
<u>Eşya Terminali İşletmeciliği</u>	T3	1.321,-
<u>Her Bir Taşıt Kartı</u>		64,-

TABLO 4. 2010 yılı yetki belgeleri ücretleri tablosu²⁸⁴

10 Temmuz 2003 günü TBMM’de kabul edilip, 19 Temmuz 2003 günü 25173 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 33’üncü maddesi yetki belgeleri ve taşıt kartlarından ücret alınmasını öngörmektedir. Yine bu ücretlerin, her yıl Vergi Usul Kanunu hükümlerine göre artması da gerekiyor. Unvan değişikliği, adres değişikliği ve benzeri nedenlerle süresi bitmeden yenilenen belgelerden ücret alınmamaktadır. Yenileme ve zayii halinde yüzde 50 ücret alınması da Kanun’un ilk şeklinde vardır. Yapılan kanun değişikliği ile bu oran yüzde

²⁸⁴ <http://www.abuyum.com/2010-yili-yetki-belgesi-ucretleri/210/Page.aspx> (Erişim Tarihi: 20.01.2010)

50'den yüzde 15'e düşürülmüştür. Lojistik sektöründe ve doğal olarak ta nakliye kooperatiflerinde en fazla eleştiri yetki belge ücretlerinin yüksek olmasından kaynaklandığını söyleyebiliriz. Buna keza; yeni yetki belgelerinin ücretlerinin yüksek olması pazara girmeyi ve rekabeti engellemesi bakımından eleştirilebilecek bir durum ortaya çıkarmış olsa da bu durumun mevcut taşımacıların lehine olduğu da apaçık ortadadır.

Yetki belgeleriyle alakalı çalışmanın bu bölümünde belirteceğimiz çözüm önerilerinden biride şudur. Örneğin L1 yetki belgesi yurtiçi lojistik faaliyetleri için idi ve ücreti 132.275 TL idi. L2 yetki belgesi ise uluslararası lojistik belgesi olup, ücreti 264.551 TL idi. Zamanla yolcu taşımacılığı dışındaki tüm uluslararası belgeler, yurtiçi faaliyeti de kapsayacak şekilde tanımlanmıştır ve genişletilmiştir. Yani L2 uluslararası lojistik belgesi olan L1 yurtiçi lojistik belgesi sahibinin işlerini de yapabilecektir. 264.551 TL'ye uluslararası lojistik belgesi L2 alanlar bu paraya hem L2 yetki belgesi hem de L1 yetki belgesi faaliyetini yapabilir hale geldiler. 132.275 TL'ye L1 yetki belgesi alanlar ise uluslararası lojistik faaliyeti gerçekleştirmek için şimdi 264.551 TL. ücret ödeyip L2 yetki belgesi almak zorundadırlar. Böylece bu firmalar 396.826 TL.'ye her iki faaliyetin belgesine sahip olacaklar ki bu haksızlık olarak görülebilir ve bunun için bu haksızlığı düzeltici düzenlemeler getirilebilir. Zaten L2 yetki belgesini alınca eski L1 yetki belgesi gereksiz hale gelecektir. İşte bu noktada bu çalışmamızda ki çözüm önerimiz şudur: 132.275 TL'lik eski L1 yetki belgesi olanlar, istemeleri halinde bunu iade edip 132.276 TL'lik aradaki farkı da ödeyerek L2 yetki belgesi alabilmelerinin önünün açılmasıdır. Bu çözümü biraz daha ileriye götürmek mümkündür. Yani bütün yurtiçi yetki belgesi türleri için geçerli hale getirilebilir. Daha iyi anlaşılır hale getirmek için bunu şöyle açıklayabiliriz. Baştan hem L1 yetki belgesi hem de L2 yetki belgesi alıp, L2 yetki belgesinin kapsamı değişmesi sonucunda L1 yetki belgesi gereksiz hale gelenler dahil bir yetki belgesi ile yapılabilen bir faaliyet yerine başka bir yetki belgesi ile yapılabilecek bir faaliyeti seçenler diğer şartları sağlamanın yanı sıra aradaki yetki belge ücreti farkını da ödeyerek başka bir yetki belgesi alabilmelidirler. Örneğin 132.275 TL'lik yurtiçi lojistik L1 yetki belgesi sahibi bu yetki belgesini iade eder. Arada ki 66.139 TL'lik farkı da ödeyerek 198.414 TL'lik M2 yurtiçi kargo işletmeciliği yetki belgesini ya da aradaki 132.276 TL'lik farkı ödeyip 264.551 TL'lik M3 uluslararası ve yurtiçi kargo işletmeciliği yetki belgesini alabilmelidirler. Bu yöndeki bir düzenleme kanun değişikliği gerekmeksizin eskiden

ödenen yetki belge ücretlerinin değerlendirilmesi imkanını vermektedir. Tabi ki; bunun yanında tümüyle faaliyetten vazgeçenlere ya da daha düşük yetki belgesi ücretli bir faaliyeti seçenlere ücret iadesi verilmemelidir. Bu yönde yapılabilecek iyileştirici düzenleme zaten yüksek ücretli yetki belgelerini almakta zorluk çeken nakliye kooperatiflerini ve diğer lojistik firmalarını bir nebze de olsa rahatlatacaktır. Sosyal devlet anlayışıyla bağdaştırabileceğimiz bu düzenleme yetki belgesi sahibi olmaksızın bu tür haksızlıkları giderebileceğine inanmaktayız.

Avrupa Birliği'ne uyum çerçevesinde sektöre çekidüzen vermek amacıyla Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan 4925 sayılı 'Karayolu Taşımacılığı Kanunu' nakliye sektörünü ayağa kaldırmıştır. Kamyoncuları işsizlik korkusu sarmıştır. Sayıları 350 bini bulan kamyoncu ve 40 bin TIR şoförü, kanun ile getirilen büyük yetki belgesi bedelleri, teminatlar ve ek yükümlülükler altında kalarak işlerini kaybetme tehdidiyle karşı karşıyadır. "Türkiye kamyon ve TIR çöplüğüne dönebilir"

Taşımacılık sektörü temsilcilerine göre kanunun yol açacağı sıkıntıları şöyle sıralanabilir;

- Sayıları 100 binleri bulan kamyon ve TIR şoförü ile nakliye firması çalışanları işsiz kalacak.
- Türkiye, kamyon ve TIR çöplüğüne dönecek. Milyarlarca dolarlık servet çürüyecek.
- Küçük sermayeli çok firma tasfiye edilirken büyük sermayeli az sayıda firma korunacak. Bu da tekelleşme tehlikesine yol açacaktır.
- Taşıma maliyetleri kısa vadede yüzde 50 artacak. Bunun en büyük etkisi ihracat üzerinde görülecek. Bin 950 dolar olan bir TIR nakliye maliyeti 3 bin dolara çıkacak. İthalat maliyetlerinde ise artma olmayacak. Bu da dış ticaret açığının büyümesine sebep olacak.
- Kanun hükümleri Türkiye'ye taşıma yapan yabancı nakliyecilere uygulanmayacak. Adeta kabotaj ile getirilen yabancılara yurtiçi taşıma yasağı sadece yerlilere uygulanır hale gelecek.

- Ticari amaç olmadan sadece kendi işi için nakliye aracı bulunduranlar da 10 milyar lira belge parası vermek ve ikinci bir kamyon almak zorunda kalacak.
- Kamyon kooperatifleri ortadan kalkarak birer sermaye şirketine dönüşecek. Anayasa'nın 171. maddesinde yer alan kooperatifçiliğin geliştirilmesine dair hüküm çiğnenecek.
- Yerli girişimcilerin nakliye komisyonculuğu yapması yüksek mali engellere takılacak. Piyasa yabancı nakliye komisyoncularına kalacak.
- Yasal yollardan çalışmasına imkan kalmayan araçlar yasal olmayan yollara sapacak.
- Herkes kanuna uyabilirse TIR sayısı 60 bine, kamyon sayısı ise 500 bine çıkacak.

Ülkemizde lojistik; taşımacılık ve dağıtım; uluslararası taşımacılık; yurtiçi taşıma ve dağıtım; antrepo ve depo işletmeciliği ve kargo taşımacılığı alanlarında etkili çözüm ve hizmetlerin de verilmesi gerekmektedir.

Diğer taraftan lojistik sektörü rekabet açısından gittikçe kızıışmaktadır. Türkiye, Avrupa'nın en büyük taşıma filosuna sahip ülke konumunda. Yönetmelik çıktıktan sonra yabancı büyük üreticiler, Türkiye'ye TIR satmak için yarışa başladılar bile. Avrupa'nın büyük TIR üreticileri (Volvo, Daf, Man, Renault vb.) hemen piyasaya girip yeni araçlar satmak için harekete geçtiler. Yönetmeliğe karşı çıkanlar ise sektörün bu büyük firmalara peşkeş çekildiği iddiasını savunuyor.²⁸⁵ Ayrıca; S.S Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği Başkan Vekili İhsan Temel Kargo Haber dergisine verdiği röportajda, yönetmelik ile yapılan değişiklikle yurtdışında çalışan firmaların yurtiçinde çalışmalarının önünün açıldığına da dikkat çeken Temel, bunun yurtiçi taşımacıları ortadan kaldırdığını vurgulamaktadır.²⁸⁶ Yeni yönetmeliğin firmalara getirdiği yüz milyarca lira belge parası da rahatsızlık meydana getirmektedir. Beklide bu uygulamanın önümüze getireceği ve hiçbirimizin arzu etmeyeceği olayda, sektörde birçok firmanın kapanmasına ve bunun yanında on binlerce çalışanın işsiz

²⁸⁵ <http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=19528> (Erişim Tarihi: 17.08.2009)

²⁸⁶ <http://www.kargohaber.com/read.asp?id=90> (Erişim Tarihi: 17.08.2009)

kalmasına yol açması olacaktır. Bu tip olumsuzluklara yol açmamak için gerekli düzeltici kararlarda beraberinde gelmesi gerekmektedir.

Taşımacılık sektöründe yeni düzenlemeler getiren yönetmeliğin yürürlüğe girmesiyle “kamyonculuk mesleği” bitecek. 25 Şubat 2005 tarihinde uygulamaya geçilmiştir 25384 sayılı Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile kamyoncular büyük sıkıntıya düşecektir. Yönetmelikle amaçlanan hedef, nakliye komisyoncularının taşıma belgesi almaya zorlanması ve bu sayede TIR üreticilerinin Türkiye’deki temsilciliklerine yeni pazarlar sağlanmasıdır. AB kriterlerine uyum iddiasıyla çıkarılan yönetmelik, AB ülkelerinde mevcut değildir. Karayolu Taşıma Yönetmeliği, bu haliyle kamyonculuk mesleğine çok büyük yükümlülükler getirmektedir. Yönetmelik tekrar gözden geçirilip eksiklikler giderilme ve sektörde sorunlar çıkaracak maddelerden vazgeçilmelidir.²⁸⁷ Bu düzenlemeler AB’deki düzenlemelere paralel olarak mesleğe giriş kriterlerinde üç temel ilkeyi kabul etmiştir. Bunlar, mesleki yeterlilik, mali yeterlilik ve mesleki saygınlık kriterleridir. Gerçekten sektörde çalışan tüm firmaların şahsi taşıma araçları ile değil, kurumsallaşmış bir şirket aracılığı ile taşımacılık yapmaları son derece önem arz etmektedir. Bu düzenlemelere uyulması halinde, piyasada oluşan haksız rekabet ortamı da ortadan kaldırılmış olacaktır.²⁸⁸

Tüm bu tepkilere karşın, Avrupa Birliğinin ulaştırma politikalarının Türkiye tarafından üstlenilmesini sağlayacağı için, birkaç değişiklik yapılması kaydıyla, getirilen düzenlemeleri tüm sektörün benimsemesi, kendi yararına görülmektedir. Çünkü Türkiye, diğer 35 fasıl gibi Ulaştırma Dosyasındaki ev ödevlerini yapmaması halinde AB’ye tam üyelik hayal olacaktır. Oysa hepimiz çok iyi biliyoruz ki, tam üyelik halinde Türkiye’de patlama yaparak büyüyecek ilk sektör ulaştırma ve lojistik sektörü olacaktır.

Bu bakımdan, Ulaştırma Bakanlığımızın işini zorlaştırmak yerine, kolaylaştırmak için gayret göstermemiz gerektiğini düşünüyorum. “Belge ücreti” konusunda da sektörün lehine düzenlemeler yakında yürürlüğe gireceğini umut etmekteyim. Bu durumda, yeni Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği tüm sektörce sahiplenilecek ve desteklenecektir. Yeni yönetmeliğin yararlarından bir tanesi de,

²⁸⁷ <http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=19528> (Erişim Tarihi: 17.08.2009)

²⁸⁸ <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=49> (Erişim Tarihi: 21.12.2009)

yönetmelik sayesinde kayıt altında olmayan araçların kayıt altına alınması olacaktır. Böylelikle araçların yaşlarının ve adetlerinin ortaya çıkmaktadır. Tabi buda, etkili denetimler sayesinde olacaktır.

Sektörün karşılaştığı diğer sorunlar ise kalifiye eleman eksikliği finansal ve teknolojik alt yapı yetersizliği. Şu an Türkiye’de, karayollarında 650 binin üzerinde ticari ağır vasıta aracı hareket halinde. Bu araçların 35 bini çekici iken geri kalanı kamyon. Türkiye’nin filosunun yüzde 40’ı Avrupa normlarının altındadır. Yurtiçindeki kamyonların yüzde 70’i ise AB normlarını yakalamış değil. Bu araçların sektörden çıkarılması için yönetmelik, 20 yaşın üzerindeki araçlara yol veriyor.²⁸⁹

Yaşamın her alanında olduğu gibi, kooperatiflerde ve lojistik sektöründe de “eğitim” büyük önem taşımaktadır. Son yıllarda ağırlık verilen kooperatifçilik ve lojistik eğitimi, sektördeki yetişmiş insan gücü açığını kapatmayı amaçlamaktadır. İ.Ü. Ulaştırma ve Lojistik Yüksekokulu²⁹⁰ Türkiye’nin ilk ve tek lojistik yüksekokulu olma özelliğini taşımaktadır. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı Kooperatifçilik Bilim Dalı diğer üniversitelerdeki dış ticaret ve gümrük bölümleri vb. gibi bölümler sektörün kalifiyeli eleman eksikliğini gidermeye yönelik eğitim kurumları olarak gösterebiliriz.

Uluslararası hizmette olduğu gibi tüm kooperatifler içinde en önemli unsur insan, iletişim ve teknolojidir. Bu sebeple Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri, çalışanlarının bireysel ve teknik eğitimine oldukça önem vermeleri gerekmektedir. Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri, faaliyet alanlarındaki tüm yenilikleri ve teknolojik gelişmeleri yakından ve sürekli takip edip uygulayan, temel politikası, müşterilerinin ihtiyaç ve beklentilerini azami tatmin edecek kalitede, en hızlı ve en ekonomik hizmeti sunmak olmalıdır. Böylece, hizmet kalitesini her geçen gün daha iyiye ulaştırabilmek için, sürekli gelişimi kendine amaç edinmiş, pazar payını her geçen gün artıran, sektörün önde gelen kuruluşlarından biri olabilirler.

Kooperatifçilik sektöründeki sorunları gidermeye yönelik bir diğer uygulama olarak ta Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 21 Aralık 2009 günü Dünya Kooperatifçilik gününde kamuoyuyla paylaşılan “e-kooperatifçilik”

²⁸⁹ <http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=19528> (Erişim Tarihi: 17.08.2009)

²⁹⁰ <http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=logistikkulubu> (Erişim Tarihi: 05.01.2010)

uygulamasını gösterebiliriz. Kooperatifçilikte şeffaflık anlayışını tam olarak yerleştirmek amacıyla “e-kooperatifçilik” projesinin hazırlandığı ifade edilmiştir.²⁹¹ Ayrıca yakın bir zamanda; kooperatiflerin, finansman, örgütlenme, araştırma-geliştirme, eğitim ve hizmet sunumu alanlarında yaşamakta olduğu sorunları çözmeye yönelik ilgili tarafların katılımıyla bir “Kooperatifçilik Stratejisi ve Eylem Planı” hazırlanmış olduğu ifade edilmiştir. Bu eylem planı kooperatiflerin birçok alanda sorunlarını gidereceğini ve geleceğe umutla bakmamızı sağlayacağı kanaatindeyim.

²⁹¹ <http://www.haberortak.com/Haber/Ekonomi/21122009/Ergun-e-Kooperatifcilik-Projesi-hazirlaniyor.php> (Erişim Tarihi: 24.12.2009)

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. KOOPERATİFLERDE LOJİSTİK FAALİYETLERİNE İLİŞKİN BİR UYGULAMA

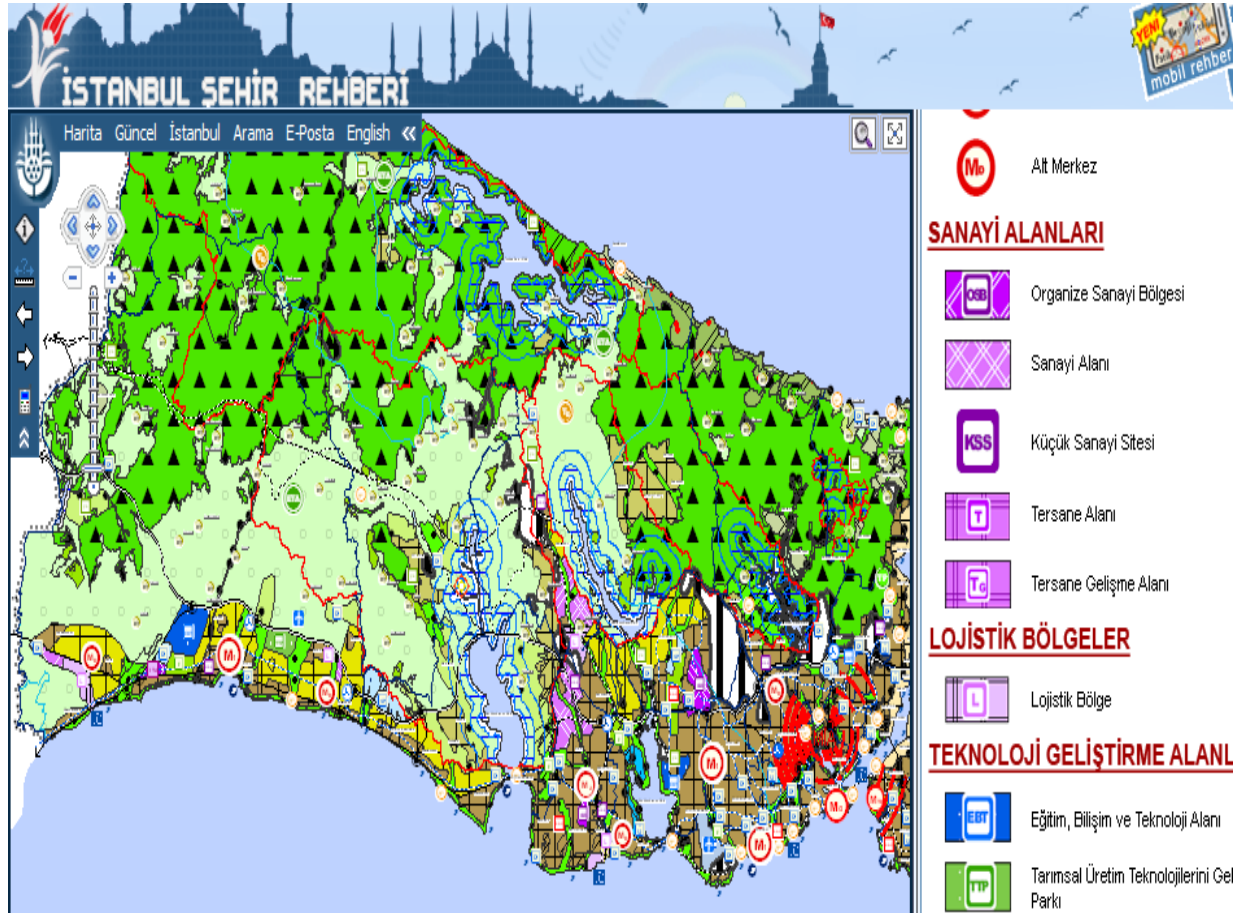
Günümüzün kızıışan rekabet ortamı lojistiğin önemini daha da arttırmıştır. Bunun yansıması kooperatiflerde de görölmektedir. Kooperatiflerde ortaklarına ve müşterilerine en iyi, hızlı, kaliteli ve güvenli olarak mal ve hizmetlerini ulaştırmanın çabaları içerisinde dir. Kooperatiflerin lojistik faaliyetlerini sadece yük taşımacılığı olarak değil; bunun yanında, hammaddeden mamul maddeye kadar ürünlerin dolaşımı, depolanması, stoklanması, taşınması, dağıtımı, gerektiğinde malın bozuk çıkması durumunda geri getirilmesi vb. gibi bütün bu konuları da göz önüne alarak incelemek gerekmektedir. Yük akışları taşımacılığın önemli bir yerini iş tugal etmektedir. Ayrıca taşınan malzemeler; yükleme/boşaltma, depolama, mal ayrıştırma/birleştirme, paketleme gibi kent alanının bir kısmının kullanılmasını gerektiren faaliyetlere de ihtiyaç duymaktadırlar. Kooperatiflerin lojistik ihtiyaçları büyürken, lojistik altyapının aynı hızda iyileşmemesi lojistik sorunlar oluşturur.

Türkiye’de lojistik ihtiyaçlar anlamda, lojistik kümelenmeler sağlıklı bir şekilde planlanamadığından ve gerekli koordinasyon sağlanamadığından, sektör unsurları kendi lojistik çözümlerini kendileri üretmeye çalışmaktadırlar. Haller, Toptancılar, Demiryolları, Denizyolları, Havayolları, Uluslararası Karayolu Taşımacılık Şirketleri, Nakliyat Ambarları, TIR-Kamyon Garajları, Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri, Gümrükler ve Gümrük Komisyoncuları, Antrepo ve Depolar vb. lojistik sektörü unsurları, niteliklerine ve beklentilerine göre kentin çeşitli yerlerinde dağınık bir biçimde konuşlanmışlardır.²⁹² İşte bu noktada dağınık yerleşmelere çözümler aranmalı gerek kooperatiflerin gerekse de işletmelerin lojistik ihtiyaçları göz önünde tutulmalıdır. Bu noktada sektörün ihtiyaçlarını da göz önünde bulunduran şehir planlamaları ve düzenlemeleri yapılmalıdır. Şehir plan ve düzenlemeleri açısından İstanbul Büyükşehir Belediyesi çeşitli planlamalar yapmaktadır. Bu planlamalara göre şehrin değişik bölgelerinde şehrin yük akışını belli merkezlerde toplayacak lojistik bölgeler oluşturmaktadır. Bu çevre plan ve düzenlemeler sadece yük akışı ve İstanbul trafiğini

²⁹² <http://www.ucari.itu.edu.tr/icerikler/dosyalar/vaka1.pdf> (Erişim Tarihi: 20.12.2009)

değil, şehir içi yaşamını da rahatlatacaktır. Bu çalışma ile ilgili İstanbul Büyükşehir Belediyesinin (İBB) oluşturduğu lojistik bölgeler konusunu şöyle açıklanabili;

İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü'nün çevre düzenleme planlarında da lojistik bölgeler oluşturulmuştur. Planda İstanbul'un ekonomik gelişimi açısından kentin ve metropoliten bölgenin beklentilerine hizmet edebilecek ve kentin yük ve mal akışının belirli merkezlerden gerçekleştirerek kent içi trafiğinin ağır tonajlı taşıtlardan arındırmak amacıyla lojistik merkezler geliştirilmiştir.²⁹³ Bu doğrultuda; kentin batıdaki giriş-çıkış kapısı olan Silivri - Gümüşyaka'da, Silivri - Kavaklıda sanayi alanlarının yoğunlaştığı iki göl arasında Hadımköy ile Ambarlı Liman bölgesinde şehrin Avrupa yakasındaki lojistik bölgeler önerilmiştir.

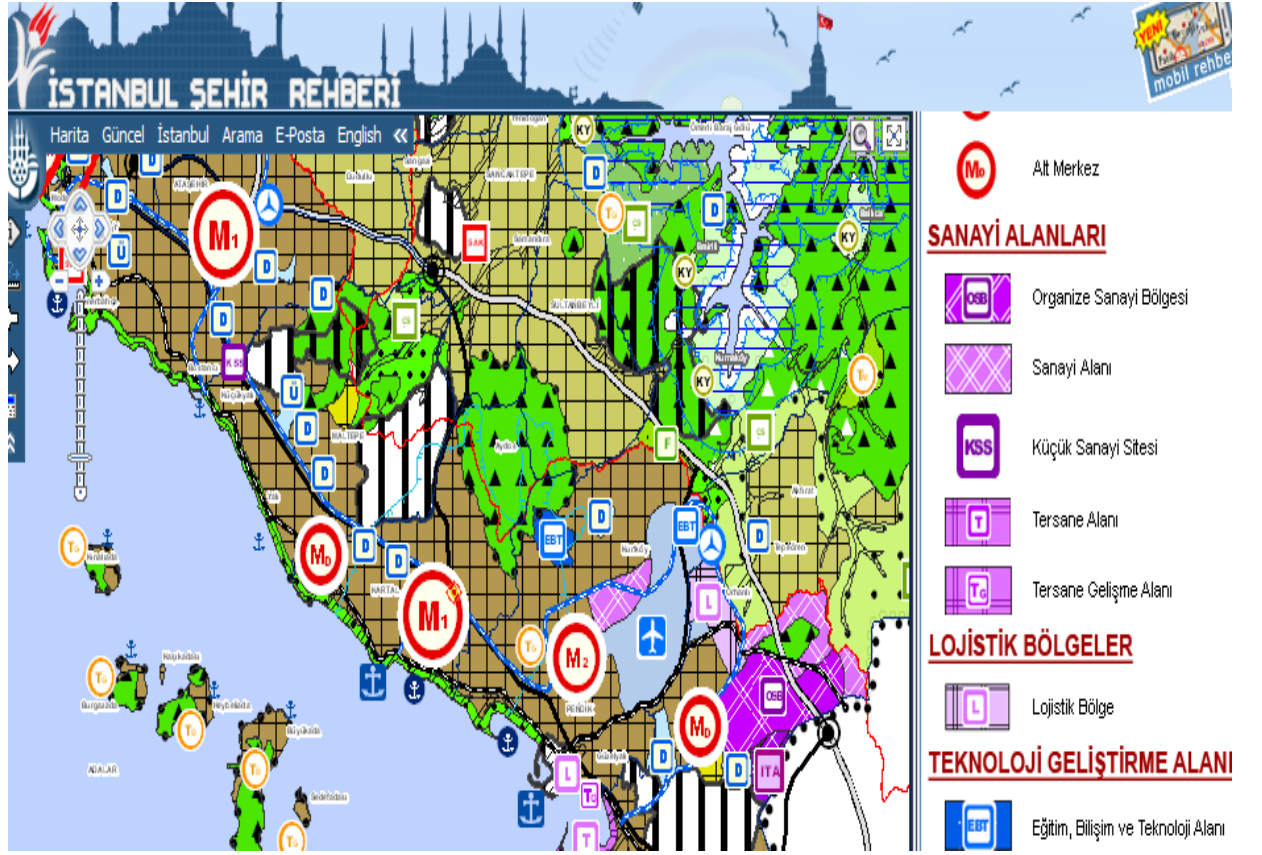


Şekil 3: Avrupa Yakasındaki Lojistik Bölgeler²⁹⁴

²⁹³ http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Documents/ISTANBUL_CDP_GENEL_BILGI.pdf (Erişim Tarihi:25.09.2009)

²⁹⁴ <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx> (Erişim Tarihi:25.09.2009)

Şehrin; Anadolu Yakası'nda ise Pendik – Güzelyalı'da ve kentin doğudaki giriş-çıkış kapısı olan Tuzla – Orhanlı'da lojistik bölgeler önerilmiştir.



Şekil 4: Anadolu Yakasındaki Lojistik Bölgeler²⁹⁵

Organize Lojistik Bölgelerin şehir dışında ancak şehirlere yakın alanlarda, (intermodal transfer istasyonları teşkil edebilmek adına) olası tüm ulaşım türlerine doğrudan bağlantısı olan noktalarda ve düşük eğimli arazilerde (inşaat maliyeti ve operasyonel kolaylık açısından) inşa edilmesi tavsiye edilmektedir.²⁹⁶ Ayrıca ekonomik yönden ve ulaşım (özellikle de trafik yoğunluğu, trafik sıkıntısı yaşayan şehirlerde) açısından da şehre yakınlık önem arz etmektedir.

Farklı isimlerle de olsa Organize Lojistik Bölgeleri, farklı yapılar ve farklı büyüklüklerde Avrupa, Asya ve Orta-Doğu Bölgelerinde yaygın olarak kullanılmaktadır. Alansal büyüklük 50 hektardan 300 hektara kadar çıkabilmektedir.

²⁹⁵ <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx> (Erişim Tarihi:25.09.2009)

²⁹⁶ http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/0dd4a99fba6075a_ek.pdf (Erişim Tarihi:09.01.2010)

Her zaman tüm türlere erişim mümkün olamamakta ve sahiplik, özel sektör ve kamu ortaklığında olabileceği gibi sadece kamu elinde de olabilmektedir.²⁹⁷ Organize Lojistik Bölgeleri, ayrı bir yatırım projesi olarak görülüp ve münferit değerlendirme esaslarıyla belirlenebileceği gibi, bölge ekonomisi üzerinde olabilecek etkileriyle birlikte ele alınabilecek bir “sektörel planlama” bileşeni olarak da değerlendirilebilir.²⁹⁸

Organize lojistik bölgelerinin temel faydaları, düşürülen maliyetler yoluyla sektörün küresel ölçekte rekabet edilebilirliğinin artırılmasıyla birlikte, kent içindeki değişik yerlerde dağınık olarak yer alan aktivitelerin aynı mekanda konsolide edilmesiyle çevresel zararlarının azaltılmasıdır.²⁹⁹ Oluşturulan bu lojistik bölgelerde de kooperatifler unutulmamış ve kooperatiflere de belirli bir yer verilmiştir. Özellikle nakliye kooperatifleri lojistik bölgeleri geniş çapta kullanmaktadır.

Son çeyrek yüzyılda dünyada, her alanda büyük bir dönüşüm yaşanmaktadır. Bilgi teknolojileri, zaman ve uzaklık engellerini ortadan kaldırmakta, küreselleşmeyi hızlandırmaktadır. Teknolojinin ulaştığı son nokta, üretim ve dağıtım imkanlarını, işletmelerin sundukları mal ve hizmetlerin kalitesini ve tüketici bilincini artırmasının yanında, yönetimin kurumsal yapısının yeniden şekillenmesine de yön vermiştir.³⁰⁰ Küreselleşme ile birlikte artan rekabet şartları altında varlıklarını sürdürmek isteyen işletmeler, hızla değişen müşteri ihtiyaçlarını en düşük maliyetle karşılamak durumundadırlar. Yaşanan bu gelişmelerin bir sonucu olarak üretici işletmeler lojistik faaliyetlerini yerine getirirken, lojistik alanında uzman, bağımsız işletmeler ile işbirliğine gitmek zorunda kalmışlar ve hammadde tedariki, ürünlerin depolanması ve müşterilerine ulaştırılması gibi bir takım lojistik hizmetleri söz konusu bağımsız lojistik hizmetlerinden talep etmeye başlamışlardır.³⁰¹ Bu lojistik hizmet talepleri kooperatifler içinde geçerlidir.

²⁹⁷ ÇELİK H. M., “Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planı”, İpekyolu: Mersin Kent Yaşam Dergisi, 2007 Sayı:5, sayfa. 22-24.

²⁹⁸ MEIDUTE Ieva, “Economic Evaluation of Logistics Centers Establishment”, Transport, 2007, Vol XXII, No 2, 111–117 (Daha fazla bilgi için bkz.; http://www.transport.vgtu.lt/upload/tif_zur/2007-2-meidute.pdf) (Erişim Tarihi: 11.01.2010)

²⁹⁹ http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/0dd4a99fba6075a_ek.pdf (Erişim Tarihi:09.01.2010)

³⁰⁰ <http://www.tobb.org.tr/ekonomikforum/2006/11/032-033-034.pdf> (Erişim Tarihi: 21.11.2009)

³⁰¹ http://www.mufad.org/index.php?option=com_content&task=view&id=187&Itemid=41 (Erişim Tarihi: 27.08.2009)

Kooperatifler için ürünlerin son kullanıcıya ekonomik biçimde ulaştırılmasında, ucuz enerji, ucuz insan gücü ve kabul edilebilir bir kalite seviyesine ulaşılmasının yanında lojistik giderlerinin azaltılması da büyük önem taşımaktadır. İşte bu noktada çalışmanın bu kısmında kooperatiflerde ki lojistik faaliyetleri uygulamalı olarak anlatılacaktır. Araştırma mülakat tekniği olarak ta “derinlemesine görüşme”³⁰² tekniği kullanılmıştır. Bizzat firmaların merkezlerine gidilerek firma yetkilileriyle yüz yüze görüşmelerde bulunulmuştur. Bunun yanında ilgili firmaların gerek kendi internet sitelerinden ve gerekse de firmalarla ilgili diğer internet sitelerinden de yararlanılmıştır.

4.1. Farma Lojistik

Aslında Farma Lojistik, kooperatif değildir. Ancak Farma Lojistiği çalışmamızla alakalı kılan yönü Ecza Kooperatiflerinin lojistik ihtiyaçlarını karşılamasıdır. Bu yönü ile kooperatiflerin bir nevi servis sağlayıcısı konumundadır. Sadece lojistik ihtiyacı değil bunun yanında da ön depoculuk görevini de üstlenmektedir.

İlgili firmanın tam unvanı; “Farma Lojistik Ecza Depoculuğu ve Ön Depoculuk Lojistik Hizmetleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.” dir. Farma Lojistik Ecza Depoculuğu ve Ön Depoculuk Lojistik Hizmetleri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi, Tüm Eczacı Kooperatifleri Birliği (TEKB) çatısı altında, Edak Ecza Koop., Bursa Ecza Koop., İstanbul Ecza Koop., Güney Ecza Koop. iştirakleriyle kurulmuş ortak bir satın alma ve lojistik şirkettir. Amacı, TEKB çatısı altındaki eczacı kooperatiflerinin tedarik zinciri planlamalarını gerçekleştirmek; satın alma ve lojistik operasyonlarını merkezi olarak yöneterek ortaya çıkan sinerjiyle üyelerine, üretici firmalara ve ülke ekonomisine katkıda bulunmaktadır.³⁰³ Farma Lojistik, Türkiye’de ilaç lojistiği alanında yaşanan

³⁰² Belli bir "sorulacak sorular listesine" bağlı olmaksızın, tamamen keşfetmeye yönelik olarak sohbet havasında geçen bir mülakattır. Burada elbette mülakatı yapan kişinin en başından belirlediği bazı sorular vardır ama genellikle konuşmanın akışına göre sorular sorulur, mülakata alınan kişinin konu(lar) hakkında fikirleri, bakış açısı derinlemesine incelenmeye çalışılır, notlar alınır. Kişinin söyledikleri kadar beden dili dikkatle incelenir. Derinlemesine mülakatta ne kadar çok konuşur, ne kadar çok "mantıklı" şey anlatır ve bir yandan da ne kadar rahat davranırsanız o kadar iyi sonuç alırsınız. Daha fazla bilgi için aşağıdaki linke bkz.: <http://sozluk.sourtimes.org/show.asp?t=derinlemesine%20m%C3%BClakat> (Erişim Tarihi: 12.01.2010)

³⁰³ <http://www.farmalojistik.com.tr/hakkimizda.html> (Erişim Tarihi: 03.01.2010)

verimsizliklerin giderilmesine katkıda bulunarak; faaliyetlerini modern standartlara dayalı bir model oluşturulmasını ve ilaç sektörü açısından daha verimli bir lojistik ağı kurulmasını sağlamak için yürütmektedir.

Farma Lojistiğin vizyonu; “Eczacı kooperatiflerinin ticari faaliyeti olan depoculuk hizmetlerinin standartlarını ve verimliliğini yükseltecek faaliyetlerle ortaya çıkacak katma değer sayesinde, kooperatifler, kooperatif üyeleri ve üretici firmalar için yeni hizmet alanları geliştirmektir”.

Farma Lojistiğin misyonu ise; “Planlama sistemi ve ufkunun yanı sıra işbirliği felsefesi ile sektörün verimliliğine katkıda bulunmaktır”.

Farma Lojistik, yaşadığı büyüme ve artan işlem hacmine karşılık verebilmek amacıyla, sahip olduğu makine parkından da yararlanarak kapsamlı bir sanallaştırma süreci başlatmaya karar verdi. Çok sayıda eczanenin, eczacı kooperatifleri üzerinden geçen siparişlerinin lojistik ve stoklama avantajları yaratarak optimize edilmesi sorumluluğunu üstlenen şirket, sanallaştırmayla zaman ve enerji tasarrufu sağlamayı hedefliyordu. Piyasadaki çözümlerin ihtiyaçlara karşı bütünsel öneriler getirememesi, karar verme sürecinin uzamasına neden oldu. 2005 yılında kurulan ve iki yıl içerisinde Türkiye’nin en büyük 100 şirketi arasına giren Farma Lojistik, 28 noktaya ideal taşıma koşullarında ilaç sevkiyatı yaparak; eczacı kooperatiflerinin stoklama ve lojistik ihtiyaçlarını optimize ediyor.³⁰⁴ Günlük ortalama 2000 ile 3000 adet arasında fatura kesilmektedir. Farma Lojistik, 2006 yılında Türkiye’nin en hızlı büyüyen şirketi olma başarısını göstererek Capital 500 sıralamasında, 98. sırada, 2007 yılında da hızlı büyümesini sürdürerek 59.sırada yer aldı.

Farma Lojistik, eczacı kooperatiflerinin ihtiyaçlarını planlayarak ve üretici firmalarla işbirliği anlayışı çerçevesinde satın alma eylemini yaparak kendisine bağlı kooperatiflere ürünün ulaştırılmasını sağlayan bir lojistik hizmetler şirkettir. Bunun yanı sıra stoklama, siparişlerin firmaya tek elden verilmesi, ürünün toplu teslim alındıktan sonra siparişe göre hazırlanarak ana depoya ve tüm şubelere sevki, kalite

³⁰⁴ <http://tr.sun.com/sunnews/success/farma.jsp> (Erişim Tarihi: 04.01.2010)

kontrolü, geri çekme işlemleri ve firmalara teslimi gibi temel lojistik fonksiyonlarını en hızlı şekilde yerine getirmektedir.³⁰⁵

Farma Lojistik, operasyonlarda optimizasyonu sağlamak amacıyla talep, envanter ve tedarik planlaması yapmaktadır. Böylece, mevcut süreçte oluşan birçok sorunun giderilmesi hedeflenmektedir. Bu çalışmalar sonucunda, çift taraflı kazanım elde edilmektedir. Kooperatifler, daha düzenli mal akışı ve optimum stok ile çalışırken, üretici firmalar da kendilerine aktarılan ve yüksek başarıyla gerçekleşen tedarik planları sayesinde üretim planlarında verimliliği artırma imkanına kavuşmaktadır.³⁰⁶ Bu işlemi gerçekleştirmek için “forcast pro” programı kullanmaktadırlar. Bu programa ileri envanter yönetimi de diyebiliriz. Farma Lojistik, eczaneler için tedarikçilerden toplu alım yapan bir ön şirket olarak konumlanıyor. Kooperatifler adına stokların bilgisini topluyor, haftalık tedarik planları yapıyor. Bu planlar, 20’ye yakın algoritması olan bilimsel bir forecasting çalışması sonucu hazırlanıyor. Belirli bir bölgede son iki yılda yapılan ilaç satışlarının bilgisi, haftalık satış bilgileriyle harmanlanıyor. Sistem günde iki kez çalıştırılıyor. Her defasında 20 milyon satır forecast çalışmasına giriyor. Buradan elde edilen sonuçlar kooperatiflerle paylaşıyor ve alınan geri dönüşler doğrultusunda siparişler veriliyor. Bu programa göre örneğin; Edak Kooperatifinin Aydındaki şubesinin ortalama aylık 1000 adetlik aspirin kullanımı vardır. Stok seviyesi % 40’a indiği anda yani bir başka ifade ile 400 adet kaldığında Farma Lojistik firmaya 600 adet aspirin siparişi göndermektedir. Aydın şubesi tarafından herhangi bir sipariş talebi beklemeden. Tabi firmadan gelebilecek % 40’a düşmese bile acil ve ya olağan üstü sipariş durumları hariçtir.

Dünyada lojistik firmalarının doğuş sebeplerinden birisi de ürünlerin bulunurluğunu ve güvenliğini daha ucuza sağlayarak hayatı kolaylaştırmaktır. Farma Lojistik AŞ Genel Müdürü Özer Ertekin Lojistik Haber’e verdiği röportajda; Farma Lojistik’in sadece kooperatiflerin ürün takibini yapmak, temin etmek, dağıtmakla sınırlı kurulmadığını, farklı yatırımlarının ve amaçlarının bulunduğunu kaydetmektedir. Bu yatırımları içerisinde kooperatif dışındaki, özellikle lokal ve yerel depolara mal satma, kamu ve özel hastane ihalelerine katılmanın yer aldığını belirten Ertekin, ayrıca,

³⁰⁵ <http://www.ist.eczakoop.org.tr/v2/index.php/bizim/farmalojistik/> (Erişim Tarihi: 04.01.2010)

³⁰⁶ <http://www.farmalojistik.com.tr/hakkimizda2.html> (Erişim Tarihi: 03.01.2010)

kooperatif üyesi olmayan eczanelerin toplu ilaç alımına yardımcı olduklarını da söylüyor.³⁰⁷

Ayrıca Farma Lojistik Genel Müdürü Özer Ertekin, bunun dışında beraber yaptığımız görüşmede kooperatiflerin şubesinin bulunmadığı yerlerde şube açarak büyümek ve pazar paylarını artırmak gibi amaçlarının bulunduğunu, bu amaçlarını zamana yayarak gerçekleştirmeyi düşündüklerini belirtmiştir.

Farma Lojistik Sistem Geliştirme Müdürü Barış Tural, Türkiye’de yapılmayan ilk kez kullanılan lot takibi kullanmakta olduklarını belirtmiştir. Bu lot takibinde ilacın o günkü piyasa fiyat değeri, ilacın ömrü ve ilacın üretim kodunun yazılı olduğu bir lot numarası verilir. Böylece hangi ilacın, hangi fiyattan, nereye gidildiği, ömür tarihinin dolup dolmadığı gibi bilgileri takip edebilmektedir. Böylece herhangi üretim kodlu ilacın geri çekme, toplanması vb. durumlarda ilgili üretim kodlu Farma Lojistiğin gönderdiği ilaçlarını çok rahatlıkla geri çekebilmektedirler.

Sahte kupür basımı ve sahte ilaç üretimi sorunlarının önüne geçmeyi amaçlayan bu uygulamayla artık ilaç üreticileri ve ithalatçıları, satışa sunacakları her ürünü tekil olarak simgeleyen bir seri numarası basacak. Böylece piyasada satışa sunulan her ilaç kutusu veya şişesi takip edilebilecek. Bu süreçte ilaç, üreticinin elinden çıktıktan vatandaşa satılana kadar tüm süreçler izlenebilecektir.³⁰⁸

Farma Lojistik Hizmet Müdürü Mehmet Songür Perşembe Rotası’nı da yayınlanan röportajında Farma Lojistik, ilaç sektöründe yaşanan soğuk ürün taşımalarıyla ilgili sıkıntıyı aşmak için proje geliştiriyor. Özellikle Anadolu’da kullanılan ambar yöntemi ve kargo yoluyla taşıma nedeniyle soğuk taşınması gereken ilaçların bozulduğunu söyleyen Farma Lojistik, Lojistik Hizmet Müdürü Mehmet Songür, soğuk ilaçların kargo yoluyla da taşınabilmesi için özel malzemelerin üretildiğini, bu projeyi şimdilik kendi ofisleri aracılığıyla uygulamaya geçirdiklerini söylemiştir.³⁰⁹

İlaç, her bakımdan hassas bir üründür ve hastaya ulaşmasının her aşamasında hız, ihtimama ve kaliteye ihtiyaç vardır. Bunun bilincine sahip olan Farma Lojistik bu

³⁰⁷ http://www.lojistikhaber.com/news.asp?news_id=953 (Erişim Tarihi: 29.12.2009)

³⁰⁸ <http://www.farmalojistik.com.tr/19.html> (Erişim Tarihi: 04.01.2010)

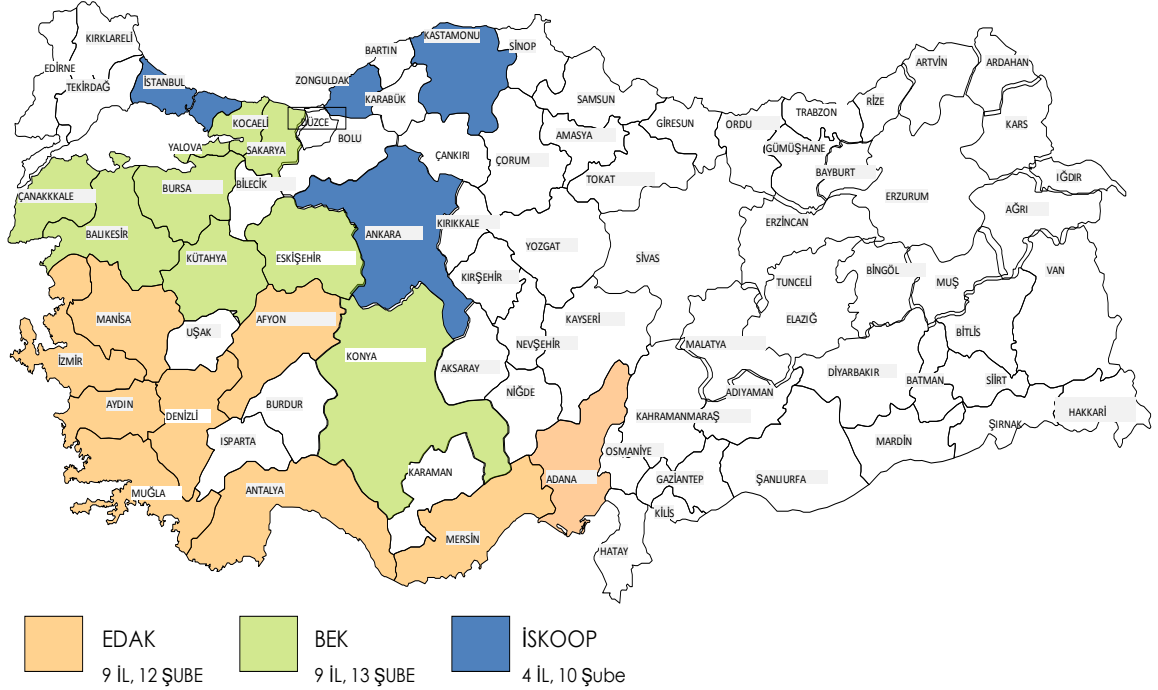
³⁰⁹ http://www.persemerotasi.com/index.php?konu_id=1308 (Erişim Tarihi: 26.12.2009)

konuya önem ve özen göstermektedir. Öyle ki; Farma Lojistik Sistem Geliştirme Müdürü Barış Tural, ilacın soğuk taşınması için özel prototipler geliştirdiklerini ve ilaca ilaç gibi davranma yaklaşımını gerçekleştirdiklerini ifade etmiştir. Soğuk taşımacılık için trolin taşımacılık yaptıklarını belirtmiştir. 2 m. boyundaki çelik kafeslerle taşıdıklarını ve boş kalan kısımlarını hava ile doldurduklarını ifade etmiştir. Böylece taşıma esnasında oluşabilecek hasarları minimuma indirdiklerini belirtmiştir. Soğuk taşımacılıkta kesinlikle belli bir standartlarının bulunduğunu ve asla bu standartlardan taviz vermediklerini ifade etmiştir. Örneğin; bütün arabaların kapalı kasa olması gerekliliği gibi.

Ayrıca Barış Tural, soğuk kaplarda “hemofili derneği” için plazma taşımacılık projesi gerçekleştirdiklerini belirtmiştir. Bu projeye Novo Nordisk firması sponsor olmaktadır. Hemofili hastaları için özel plazmalarda hızlı, sağlıklı ve güvenli hizmet verdiklerini belirtmiştir. Hemofili hastaları için hayati öneme sahip olan bu taşımacılıkta donelerin bozulmadan lojistik sevki sağlanmaktadır. Bu proje Farma Lojistiğin sosyal sorumluluk anlayışını bir nevi yansıtmaktadır.

Farma Lojistik, Türkiye’de ilaç lojistiği alanında yaşanan verimsizliklerin giderilmesine katkıda bulunarak; faaliyetlerini modern standartlara dayalı bir model oluşturulmasını ve ilaç sektörü açısından daha verimli bir lojistik ağı kurulmasını sağlamak için çalışmalarını yürütmektedir. İlaç sektöründe yaklaşık 200 adet ilaç getiren firma vardır. Farma Lojistik kendi üye kooperatiflerinin ilaç lojistiğinin yanında diğer dağıtım firmalarının da ilaçlarını yerlerine teslim etmektedir. Farma Lojistik ilaç lojistik ağının %60’ına hakim konumdadır. Farma Lojistik; taşımacılık işinin depolama tarafında Full Lojistik, nakliye tarafında ise Naglog firmalarıyla çalışmaktadır.

Kooperatifler, satın alma ve lojistik hizmetlerini Farma Lojistik’e devrederek, asli görevlerine ve satış odaklı faaliyetlerine daha fazla kaynak aktararak misyonlarını daha verimli olarak gerçekleştirme fırsatı bulabilmektedirler. Aşağıdaki şekilde; Farma Lojistik Sistem Geliştirme Müdürü Barış Tural’dan aldığım Farma Lojistiğin çalıştığı Ecza Kooperatiflerinin Türkiye’deki şube dağılımını görebilirsiniz.



Şekil 5. Farma Lojistik, Ecza Kooperatifleri Şube Dağılımı³¹⁰

4.2. Ata-2 Konut Yapı Kooperatifi

S.S. Ata-2 Konut Yapı kooperatifi; 13 Mart 1985 tarihinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı İstanbul Ticaret Sicil Müdürlüğü'nün 213394/160946 sicil numarası ile resmen kurulan ve 2.560 ortakla yola çıkan kooperatif, 1992 Olağan Genel Kurulunda ortak sayısını 2.700'e çıkarmıştır. Üsküdar İlçesi-Çengelköy Mevki NATO Yolunun Sağında 184- 185 pafta 1038 ada 88-99-100-101-102-103 parsellerde kayıtlı 641069 metrekare alan üzerine inşa edilmiştir.³¹¹

³¹⁰ 08.01.2010 tarihli görüşmemize istinaden alınan şekildir. Şekil 5'de Farma Lojistiğin, tüm Türkiye çapındaki Ecza Kooperatiflerinin ve şubelerinin harita üzerinde gösterimi mevcuttur.

³¹¹ <http://www.ata2.org/v2/ata-2-tarihcesi.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

Ata-2 Konut Yapı Kooperatifi; sadece 2.753 adet konutu içinde barındıran ve bu konutlarda ikamet eden asgari 10 Bin nüfuslu bir şehir olduğu gibi bu şehirde yaşayan insanların ihtiyaçları da düşünülerek çocuk parkları ve oyun alanları, yeşil alanlar, basket-voleybol - tenis – yüzme havuzu vb. spor tesisleri. Sosyal alanlardan Okul-Cami Site tesisleri ile kalmayıp 10 Bin Nüfuslu bu şehrin tüm ihtiyaçlarını karşılayacak 28 Bin metrekare iş alanına sahip Capitol alış veriş merkezi niteliğinde bir Ticaret Merkeziyle tam bir modern şehirdir.³¹²

Ata-2 Konut Yapı Kooperatifi, 10 yıl önce inşaatlarını bitirmiş ve evlerini ortaklarına teslim etmiştir. Şuanda sadece site yönetimi tarzında hizmeti vardır. Lojistik olarak sitede yaşayanların ihtiyaçlarını gidermek için site içinde sürekli kullandıkları bir traktör, taşıma ve tuzlama amaçlı ve/veya bazen moloz atma amaçlı kullandıkları kiralık kamyon ve elektrik direkleri tamirinde kullandıkları sepetli kamyonetler v.b. gibi hizmetler sunduklarını Ata-2 Yönetimi adına Yalçın Soysevinç ifade etmiştir.

4.3. Tire Süt Müstahsilleri Tarımsal Kalkınma Kooperatifi

Başlıca faaliyeti süt toplama ve pazarlama olan Tire Süt Kooperatifi, 1967 yılında birkaç süt üreticisinin bir araya gelmesi ile kurulmuştur. Bölgenin ve Türkiye'nin en büyük süt toplama kooperatifinden birisi olan Tire Süt Kooperatifi, son yıllarda yaptığı atılım ile kendi ortaklarına ve Türkiye hayvancılığına birçok önemli katkılar sağlamıştır. Kooperatif tarafından yürütülen yapısal politikalar sayesinde kooperatifin özvarlığı artmış ve kooperatif ortakları daha iyi hizmet alır hale gelmiştir.³¹³

Tire Süt Kooperatifi'nin iki ana hedefi vardır. Bunların birincisi, Avrupa Birliği standartlarında süt üretimini sağlamak, ikincisi ise; küçük ölçekli üreticilerin korunmasıdır. Çalışmalarını bu yönde sürdüren Tire Süt Kooperatifi, hedeflerini büyük ölçüde başarmış ve bugün bu çalışmalarıyla Türkiye ve Dünya'da örnek bir model olmuştur. Dünyanın ve ülkemizin çeşitli bölgelerinden kabileler halinde ziyaret edilen

³¹² <http://www.ata2.org/v2/ata-2-tarihcesi.html> (Erişim Tarihi: 28.12.2009)

³¹³ <http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Kurulus%20ve%20Tarihce> (Erişim Tarihi:03.12.2009)

Tire Süt Kooperatifi, örnek olarak gösterilen çalışmalarını ziyaretçilerine sergilemiş ve bugün bu çalışmalar birçok yerde uygulanmaya başlanmıştır.

Ülkemizdeki mevcut işletmelerin küçük aile işletmesi olması nedeniyle, küçük üreticilerin teknik imkânlardan yeterince faydalanması zor ve pahalı olmaktadır. Yeterli teknolojik imkanın kullanılamaması, süt kalitesini olumsuz yönde etkilemekte ve süt fiyatlarının istenen seviyelerde oluşmasına engel teşkil etmektedir. Tire Süt Kooperatifi, bu durum karşısında üreticiyi koruyacak ve aynı zamanda kaliteli süt üretimini sağlayacak gerekli altyapıyı oluşturmuştur. Bugün, Ülkemizin önde gelen firmalarına önemli ölçüde kaliteli süt sağlayan Tire Süt Kooperatifi, 2008 yılının Kasım ayı itibariyle pastörize süt üretimine başlamış olup, sofralarımıza sağlıklı ve kaliteli sütü getirmiştir. Tire Süt Kooperatifi, 2009 yılı itibariyle, aktif 1850 ortağı, 50 den fazla personeli, günde 150 ton süt toplama kapasitesi ve ortaklarına en iyi şekilde hizmet verebilmek amacıyla oluşturmuş olduğu makine parkı ile bölgenin ve Türkiye'nin en güçlü kooperatiflerinden birisi olmuştur.³¹⁴

Kuruluşundan bugüne ortaklarına en iyi şekilde hizmet vermeyi hedefleyen ve bu hedeflerini yerine getirmeyi başaran Tire Süt Kooperatifi, günümüz ekonomisinde üreticilerimizin en önemli giderlerinden biri olan akaryakıtı, daha ekonomik ve kaliteli bir şekilde sunmak amacıyla “Akaryakıt İstasyonu” nu hizmete açmıştır. Kaliteli ve güvenli hizmet vermek amacıyla projelerini hayata geçiren Tire Süt Kooperatifi bu projesiyle ortaklarına vermiş olduğu önemi bir kez daha gözler önüne sermiştir.³¹⁵ Bu akaryakıt istasyonu ile Tire Süt Kooperatifi, ortaklarına daha ucuza akaryakıt ihtiyaçlarını karşılamalarını sağlamıştır.

Tarımsal faaliyetlerin makineleşmesiyle akaryakıt büyük önem kazanmıştır. Tire Süt Kooperatifi son birkaç yıldır yaptığı çalışmalarla ortaklarının akaryakıt ihtiyacını uygun koşullarda ve piyasa fiyatlarının altında sağlamayı başarmış bulunmaktadır. Bölge çiftçisinin, tarımsal faaliyetlerinin en önemli girdilerinden birisi olan akaryakıtı, Tire Süt Kooperatifi'nin kurmuş olduğu akaryakıt istasyonundan ucuza ve ürün karşılığı olarak temin edebilmektedir. Özellikle kooperatif bünyesindeki, akaryakıt tankeri sayesinde kooperatif üreticilerinin işletmesine kadar akaryakıt götürülmektedir. Ayrıca Tire Süt Kooperatifi; kışın yakacak hizmeti olarak evlere servis

³¹⁴ <http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Kurulus%20ve%20Tarihce> (Erişim Tarihi:03.12.2009)

³¹⁵ <http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Akaryakit%20Istasyonu> (Erişim Tarihi:03.12.2009)

başlatmıştır. Buda bir kooperatif için ortaklarına sunabileceği en güzel lojistik hizmetlerden bir tanesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Yeni yasal düzenleme ile hem ekonomik, hem de sosyal açıdan büyük önem taşıyan bu hizmetimizin sağlıklı bir şekilde devam etmesi sağlanmış bulunmaktadır. Tire Süt Kooperatifi ülke tarımını daha ileriye götürme ve çiftçiyi daha güzel yarınlara hazırlamanın gayeti içerisinde çalışmalarına devam etmektedir.

Hayvan beslenmesinde önemli bir yem bitkisi olan yonca; ahır besiciliğinde et ve özellikle süt verimini %30'lara kadar arttıran, yem bitkileri içerisinde de en çok besin değeri olan bitkidir. İçeriğinde birçok vitamin bulunan yonca kullanımı, hayvan sağlığı açısından önemlidir. Tire Süt Kooperatifi bünyesinde bulunan ekip ve ekipmanlarla ortaklarının ve bölge üreticisinin yonca biçme, toplama ve paketleme işlemleri yapılarak üretim desteklenmektedir. Bu uygulama ile Tire Süt Kooperatifi; kooperatif ortaklarının maliyetleri oldukça düşürülmüş ve yonca ekim alanlarının artması sağlanmıştır.³¹⁶ Bu uygulamayı da hammadde lojistiğinin tedariği olarak görebiliriz.

Veteriner hekimlik, hayvancılığın gelişmesinde ve sürdürülmesinde gereklidir. Tire Süt Kooperatifi; 20 Veteriner Hekim ile sözleşmeli olarak veterinerlik hizmeti vermektedir. Tire Süt Kooperatifinin, 2002 yılında başlattığı ve Türkiye'de bir ilk olan sözleşmeli veterinerlik sistemi bugün örnek bir model olarak gösterilmektedir.³¹⁷ Tire Süt Kooperatifinin, veterinerlik hizmeti uygulaması ile ortaklarına ve bölge halkına verilen en güzel sağlık lojistik uygulaması olarak gösterilebilir. Tire Süt Kooperatifinin veterinerlik hizmeti uygulaması ile ortaklarına ve bölge halkına sağladığı faydaları şöyle sıralanabilir;

- **Suni Tohumlama**; Bölgenin Türkiye ortalamasının çok üzerinde bir verimliliğe sahip olmasının nedeni suni tohumlamanın uzun yıllardır benimsenmiş ve uygulanmış olmasından kaynaklanmaktadır. İlçe veteriner hekimleri ortaklarımıza üstün nitelikli hayvan sahibi olmaları için bu konuda hizmet vermektedir.

³¹⁶ <http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Ot%20Biçme%20ve%20Paketleme> (Erişim Tarihi: 03.12.2009)

³¹⁷ <http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Veterinerlik%20Hizmeti> (Erişim Tarihi: 03.12.2009)

- **Aşılama**; Bulaşıcı hastalıklarla korunma ve mücadele için önemli bir payı olan aşılama, Tire Süt Kooperatifine bağlı veteriner hekimler tarafından planlı ve zamanında uygulanmaktadır
- **İlaç Temini**; Hastalıkların tedavisinde gerekli olan ilaçlar, veteriner hekimler tarafından ve kontrollü bir biçimde birlik binasından satılmaktadır. Birlik, kooperatif ortaklarına iskonto uygulayarak ortakların desteklenmesinin yanı sıra bölgedeki ilaç fiyatlarını da kontrol altına almaktadır.
- **Sağlık**; Hayvan sağlığının devamlılığı, hastalık ve acil müdahale gerektiren durumlarda Tire Süt Kooperatifine bağlı veteriner hekimler birlik içerisinde bölge üreticilerine 24 saat sağlık hizmeti vermektedirler.
- **Laboratuvar**; Birlik Veterinerliğin oluşturduğu laboratuvar, bölgemizin hastalıklardan ari işletmelere sahip olabilmesi için çeşitli tahlillerin yapılması ve izlenmesi işlemleri yürütülmektedir Veteriner hekimler aynı zamanda üreticilere sağladığı bilgi akışı ile de bölge hayvancılığının gelişmesine önemli katkı sağlamaktadır.

Halkımıza daha iyi ve kaliteli hizmet vermeyi hedefleyen Tire Süt Kooperatifinin satış mağazaları, kooperatifin bulunduğu bölgede faaliyet gösteren çeşitli kooperatiflerin ve mandıraların ürünlerinin tanıtılmasında ve pazarlanmasında katkıda bulunmakta ve bu ürünleri tüketiciyle buluşturmaktadır. Bugüne kadar 250 ürün çeşidiyle hizmet veren satış mağazası, ürün sayısını 3.500'ünün üzerine çıkartarak yeni market binalarıyla hizmete başlamıştır. Bunun yanında, Tire Süt Satış Mağazasında bardakta ve poşette günlük Pastörize Sütlerin de satışı yapılmaktadır. Ayrıca Tire Süt Kooperatifi, kooperatif ortaklarından temin ettiği hastalıktan ari büyükbaş ve küçükbaş hayvanların kooperatif bünyesinde kesimlerini yaptırarak, halkımıza sağlıklı, güvenilir et ve et ürünleri satışı yapmaktadır.³¹⁸ Tire Süt Kooperatifi, kooperatif ortaklarına bu satış mağazası ile hem ürünlerini tanıtma fırsatı hem de ucuza ve kaliteli ürün hizmeti gerçekleştirmesi ile önemli sosyal ve ekonomik avantajlar sağlamaktadır.

³¹⁸ <http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Satış%20Mağazası> (Erişim Tarihi: 03.12.2009)

Tire Süt Kooperatifi'nin gerçekleştirmiş olduğu sosyal projelerden biriside süt alım protokolüdür. İzmir Büyükşehir Belediyesi, S.S. Tire Süt Kooperatifi ile süt alım protokolü imzalamaya hazırlanıyor. Önümüzdeki günlerde imzalanacak protokole göre, 1 Mart tarihinden itibaren İzmir'deki 164 okulda 141 bin öğrenciye UHT sütlerin yanı sıra pastörize süt de dağıtılacaktır. İzmir Büyükşehir Belediyesi, öğrenim yılı kapanıncaya kadar, öğrencilere toplam 2 milyon 115 bin litre süt dağıtmış olacaktır. Okullar kapanıncaya kadar yaklaşık 3,5 milyon lira bedelle yapılacak protokole göre, sütlerin okullara dağıtımı da kooperatif tarafından yapılacaktır. Süt alımına, yeni eğitim-öğretim yılında da devam edilecektir. Büyükşehir Belediyesi'ne teşekkür eden Tire Süt Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut Eskiörük, "Köylümüzü köyünde yaşatarak Avrupa standartlarında üretim yapabileceğini gösterdik. Şimdi İzmir Büyükşehir Belediye Başkanımızın girişimiyle, çocuklarımıza doğal süt içireceğiz. Bu projenin tüm ülkeye örnek olmasını ve yaygınlaştırılmasını diliyorum" şeklinde röportaj vermiştir.³¹⁹

Tire Süt Kooperatifi; üreticilerinin pamuk, domates, karpuz vb. ürünlerde yaşadıkları sıkıntıları mısır silajı üretiminde de yaşamaması için T.C. Tarım ve Köyişleri Bakanlığının Kırsal Kalkınma Yatırımlarının Desteklenmesi Programının Makine Ekipman Alımlarına ilişkin projesinden % 50 hibe ile Silaj Paketleme Makinesi alımı yapmıştır. Çiftçilerin; mevcut kullanmış oldukları silajlık mısırlarını 40 Kg torbalar halinde paketleyerek hayvanlarının daha kaliteli ve sağlıklı kaba yem tüketimlerini sağlamayı hedefleyen kooperatif; ayrıca, bölgede ki ihtiyaç fazlası olarak üretilen silajlık mısırların tarlada çürümesini önlemeyi hedeflemiştir. Bu proje ile çiftçilerin üretmiş olduğu fazlalık mısırı kendi bünyesine alarak paketleyecek olan Tire Süt Kooperatifi, yapmış olduğu paketleri yurtiçi ve yurtdışında pazarlayarak üreticilerinin ürünlerinin değer kazanmasını ve kazanç elde etmelerini sağlayacaktır. Böylelikle, kooperatif bölgesinde üretimi yapılan silajlık mısır heba olmaktan kurtulacaktır.³²⁰

Tire Süt Kooperatifi Başkanı Mahmut Eskiörük, Milli Prodüktivite Merkezi'nce "Yılın En Verimli İşadamı" ödülüne layık görüldü. Kooperatiflerinin yürüttükleri çalışmalarla üreticinin ve ülkenin kalkınması için model haline geldiğini

³¹⁹ <http://www.tumgazeteler.com/?a=4731656> (Erişim Tarihi: 15.01.2010)

³²⁰ <http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Silaj%20Paketleme%20Hizmeti> (Erişim Tarihi: 03.12.2009)

söyleyen Eskişehir, Milliyet Gazetesine verdiği röportajda şöyle ifade etmiştir: “Yıllardır kırsal kalkınmayı sağlamak ve ülkemizde tarımın ne kadar önemli olduğunu vurgulamak için gece-gündüz çalıştım. Sadece ekonomik değil, sosyo-ekonomik projeler üretilmesi için yoğun gayretler sarf ettim. Örneğin; son olarak okul sütü projemizle Türkiye’nin gündemine oturduk. Ülkenin geleceğine yön veren kurumlar ve kişiler tarafından bu şekilde takdir edilmek kadar büyük bir mutluluk yok.”³²¹ Tire Süt Kooperatifi Başkanına verilen bu ödül kooperatifin ortaklarına, topluma ve ülkenin kalkınmasına yaptığı başarılı lojistik ve sosyo-ekonomik faaliyetlerin bir yansımasıdır.

Tire Süt Kooperatifinin, lojistik faaliyetlerini gerçekleştirmek için sahip olduğu lojistik araç ve ekipman bilgilerini aşağıdaki tablomuzda görebilirsiniz.

LOJİSTİK BİLGİLER	
TESİSLER	ADET
PASTÖRİZE SÜT TESİSİ	1
SİLAJ PAKETLEME TESİSİ	1
ARAÇLAR	ADET
ARAÇ	8
SÜT TANKERİ	7
SOĞUTUCULU ARAÇ	9
MAZOT TANKERİ	1
YEM SATIŞ KAMYONU	2
TARIM ALET VE EKİPMANLARI	ADET
TRAKTÖR	5
KOMPLE EKİM MAKİNESİ	1
MİBZER	2
SLAJ MAKİNESİ	7

Tablo 5: Tire Süt Kooperatifi Lojistik Bilgileri.³²²

³²¹ <http://www.milliyet.com.tr/Ege/HaberDetay.aspx?aType=HaberDetay&KategoriID=7&ArticleID=1182743&Date=07.01.2010&b=Tire%20Sut%20Baskanina%20yilin%20isadami%20odulu> (Erişim Tarihi: 15.01.2010)

³²² <http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Lojistik%20Bilgiler> (Erişim Tarihi: 03.12.2009)

4.4. Kooperatiflerin Lojistik Faaliyetleri

Dünya ekonomisinin günümüzde ulaştığı hız ve rekabet ortamında işletmelerin ve kooperatiflerin pazarda varlıklarını sürdürebilmeleri ya da büyüebilmeleri için gerekli etkin silahlardan birisi de lojistik yönetimidir. Tüm dünyada etkisi günden güne artarak hissedilen küreselleşme sonucunda, vizyon sahibi tüm kooperatifler, kalite ve maliyet unsurlarına odaklanarak lojistik uygulamalarına büyük bir önem vermeye başlamışlardır. 90'lı yılların sonlarına kadar lojistik kooperatifler denildiğinde akla göndericilere nakliye hizmeti sunan kooperatifler gelmekteyken, günümüzde ise büyüyen ve çağdaşlaşan taşımacılık sektöründe bütünleşik lojistik hizmetleri sunan kooperatifler yer almaya başlamıştır. Bu yapılanma doğrultusunda nakliye, depolama ve lojistik hizmetler arasındaki iletişim artmış, lojistik çözümlerin başarıya ulaşabilmesi bilgi sistemlerine, süreç optimizasyon yeteneğine ve bilgiye bağımlı hale gelmiştir. Sektörde görülen bu yeniden yapılanmanın ardındaki temel nedenleri; küreselleşme, müşteri beklentilerinin değişmesi ve yeni gelişen teknolojiler olarak sıralamak mümkündür. Ulaştırma ve Lojistik sektörü, dünyada olduğu gibi Türkiye'de de iş yaratma ve büyüme potansiyeli açısından öne çıkan sektörlerden birisi olma yolunda hızla ilerlemektedir. Çalışmanın bu bölümünde de kooperatiflerin bazı lojistik faaliyetlerinin değerlendirilmesi yapılacaktır.

Tüm kooperatifler belirli bir biçimde lojistik faaliyetler içine girmişlerdir. Bu çalışmaya konu olan taşıma kooperatifleri lojistiği en çok kullanan kooperatiflerdir denebilir. Lojistiğin taşımacılık yönünü nakliye kooperatifleri gerçekleştirmektedir. Bu kooperatifler; ortaklarına iş bulma, sözleşme yapma, yük bulma sorununu çözme, yükleme istasyonları kurma, yakıt, lastik, yedek parça alma, bakım onarım gibi konularda kolaylık sağlamaktadır. Ayrıca, son yıllarda bu alanda çok başarılı olan bu kooperatifler, otel, lokanta ve mal depoları da işleterek ortaklarına önemli ekonomik kazançlar sağlamaktadırlar. Ülkemizde bu alanda özellikle motorlu taşıyıcılar adı altında çok sayıda kooperatif bulunmaktadır ve faaliyetlerini sürdürmektedirler. Kısaca bu kooperatifler faaliyetleri ile ortaklarına sadece nakliye lojistiğiyle değil yeme, içme, konaklama, hammadde tedariği (yakıt, lastik vb.), mal depoları işletme gibi tüm lojistik ihtiyaçlarını karşılamaktadırlar.

Herhangi bir sınıai veya tarımsal ürün üreticilerinin bir araya gelerek kurdukları kooperatif türü olan üretim kooperatifleri de ortaklarının el emeği ile veya makine kullanılarak tüketim veya üretken maddeler yapmayı konu edinen ve bu hususta karşılıklı yardım, kefalet ve dayanışma suretiyle ortaklarının ekonomik ihtiyaçlarını sağlayan ve devam ettirirler. Bu çalışmada bahsedilen Tire Süt Kooperatifini de üretim kooperatifidir. Bu tür kooperatifler hammadde temininden ürünlerin değerlendirilmesine kadar çok farklı amaçlarda kurulmaktadırlar ve birçok alanda kooperatif ortaklarının lojistik ihtiyaçlarını karşılamaktadırlar. Kooperatife üye olan üreticiler, ürünlerini kooperatif aracılığıyla satarak, tek başlarına elde edemedikleri fiyat avantajlarını elde etmektedirler. Köy kalkınma kooperatifleri, orman köyü kalkındırma kooperatifleri, çay ekicileri istihsal ve satış kooperatifi, su ürünleri üretim ve değerlendirme kooperatifleri, pancar ekicileri istihsal ve satış kooperatifleri vb. tarımsal alanda faaliyet gösteren kooperatifler de bulundukları bölgenin hem ekonomik açısından hem de sosyal açıdan gelişmesinde olumlu etkileri vardır. Gerekli tüm araç ve gereçlerin tedariği, hammadde (tohum, gübre vb.) tedariği ve bunların lojistik ihtiyaçlarını karşılayarak kooperatif ortaklarına ulaştırılması, ürünün toplandıktan sonra satışının gerçekleşmesi vb. konularda faydaları vardır. Sadece kendi bölgeleri için değil ülke ekonomisi için de önemli görevler üstlenmektedirler.

Tüketici kooperatifleri üyeleri adından da anlaşılacağı üzere tüketiciler olan kooperatif türüdür. Tüketici durumunda olan ortaklarına daha ucuz ve daha kaliteli mal ve hizmet temini amacıyla kurulan bu kooperatif türü bu hizmetlerini lojistik ekipmanları ile sağlarlar. Günümüzün en yaygın kooperatif çeşitlerinden birisi olan tüketim kooperatifleri, belli tüketici grupları tarafından kurulurlar. Yaygın olarak gıda, giyim vb. konularda tüketim kooperatiflerine rastlamak mümkündür. Mal ve hizmetlerini lojistik sayesinde ortaklarına ulaştırmanın yanında tüketim kooperatifleri, bütün tüketicilere piyasa fiyatı üzerinden mal satar ve bunu yaparken de spekülâtif fiyat yükselişlerini ortaklarına yansıtmamaya daha ucuz ve kaliteli hizmet sunmaya çalışmaktadırlar.

Konut ihtiyacının giderilmesinde kooperatifler de büyük bir pay sahibidir. Sosyal bir oluşum olarak, kişilerin, dolayısıyla, ülkelerin kalkınmasında son derece önemlidir. İnsanların zorunlu ihtiyaçları arasında yer alan barınma ihtiyacının karşılanması amacıyla kurulan konut yapı kooperatifleri, özellikle dar ve orta gelirli

ailelerin konut sahibi olmasında aktif rol oynarlar. Tabi ki, konut veya işyerleri yapılırken kullanılan malzemeler, yapıldıktan sonra konut veya işyerlerin satışları, çevre düzenlenmesi, güvenliği vb. gibi konularda lojistiği kullanmaktadırlar.

Kredi kooperatifleri, kooperatifçiliğin ekonomik ve sosyal boyutunun açık bir biçimde ortaya çıktığı kooperatif türleridirler. Kredi kooperatifleri, tarım ve sanayi alanındaki küçük üreticilerin kredi ihtiyaçlarını kolay, çabuk ve ucuz bir şekilde karşılanması amacıyla kurulurlar. Kredi kooperatifleri, kooperatif ortaklarının finansman gereksinimlerini karşılama görevini idrak ederler. Kooperatif bünyesinde toplanan paralar ihtiyacı olan kooperatif ortaklarına belirli esaslar çerçevesinde kredi olarak verilir. Bir nevi kredi kooperatifleri ortaklarının kaynak lojistik ihtiyaçlarını giderir.

Eğitim, eğlence ve turizm tarzı kooperatiflerde ilgili oldukları alanlardaki ihtiyaçlarını gidermede lojistiği kullanmaktadırlar. Örneğin, eğitim kooperatifleri ihtiyaç olan kitapların tedarikinde veya turizm sektöründeki kooperatiflerin müşterilerini havaalanından kaldıkları otellere getirme görevleri, oteldeki yiyecek ve içeceklerin tedarik konularında lojistiği kullanmaktadırlar.

Sözün özü tüm kooperatifler, lojistiği ortaklarına hızlı, güvenli, ucuz ve kaliteli hizmet kullanmak için başvurumaktadırlar. Bu noktada da gelişen yeni teknolojilerle birlikte üye ve ortaklarına güvenilir hizmet sunmaktadırlar.

SONUÇ

Kooperatifçilik tarih boyunca farklı isimler ile ortaya çıkmış, 19. yüzyıl sonlarına doğru ilk defa kurumsal kimliği ile dünya genelinde kabul görmeye başlamıştır. Bu çalışmada kooperatifçiliğin özünü oluşturan “işbirliği” kavramı çerçevesinde bir ülkede ekonomik ve sosyal kalkınmanın gerçekleştirilmesinde önemli etkileri bulunan kooperatiflerin lojistik faaliyetlerinin önemi ifade edilmiştir. İktisadi açıdan kooperatif faaliyetler, istihdam fırsatları, sermayenin tabana yayılması, serbest piyasanın ve rekabetin gelişimi, kayıt dışını azaltma, ekonomik krizlere dayanıklılık konularında somut faydalar sağlamaktadır. Ayrıca bir toplumun gelişiminde hayati derecede önemli olan demokratikleşme, kültürel bağların korunması, sosyal sermaye ve güvenin inşa edilmesi hususunda kooperatifçilik en etkin araç haline gelmiştir. Burada esas önemli nokta bu aracın toplumun bizzat kendi eliyle kullanmasıdır. Özellikle “Bir ülkede demokrasi ve ekonomik kalkınmanın olabilmesi için o ülkede ki insanların mikro ölçekli aktif katılımlarının olması gereklidir” yaklaşımı etkin bir şekilde kooperatifçilik vasıtası ile olabilir. Ayrıca günümüzde tüm dünyayı etkileyen finansal kriz ve gıda krizi koşulları kooperatifçiliği daha önemli ve öncelikli hale getirmiştir. Ekonomik durgunluğun devam etmesi nedeniyle işsizlik oranları gelişmiş ülkelerde dahi ciddi oranlara tırmanmaktadır. Bu çalışmada belirtildiği üzere, kooperatifçiliğin istihdam yaratıcı, krizleri önleyici ve telafi edici etkisinin varlığı bugün dünyada tüm ülkelerin kooperatifçiliği destekleyici planlar yapmalarını kaçınılmaz kılmaktadır.

Belirli ilkeler ve değerler çerçevesinde şekillenmeyen, kooperatif olsun olmasın, herhangi bir organizasyonun kalıcı olması mümkün değildir. Kooperatifçiliğin gerçek kimliği evrensel kooperatifçilik ilkelerinin tüm toplum üyelerince ve ortaklarca özümsemesi ve uygulanması ile ortaya çıkacaktır. O nedenle toplumun sosyal ve ekonomik kalkınmasını sağlayabilmek için ilköğretim ve yüksek öğretim düzeyinde kuramsal ve pratik kooperatifçilik eğitimi ayrıca kooperatifçiliğin devletçe desteklenmesi çok büyük önem taşımaktadır.

Günümüz rekabet ortamında doğru, güvenilir, karşılaştırılabilir, sonuç çıkarmaya yönelik bilgilerin önemi daha da artmıştır. İşletmeler, sürekli olarak maliyetlerini izlemek, bunları alternatifler yaratarak düşürmek, müşterilerden gelen

değişen ve gelişen isteklere cevap verirken gerekli minimum karlılık düzeyini de korumak zorundadırlar. Bunun sonucu olarak da derinlemesine analiz etme yeteneği olan, bilgileri mümkün olduğunca doğru zamanlı ulaştıran bir maliyet yönetimi sistemine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ihtiyaçlar, gerek işletmelerin bünyesinde yer alan, gerekse dışarıdan lojistik hizmeti sunanlar tarafından da hissedilmektedir. Lojistik üzerinde gerekli kontrolün sağlanmış olması, güvenilir maliyet bilgilerinin elde edilmesi, alternatif faaliyetlerin oluşturulması, tedarik zincirinden optimum verimlilik ve karlılığın sağlanmasına yardımcı olur. Lojistik, rekabet ortamındaki işletmelerin temel işleri olan mal alıp satma veya mal ve hizmet üretimi faaliyetleri ile daha yoğun ilgilenmelerine, taşıma, depolama, tesis yeri seçimi gibi faaliyetlerin ise lojistik hizmet üreticileri tarafından yapılmasına ve dolayısı ile bu faaliyetlerden kaynaklanan maliyetlerin ölçülebilmesine, kontrol edilebilmesine ve en aza indirilmesine olanak sağlayacaktır. Lojistik faaliyetler, tedarikçiler, depolar, dağıtım merkezleri ve perakendecileri kapsamaktadır. Hammaddeden nihai ürüne kadar olan akışta, zincirdeki tüm faaliyetleri düzenlemeye çalışmaktadır. Lojistik faaliyetlerin amacı; doğru ürünleri ve/veya hizmetleri doğru miktarlarda, doğru yerde, doğru zamanda ve en az maliyetle mevcut bulundurmaktır.

Lojistik sektörü dünya ticaretinde önemli bir yer tutmakta, küreselleşmenin de etkisiyle tek bir pazar haline gelen dünyada bütün tedarik ve dağıtım noktalarını kapsamına alan lojistik şebekeleri oluşturulmaktadır. Böylelikle, sanayi üretiminin geliştiği bölgeler ile coğrafi olarak uzaklık sorunu yaşayan yerler arasındaki ulaşım zorluğu ve süresi azalmaktadır. Sektörün gelişimiyle beraber özel hizmetlere yönelik lojistik operasyonlar konusunda uzmanlaşmış şirketler pazara girmekte böylelikle lojistik sektörünün alt sektörlerinde de uzmanlaşma gündeme gelmektedir. Lojistiğin gelişmesi için uygun coğrafya ile fiziksel ve kurumsal alt yapı gereklidir. Türkiye coğrafi anlamda kıtaların kesiştiği bir noktada ve doğal bir köprü durumundadır. Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ticarete ait fiziksel ürün hareketinin önemli bir bölümünün ülkemiz üzerinden geçmesi en mantıklı yoldur. Ancak sadece coğrafi avantaj yeterli değildir. Türkiye lojistik anlamda fiziksel ve kurumsal alt yapı gelişimini planlı bir şekilde gerçekleştirmek durumundadır. Aksi halde söz konusu ticaret kendine başka lojistik çözümler bulacaktır ve lojistik payından istediği parçayı alamayacaktır. Buradaki en temel sorunlar; ülkemizin taşıma modları arasındaki dengesizlikler (Karayolu yük taşımacılığının payı % 93 dolayındadır), lojistik konusunda yeterli bilgi

ve deneyimin oluşmaması, etkin bir standardizasyon, sertifikasyon ve akreditasyon sistemlerinin olmaması, kurumlar arası güven, işbirliği ve koordinasyon eksikliğidir. Maalesef ki ülkemizde lojistik denince kara yük taşımacılığı anlaşılmış ve kara taşımacılığına daha fazla önem verilmiştir. Karayolu taşımacılığımızdaki gücü ve havayolundaki özel sektör girişini göz önüne alırsak devlet kurumları özellikle deniz ve demiryolu taşımacılığına yatırım yapmalıdırlar. Çünkü bu taşıma türlerinde ilk yatırım maliyeti oldukça yüksektir. Özellikle günümüz gelişen Türkiye’inde havayolu kargo merkezlerine daha ciddi yatırım yapılmalıdır. Havayolları ile kargo taşımacılığında İstanbul kargo merkezi konumundadır. Bölge ülkelerine olan yakınlık Batı ve diğer dış bağlantıları ile İstanbul; bölge ülkelerine yönelik ticaretin havayolu taşımacılığına da en elverişli merkezidir. İstanbul bu potansiyeline karşın havaalanlarında yeterli kargo kapasitesi bulunmamaktadır. Bununla beraber, ulaştırma sistemlerinin birbirine entegrasyonunu sağlayacak projeler geliştirilmelidir. Özellikle demiryolu entegrasyonumuz hızla tamamlanmalıdır. Bunun için TCDD hızla demiryolu inşasına başlamalı, özellikle uluslar arası taşıma koridorlarını dikkate alacak şekilde ulaştırma master planları hazırlanmalıdır.

Lojistik sektörü çağımızın yıldızı parlayan ve en hızlı büyüyen sektörlerindendir. Günümüz teknolojisi hızla kendini yenilemektedir. Taşımacılık kooperatiflerinin birbirleri ile iletişim içinde olarak, üst birlikler çatısı altında etkin çalışması ile sağlayacakları faydalar çok büyüktür. Rekabetin kızışmış olduğu günümüzde, üye sayılarının çokluğu ile lojistik girdi sayılabilecek, yakıt, lastik, tamir bakım alanlarında ciddi avantajlar sağlanacaktır. Bunların yanında nakliye kooperatiflerinin gerçekleştirdiği; ortakların ihtiyacı olan her türlü araç-gereç ve makineyi imal ve tedarik etmek, ortakların kredi ve sigorta ihtiyaçlarını karşılamak, faaliyet alanları ile ilgili eğitim, yayın ve araştırma faaliyetlerinde bulunmak ve bu alanlarda yardımlarda bulunarak üye ve ortaklarına ve ülke ekonomisine ciddi katkıları bulunmaktadır.

Krizden en fazla nasiplenen sektörlerin başında gelen taşımacılık sektörü 2009 yılında yaşanan ekonomik gelişmeler nedeniyle de sıkı bir darboğazın içine girmiştir. Türkiye’de nakliye sektörünün yüzde 30 daraldığı, kamyon sanayisinin ise yüzde 50 küçüldüğü belirtilmektedir. Buna otomotiv sektöründe yaşanan % 30’luk daralmada eklenebilmektedir. Türkiye’de ekonominin lokomotif sektörlerinden biri olan otomotiv

sektöründeki daralmanın önlenmesi, ekonomideki canlılığın devamının sağlanması için devletin bazı teşvik paketlerini sunduğu bilinmektedir. Vergi indirimleriyle otomotiv sektörünün önünün belirli dönemler için açıldığını ve yaraya bir nebze merhem olduğunu söylemek mümkündür. Benzer desteğin büyük daralma yaşayan kamyon sektörüne de verilmesi gerektiği de yalnız unutulmamalıdır. Nakliyecilerin araçlarının yenilenmesine yönelik tedbirler, ekonomiye büyük fayda sağlayacağı apaçık ortadadır. Halen yollarda dolaşan oldukça fazla sayıda eski kamyon vardır. Bunların yenilenmesine ve modern araçların kullanılmasına yönelik verilecek teşvikler, nakliye ve kamyon sektörü ile bunların yanında da ulusal ekonomiye katkısı olacaktır. Daha az masraf çıkaran, az yakıt tüketen, çevreyi az kirleten, kara yollarında daha az risk yaratan modern teknoloji araçların kullanılması sektörün bütünüyle birlikte ülke ekonomisine de fayda sağlayacaktır. Yeni araçların, eski araçlara göre daha az yakıt tükettiği tartışılmazdır. Örneğin; % 30'luk bir daha az yakıt tükettiğini varsayarsak; eski araçların yeni araçlarla değiştirilmesi durumunda ülkemizin yaklaşık % 30'luk yakıt avantajı olacaktır. Bu durumun çalışmada da belirttiğimiz hem AB uyum kriterleri için hem de ülke ekonomisine sağlayacağı katkı apaçık ortadadır.

Bunun yanında taşımacılık sektöründe yaşanan önemli sıkıntılardan biride yollardaki kısıtlı taşımacılık uygulamasıdır. Belirli saatler içinde nakliyenin gerçekleştirilmesi sektörde beraberinde gecikmelere ve zaman kayıplarına sebebiyet vermektedir. İlgili saatler arasında taşımacılığın gerçekleşmemesi sonucu yasaklı saatlere kalmak istemeyen kamyoncular ve firmalar gelişi güzel ve özensiz yükleme ile belirli kalite sorunlarını da beraberinde getirmektedir.

Taşımacılığa getirilen tarife dışı engellere de bir çözüm bulunması gerekmektedir. Engelsiz taşımacılığı mümkün olduğunca gerçekleştirmek gerekmektedir. Pazarda nasıl hareket edilmesi gerekiyorsa, öyle davranmaya hazırlanmalıdır. Ülkemizdeki coğrafi özelliklerimiz nedeniyle alternatiflerimiz vardır. O nedenle her yöne hareket kabiliyetimiz olmalıdır ve bunun için çaba harcanmalıdır. Suriye ile vize sorununun halledilmesi ile psikolojik hareketla konvoy uygulamasını, akaryakıt uygulamalarını, alınan harçları yok etmenin yavaş yavaş önünü açmıştır. Elbette ki bunun orada bulunan ve o bölge ile iş yapan nakliye kooperatiflerine de önemli katkıları olacaktır. Irak kapısı normale döndüğü zaman, Suriye ile ilişkilerimizin

çok daha iyi olacağı ve ihracatımızın artacağı gerçeği önümüzde durmaktadır. Tek başına hareket edemeyecek ve bir alternatifleri olduğunun farkına varılacaktır.

Taşımacılık sektöründe özellikle de bu çalışmada da belirtilen yetki belgelerinde yaşanan sıkıntılara da getirilecek çözümler ülke ekonomisine de önemli getiriler sağlayacaktır. Kooperatiflerin hemen her alanda kullandığı lojistik ihtiyaçlarının önündeki problemlerinin çözümü de kooperatiflere, bunların ortaklarına ve ülke ekonomisine hem maliyet bakımından hem de hız bakımından önemli faydalar sağlayacaktır.

EKLER

EK-1: TÜRK TİCARET KANUNU ALTINCI FASIL' I

ALTINCI FASIL: CARİ HESAP

A - TARİFİ VE ŞEKLİ:

Madde 87 - İki kimsenin para, mal, hizmet ve diğer hususlardan dolayı birbirlerindeki alacaklarını ayrı ayrı istemekten karşılıklı olarak vazgeçip bunları kalem kalem zimmet ve matlup şekline çevirerek hesabın kesilmesinden çıkacak bakiyeyi isteyebileceklerine dair bulunan mukaveleye cari hesap mukavelesi denir.

Bu mukavele yazılı olmadıkça muteber olmaz.

B - HÜKÜMLERİ:

I - UMUMİ OLARAK:

Madde 88 - Borçlar Kanununun 115 inci maddesiyle 122 nci maddesinin üçüncü fıkrası hükümleri mahfuz kalmak üzere cari hesap mukavelesinin hükümleri şunlardır:

1. Aksi kararlaştırılmış olmadıkça cari hesaba zimmet veya matlup kaydı, zimmet veya matlubu doğuran mukavele veya muameleye mütaallik tarafların haiz oldukları dava ve müdafaa haklarını düşüremez. Mukavele veya muamele iptal edilirse ondan doğan kalem hesaptan çıkarılır;

2. Taraflar arasında cari hesap mukavelesinin akdinden önce mevcut bir matlup, tarafların rızasıyla cari hesaba kaydedilirse aksi kararlaştırılmış olmadıkça bu matlup yenilenmiş olmaz;

3. Bir ticari senedin cari hesaba kaydı bedelinin tahsil edilmesi halinde muteber olmak şartıyla vuku bulmuş sayılır;

4. Her hesap devresi sonunda zimmet ve matlubu teşkil eden tutarlar birbirinden çıkarıldıktan sonra tanınan veya hükmen tayin olunan bakiye, yeni hesap devresine ait bir kalem olmak üzere hesaba geçirilir; mukavele sona ermiş veya bakiye haczedilmiş ise onun ödenmesi gerekir;

5. Cari hesabın matlup kısmına kaydolunan tutarlar için mukavele veya ticari teamüller gereğince alındıkları günden itibaren faiz işler.

II - HUSUSİ HALLER:

1. TİCARİ SENETLER:

Madde 89 - Yukarı ki maddenin 3 üncü bendi gereğince cari hesaba kayıt olup bedeli tahsil edilemeyen ticari senet sahibine geri verilerek kaydı silinir.

2. ÜCRET VE MASRAFLAR:

Madde 90 - Taraflar arasında cari hesabın mevcudiyeti, komisyondan ileri gelen ücretin ve her türlü masrafların istenmesine mani olmaz.

3. HESAP DIŞINDA KALAN ALACAKLAR:

Madde 91 - Takası kabil olmayan alacaklarla muayyen bir cihete sarf edilmek veya ayrıca emre amade tutulmak üzere teslim olunan para ve mallardan doğan alacaklar cari hesaba geçirilemez.

III - BAKİYE:

1. TESBİTİ:

Madde 92 - Mukavele veya ticari teamül ile muayyen hesap devreleri sonunda, cari hesabın kapatılması ve zimmet ile matlup kalemleri arasındaki farkın tespit edilmesi lazım gelir.

Hesap devresi hakkında mukavele veya ticari teamül yoksa her takvim yılının son günü taraflarca hesabın kapatılması günü olarak kabul edilmiş sayılır. Tespit edilen bakiyeyi gösteren cetveli alan taraf, aldığı tarihten itibaren bir ay içinde noter marifetiyle veya taahhütlü bir mektupla veya telgrafla itirazda bulunmazsa bakiyeyi kabul etmiş sayılır.

2. FAİZ:

A - UMUMİ OLARAK:

Madde 93 - Zimmet ve matlup kalemlerinin birbirinden çıkarılması neticesinde hasıl olan bakiye için dahi tespit edildiği günden itibaren faiz işler.

B - MÜREKKEP FAİZ VE DİĞER CİHETLERE AİT HÜKÜMLER:

Madde 94 - Taraflar, üç aydan aşağı olmamak üzere diledikleri zaman faizlerin ana paraya eklenmesini kararlaştırabilecekleri gibi hesap devrelerini ve faiz ve komisyon miktarlarını dahi mukavele ile tayin edebilirler.

8 inci madde hükmü mahfuzdur.

IV - BÜTÜNLÜK ESASI:

Madde 95 - Cari hesaba geçirilen matlup ve zimmet kalemleri ayrılmaz bir bütün teşkil eder. Cari hesabın kesilmesinden önce taraflardan hiçbirisi, alacaklı veya borçlu sayılamaz. Tarafların hukuki durumunu ancak mukavelelerin sonundaki hesabın kesilmesi tayin eder.

C - CARİ HESABIN SONU:

I - UMUMİ OLARAK:

Madde 96 - Cari hesap mukavelesi:

1. Kararlaştırılan müddetin bitmesi;
2. Bir müddet kararlaştırılmadığı takdirde taraflardan birinin feshi ihbar etmesi;
3. Taraflardan birinin iflas etmesi; ile sona erer.

II - ÖLÜM VE HACİR HALLERİ:

Madde 97 - Mukavelede bir müddet tayin edilip de taraflardan biri ölür veya hacir altına alınırsa her iki taraf ve halefleri on gün önce haber vermek şartıyla cari hesap mukavelesini feshedebilir. Şu kadar ki; bakiyenin ödenmesi ancak hesabın 92 nci maddeye göre kapatılması gereken tarihte istenebilir.

D - BAKİYENİN HACZİ:

Madde 98 - Taraflardan birinin alacaklısı onun hesap bakiyesini haciz ettirdiği gün hesap kapatılarak bakiye tespit edilir.

Bu halde borcundan dolayı haciz tebliğ edilen taraf on beş gün içinde haczi kaldırmazsa diğer taraf mukaveleyi feshedebilir; etmezse haciz ettiren kimsenin durumu cari hesaba yeni kalemler geçirilmek suretiyle ağırlaştırılamaz. Meğer ki; hesaba geçirilen kalemler haciz anından önce doğmuş bulunan hukuki bir münasebetten ileri gelmiş olan.

Haciz ettiren alacaklı bakiyeden, kendi alacağına tekabül eden kısmının ödenmesini ancak hesabın 92 nci maddeye göre kapatılması gereken anda isteyebilir.

E - MÜRURUZAMAN³²³:

Madde 99 - Cari hesabın tasfiyesine, kabul edilen veya hükmen tayin olunan bakiyeye veya faiz bakiyelerine, hesap hata ve zühullerine, cari hesaptan hariç addolunmak lazım gelen veya haksız olarak cari hesaba geçirilmiş olan kalemlere veya mükerrer kayıtlara ilişkin bulunan davalar, beş yıl geçmekle müruruzamana uğrarlar.

³²³ Müruruzaman süre aşımı, zaman aşımı demektir. Daha fazla bilgi için aşağıdaki web adresinden bakılabilir; <http://sozluk.bilgiportal.com/sozluk/m%C3%BCruruzaman> (Erişim Tarihi: 27.08.2009)

EK-2: MOTORLU TAŞIYICILAR KOOPARATİFİ ANA SÖZLEŞME ÖZETİ

ANA SÖZLEŞME ÖZETİ

Sanayi ve Ticaret Müdürlüğünün/...../..... gün ve sayılı onayı ile kuruluşuna izin verilmiştir.

Madde 1 Bu ana sözleşmede isimleri tabiiyetleri , adresleri ve taahhüt ettikleri sermaye payları gösteren kimseler tarafından ,1163 sayılı Kooperatifler Kanunu hükümlerine göre değişir oranlı, değişir sermayeli ve sınırlı sorumlu bir motorlu taşıyıcılar kooperatifi kurulmuştur.

Madde 2

TÜZEL KİŞİLİĞİN KAZANILMASI VE ANASÖZLEŞME DEĞİŞİKLİĞİ

Kooperatif Ticaret Siciline tescil ile tüzel kişilik kazanır. Tescilden önce kooperatif namına iş ve işlem yapanlar bunlardan şahsen ve zincirleme olarak sorumludur. Ana sözleşmede yapılacak değişiklikler kuruluştaki usule tabidir.

Madde 3

UNVAN

Kooperatifin unvanı Sınırlı sorumlu.....nolu.....motorlu taşıyıcılar kooperatifidir

Madde 4

MERKEZ

Kooperatifin merkezi ili.....ilçesidir.

Madde 5

SÜRE

Kooperatif süresizdir.

Madde 6

AMAÇ VE FAALİYET KONULARI

Kooperatifin amacı ortakların taşıma hizmetlerini pazarlamak ve bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçlarını karşılamaktır.

Bu amaçlar kooperatif :

- a) Ortakların meslekleri ile ilgili her türlü araç gereç ve malzemelerini imal ve tedarik eder.
- b) Konusu ile ilgili işletmeler kurar , bu konuda kurulmuş olan işletmelere katılır.
- c) Kooperatifin kredi ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ilgili finansman kuruluşlarına başvuruda bulunur,borçlanır açılan kredinin zamanında ve amacına uygun kullanılmasını sağlayıcı tedbirler alır.
- d) Diğer kooperatiflerle işbirliği yapar.
- e) Amaçlarına uygun gayrimenkulleri satın alır. Veya yaptırır gerekirse satar.
- f) Motorlu Taşıyıcılar Üst Birliğine girer
- g) Ortakların kooperatif konusu ile ilgili sigorta ihtiyaçlarına aracı olur.
- h) Gerektiğinde ortaklar ve personel için yardım fonları oluşturur konusu ile ilgili eğitim yayın ,araştırma ve benzeri faaliyetlerde bulunur.

Madde 7

SERMAYE

Kooperatifin sermayesi ,ortakların taahhüt ettikleri payların toplam tutarından ibaret olup değişkendir. Ancak sermayenin en az haddi.....YTL dir .kuruluşta bu sermayenin tamamının taahhüt edilmesi ve ¼ ünün peşin ödenmesi zorunludur. Aynı sermaye konamaz.

Madde 8

PAYLAR

Bir ortaklık payının değeri 10 YKR dur. Ortaklar en çok 1000 pay taahhüt edebilirler, ancak her ortağın en az 1 pay taahhüt etmesi zorunludur.

Madde 9

PAYLARIN ÖDENMESİ

Ortakların taahhüt ettikleri pay bedellerinin en az ¼ ü peşin geri kalanı ise Yönetim Kurulunca belli edilecek eşit aylık taksitler halinde ve en fazla 1 yıl içinde ödenir.

Madde 10

ORTAKLIK ŞARTLARI

Kooperatife ortak olabilmek için aşağıdaki nitelik ve şartların varlığı gereklidir.

a) Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak

b) Medeni hakları kullanma ehliyetine sahip gerçek kişi veya 1163 sayılı kooperatifler kanununun 10 maddesinde sayılan tüzel kişilerden olmak

c) Taşıyıcılığı bir fiil meslek edinmiş esnaf olmak

d) Taşıma komisyonculuğu yapmamak

e) Kooperatifin amacına uygun motorlu aracı bulunmak

f) Aynı amaçlı başka bir motorlu taşıyıcılar kooperatifini ortak olmamak 3. Bente öngörülen nitelik ,meslekle ilgili kuruluşlar ile vergi dairesinde sağlanacak belge ile kanıtlanır.

Madde 19

ORTAKLIK SENEDİ

Her ortağın üyelik haklarının ada yazılı ortaklık senedi ile temsil olunması şarttır. Bu senede kooperatif unvanı ,sahibinin adı ve soyadı ,iş ve konut adresi , kooperatife girdiği ve çıktığı tarihler yazılır. Bu hususlar senet sahibi ile kooperatifin temsile yetkili olan kimseler tarafından imzalanır. Ortağın yatırdığı veya çektiği paralar tarih sırasıyla kaydedilir. Bu kayıtlar kooperatifin ödediği paralara ait ise ortak imza eder imzalı ortak senedi makbuz hükmündedir. Mezkur senet ana sözleşmeyi ihtiva etmek şartıyla ortaklık cüzdanı şeklinde de düzenlenebilir. Ortaklık senetleri kıymetli evrak niteliğinde olmayıp sadece ispat vesikası hükmündedir.

Madde 27

ÇAĞRIYA YETKİLİ ORGANLAR

Genel kurul yönetim kurulunca toplantıya çağrılır. Gerekli hallerde denetim kurulu kooperatifin ortağı bulunduğu üst birlik ve tasfiye memurları genel kurulu toplantıya çağırma yetkisine sahiptirler. Genel kurul yukarıdaki şekilde toplanmadığı takdirde. Sanayi ve Ticaret Müdürlüğünce toplantıya çağrılabilir. Ayrıca 4 ortaktan az olmamak kaydıyla toplam ortak sayısının 1/10 unun isteği halinde genel kurul 10 gün içinde yönetim kurulu tarafından toplantıya çağrılır. Bu başvurunun müştereken ve noter tebligatı ile yapılması gerekir. Yönetim kurulunca bu isteğin zamanında yerine getirilmemesi ve sırasıyla denetim kurulu , kooperatifin ortağı bulunduğu üst birlik ile Sanayi ve Ticaret Müdürlüğü 'ne aynı şekilde yapılan başvurulardan da sonuç alınamaması durumunda istek sahipleri mahalli mahkemeye başvurarak genel kurulu bizzat toplantıya çağırma izni alabilirler.

Madde 42

YÖNETİM KURULU SEÇİMİ VE SÜRESİ

Yönetim kurulu genel kurulca en az 1 en çok 4 yıl için seçilir ve en az 3 üyeden oluşur. Genel kurulca bir süre tespiti yapılmaması halinde bir yıl için seçilmiş sayılır. Yönetim kuruluna seçilen üye sayısı kadarda yedek üye seçilir.

Madde 46

KOOPERATİFİN TEMSİL VE İLZAMI

Kooperatifin adına düzenlenecek evrakın muteber olması veya kooperatifi ilzam için kooperatif unvanı altında temsile yetkili olanlardan herhangi ikisinin imzası gereklidir.

Madde 52

DENETİM KURULU SEÇİMİ VE SÜRESİ

Genel kurulca en az bir yıl için ortaklar arasından veya dışarıdan en az iki veya daha fazla denetim kurulu üyesi ile bir o kadar da yedeği seçilir. Süresi biten üyeler tekrar seçilebilir.

Madde 54

DENETİM KURULUNUN GÖREV VE YETKİLERİ

Denetim kurulunun üyeleri kendilerine kanun ve ana sözleşme ile verilen görev ve yetkileri gerektiğinde tek başlarına da kullanabilirler. İlk genel kurula kadar aşağıdaki adları yazılı ortaklar

Yönetim Kurulu ve Denetim Kurulu Üyeliklerine seçilmişlerdir.

YÖNETİM KURULU ÜYELERİ	DENETİM KURULU ÜYELERİ
------------------------	------------------------

1-

2-

3-

4-

5-

1-

2-

3-

KAYNAKÇA

MAKALE ve KİTAPLAR

Acer A., “**Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığı**”, Logistical, 2004, Sayı 2.

AKTEN Necmettin; “**Taşımacılıkta Çağdaş Motif: Kapıdan Kapiya Taşıma**”, Logistical, Sayı 3, 2005.

AKTEPE Eyüp; “**Kooperatif İşletmeciliği**”, Tarım Kredi Kooperatifleri Merkez Birliği Yayınları, Ankara 1988, s.15.

ALKAN Mustafa, ERDAL Murat; “**Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü**”, UTIKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği), İstanbul 2004.

ALTUĞ Osman, ODYAKMAZ A.Nevzat; “**Açıklamalı-İçtihatlı Kooperatifler Kanunu (Yapı Kooperatifleri) Muhasebesi (Tek Düzen ve Hesap Planı) ve İlgili Mevzuat**”, Alfa Basım Yayın, 2. Basım, İstanbul, Nisan 1997.

ALTUĞ Osman; “**Kooperatifçilik Üzerine**”, Kooperatif Dünyası Dergisi, Sayı.282, Eylül 1994.

BAŞAR Haşmet; “**Türkiye’de ve Dünya’da Kooperatif Kuruluşlarının Sosyo-Ekonomik Yapısı**”, Uludağ Üniversitesi Basımevi, Yayın NO: 3-020-0066, Bursa 1983.

BENLİĞİRAY Yılmaz; “**Konut Kooperatiflerinin Finansmanı ve Finansal Yönetim**”, Anadolu Üniversitesi Yayınları, No:284, Eskişehir – 1988

BİRDOĞAN Baki, “**Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi**”, Volkan, Ankara 2004.

COWIE, A.P. (Ed.), “**Oxford Advanced Learners’ Dictionary of Current English**”, Oxford University Press, Oxford, 1989.

ÇANCI Metin, ERDAL Murat; “**Lojistik Yönetimi**”, Genişletilmiş 3. baskı, İstanbul-Ocak 2009.

- ÇANCI Metin, ERDAL Murat; **“Taşımacılık Yönetimi”**, UTIKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği), 2. baskı, İstanbul 2003.
- ÇELİK H. M., **“Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planı”**, İpekyolu: Mersin Kent Yaşam Dergisi, Sayı:5,
- ÇIKIN Ayhan, KARACAN Ali Rıza; **“Genel Kooperatifçilik”**, Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir 1994
- DEĞER Nuri, **“Açıklamalı ve Uygulamalı Katma Değer Vergisi Kanunu”**, Yaklaşım Yayınları, 3. baskı, Ankara, 2009.
- DEĞER Nuri, **“Konut Yapı Kooperatifinin Kurumlar Vergisi Muafiyeti ve Katma Değer Vergisi Karşısındaki Durumu”**, TÜRMOB Yayınları – 368, Ankara, 2009.
- DOMANIÇ Hayri, İMREGÜN Oğuz, TEKİNALP Ünal; **“Ticaret Hukuku”**, İstanbul - 1970.
- DUYMAZ İsmail; **“Kooperatif İşletme Ekonomisi ve Yönetimi”**, Bilgehan Basımevi, İzmir 1986.
- ER Celal; **“Kırsal Kalkınmada Kooperatifçiliğin Rolü”**, Karınca Kooperatif Postası Dergisi, Sayı 794, Şubat 2003.
- ERDOĞMUS Nihat; **“Kişilerde İç Çatışma Nedeni Olarak Rekabet- İşbirliği İkilemi”**, Bilgi: Sosyal Bilimler Dergisi, No 1, 1999
- ERİŞ Gönen; **“Uygulamalı Kooperatif Hukuku”**, Seçkin Yayınevi, Ankara 1998.
- ESEN Figen; **“Kooperatifler ve Ülkemizdeki Durumu”**, Karınca Dergisi, Sayı798, 2000, Haziran
- FINDIKOĞLU Ziyaeddin Fahri; **“Kooperasyon Sosyolojisi”**, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, Yayın No:198, İstanbul 1967.
- FINDIKOĞLU Ziyaeddin Fahri; **“Türkiye’de Kooperatifçilik”**, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, Yayın No.63, İstanbul 1953

- GERAY Cevat ve Diğerleri, **“Kooperatifçilik Temel Bilgileri”**, Türk-İş Yayınları, İstanbul 1991.
- GÖRKEM Abdullah, GÜNEYSU Mustafa; **“İşletme Bilgisi ve Kooperatifçilik”**, Özkan Matbaacılık, Ankara 2003.
- GÜVEN Sami, **“Ekonomik Demokrasi ve Servetin Geniş Kitlelere Yayılmasında Kooperatifçilik Politikası”**, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa, 1997,
- HIRŞ Ernest; **“Ticaret Hukuku Dersleri”**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul 1948,
- HİŞMAN Özlem; **“Türkiye’de Yapı Kooperatiflerinde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri”**, (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2009.
- International Labour Organization(ILO), **“Cooperative Managament and Administration Studies and Reports”**, Geneva (1971), 5.Baskı, Yeni Seri No.57.
- KARABULUT Muhittin; **“Kooperatifçilikte Pazarlama”**, Pazarlama Dünyası, Sayı.8, Mart- Nisan 1988.
- KARAGÜLLE Ali Özgür; **“Ulaştırma Sektörünün Geleceği Yerel Havacılıkta”**, Logistical, 2004, Sayı 2.
- KARANLIK Sebahattin; **“Kooperatifler ve Muhasebesi”**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001.
- KESİN Mustafa, TAŞKIN Gaffar; **“ Kooperatifçilik Bilgisi”**, Yeni Çizgi Yayınları, Ankara 2002
- KOÇ Hakan; **“Kooperatifçilik Bilgileri”**, Ankara - 2001, Nobel Yayın Dağıtım
- Koparal M., **“Türk Deniz Taşımacılığı”**, Logistical, Sayı 2, 2004.
- Koptekin M., **“Lojistiğin tanımı&önemi”**, Logistical Dergisi, 2003, Sayı 1.

Manisa Ticaret Odası; **“Yapı Kooperatifleri Rehberi”**, Manisa Ticaret Odası Yayınları, No.3, Manisa 1996.

MEIDUTE Ieva, **“Economic Evaluation of Logistics Centers Establishment”**, Transport, 2007, Vol XXII, No 2, 111–117
http://www.transport.vgtu.lt/upload/tif_zur/2007-2-meidute.pdf Erişim Tarihi:11.01.2010

MUCUK İsmet; **“Modern İşletmecilik”**, Türkmen Kitabevi, İstanbul 2003.

MÜFTÜOĞLU Hilal, AYDOS Volkan; **“Türkiye’de Kooperatifçilik: Türk Konut Kooperatifçiliğine Alternatif Bir Model: Almanya”**, İstanbul Ticaret Odası Yayın No:2001-46, 1. Baskı, Aralık 2001, İstanbul.

MÜLAYİM Ziya Gökalp **“TMKB Kooperatifler Bankası Kurulmasına Yardımcı Olabilir”**, Kent Kooperatifçiliği Dergisi, Sayı .9-31, Temmuz-Eylül 1992.

MÜLAYİM Ziya Gökalp, **“Kooperatifçilik”**, Yetkin Yayınları, İkinci Baskı - Ankara 1995

MÜLAYİM Ziya Gökalp; **“Atatürk’ten Bugüne Kooperatifçilik”**, Ankara/1998.

MÜLAYİM Ziya Gökalp; **“Kooperatifçilik”**, Yetkin Yayınları, Ankara (2006).

ORDULU, Mehmet Akif, **“Türkçe Sözlük”**, Feza, İstanbul, 2001,

ÖZCAN Orhan; **“Türkiye’de Kooperatifçiliğin Tarihi Gelişimi ve Cumhuriyet Dönemi Kooperatifçiliği”**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul (2007)

ÖZCAN Yücel; **“Ecza Kooperatiflerinde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri”**, (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2007.

ÖZMEN Kemal; **“Konut ve İşyeri Yapı Kooperatifleri ve Uygulaması”**, Temel Yayıncılık, Beşinci Baskı, İstanbul 2000.

PHILIP Kate; **“Co-operatives in South Africa: Their Role in Job Creation and Poverty Reduction”**, For the South African Foundation October 2003,

http://www.sarpn.org.za/documents/d0000786/P872-Coops_October2003.pdf

(Erişim Tarihi: 02.01.2010)

QUAYLE Michael, JONES Bryan; “**Logistics: An Integrated Approach**”, Tudor Business Publishing Limited, Wirral, Newcastle 1993.

SABUNCUOĞLU Zeyyat, TOKOL Tuncer; “**İşletme I-II**”, Rota Ofset ve Matbaacılık, Bursa 1991

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı; Tebliğ No: 1988/1. Resmi Gazete 20 Ocak 1998 tarih ve 23236 sayı

şİMşEK Edip; “**Kooperatif Ortaklıklar**”, Yonca Matbaası, İstanbul 1981.

T.C. Anayasası, Resmi Gazete, 09.11.1982, Sayı 17863 Mükerrer.

TAN Ayhan; “**Türkiye Ekonomisinde Tarımsal Kooperatifler, İşlevleri, Sorunları, Değerlendirilmesi**”, (Doçentlik Tezi), Hacettepe Ün. Sos. Bil. Ens., Ankara:1979.

TEKİNALP Ünal, POROY Reha, ÇAMOĞLU Ersin; “**Ortaklıklar ve Kooperatif Hukuku**”, Güncelleştirilmiş 5.Basım, Beta Yayınevi, İstanbul 1993.

TÜRKÖZER Bahir Güneş; “**Kooperatiflerde Denetim Sorunu**”, Sevinç Matbaası, Ankara 1977.

TÜZÜN Nejat; “**şirketler Hukuku**”, 3. baskı, İstanbul.

UZEL Celal ve diğerleri; “**Kooperatifçilik Bilgisi**”, Türk Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, No:40, Ankara 1979.

ÜNER Nurel; “**Kooperatif İşletmeciliği**”, Doğruluk Matbaacılık, İzmir 1992.

VURAL İrfan, “**Kooperatiflerin Kurumlar Vergisi Muafiyeti**”, TÜRMOB Yayınları – 317, Ankara, 2007.

YILDIRIM şevket; “**Kooperatif Kuruluşlarda Başarının Artırılmasına Yönelik Önlemler**”, MPM Yayın No: 477, Ankara – 1992.

İNTERNET

<http://girisim.comu.edu.tr/dergi/sonsayi/cetin.pdf>

<http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=3980874&tarih=2006-02-24>

<http://kooperatifcilik.blogcu.com/kooperatiflerin-gelisimi/2888181>

<http://kugm.gov.tr/ubak/ubak-ilklerimiz/ubak-demiryolu>

http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/modul_pdf/345YIB001.pdf

<http://mitoloji.info/belirli-gun-ve-haftalar/dunya-kooperatifcilik-gunu.nedir>

<http://müsavir.net/lojistik-maliyetler.html?showall=1>

http://osmanaltug.com/kooperatifler_kanunu.html

<http://sablon.sdu.edu.tr/fakulteler/orman/ormis/bildiriler/15.pdf>

<http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>

<http://sozluk.bilgiportal.com/sozluk/m%C3%BCruruzaman>

<http://sozluk.sourtimes.org/show.asp?t=derinlemesine%20m%C3%BClakat>

<http://tr.sun.com/sunnews/success/farma.jsp>

<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=30694>

<http://www.abuyum.com/2010-yili-yetki-belgesi-ucretleri/210/Page.aspx>

http://www.adtk.yildiz.edu.tr/temelgoruslerimiz/ocaliskan_kirsalinkentlesmesi.htm

<http://www.aib.org.tr/proje/kooperatif.doc>

<http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=19528>

http://www.altso.org.tr/index.php?Itemid=182&id=106&option=com_content&task=view

<http://www.arabam.com/haber.aspx?haberID=268141&baslik=AB'ye%20%C3%A7arpan%20500%20bin%20T%C3%BCrk%20kamyonu%20hurdaya%20%C3%A7%C4%B1k%C4%B1yor>

<http://www.ata2.org/v2/ata-2-tarihcesi.html>

<http://www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C13S22006/OMK.pdf>

<http://www.bibilgi.com/Kooperatif>

<http://www.bilesim.com.tr/tr/index.nsf?lf=/tr/leftbarfuarcilik.html&rft=http://www.bilesim.com.tr/mistportal/showmakale.nsf?xd=1365.xml>

<http://www.cscmp.org>

<http://www.dunyagazetesi.com.tr/haberArsiv.asp?id=31770>

<http://www.e-sosder.com/dergi/30167-180.pdf>

http://www.ekodialog.com/Makaleler/lojistik_modlari_entegre_tasimacilik_makale.html

<http://www.evturnakliyat.com/kara-tasima-kooperatifleri.html>

<http://www.farmalojistik.com.tr/19.html>

<http://www.farmalojistik.com.tr/hakkimizda.html>

<http://www.farmalojistik.com.tr/hakkimizda2.html>

http://www.genbilim.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=3920

<http://www.giresuntso.com/site/modules/articles/article.php?id=98>

<http://www.gunlukplan.org/belirli-gun-ve-haftalar/273-dunya-kooperatifcilik-gunu.html>

<http://www.haber7.com/yazdir.php?nID=80192>

<http://www.haberortak.com/Haber/Ekonomi/21122009/Ergun-e-Kooperatifcilik-Projesi-hazirlaniyor.php>

<http://www.hukuki.net/kanun/507.15.text.asp>

<http://www.hukuki.net/showthread.php?t=16604>

http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Documents/ISTANBUL_CDP_GENEL_BILGI.pdf

<http://www.ins.itu.edu.tr/ksogut/KTRoLa.pdf>

<http://www.istanbul.gov.tr/?pid=17&id=448>

<http://www.ist.eczakoop.org.tr/v2/index.php/bizim/farmalojistik/>

<http://www.ita.com.tr/ita/deniz.htm>

<http://www.ita.com.tr/ita/hava.htm>

<http://www.kargohaber.com/read.asp?id=90>

<http://www.koop-mer.gazi.edu.tr/konusma.pdf>

<http://www.koto.org.tr/tr/3fl.asp?islem=incele&id=128>

http://www.koy-koop.org/haber_41.html

<http://www.library.atilim.edu.tr/tezler/1023266.pdf>

<http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=lojistikkulubu>

<http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=49>

<http://www.logisticsclub.com/modules.php?name=News&file=article&sid=53>

http://www.lojistikhaber.com/news.asp?news_id=953

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/485.html>

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/997.html>

<http://www.msxlabs.org/forum/ekonomi/9227-kooperatif-nedir.html>

<http://www.msxlabs.org/forum/meslekler/11790-kooperatifcilik.html>

http://www.mufad.org/index.php?option=com_content&task=view&id=187&Itemid=41

<http://www.muhassebedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html>

<http://www.muhassebedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatiflerin-kurulusu.html>

<http://www.muhassebedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatiflerin-kurulusu-2.html>

http://www.nedirnedemek.org/co_operation_nedir

<http://www.nuveforum.net/780-kooperatifcilik/36260-tuketim-kooperatifleri-rochdalein-haksever-onculerinin-koydugu-ilkelere-gore-calisi/>

http://www.odevarsivi.com/dosya.asp?islem=gor&dosya_no=73503

<http://www.omsan.com.tr/web/tr/intermodal.asp>

http://www.persementrotasi.com/index.php?konu_id=1308

<http://www.reysas.com/makaleler.php>

<http://www.ris-mersin.info/files/files-web/File/Lojistik%20Kavramlar.doc>

<http://www.rota-egitim.com/rota.asp?procid=8&ndproc=79>

<http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=978>

<http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=980>

<http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfano=2306>

<http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=2447>

<http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3417>

<http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3420>

<http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790>

<http://www.sozlukturkce.com/word/swap+body/>

<http://www.spenak.com/soezluek.Ellecleme.187.html>

http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/0dd4a99fba6075a_ek.pdf

<http://www.stb.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3436>

http://www.tarim.gov.tr/E_kutuphane,tarimsal_amacli_kooperatifler.html

<http://www.tdk.gov.tr/TR/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAAF6AA849816B2EF4376734BED947CDE&Kelime=lojistik>

<http://www.tedarik.com/hizmetler/227/nakliye-kooperatifleri>

<http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Akaryakit%20İstasyonu>

<http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Kuruluş%20ve%20Tarihçe>

<http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Lojistik%20Bilgiler>

<http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Ot%20Biçme%20ve%20Paketleme>

<http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Satış%20Mağazası>

<http://www.tiresutkoop.org/tr/index.php?sayfa=Veterinerlik%20Hizmeti>

<http://www.tobb.org.tr/ekonomikforum/2006/11/032-033-034.pdf>

<http://www.turkcebilgi.com/istihsal/nedir>

http://www.turkhukuksitesi.com/makale_822.htm

<http://www.turkiyemillikoop.org.tr/kooperatifcilikilkeleri.htm>

<http://www.turkiyemillikoop.org.tr/kooponemi.htm>

<http://www.ucari.itu.edu.tr/icerikler/dosyalar/vaka1.pdf>

<http://www.uludagsozluk.com/k/boru-hatti-tasimaciligi/>

<http://www.und.org.tr>

<http://www.websters-online-dictionary.org/definition/logistics>

<http://www.yorumla.net/universiteler/524003-lojistik-tasimacilik-modlari-ve-entegre-tasimacilik.html>

Erkan Nebiler

1979 yılında, İstanbul’da doğdu. Florya Tefvık Ercan Lisesinden mezun olduktan sonra lisans eğitimini Eskişehir Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü’nde 2002 yılında tamamladı. 2003’ten beri BORUSAN Holding’e bağılı Supsan Motor Parçaları Sanayi ve Ticaret A.Ş.’de Lojistik Bölümünde uzman olarak çalışmaktadır.

E-posta: erkannebler@hotmail.com