

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANA BİLİM DALI
KOOPERATİFÇİLİK BİLİM DALI**

**NAKLİYE KOOPERATİFLERİNİN ÜYELERİ ÜZERİNDE
MEYDANA GETİRDİĞİ KOOPERATİF ETKİ (YOZGAT
KAMYONCULAR KOOPERATİFİNDE BİR UYGULAMA)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan: Mesut KILIÇARSLAN

İSTANBUL, 2013

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANA BİLİM DALI
KOOPERATİFÇİLİK BİLİM DALI**

**NAKLİYE KOOPERATİFLERİNİN ÜYELERİ ÜZERİNDE
MEYDANA GETİRDİĞİ KOOPERATİF ETKİ (YOZGAT
KAMYONCULAR KOOPERATİFİNDE BİR UYGULAMA)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Mesut KILIÇARSLAN
5625100982**

Tez Danışmanı: Yrd.Doç. Dr. Hakan ÇELENK

İstanbul, 2013



T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

TEZ ONAY BELGESİ

İŞLETME Anabilim Dalı KOOPERATİFÇİLİK Bilim Dalı TEZLİ YÜKSEK LİSANS öğrencisi MESUT KILIÇARSLAN'ın NAKLİYE KOOPERATİFLERİNİN ÜYELERİ ÜZERİNDE MEYDANA GETİRDİĞİ KOOPERATİF ETKİ (YOZGAT KAMYONCULAR KOOPERATİFİNDE BİR UYGULAMA adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun 17.07.2013 tarih ve 2013-28/49 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği / oy çokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi 30.07.2013

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

1.	Tez Danışmanı	Yrd. Doç. Dr. HAKAN ÇELENK	
2.	Jüri Üyesi	Prof. Dr. GÜRBÜZ GÖKÇEN	
3.	Jüri Üyesi	Yrd. Doç. Dr. RECEP ÖKTEM	

NAKLİYE KOOPERATİFLERİNİN ÜYELERİ ÜZERİNDE MEYDANA GETİRDİĞİ KOOPERATİF ETKİ (YOZGAT KAMYONCULAR KOOPERATİFİNDE BİR UYGULAMA)

GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyadı	: Mesut KILIÇARSLAN
Anabilim Dalı	: İşletme
Programı	: Kooperatifçilik
Tez Danışmanı	: Yrd. Doç. Dr. Hakan ÇELENK
Tez Türü ve Tarihi	: Yüksek Lisans Haziran 2013
Anahtar Kelimeler	: Kooperatif, Kooperatifçilik, Kooperatif Etki, Ulaştırma Sektörü, Nakliye, Kara Nakliye Kooperatifleri,

ÖZET:

Kooperatif örgütlerde ortakları bireysel uğraş yerine kooperatif uğraşa iten ve örgüte bağlayan temel etken “*kooperatif etki*” yani ortakların kooperatiften beklentileridir.

Taşıyıcılığı fiilen meslek edinen kişilerce (minibüsçüler, taksiciler, otobüsçüler, kamyoncular, deniz motorcuları gibi) kurulan kooperatlflere motorlu taşıyıcılar kooperatifleri (kara taşıma kooperatifleri) denilmektedir. Ülkemizde kara nakliye kooperatifleri de ulaşım sektörü içerisinde önemli bir yere sahiptir.

Kara taşıma kooperatifleri ortaklarına iş bulma, sözleşme yapma, yük bulma sorununu çözme, yükleme istasyonları kurma, yakıt, lastik, yedek parça alma, bakım onarım gibi konularda kolaylık sağlamaktadır.

Bu çalışmada nakliye kooperatiflerinin üyeleri üzerinde meydana getirdiği kooperatif etki ve üyelerine sağladıkları faydalar Yozgat’taki nakliye kooperatifleri örnek alınarak incelenmiş, ulaşım sektörü üzerine genel bir değerlendirme yapılmıştır.

THE COOPERATIVE EFFECT OF TRANSPORTATION COOPERATIVE SOCIETIES ON THEIR MEMBERS (AN APPLICATION ON TRUCK COOPERATIVE SOCIETIES IN YOZGAT)

GENERAL INFORMATION

Name and Surname	: Mesut KILIÇARSLAN
Principal Branch	: Administrating
Program	: The Cooperative System
Thesis Consultant	: Yrd. Doç. Dr. Hakan ÇELENK
Type and Date of the Thesis	: Yüksek Lisans Haziran 2013
Keywords	: Cooperative, Cooperative Organisations, Cooperative Company, Cooperative Society, Cooperative Effect, Transportation Sector, Transmission, Motorized Transporters Cooperatives,

ABSTRACT:

In cooperative organisations, the main factor that moves collaboratives to do cooperative working and ties to organisations instead of individual working is “cooperative effect” namely collaboratives expectations from cooperation.

It is said ‘Motorized Transporters Cooperatives’ (Land Transportation Cooperative Societies) to cooperatives that was founded by who do transportation as a profession (like minibus/taxi/bus/truck/sea motor drivers) In our stateland carriage cooperatives has a considerable position in transportation sector.

Land transportation cooperatives provide facility for its collaboratives concerning finding job, doing contract, resolving job finding problem, setting up shipment stations, buying fuel/tyre/spare part re novation etc.

In this study, carriage cooperatives effects on its members (A practice on Yozgat truck drivers cooperative) and advantages for its members was researched by modeling carriage cooperatives in Yozgat and a general assessment was made on transportation sector.

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM	7
1 KOOPERATİFLERE İLİŞKİN GENEL ESASLAR.....	7
1.1 KOOPERATİFLERE İLİŞKİN KURAMSAL ÇERÇEVE.....	7
1.1.1 Kooperatif Kavramı	7
1.1.2 Kooperatif Organları.....	9
1.1.2.1 Genel Kurul.....	10
1.1.2.2 Yönetim Kurulu.....	12
1.1.2.3 Denetim Kurulu	14
1.1.3 Kooperatifçiliğin Gelişimi	14
1.1.4 Dünyada Kooperatifçilik Hareketi	19
1.1.5 Türkiye’de Kooperatifçiliğin Gelişimi	20
1.1.5.1 Kooperatif Mevzuatı.....	22
1.1.5.2 Sayılarla Türkiye'deki Kooperatifçilik.....	23
1.1.5.3 Ülkemizde Kooperatifçiliğin Temel Sorunları	26
1.1.6 Kooperatifçilik İlkeleri.....	30
1.1.6.1 Gönüllü ve Serbest Giriş İlkesi	31
1.1.6.2 Demokratik Yönetim İlkesi	32
1.1.6.3 Eğitim İlkesi	32
1.1.6.4 Gelir Fazlasından Risturn Verilmesi İlkesi	33
1.1.6.5 Ortağın Ekonomik Katılımı.....	33
1.1.6.6 Diğer Kooperatiflerle İşbirliği İlkesi	33
1.1.6.7 Özerklik ve Bağımsızlık	34
1.1.6.8 Sermayeye Sınırlı Oranda Faiz Verilmesi İlkesi	34
1.1.6.9 Toplumsal Sorumluluk.....	35
1.1.7 Temel Kooperatif Değerleri	35
1.1.8 Kooperatif Çeşitleri.....	36
1.1.9 Kooperatifleşmenin Faydaları	37
1.2 KOOPERATİFLER VE KURUMSAL YÖNETİM	40
1.2.1 Kurumsal Yönetim Kavramı	40
1.2.2 OECD Kurumsal Yönetim İlkeleri	42
1.2.2.1 Adillik.....	42
1.2.2.2 Sorumluluk	43
1.2.2.3 Şeffaflık.....	43

1.2.2.4	Hesap Verebilirlik	44
1.2.3	Kooperatif İşletmelerde Kurumsal Yönetim	44
1.2.3.1	Kooperatiflerde Kurumsal Yönetim Sorunları	48
1.2.3.2	Kooperatif ve Özel Şirketler Arasındaki Farklar	48
1.3	KOOPERATİFLER VE ÖRGÜTSEL GÜVEN	50
1.3.1	Örgütsel Güven Kavramı	50
1.3.2	Kooperatiflerde Örgütsel Güven	51
1.3.3	Kooperatiflerde Ortak Bağlılığını Oluşturma Yöntemleri	53

İKİNCİ BÖLÜM..... 54

2 KOOPERATİF ETKİ KAVRAMI VE ULAŞIM SEKTÖRÜ..... 54

2.1	KOOPERATİF ETKİ KAVRAMI	54
2.1.1	Kooperatif Etki Kavramı.....	54
2.1.2	Ortakların Kooperatif Faaliyetten Beklentileri	55
2.1.3	Kooperatifçiliğin Demokratik ve Sosyal Hayata Etkileri.....	56
2.1.4	Kooperatifleşme ve Ekonomi Arasındaki İlişki.....	59
2.1.4.1	Sermayenin Tabana Yayılmasının Sağlanması	63
2.1.4.2	Sermaye Birikimini Oluşmasının Sağlanması	64
2.1.4.3	En İyi Fiyata Ulaşmanın Sağlanması.....	64
2.1.4.4	Ortaklara Yüksek Oranda Ristürn Sağlanması	64
2.1.4.5	Ortak İşletmeler İçin En İyi Getirinin Sağlanması	65
2.1.4.6	Piyasada İstikrar Ve Piyasa Barışının Sağlanması	65
2.1.4.7	En Yüksek Ciroya Ulaşmanın Sağlanması.....	65
2.1.4.8	İstihdam İmkânı Sağlanması	66
2.2	ULAŞIM SEKTÖRÜ VE KOOPERATİFLER.....	66
2.2.1	Ulaşım Kavramı ve Çeşitleri	66
2.2.1.1	Kara Yolları	66
2.2.1.2	Demir Yolları	67
2.2.1.3	Deniz Yolları.....	67
2.2.1.4	Hava Yolları.....	68
2.2.2	Taşımacılığın Türkiye’deki Yeri ve Önemi	68
2.2.3	Rakamlarla Kara Nakliyesi	70
2.2.4	Kara Taşıma (Motorlu Taşıyıcılar) Kooperatifleri.....	73
2.2.4.1	Kara Taşıma Kooperatifleri Tanım	73
2.2.4.2	Üye Olmak İçin Yapılması Gerekenler	75
2.2.4.3	Taşıma Kooperatiflerinin Amaçları	76
2.2.4.4	Kara Taşıma Kooperatiflerinin Sorunları	77
2.2.5	Kara Nakliyesi İçin Gerekli Yetki Belgeleri	79
2.3	NAKLİYE KOOPERATİFLERİNDE KOOPERATİF ETKİ.....	81
2.3.1	Kooperatif Faaliyet ve Nakliye Sektörü	81
2.3.2	Nakliye Kooperatiflerinde Kooperatif Etki.....	82

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM 85

3 NAKLİYE KOOPERATİFLERİNİN ÜYELERİ ÜZERİNDE MEYDANA GETİRDİĞİ KOOPERATİF ETKİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA 85

3.1	Metodoloji.....	85
3.1.1	Araştırmmanın Konusu.....	85
3.1.2	Araştırmmanın Amacı ve Önemi	86
3.1.3	Araştırmmanın Varsayımları	87
3.1.4	Araştırmmanın Kapsamı ve Kısıtları.....	89
3.1.5	Araştırmmanın Yöntemi	90
3.1.5.1	Evren ve Örneklem Seçimi.....	90
3.1.5.2	Veri Toplama Teknikleri.....	91
3.1.5.3	Bulguların Düzenlenmesi.....	93
3.2	Araştırmaya Ait Bulgular	94
3.2.1	Araştırmaya Katılanların Demografik Özellikleri	94
3.2.1.1	Katılımcıların Üye olduğu Nakliye Kooperatifleri	94
3.2.1.2	Katılımcıların Yaş Durumları	94
3.2.1.3	Katılımcıların Eğitim Durumları	95
3.2.1.4	Katılımcıların Medeni Halleri	96
3.2.1.5	Katılımcıların İkamet Yerleri	96
3.2.1.6	Katılımcıların Bağlı olduğu Kooperatife Üyelik Süreleri	97
3.2.1.7	Katılımcıların Maddi Durumları	98
3.2.1.8	Katılımcıların Nakliyecilik Dışındaki Gelir Kaynakları	99
3.2.1.9	Katılımcıların Nakliye Kooperatifi Dışında Başka Bir Kuruma Üye Olup Olmadıkları	100
3.2.2	Araştırmaya Yönelik Güvenilirlik Analizi	101
3.2.3	Üyelerin Kooperatifleşme Olgusuna Bakış ve Kooperatif Faaliyete Katılım Konusuna İlgileri	102
3.2.3.1	Kooperatifleşme ve İş Verimliliği Arasındaki İlişki	102
3.2.3.2	Kooperatifleşme ve Yerel Ekonomik Gelişme Arasındaki İlişki	102
3.2.3.3	Kooperatife Üye Olmak Veya Tek Başına Çalışmak Arasındaki Farklar	103
3.2.3.4	Kooperatiflerin Kuruluş Amacına Uygun Olarak Faaliyet Gösterip Göstermediği	104
3.2.3.5	Katılımcıların Kooperatif Yönetimleri Üzerine Düşünceleri	105
3.2.3.6	Kooperatiflerde Yapılan Seçimlerinin Adillliği	106
3.2.3.7	Katılımcıların Düzenlenen Toplantılara Katılım Oranları	107
3.2.3.8	Kooperatif Organlarında Alınan Kararların İsbet Derecesi	108
3.2.3.9	Katılımcıların Bağlı Bulundukları Kooperatifleri Denetleme Konusundaki İsteklilikleri	109
3.2.3.10	Katılımcıların Kooperatif Harçlarının Ödenmesindeki İsteklilikleri	110
3.2.3.11	Katılımcıların Kooperatiflerde Yapılan İş Dağılımı Üzerine Düşünceleri	110
3.2.3.12	Kooperatif Yönetimlerinin Güncel Kanunları Takip Etme Düzeyi	111
3.2.3.13	Kooperatif Ortaklarının Olağanüstü Durumlarda Yardımlaşmaları	113
3.2.3.14	Kooperatif Merkezlerinin Sosyal Ve Kültürel Faaliyete Uygunlukları	114
3.2.4	Kooperatiflerin Üyeleri Açısından Ortaya Koyduğu Kooperatif Etkinin Gücü	115
3.2.4.1	Kooperatif Yönetimlerinin Yedek Parça Tedariki Konusundaki Başarısı	115
3.2.4.2	Katılımcıların Kooperatiflerde Yapılan İşbölümü Hakkındaki Düşünceleri	117
3.2.4.3	Kooperatifleşmenin Piyasaya Girme ve Etkili Fırsatlara Ulaşma Konusundaki Etkisi	118

3.2.4.4	Kooperatifleşme ile Piyasaya Girme ve İş Riski Arasındaki İlişkisi	119
3.2.4.5	Kooperatifleşme ve İşlerin Uygulanabilir Hale Gelmesi	120
3.2.4.6	Kooperatifleşmenin Fiyat İstikrarı Üzerine Etkileri	122
3.2.4.7	Kooperatifleşmenin Pazarlık Gücü ve Rant Üzerine Etkileri	123
3.2.4.8	Kooperatifleşmenin Taşıma Ücretlerinin Alınabilmesine Etkileri	124
3.2.4.9	Kooperatifleşme ve Uzmanlaşma Arasındaki İlişki	124
3.2.4.10	Kooperatifleşmenin ve Diğer Nakliye Şirketleri ile Rekabete Etkisi.....	126
3.2.4.11	Kooperatifleşmenin Kaynak Tasarrufu Üzerine Etkileri.....	126
3.2.4.12	Kooperatifleşmenin Mal Ve Hizmet Tedariği Üzerine Etkileri	127
3.2.4.13	Kooperatifleşme ve Ucuz İş Temini Arasındaki İlişki	128
3.2.5	Kooperatif Üyelerinin Kendileri İle İlgili Konu ve Kurumlara Bakışları.....	129
3.2.5.1	Katılımcıların Demiryolunun Nakliye Sektörüne Etkileri Hakkındaki Düşünceleri	129
3.2.5.2	Katılımcıların İhale Usulü Hakkındaki Düşünceleri	130
3.2.5.3	Fabrika Yöneticilerinin Nakliye Şirketlerine Ortak Olmasının Etkileri.....	131
3.2.5.4	Nakliye Sektöründeki Taşıt Sayısının Arz-Talep Dengesine Etkileri	133
3.2.5.5	Nakliye Filolarının Taşımacılıktaki Verime Etkileri	134
3.2.5.6	Katılımcıların Trafik Uygulamaları Hakkındaki Düşünceleri	135
3.2.5.7	Katılımcıların Trafik Polislerinin Uygulamaları Hakkındaki Düşünceleri	136
3.2.5.8	Katılımcıların Trafik uygulamaları ve Denetleme Arasındaki İlişki Hakkındaki Düşünceleri	137
3.2.5.9	Katılımcıların Alınması Zorunlu Olan Yetki Belgeleri Hakkındaki Düşünceleri	139
3.2.5.10	Kooperatifler ve AB Süreci.....	140
3.2.5.11	Katılımcıların Ulaştırma Bakanlığı Yetkilileri Hakkındaki Düşünceleri	142
3.2.5.12	2008 Küresel Krizi ve Nakliye Sektörüne Etkileri	143
3.2.5.13	Katılımcıların Akaryakıt Fiyatları Hakkındaki Düşünceleri	144
3.2.5.14	Katılımcıların Kooperatiflerin Statüsü ve Teşvik Paketleri Hakkındaki Düşünceleri	144
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM		151
4 SONUÇ VE ÖNERİLER		151
5 EKLER:		158
EK 1: İÇ ANADOLU BÖLGESİ KAMYONCULAR KOOPERATİFİ FAYDA VE KURUMSAL BAKIŞ ANKETİ		158
EK 3: MOTORLU TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ ANA SÖZLEŞME ÖRNEĞİ		164
EK 2: KOOPERATİF KURULUŞUNDA İSTENEN EVRAK:.....		171
6 KAYNAKÇA		172

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1 Türlerine Göre Kooperatifler ve Ortak Sayıları	24
Tablo 2 Kooperatif ve Şirketler Arasındaki Farklar	49
Tablo 3 Türkiye’de Kara Nakliyesinde Faaliyet Gösteren Araç Sayısı	70
Tablo 4 Türkiye’de Verilmiş Kara Taşımacılığı Yetki Belgesi Sayıları	71
Tablo 5 Türkiye’de Yurtiçi Taşımacılığına Yetkili Firma Sayısı	72
Tablo 6 K Yetki Belgeleri Ücretleri	80
Tablo 7 Yozgat’ta Faaliyet Gösteren Nakliye Kooperatifleri Üye Sayıları Tablosu	89
Tablo 8 Yozgat’taki Nakliye Kooperatiflerinin Üye Sayıları	116
Tablo 9 AB Süreci Kapsamında Ulaştırma Alanında Yürütülen Projeler	142

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1 Kooperatiflerin Örgütsel Yapısı	10
Şekil 2 BM Uluslararası Kooperatifler Yılı Amblemi	20
Şekil 3 Kooperatif Sayısına Göre Kooperatif Türlerinin Dağılımı	25
Şekil 4 Ortak Sayılarına Göre Kooperatiflerin Dağılımı	25
Şekil 5 Temel Kooperatif Değerleri	36
Şekil 6 Bölgelere Göre Araç Sayıları ve Yüzdelik Dilimleri	73
Şekil 7 K2 Yetki Belgesi Örneği	80
Şekil 8 Katılımcıların Üye olduğu Nakliye Kooperatifleri	94
Şekil 9 Katılımcıların Yaş Durumları	95
Şekil 10 Katılımcıların Eğitim Durumları	95
Şekil 11 Katılımcıların Medeni Halleri	96
Şekil 12 Katılımcıların İkamet Yerleri ve Kooperatif İlişkisi	97
Şekil 13 Katılımcıların Kooperatiflere Üyelik Süreleri	98
Şekil 14 Katılımcıların Maddi Durumları	98
Şekil 15 Katılımcıların Nakliyecilik Dışındaki Gelir Kaynakları	99
Şekil 16 Katılımcıların Kooperatif Dışında Başka Bir Kuruma Üyelikleri	100
Şekil 17 Kooperatifleşme ve İş Verimliliği Arasındaki İlişki	102
Şekil 18 Kooperatifleşme ve Yerel Ekonomik Gelişme Arasındaki İlişki	103
Şekil 19 Katılımcıların Kooperatife Üye Olma konusundaki Görüşleri	104
Şekil 20 Kooperatiflerin Amacına Uygun Olarak Faaliyet Gösterip Göstermediği	105
Şekil 21 Katılımcıların Kooperatif Yönetimleri Hakkındaki Düşünceleri	106
Şekil 22 Katılımcıların Kooperatiflerde Yapılan Seçimler Üzerine Düşünceleri	106
Şekil 23 Katılımcıların Toplantılara Katılım Konusundaki Tavırları	107
Şekil 24 Kooperatiflerin Yetkili Organlarında Alınan Kararların İsbet Derecesi	108
Şekil 25 Katılımcıların Kooperatifleri Denetleme Konusundaki Tavırları	109
Şekil 26 Kooperatif Harçlarının Ödenmesindeki Durum	110

Şekil 27 Katılımcıların Kooperatiflerdeki İş Dağılımı Üzerine Düşünceleri	111
Şekil 28 Kooperatif Yönetimlerinin Güncel Kanunlara İlgileri	111
Şekil 29 Kooperatifleşme ve Sosyal Olaylar (Beklenmeyen Durumlar)	113
Şekil 30 Kooperatiflerin Sosyal Ve Kültürel Tesisler Kurma Performansları	114
Şekil 31 Kooperatif Yönetimlerinin Yedek Parça ve İndirim Anlaşmaları.....	115
Şekil 32 Kooperatif Yönetimlerinin Tedarikçi Firmalar İle Yapmış İş Alımı Anlaşmaları	117
Şekil 33 Kooperatiflerde Yapılan İşbölümü.....	118
Şekil 34 Kooperatifleşmenin Piyasaya Girmeye Etkileri.....	118
Şekil 35 Kooperatifleşmenin Etkili Fırsatlara Ulaşmaya Etkileri	119
Şekil 36 Kooperatifleşme ile Piyasaya Girmenin Maliyeti Arasındaki İlişki.....	120
Şekil 37 Kooperatifleşme İle İşlerin Uygulanabilir Hale Gelmesi	121
Şekil 38 Kooperatifleşme İle Yeni Ve Geniş İş İmkânları Arasındaki İlişki	121
Şekil 39 Kooperatifleşmenin Maliyet Üzerine Etkileri.....	122
Şekil 40 Kooperatifleşmenin Fiyat İstikrarı Üzerine Etkileri.....	123
Şekil 41 Kooperatifleşmenin Pazarlık Gücü ve Rant Üzerine Etkileri	123
Şekil 42 Kooperatifleşmenin Taşıma Ücretlerinin Zamanında Alınabilmesine Etkileri	124
Şekil 43 Kooperatifleşme ve Uzmanlaşma Arasındaki İlişki.....	125
Şekil 44 Kooperatifleşmenin Diğer Şirketler Arasındaki Rekabetteki Etkileri	126
Şekil 45 Kooperatifleşmenin Kaynak Tasarrufu Üzerine Etkileri.....	127
Şekil 46 Kooperatifleşmenin Mal Ve Hizmet Tedariği Üzerine Etkileri	128
Şekil 47 Kooperatifleşme ve Ucuz İş Temini Arasındaki İlişki.....	128
Şekil 48 Demiryolunun Nakliye Sektörüne Etkileri.....	129
Şekil 49 Katılımcıların İhale Usulü Hakkındaki Düşünceleri	130
Şekil 50 Fabrika Yöneticilerinin Nakliye Şirketlerine Ortak Olmasının Etkileri.....	131
Şekil 51 Fabrika Yöneticilerinin Yaptığı Anlaşmaların Etkileri	132
Şekil 52 Nakliye Sektöründeki Taşıt Sayısının ve Arz-Talep Dengesine Etkileri.....	133
Şekil 53 Nakliye Filolarının Küçük Olmasının Taşımacılıktaki Verime Etkileri	134
Şekil 54 Katılımcıların Trafik Uygulamaları Hakkındaki Düşünceleri.....	135
Şekil 55 Katılımcıların Trafik Polislerinin Yol Uygulamaları Hakkındaki Düşünceleri.....	136
Şekil 56 Katılımcıların Trafik uygulamaları ve Denetleme Arasındaki İlişki Hakkındaki Düşünceleri.....	137
Şekil 57 Katılımcıların Almak Zorunda oldukları K,R ve FRC Belgeleri Hakkındaki Düşünceleri.....	139
Şekil 58 Katılımcıların AB Süreci Hakkındaki Düşünceleri.....	140
Şekil 59 Katılımcıların Ulaştırma Bakanlığı Yetkilileri Hakkındaki Düşünceleri.....	143
Şekil 60 2008 Küresel Krizinin Nakliye Sektörüne Etkileri.....	144
Şekil 61 Akaryakıt Fiyatlarının Nakliye Sektörüne Etkisi.....	144
Şekil 62 Kooperatiflerin Statüsü ve Teşvik Paketleri.....	145

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği (Eurepan Union)
Ar-Ge	Araştırma-Geliştirme
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
Bkz.	Bakınız
BM	Birleşmiş Milletler (United Nations)
ÇSGB	Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
ÇŞB	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
GTB	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
GTHB	Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
ICA Alliance)	Uluslararası Kooperatifler Birliği/Alyansı (International Cooperative
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization)
KK	Kooperatifler Kanunu
KDGM	Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü
KOOP	Kooperatif
KTY	Karayolu Taşıma Yönetmeliği
md.	madde
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
s.	sayfa
T.B.M.M	Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TKK	Türk Kooperatifçilik Kurumu
TMKB	Türkiye Milli Kooperatifler Birliği
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜSİAD	Türkiye Sanayici ve İşadamları Derneği

TTK	Türk Ticaret Kanunu
UKY	Uluslararası Kooperatifler Yılı
VUK	Vergi Usul Kanunu

GİRİŞ

İlk defa Latin ve Anglosakson ülkeleri dillerinde kullanılan kooperatif kavramı, Latince “*cooperation*” kelimesinin kaynağını teşkil eden Fransızcadaki “*coo  perer*” kelimesinden doğmuş ve tüm dünyaca genel kabul görmüş olup, birlikte iş görmek ya da iş birliğı anlamında kullanılmaktadır.

Ortaklarının belirli iktisadi çıkarlarını korumak, özellikle meslek veya geçimlerine ilişkin gereksinimlerini işgücü ve parasal katkılarıyla karşılıklı yardım, dayanışma ve kefalet yoluyla karşılamak amacıyla gerçek ve tüzel kişiler tarafından kurulan değışir ortaklı ve değışir sermayeli tüzel kişiliğı sahip şirket olarak tanımlanabilecek kooperatifler 19. yüzyılda kurulmaya başlanmıştır.

Kooperatifler bütün ülkelerde ekonomik kalkınmada çok önemli rol oynayan, ekonomik, sosyal işlevleri olan kuruluşlardır. Günümüzde dünya genelinde 750.000’den fazla kooperatife yaklaşık 1 milyar kişi ortaktır ve 100 milyon kişinin bu işletmelerde istihdam edildiğı değışlendirilmektedir.

Birleşmiş Milletler (BM), kooperatiflerin özellikle yoksullukla mücadeledeki ve sürdürülebilir bir sosyal ve ekonomik kalkınmadaki rollerine dikkat çekmekte ve esas olarak devletlerden kooperatifçilik için elverişli bir ortam ve alt yapı hazırlanmasını talep etmektedir. Bu kapsamda BM Genel Kurulu’nca 2012 yılı uluslararası kooperatifler yılı olarak ilan edilmiştir.

Ülkemizde ise 1961 Anayasasıyla kooperatiflerin geliştirilmesi devletin sorumluluğına girmiş, sonraki dönemde ise kooperatifçilikle ilgili maddeler, hükümet programlarında ve beş yıllık kalkınma planlarında yer almaya başlamıştır. Kooperatiflerin   st örgütlenmeye gitmeleri 1969 yılında 1163 Sayılı Kooperatifler Kanununun çıkması ile gerçekleşmiştir.

Ülkemizde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı görev ve sorumluluk alanında faaliyet gösteren 26 ayrı türde 84.232 kooperatif bulunmakta olup, bunların ortak sayısı ise yaklaşık 8 milyondur.

Kooperatifler yapı kooperatifleri (iş ve konut), üyelerine hammadde sağlayan kooperatifler, hizmet kooperatifleri (çocuk bakımı, sağlık vb.), pazarlama kooperatifleri (tarım ürünleri), finansal kooperatifler, tüketici kooperatifleri ve işçi kooperatifleri olarak ayrıma tabi tutulabilmektedir.

1937 yılında Uluslararası Kooperatif Alyansı (ICA) tarafından gönüllü ve serbest giriş, demokratik yönetim, eğitim, gelir fazlasından risturn verilmesi, ortağın ekonomik katılımı, diğer kooperatiflerle işbirliği, özerklik ve bağımsızlık, sermayeye sınırlı oranda faiz verilmesi, toplumsal sorumluluk ilkeleri kooperatifçiliğin ilkeleri olarak belirlenmiş ve bu ilkeler 1961 yılında Uluslararası Kooperatifler Birliği'nce kabul edilmiştir.

Kendi kendine yardım, kendi kendine sorumluluk, demokrasi, eşitlik, adalet, dayanışma, dürüstlük, açıklık-şeffaflık, sosyal sorumluluk, başkalarını düşünme temellinde ortaya çıkan kooperatifler günümüzde sadece ekonomik olarak değil, sosyal ve kültürel olarak da ciddi etkilere sahiptir. Kooperatiflerin kurulması ve büyümeleri, insanların yetiştirilmeleri ve kültürel gelişmeleri için olduğu kadar sosyal-iktisadi ve kültürel gelişimleri içinde önemli faktörlerden birisidir.

Toplumda demokrasinin, barışın, çevrenin korunmasına ve istihdam yaratmaya katkı sağlayan kooperatiflerin asıl amacı ortaklarının ekonomik gücünü arttırmaktır. Genel olarak kooperatifler ortakların mal ve hizmetleri makul bir fiyata sağlanmasını, araçların gereksiz karlarının ortadan kaldırılmasını, toplumdaki mali yönden güçsüz kişilerin ezilmesinin önlenmesini, ortakların ve uzun vadede halkın refahını sağlanmasını, ekonomik bakımından güçsüz marjinal kesimin daha geniş alanda ekonomik faaliyetlerde bulunabilmesini, tarım-sanayi-ticaret bütünleşmesinin gerçekleşmesini, sermayenin birikmesini, mal ve hizmet üretimini arttırılmasını, işsizlere iş imkânı sağlanmasını, üretici ve tüketicinin gelirlerinin artmasını ve üyelerinin daha iyi yaşam şartlarına kavuşmasını sağlar.

Ekonomik ilişkiler, kooperatif teşekkülün varlık sebebini oluşturan fiziksel parasal değişim ilişkileridir. Söz konusu ilişkiler ile kooperatif başarı arasında karşılıklı etkileşim ve

sıkı bağlantılar vardır. Kooperatif faaliyetten ekonomik çıkar sağlayamayan ortak, kooperatif gruptan ayrılabilir, böyle bir durumda ise kooperatifin ekonomik dayanağı zayıflar.

Son dönemde dünyada, her alanda büyük bir dönüşüm yaşanmaktadır. Bilgi teknolojileri, zaman ve uzaklık engellerini ortadan kaldırmakta, küreselleşmeyi hızlandırmaktadır. Günümüzün ekonomik yapısında eski paradigmalara şirket ve girişimleri yönetmek zorlaşmaktadır. Kooperatifler de gerekli iktisadi eğilimlere, gelişmelere uygun olarak şartlarını ve gelişim metotlarını ayarlamak zorundadır. Diğer şirketlerde son yıllarda yoğun bir biçimde tartışma konusu yapılan ve önem kazanan kurumsal yönetim, kooperatif işletmelerimin de aynı derecede önem kazanmıştır.

Örgütsel güven kooperatiflerin gelişmesinde yol göstericidir. Başarılı kooperatiflerin temelinde güven iklimi vardır. Güven olduğu zaman kooperatif ortaklarının, kooperatife ait beklentileri de olumlu olmakta ve performansları artmaktadır. Kooperatifte güven düşük seviyede ise kooperatif ortaklarının, kooperatif faaliyetlerine katılımı ve bağlılıkları da düşük olur. Ortakların yöneticilere güven dolayısıyla elde edecekleri performansın, ortakların kooperatif bağlılıklarına olumlu yönde etkisi vardır.

Bir ülkede demokrasinin, ekonomik kalkınmanın olması için, o ülkedeki insanların mikro ölçekli aktif katılımlarının olması gerekir. Kooperatifler de çiftçinin, esnafın, işçinin ekonomik savunma aracı olan ekonomik faaliyette bulunan sivil toplum örgütleri olarak ülkelerde demokrasi bilincinin yerleşmesine katkı sağlamaktadır. Bir toplumun gelişiminde hayati derecede önemli olan demokratikleşme, kültürel bağların korunması, sosyal sermaye ve güvenin inşa edilmesi hususunda kooperatifçilik günümüzde en etkin araç haline gelmiştir.

Kurumsal yönetim kavramı ise şirket yönetimi ile hissedarlar ve menfaat sahipleri arasındaki ilişkileri düzenleyen kurallar bütünüdür. Günümüzde geleneksel yönetim anlayışının yerini alan ve üzerinde tartışılan kurumsal yönetim (corporate governance) sistemi, tek odaklılık yerine çok odaklılığı ve katılımcılığı esas almaktadır. Kooperatifler kurumsal yönetim anlayışına geçerek, daha iyi yönetilmeleri ve denetlenmeleri yoluyla ekonomik açıdan gücünün yükselmesi, hizmet götürdüğü düşük gelirli kesimlerin hem refahını arttıracak, hem de genel kurul ve yönetime katılım süreçlerinin daha açık ve rahat olması sayesinde demokrasi kültürünün yükselmesine neden olacaktır. Kooperatiflerde

kurumsal yönetim anlayışının uygulanması sayesinde, öz kaynak yetersizliği sebebiyle banka ve finans kuruluşlarından kredi şeklinde yabancı kaynak kullanımında risk priminin düşmesine neden olacak, böylece daha uygun ve daha düşük faiz oranlarından kredi kullanılması sağlanacaktır.

Kooperatif örgütlerde ortakları örgüte bağlayan temel etken kooperatif etki, diğer bir ifadeyle ortağın kooperatiften beklentileridir. Kooperatifleşmenin etkisi ya da “*kooperatif etki*” kooperatif organizasyon içinde belirli ortak amaçlar etrafında birleşerek ortak uğraş vermenin ekonomik yansıması yani bir uğraşın ekonomik sonucu olup, kooperatif organizasyonun varlık sebebini ve maddi dayanağını teşkil etmektedir. Diğer bir deyişle, ekonomik birimleri bireysel uğraş yerine kooperatif uğraşa iten sebep, “*kooperatif etki*” beklentisidir.

Kooperatif başarı kavramıyla eş anlamlı tutulabilecek olan kooperatifleşmenin etkilerinin gerek mikro gerek makro düzeylerde gerçekleşebilmesi, ortak birimlere yansıyabilmesi ya da daha geniş ölçüde yaygınlık kazanabilmesi için; kooperatif organizasyon içinde grup etkinliğinin yaratılmış olmasının yanı sıra etkinliğin istikrarı, sürekliliği ve paylaşılması, kooperatifin faaliyet gösterdiği piyasadaki diğer birimlerle etkinliği önem taşımaktadır. Ortaklar, kooperatiften amaçları ve çıkarları doğrultusunda yüksek düzeyde kooperatif etki beklemektedir ve kooperatif faaliyetlerine katılım ile kooperatiften beklenen faydanın sağlanması (kooperatif etki) arasında sıkı, doğrudan ve karşılıklı ilişki ve etkileşimler bulunmaktadır.

İnsanların ürettikleri çeşitli ham ve işlenmiş maddelerin, haberlerin bir yerden başka bir yere nakledilmesi olarak adlandırılan ulaşım sektörü incelendiğinde genel olarak karayolu taşımacılığının en önemli yere sahip olduğu görülmektedir. Yük ve eşya taşımacılığı çok yüksek oranda karayolu ile yapılmaktadır. Coğrafi olarak üç kıtanın birbirine yaklaştığı bir bölgede bulunan aynı zamanda Asya ile Avrupa arasında doğal köprü durumunda bulunan ülkemiz, transit karayolu taşımacılığında da ciddi öneme sahiptir.

Küreselleşme ile birlikte ülkemizde birçok sektörde olduğu gibi nakliye sektöründe de çok uluslu şirketler pazara girmiştir. Gerek uluslar arası gerekse de yurtiçi ticarete gittikçe kızışan rekabet ortamında nakliye sektöründe faaliyet gösteren firmalar/bireylerin

maliyetlerini azaltarak daha kazançlı bir şekilde faaliyetlerini sürdürebilmek için biraraya geldikleri görülmektedir.

Bu çalışmada incelenen Yozgat ili coğrafi konum itibariyle ülkemizin tam ortasında bulunmakla birlikte büyük ve önemli sanayi bölgelerine olan uzaklığı sebebiyle ekonomik olarak fazla gelişmemiştir. Yozgat'ta faaliyet gösteren nakliye kooperatifleri baz alınarak hazırlanan bu tezde nakliye kooperatiflerinin sorunları ayrıntılı biçimde incelenerek çözüm önerileri sunulmuştur.

Kısıtlı kaynakların bir araya getirilmesi ile üretim veya hizmet sunma ölçeğinin arttırılması, ihtiyaçların birleştirilmesi ile satın alma gücü oluşturulması ve yönetimin demokratik usullerle yapılması ile şeffaflık ve denetimin sağlanması, kooperatiflerin avantajlarındandır. Bu itibarla nakliye kooperatiflerinin üyeleri üzerinde meydana getirdiği kooperatif etki ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Özelde ise Yozgat'ta il ve ilçe merkezlerinde faaliyet gösteren nakliye kooperatifleri üyelerinin; kooperatif yönetimlerine bakışları, yönetimlere katılım ve denetleme konusundaki ilgileri, kooperatif ve çevre ilişkisi hususlara bakışları, yetkili kişi ve kurumlardan beklentileri, nakliye sektörü ve kooperatifleşme olgusuna bakış açıları ile kooperatiflerin kooperatif üyeleri açısından ortaya koyduğu kooperatif etkinin gücü tespit edilmeye çalışılacaktır.

Ayrıca nakliyecilerin Emniyet Teşkilatı ve devletin diğer ilgili kurumlarına bakış açıları da belirlenmeye çalışılacaktır.

Çalışmada Yozgat il merkezi ve ilçelerde bulunan nakliye kooperatifleri Yozgat Ticaret ve Sanayi Odası'ndan temin edilmiş ve anket her kooperatifin bulunduğu yerde kooperatif merkezlerinde uygulanmıştır.

Çalışmanın ilk bölümünde kooperatiflerin tanımı yapıp, dünyada ve ülkemizde kooperatifçiliğin tarihçesi ve gelişimi üzerinde durulacak, kooperatif çeşitleri ve kooperatifçiliğin ilkeleri belirtilecektir. Kooperatiflerde kurumsal yönetim ve örgütsel güvenin önemi incelenerek birinci bölüm bitirilecektir.

İkinci bölümde kooperatif faaliyetin en önemli getirisi olan kooperatif etki kavramı incelenerek, kara taşıyıcı (nakliye) kooperatifleri ayrıntılı bir şekilde ele alınacak, bu kooperatiflerin sosyal, ekonomik durumları ve mevcut sorunları ortaya konulduktan sonra ülkemizde ulaşım sektörünün genel durumu hakkında bilgilendirme yapılacaktır.

Üçüncü bölümde ise Yozgat'ta faaliyet gösteren çeşitli taşıyıcılar kooperatifleri üyelerine ile yönelik yapılan anket çalışmasından elde edilen veriler ankete katılan nakliye kooperatifi üyeleri ile yapılan mülakatlar ve açık kaynaklardan derlenen veriler ile birlikte sunulacak, İç Anadolu bölgesindeki kara nakliye kooperatiflerinin üyelerine sağladığı kooperatif etki ölçülmeye çalışılacaktır.

Dördüncü bölümde ise anketlerden elde edilen verinin analizi yapılarak genel olarak kooperatifçiliğin gelişmesi için yapılması gerekenler ve İç Anadolu bölgesindeki kara nakliye kooperatiflerinin sorunları ile bu sorunların çözümünde devlet kurumlarından beklentileri aktarılmaya çalışılacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1 KOOPERATİFLERE İLİŞKİN GENEL ESASLAR

1.1 KOOPERATİFLERE İLİŞKİN KURAMSAL ÇERÇEVE

1.1.1 Kooperatif Kavramı

İlk defa Latin ve Anglosakson ülkeleri dillerinde kullanılan kooperatif kavramı, Latince “*cooperation*” kelimesinin kaynağını teşkil eden Fransızcadaki “*cooéperer*” kelimesinden doğmuş ve tüm dünyaca genel kabul görmüş olup, birlikte iş görmek ya da iş birliği anlamında kullanılmaktadır.¹ İngilizcede “*cooperative*” kelimesi “*birlikte çalışma isteği*” olarak tanımlanmıştır.²

Genel olarak batı dillerinde "cooperative", "*cooperative company*", "*Co-Op*" ve "*Cooperative society*" kelimeleri ile tanımlanan kooperatifin kelime anlamı, *birlikte iş yapma, beraberce çalışmadır*. Kooperatifçilik, güç birliği anlamına gelmektedir.

Türkçeye Fransızcadan gelen bir kelime olan kooperatif terimi literatürde ve Türkçe sözlüklerde;

- Menfaatleri bir olanların kurduğu işbirliğine dayalı bir ortaklık,³
- Birlikte çalışmak, işbirliğini yapmak veya bir eylemi gerçekleştirmek,⁴

¹ Hilal Müftüoğlu, Volkan Aydos, **Türkiye'de Kooperatifçilik: Türk Konut Kooperatifçiliğine Alternatif Bir Model: Almanya**, İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 2001-46, 1. Baskı, İstanbul, 2001, s.11.

² Cowie, A.P. , **Oxford Advanced Learners Dictionary of Current English**, Oxford University Pres, Oxford, 1989, s.262.

³ Mehmet Akif Ordulu, **Türkçe Sözlük**, Feza Yayınları, İstanbul, 2001, s. 227.

⁴ İrfan Vural, **Kooperatiflerin Kurumlar Vergisi Muafiyeti**, Türmob Yayınları, Ankara, 2007, s. 1.

- 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,⁵

- Ortaklarının belirli iktisadi çıkarlarını korumak, özellikle meslek veya geçimlerine ilişkin gereksinimlerini işgücü ve parasal katkılarıyla karşılıklı yardım, dayanışma ve kefalet yoluyla karşılamak amacıyla gerçek ve tüzel kişiler tarafından kurulan değişir ortaklı ve değişir sermayeli tüzel kişiliğe sahip şirket,⁶

- Tek başlarına az ilerleme gösterecek veya hiçbir bir ilerleme gösteremeyecek kişilerin bir araya gelip bir pazar gücü oluşturmaları ve bu yolla fakirlikten ve zayıflıktan kurtulma yolunu seçmeleri,⁷

- Ortaklarının gereksinimlerini uygun şartlarda elde etmelerini sağlamak ve üreticilerin, aracıyı ortadan çıkararak ürünlerini daha iyi şartlarda pazarlamak amacıyla kurulan ortaklık,

- Elbirliği, ortaklaşa, karşılıklı yardım ve eşitlik ilkeleri doğrultusunda insanların sosyal ve ekonomik ihtiyaçlarını gidermek amacıyla kurulan bir ortaklık olarak tanımlanmaktadır.

- 1163 sayılı Kooperatifler Kanununa göre; *“Tüzel kişiliği haiz olmak üzere ortakların belirli ekonomik menfaatlerini ve özellikle meslek ve geçimlerine ait ihtiyaçlarını işgücü ve parasal katkılarıyla karşılıklı yardım, dayanışma ve kefalet suretiyle sağlamak korumak amacıyla gerçek ve tüzel kişiler tarafından kurulan değişir ortaklı ve değişir sermayeli ortaklıklara kooperatif”* denir.⁸

Uluslararası düzeyde en yeni kooperatif tanımı, kooperatif ilkelerini yeniden belirlemek için 1995 yılında Manchester’da toplanan ICA (Uluslararası Kooperatifler Birliği) kongresinde kabul edilen tanımdır. Bu tanıma göre: *“Kooperatif, bireylerin ortak ekonomik,*

⁵ Müftüoğlu, Aydos, s.11.

⁶ <http://www.nedirmedemek.com/kooperatif-nedir-kooperatif-ne-demek> (Erişim Tarihi: 05.04.2013)

⁷ Hayati Yazıcı, Gümrük ve Ticaret Bakanı, **Türkiye Kooperatifçilik Stratejisi ve Eylem Planı Açılış Konuşması**, Ankara, 2012.

⁸ 1969 Tarih ve 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu’nun 1. Maddesi

*sosyal, kültürel ihtiyaç ve arzularının müşterek sahip olunan ve demokratik kurallar ile yönetilen bir işletme vasıtası ile karşılamak için gönüllü olarak oluşturdıkları bağımsız bir organizasyondur.*⁹

Diğer bir görüş çerçevesinde ise, kooperatifin evrensel bir tanımını yapmak güçtür. Bu 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.¹⁰

Burada belirtilmesi gereken husus kooperatif adı ve faaliyetinin sadece kanunda belirtilen hükümlere uygun olarak kurulmuş ve çalışan kuruluşlarca kullanılabileceğidir.¹¹

1.1.2 Kooperatif Organları

Kooperatiflerin hangi organlardan oluşacağı ve bu organların görev ve yetkileri kanunda detaylı olarak belirtilmiştir.¹² Kooperatifler Kanunu'nun "Kooperatif Organları" başlıklı beşinci bölümünde yer alan bilgilere göre kooperatifler, yönetim kurulu, denetim kurulu, ve genel kurul olmak üzere üç ana organdan oluşurlar.¹³

⁹ Ziya Gökalp Mülayim, **Kooperatifçi Atatürk ve Kooperatifçilik**, 1.Basım, Yetkin Yayınları, Ankara, 2006.s.17.

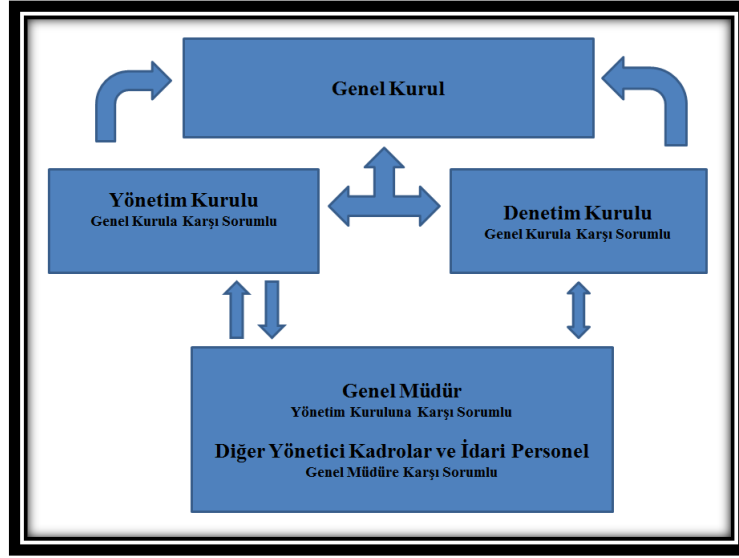
¹⁰ Müftüoğlu, Aydos, s.12.

¹¹ Osman Altuğ ve A. Nevzat Odyakmaz, **Açıklamalı - İctihathı Kooperatifler Kanunu (Yapı Kooperatifleri) Muhasebesi (Tek Düzen ve Hesap Planı) ve İlgili Mevzuat**, Alfa Basım Yayın, 2. Basım, İstanbul, 1997. s.48.

¹² 24.04.1969 tarih ve 1163 sayılı Kooperatifler Kanunu

¹³ M. Akif Özer, "Kooperatifçilik İlkeleri ICA (Uluslar Arası Kooperatifler Birliği) Belgesine Bir Bakış", **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı 838 Ankara, (Ekim 2006), s.6.

Şekil 1 Kooperatiflerin Örgütsel Yapısı



1.1.2.1 Genel Kurul

Genel Kurul, kooperatiflerde ortakları temsil eden en yetkili organdır.¹⁴ Bu organ, kooperatife giriş için gereken koşulları yerine getiren tüm ortaklardan oluşur.¹⁵

Kanunda ve ana sözleşmede aksine hüküm bulunmadığı hallerde genel kurul karar yeter sayısı oyların yarısından bir fazlasıdır. Bazı kararlar için özel çoğunluk öngörülmüştür. Kooperatif genel kurulu olağan ve olağanüstü olmak üzere iki şekilde toplanır.¹⁶

Genel Kurul yetkilerini diğer organlara devredemez.¹⁷ Genel kurulun yetkileri şunlardır:

- Genel kurul toplantısına başkanlık edecek divanı seçmek,
- Ana sözleşmede değişiklik yapmak,

¹⁴ 24.04.1969 tarih ve 1163 sayılı Kooperatifler Kanunu'nun 42. Maddesi.

¹⁵ İsmail Duymaz, **Kooperatif İşletme Ekonomisi ve Yönetim**, Bilgehan Basımevi, İzmir, 1986 s.144.

¹⁶ <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatif-organlari.html> (Erişim Tarihi:15.04.2013)

¹⁷ Kooperatifler Kanunu 42. Madde. Aynı zamanda <http://www.forumacil.com/hukuk-ve-kanunlarimiz/80065-kooperatifin-organlari.html> (Erişim Tarihi:16.04.2013)

- Yönetim ve denetim kurulu üyeleri ile gerektiğinde tasfiye kurulunu seçmek,
 - Yönetim ve denetim kurullarını ibra etmek (aklamak),
 - Yönetim ve denetim kurulları ile tasfiye kurulu üyelerinin görevine son vermek,
 - Bilançoyu, gelir gider farkı hesaplarını ve yıllık çalışma raporlarını incelemek,
 - Kooperatife gayrimenkul alımında ve satımında izlenecek usul ile alınacak gayrimenkulün özelliği, yerini, fiyatını, satılacak gayrimenkulün asgari fiyatını belirlemek
- Üretim ve inşaat işlerinin yaptırılma yöntemini belirlemek,
- Yapı kooperatiflerinde, kooperatif üye sayısı ile yapılacak konut veya iş yeri sayısını belirlemek,
 - Yönetim kurulunun hazırlamış olduğu iş programını ve bütçe önerisini onaylamak,
 - Yönetim ve denetim kuruluna verilecek ücreti belirlemek,
 - Kooperatifin ihtiyaç duyduğu personel kadrolarını ve ücretlerini onaylamak,
 - Kooperatifin başka bir kooperatifle birleşmesine karar vermek,
 - Kooperatifin dağılmasına karar vermek,
 - Kooperatifin üst birliğe katılmasına karar vermek,
 - Ortaklıktan çıkarılanların itirazlarını inceleyip onaylamak veya itirazı kabul etmek,
 - Ortaklara ek ödeme yükümlülüğü getirmek,
 - Kooperatifin sermayesini artırmak,
 - Ortakların taksit tutarlarını ve ödeme esaslarını belirlemek,

- Yönetim kurulu kararlarından, kanun, ana sözleşme ve iyi niyet esasları ile genel kurul kararlarına aykırı olduğu iddia edilenleri incelemek, gerektiğinde iptal etmek,¹⁸

1.1.2.2 Yönetim Kurulu

Kooperatif yönetim kurulu, kooperatifi yöneten ve temsil eden organdır. Kooperatif üyeleri genel kurulca yönetim kuruluna seçilebilirler. Kooperatif yönetim kurulu; ana sözleşmeye, yasalara ve genel kurulun almış olduğu kararlara uygun davranmak suretiyle kooperatifi yönetir.¹⁹

Yönetim kurulu, kanun ve ana sözleşme hükümleri çerçevesinde kooperatifi yöneten ve temsil eden icra organıdır. En az üç üyeden oluşur ve genel kurul tarafından dört yıl için seçilir. Yönetim kurulu üyelerinin yedeklerinin kooperatif ortağı olmaları şarttır. Yönetim kurulu üyeliği için Türk vatandaşlığı aranmaktadır. Bunlar gerçek kişi olabilecekleri gibi tüzel kişi de olabilirler.

Yönetim kurulu Kooperatifler Kanunu ile diğer mevzuat ve de ana sözleşmenin öngördüğü şekilde hareket etmek ve kooperatif konusunun kooperatif ilkeleri çerçevesinde elde edilebilmesi için gerekli olan bütün faaliyetleri yerine getirmekle görevlidir. Yönetim kurulunun yetkileri şunlardır:

- Kooperatifin çalışma politikalarını belirlemek,
- Üyeleri arasında görev dağılımı yapmak,
- Kooperatifin hukuki birliğini korumak,
- Yönetim Kurulu defterleri ve tutanakları ile genel kurul tutanaklarını saklamak,
- Yıllık faaliyet raporunu ve bilanço ve gelir gider tablosunu hazırlatmak ve denetim kuruluna incelenmek üzere vermek,

¹⁸ <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatif-organlari.html> (Erişim Tarihi:15.04.2013)

¹⁹ Necdet Özdemir, **Kooperatifçilik**, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Yayınları, Yayın No:163, Ankara, 1981, s.99.

- Yapılan çalışmalarla ilgili genel kurulu bilgilendirmek,
- Ortakları temsil ederken tarafsızlık ilkesini benimsemek,
- Kooperatife ortak olmak isteyenlerin, kooperatif üyesi olmak için gerekli şartları taşıyıp taşımadığını araştırmak ve karar vermek,
- Ortaklıktan çıkmak isteyen üyelerin bu isteklerini karara bağlamak,
- Kooperatife ortak alımına, gerekli incelemelerden sonra karar vermek,
- Sözleşmeyle kendisine yetki verilmişse, ortaklıktan çıkartılmaya karar vermek,
- Kooperatif işlerinin yürütülmesi için müdür ve personel ile temsilci veya vekil atamak, bunların görevlerini son vermek,
- Ortaklarla devamlı haberleşmeyi sağlamak ve onları eğitmek,
- Gelir-gider farkının dağıtılmasını genel kurula teklif etmek,
- Genel kurul olağan veya gerekli durumlarda olağanüstü toplantıya çağırmak ve genel kurul gündemini hazırlamak,
- Genel kurul toplantılarına başkanlık temsilcisi istemek,
- Genel kurul kararlarının iptali için dava açmak,
- Yönetim kurulu ortaklarının eksilmesi durumunda varsa yedek üye çağırmak,
- Genel kurulda mektupla kullanılan oyları başkanlık temsilcisi ile birlikte incelemek, tutanak düzenlemek ve imzalamak,
- Tasfiye memuru olarak görevlendirilmişse tasfiye işlerini yürütmek ortaklardan yükümlülüklerini yerine getirmelerini istemek,²⁰

²⁰ <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatif-organlari.html> (Erişim Tarihi:15.04.2013)

1.1.2.3 Denetim Kurulu

Denetim Kurulu ortaklar adına kooperatif muhasebesini sürekli olarak denetleyen organdır. 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.²¹

Kooperatif deneticilerinde Türk vatandaşı olmak ve Türk ceza kanununun zimmet, ihtilas, irtikâp, rüşvet, görevi suiistimal, sahtekârlık, hırsızlık, dolandırıcılık, hileli iflas, emniyeti suiistimal ve devletin şahsiyetine karşı işlenen suçlara ilişkin hükümlerine veya bu kanuna göre mahkûm olmamak şartları aranır.

Denetim kurulunun görevleri arasında inceleme ve rapor düzenlenmesi bulunmakla birlikte bu kurul üyelerinin sır saklama yükümlülüğü de vardır. Denetim kurulu üyeleri, kanun ve ana sözleşme ile kendilerine verilen görevleri yerine getirmedikleri takdirde ortaya çıkacak sonuçlardan sorumludur.²²

1.1.3 Kooperatifçiliğin Gelişimi

İnsanlar, tarihin çeşitli dönemlerinde işbirliği esasına dayalı ekonomik ve toplumsal faaliyetleri sürdürmüşlerdir. Zaman içinde bu faaliyetler toplumsal değişmeye paralel olarak yeni boyutlar kazanmaya başlamıştır. Çok yönlü bir işbirliği şeklindeki kooperasyon olayı belirli özellikle sanayileşme sonrasında belirgin hale gelerek şekillenmeye başlamıştır. Nasıl bilimler bir gecede ortaya çıkmıyorsa, diğer bir deyişle, belirli bir birikimin sonucu ortaya çıkıyorsa kooperasyon da bir birikimin sonucu olarak kendini göstermiştir.²³

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. Karşılıklı güveni artırıcı bir özelliğe sahip olan

²¹ Nurel Üner, **Kooperatif İşletmeciliği**, Doğrul Matbaacılık, İzmir, 1992, s.138.

²² <http://www.muhasebedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatif-organlari.html> (Erişim Tarihi:15.04.2013)

²³ Yılmaz Ürper, **Kooperatif İşletmeciliği**, T.C. Anadolu Üniversitesi Eğitim, Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı Yayınları, No: 75, Eskişehir, 1989, s.3.

işbirliği; hem kişisel amaç ve çıkarlarını korumak, hem de başkalarının çıkar ve amaçlarına dikkat ederek birlikte çalışmaktır.²⁴

İlkel toplumlardan başlayarak günümüze kadar, insanların yaşamlarını sürdürebilmek, temel ve sosyal-psikolojik gereksinimlerini karşılayabilmek için, kendi başlarına çözümleyemeyecekleri sorunlar karşısında işbirliğine gittikleri, bunun sonucu olarak da ekonomik anlamda çözülmez gözüyle yorumlanan bir çok işleri başardıkları görülür.

İlkel dönemlerde önceleri tüm uğraşlarını, yaşamlarını sürdürebilmek için harcayan insanlar sonraları ortaya çıkan sorunların çözülmesinde aileler, kabileler ve daha büyük gruplar olarak toplum içinde sosyal birimleri oluşturmuşlardır. Böylece insanların gereksinimleri ve gereksinimlerinin karşılanmasını sağlayacak yöntemler değişikliğe uğramış, gün geçtikçe işgücünün önemi ve rolü yavaş yavaş ortaya çıkarak toplumda etkisini göstermeye başlamıştır.

Toplum içinde meslek açısından sınıflar belirdikçe buna paralel olarak ekonomik yaşamda da işbölümü ve dolayısıyla uzmanlaşmanın önemi ve değeri anlaşılmış ve genişlemiş, üretim araç ve gereçlerinin gelişmesiyle de üretim yöntemlerinde ilerlemeler görülmüştür. Zamanla insanlar zorunlu olarak ekonomik gruplara ayrılmışlar ve bunun sonucuna göre de toplum içinde ayrı ayrı meslek kolları ya da dalları ortaya çıkmıştır.

Meslek grupları ve sınıfları belirginleştikçe bunlar, kendi aralarında amaçlarına ulaşabilmek için işbirliği yapmaya ve örgütlenmeye başlamışlardır. İnsanoğluna ait yukarıda belirtilen içgüdüler ve yine insanoğlunun duyduğu gereksinimler kooperatifçilik hareketinin doğuşuna ivme kazandıran faktörlerdir. 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.²⁵

Eski Yunan, Roma ve Ortaçağda görülen ortak süthaneler, çamaşırhaneler, fırınlar, ortak çoban tutma gibi faaliyet bu günkü kooperatife benzer faaliyetlerdir. Ancak bunların

²⁴ Nihat Erdoğan, “Kişilerde İç Çatışma Nedeni Olarak Rekabet- İşbirliği İkilemi”, **Sosyal Bilimler Dergisi**, No 1, 1999, s. 47.

²⁵ Fahri Fındıkoğlu Ziyaeddin, **Kooperasyon Sosyolojisi**, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, Yayın No:198, İstanbul, 1967, s.6.

sürekliliği yoktur. Dünyada kooperatifçilik hareketinin kuruluşu İngiltere’de Robert Owen’in etkisi altında kalan bir grup işçi tarafından 1844 yılında kooperatifin kurulması olarak kabul edilmektedir.²⁶

Rekabet ortamının iyi işlemediği bir sistemde gelir dağılımı dengesizliğine karşı²⁷ ve tekelci ve spekülör sisteme bir tepki olarak çıkan kooperatifçilik hareketi, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren üretici veya tüketicileri bir araya getiren, onları ekonomik ve sosyal alanda bağımsızlığa ve özgürlüğe götüren bir sosyo-ekonomik hareket olarak görülmektedir.²⁸

Kooperatif işletmeler 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra bütün ülkelerin sosyal ve ekonomik kalkınmasında çok önemli rol oynamaya başlamış, halen de bu işlevlerini sürdürmektedirler.

Kooperatif hareketinin gelişimi sanayileşme ve hızlı kentleşme hareketlerinin yayılma çizgilerine paralel bir gelişme göstermiş, Batı Avrupa’dan başlayarak Doğu Avrupa’ya doğru yayılmıştır. Genel olarak feodal üretim düzeninden serbest piyasacı üretim düzenine geçişte ortaya çıkan²⁹ ve kapitalist ekonomik düzenin ortaya çıkardığı kooperatifler ülkelerin sosyal ve ekonomik yapısına göre farklı şekillerde ortaya çıkmışlardır.³⁰

Sanayileşme ile üretim hızla artarken pazar alanlarını genişletmek gereksinimi ile de ekonomik ve özellikle de sosyal sorunlar, kooperatif hareketinin yayılmasını hızlandırmıştır. Karşılıklı güç birliği esasına dayanan bu kurumlar devletin hizmetlerini tamamlayıcı olmuştur.³¹ Geçmiş yüzyıldan günümüze kadar ki süreçte yaşanan savaşlar ve ekonomik krizler yüzünden fakirleşen toplumlar çareyi halk örgütlenmesi de denilen kooperatifçilikte bulmuştur. Devletler de bu hareketi destekleyerek gerekli hukuki düzenlemeleri getirmiştir.³²

²⁶ Haşmet Başar, *Türkiye’de ve Dünya’da Kooperatif Kuruluşlarının Sosyo-Ekonomik Yapısı*, Uludağ Üniversitesi Basımevi, Yayın No: 3-020-0066, Bursa, 1983.s.44.

²⁷ Nevzat Aypek, “Yeni Finansal Teknikler Karşısında Üçüncü Sektör Kooperatif İşletmelerin Durumu”, **XVII. Milletlerarası Türk Kooperatifçilik Kongresi** Ankara, 2002 s.2.

²⁸ Sami Güven, *Ekonomik Demokrasi ve Servetin Geniş Kitlelere Yayılmasında Kooperatifçilik Politikası*, Ezgi Kitapevi Yayınları, Bursa, 1997, s.200.

²⁹ Hakan Koç, *Kooperatifçilik Bilgileri*, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2001, s.1.

³⁰ Özgür Bal, *Perakendeci Bir İşletme Olan Tüketim Kooperatiflerinde Veri Tabanına Dayalı Pazarlama Sistemi Ve Orko Üzerinde Bir Uygulama*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2002. s.4.

³¹ Mehmet Gülpak, *Türkiye’de Kooperatifçilik Hareketinin Gelişimi ve Bu Gelişimde Ahmet Hamdi Başar’ın Yeri ve Önemi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1997, s.4.

³² H.Tezcan Uysal, “Konut Yapı Kooperatiflerinde Yolsuzluk Ve Usulsüzlük”, *Akademik Bakış Dergisi*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, Sayı: 31 Temmuz – Ağustos 2012, s.1.

Küresel pazarlardaki değişimler, kooperatifleri de büyük oranda etkilemiştir. Bu etkileme daha çok kooperatifler üzerinde bir baskı şeklinde olmuştur.³³ Küreselleşme sürecinde başarılı olabilmede, kooperatiflerin günün şartlarına uygun olarak gerçek işbirliğini sağlama, güçlü liderlik, kooperatif değerlerinin geliştirilmesi, kooperatif üye ve yöneticileri arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesi, eğitimin sürekli olarak yapılması, yeniliklere yatırım yapılması, profesyonel yönetim anlayışının yerleştirilmesi ve güçlendirilmesi gibi çalışmalara ağırlık vermesi gerekmektedir.³⁴

Ulusal ve uluslararası düzeyde olmak üzere gerçekleşen yeni oluşumlar ve gelişmelerin, ulusal ekonomilerden uluslararası ekonomik bütünleşme ve küreselleşmeye (globalleşme) geçiş hareketlerinin yoğunluk kazandığı 20. yüzyılın son çeyreğinde, ilkelerinin yeniden gözden geçirilme süreci başlatılmış olan kooperatifler, ülkelerin ekonomik ve toplumsal kalkınma politika ve stratejilerinin uygulamaya konulmasında önemli rol oynamaktadırlar. Özellikle serbest piyasa ekonomisini benimsemiş olan ülkelerde, yatay ve dikey organizasyonlarını tamamlamış, devlet desteğini sağlamış kooperatifler, çoğulcu bir piyasa yapısının oluşturulmasında, piyasa ekonomisini yönlendirme mekanizması olarak görülen rekabetin teşvik edilmesinde, araç olarak kullanılmaya devam etmektedir.³⁵

Dünyadaki küreselleşme olgusuyla birlikte rekabet, mücadele ve değişimi ön plana çıkarmıştır. Kooperatifler, verimlilik, profesyonel yönetim yollarını benimsemiş, hizmetlerde yüksek kalite ve müşteriye yönelik marka oluşturma, küresel rekabete karşı stratejik cevap verebilme, üyelerine kooperatif amaç ve bilincini yerleştirme gibi faaliyetlerle küreselleşme sürecinde avantajlı konumu yakalama olanağını elde edebileceklerdir.³⁶

21. yüzyılda kooperatifler geleneksel kooperatif anlayışından kurtularak artık dışa dönük çalışan teşebbüsler haline bürünmüştür. Yeni yüzyılda kooperatifler ortaklık, demokrasi, mali yapı, eğitim, kooperatifler arası işbirliğinin yanında bağımsızlık ve toplumsal

³³ Necdet Bilgin, Ercan Ergun ve Halil İbrahim Aydın, "Tariş'e Bağlı Birliklerde Ortakların Güven Algısı İle Ortakların Elde Etmiş Olduğu Performans Arasındaki İlişkilerin Karşılaştırılması", **Üçüncü Sektör Kooperatifçilik Dergisi** Sayı:146 Ekim-Kasım Aralık 2004 sf.48.

³⁴ Bilgin, Aydın, "Küreselleşme Sürecinde Kooperatifler", **Üçüncü Sektör Kooperatifçilik Dergisi** Sayı:144 Nisan-Mayıs-Haziran 2004 sf.10.

³⁵ Nurel Üner, "Rekabeti Teşvik Etme ve Piyasayı Düzenleme Enstrümanı Olarak Kooperatifler", **XIV. Milletlerarası Türk Kooperatifçilik Kongresi**, Ankara, 1993, Aktaran: Haşim ÖZÜDOĞRU, **Köy-Koop Kırklareli Birliği'nin Ekonomik Analizi ve Yöneticilerin Kooperatif İşletmelerinin Başarısına Etkilerinin Değerlendirilmesi**, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara,2004, s.1.

³⁶ Bilgin ve Aydın, sf.10.

sorumluluk ile bütünlük sağlanmıştır. Ayrıca kooperatifler pazar paylarını arttırmak için geniş kitlelere daha çabuk ulaşabilmeleri sebebiyle sanal ortamda faaliyet göstermeye başlamıştır.

Son yüzyıl içerisinde meydana gelen ekonomik değişiklikler kooperatifleri derinden etkilemiştir. Özellikle ikinci dünya savaşından sonra ortaya çıkan ve günümüzde küreselleşme olarak adlandırılan ekonomik içerikli olgular sosyal içerikli bir işbirliği modeli olan kooperatif işletmeleri ekonomik yapılarını güçlendirmeleri konusunda yönlendirmiştir ve kooperatiflerin günümüzde etkinliklerini arttırabilmeleri için çok önemli yapısal değişim süreçlerini gerçekleştirmeleri gerekmektedir.³⁷ Günümüzde kooperatifçilik dünyada önemli bir sosyal hareket olarak kabul edilmekte, demokrasinin, barışın, çevrenin korunmasına ve istihdam yaratmaya katkı sağlamakta, bütünüyle ülkelerin ekonomik, sosyal kalkınma ve gelişmelerinde önemli bir araç olarak yerini almaktadır.³⁸

Son yirmi yıl içerisinde dünyada meydana gelen gelişmeler, kooperatif işletmelerinin bazı sorunlar yaşamasına neden olmuştur. Sovyetler Birliği'nin yıkılması pek çok ülkede önemli yansımalarla neden olmuştur. Özellikle eski “Doğu Bloğu”³⁹ olarak adlandırılan ülkelerde, siyasi, ekonomik ve sosyal alanda önemli değişimlerin meydana gelmesiyle sonuçlanmıştır.⁴⁰

Buna paralel olarak, pek çok ülkede yaygın olarak gerçekleştirilen özelleştirme uygulamaları, devletin ekonomik faaliyetlerinin küçültülmesi, dünyada yeni bir ekonomik düzenin meydana gelmesine neden olmuştur. Bütün bu gelişmeler, devlet destekli kooperatif işletmelerini büyük ölçüde olumsuz etkilemiş, bunun sonucunda kooperatifçilik büyük ölçüde sorgulanır olmuştur.⁴¹

³⁷ Tuncay Güloğlu ve Âdem Korkmaz, “Kooperatifçilik İlkeleri, Küreselleşme ve Kooperatifçilikte Küresel Eğilimler”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, 2001, s.830.

³⁸ Ziya Gökalp Mülayim, **Kooperatifçilik**, Yetkin Yayınları, 4. Basım, Ankara, 2003 s.32.

³⁹ **Doğu Bloku, Sovyet Bloku veya Demir Perde**: Soğuk Savaş döneminde Sovyetler Birliği ve onun Doğu ve Merkez Avrupa'daki komünist rejim altına giren ve Moskova'dan yönetilen müttefiklerini (Polonya, Romanya, Bulgaristan, Macaristan ve Doğu Almanya) tanımlamak üzere kullanılmış olan bir terimdir. http://tr.wikipedia.org/wiki/Dogu_Bloku (Erişim Tarihi: 05.04.2013)

⁴⁰ Lenin'in 1924 yılında ölmesinden sonra SSCB Komünist Partisinin genel sekreteri olan Josef Stalin döneminin ekonomi alanında temel özelliği hızlı bir sanayileşme programı ve tarımın devlet çiftlikleri ya da kooperatifler yoluyla kollektivizasyonu olmuştur. Komünizmin yıkılması sonrası da bu ekonomik sistem dolayısıyla kooperatifçilik sorgulanmıştır.

⁴¹ Burhan Aykaç, “Kooperatifçiliğin Gelişimi ve Yeni Nesil Kooperatifçilik”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı 893, Ankara, Mayıs 2011, s.6.

1.1.4 Dünyada Kooperatifçilik Hareketi

Birleşmiş Milletler 'in tahminine göre dünya genelinde 750.000'den fazla kooperatif faaliyet göstermektedir. Bu kooperatiflerde yaklaşık 100 milyon kişi çalışmaktadır. Bu sayı çok uluslu şirketlerin sağladığı istihdamdan %20 daha fazladır. Ayrıca yaklaşık 1 milyar kişi bu kooperatiflere ortaktır.⁴²

Birleşmiş Milletler (BM), kooperatiflerin özellikle yoksullukla mücadeledeki ve sürdürülebilir bir sosyal ve ekonomik kalkınmadaki rollerine dikkat çekmekte ve esas olarak devletlerden kooperatifçilik için elverişli bir ortam ve alt yapı hazırlanmasını talep etmektedir.

Bu kapsamda BM Genel Kurul'unun 64. dönem çalışmaları çerçevesinde alınan 18 Aralık 2009 tarih ve 64/136 sayılı Kararı ile 2012 yılı uluslararası kooperatifler yılı olarak ilan edilmiş ve 2012 uluslararası kooperatifler yılı sloganı ***“Kooperatif işletmeler daha iyi bir dünya kurar.”*** olarak belirlenmiştir.

BM'nin 2012 yılını ***“Uluslararası Kooperatifler Yılı”*** ilan etmesinin amacı, kooperatifler hakkında farkındalık oluşturmak, kooperatiflerin kurulması ve güçlendirilmesini desteklemek ve hükümetleri bu yönde teşvik etmektir. BM'nin bu kararı kooperatif işletme modelinin ekonomik ve sosyal kalkınmada 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 mücadelede aktif rol alması anlamına gelmektedir.⁴³

Kooperatifçilik için önem arz eden bir diğer kuruluş, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ise 2002 yılında kooperatifçiliğe ilişkin hedefler, politika çerçevesi, bu kapsamda devletlerin rolü ve teşvik için almaları gereken önlemleri ayrıntılı bir şekilde ele alan ***“Kooperatiflerin Teşvik Edilmesi”*** başlıklı 193 sayılı tavsiye kararını kabul etmiştir. Avrupa Birliği (AB) bünyesinde ise, kooperatiflerin; sosyal ve ekonomik önemine, geliştirilmesine ve

⁴² <http://www.turkiye2012koop.org/images/tanitim%20kitapcigi.pdf> (Erişim Tarihi:09.05.2013)

⁴³ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Kooperatifçilik Genel Müdürlüğü, **Türkiye Kooperatifçilik Stratejisi ve Eylem Planı**, Ankara 2012, s.1.

desteklenmesine, rekabet yeteneklerinin artırılmasına yönelik çalışmalar ve düzenlemeler yapılmıştır.

Şekil 2 BM Uluslararası Kooperatifler Yılı Amblemi



1.1.5 Türkiye’de Kooperatifçiliğin Gelişimi

Dayanışma ve işbirliğini hedef alan geleneksel kooperatif kuruluşları yüzyıllar boyu Türk toplumunda “imece” ismi ile kullanılmıştır. 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.⁴⁴

Toplumsal dayanışma ve yardımlaşmanın Türk tarihinde imece, kesik, lonca, ahilik vb. gibi kurum ve yapılar ile sağlandığı bilinmektedir Türkiye’de kooperatifçilik ve benzer faaliyetlerin geçmişi çok eskilere dayandığından, Türkçe’de kooperatifçilik anlamına gelen değişik kelimeler veya kavramlar kullanılmıştır. İlk zamanlarda, “yardımlaşma” anlamına gelen “teavün”, “dayanışma” anlamına gelen “tesanüt” kelimeleri kullanılmıştır. Her ikisi de Arapça olan bu kelimelerin yerini daha sonraki yıllarda ortaklık, birlik, dayanışma, dernek ve imece gibi kelimeler almıştır.

⁴⁴ Orhan Özcan, **Türkiye’de Kooperatifçiliğin Tarihi Gelişimi ve Cumhuriyet Dönemi Kooperatifçiliği**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007, s.20

Cumhuriyetle birlikte kooperatif kelimesi de bizim dilimize yerleşmiştir. Çağdaş kooperatifçiliğin ülkemizdeki ilk uygulamasının 1863 yılında Mithat Paşa'nın kurduğu Memleket Sandıkları (Tarım Kredi Kooperatifi) ile başladığı kabul edilmektedir.⁴⁵

Kooperatifçilik toplumsal ve ekonomik faktörler nedeniyle, tarımsal alanlarda ortaya çıkmış, uzun yıllar tarımsal alanda yoğunlaşmıştır. Daha sonra, ekonomik ve sosyal yapıda meydana gelen değişimler ve ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar sebebiyle, başta konut/işyeri inşaatı olmak üzere taşımacılık, tüketim, kredi-kefalet gibi alanlara da yayılmıştır.⁴⁶

Kooperatifçilik ülkemizde asıl gelişimini Cumhuriyet döneminde göstermiştir.⁴⁷ Atatürk, kooperatifçiliğin destekçisi, hamisi, uygulayıcısı ve bizzat üyesi olarak bu alana verdiği önemi göstermiştir. 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.⁴⁸ Ülke genelinde kooperatifçiliğin gelişmesi için köy öğretmenlerini görevlendiren⁴⁹ Atatürk'ün, 1925 yılında ise tüketim kooperatifçiliği ile özel olarak ilgilendiği görülmektedir.

24 Mart 1925 tarih ve 586 sayılı yasa ile Ankara'daki memurlara aylıklarının yarısı kadar ikramiye verilmesi ve bunların kurulacak Ankara Memurlar Kooperatifine anapara olarak yatırılması öngörülmüştür. Atatürk'ün ilgi ve Nusret Uzgören'e direktifiyle çıkarılan bu yasa sonunda kurulan Ankara Memurlar Tüketim Kooperatifine Mustafa Kemal Atatürk ve İsmet İnönü bir ve iki numaralı üye olarak kayıt olmuşlardır.⁵⁰ Bu da Atatürk'ün kooperatifçiliğe verdiği büyük önemi göstermektedir. Ülkemizde 1920 ile 1938 yılları arasında kooperatiflere yönelik yapılan tüm hukuki düzenlemeler Atatürk'ün önderliğinde gerçekleştirilmiştir.⁵¹ Atatürk dönemi kooperatifçiliğimizin atılım dönemi olmuştur.⁵²

⁴⁵ http://www.turkhukuk sitesi.com/makale_405.htm (Erişim Tarihi:07.04.2013)

⁴⁶ Özcan; s. 108

⁴⁷ http://www.turkiye2012koop.org/index.php?option=com_content&view=article&id=91Itemid=499 (Erişim Tarihi 08.04.2013)

⁴⁸ <http://kooperatifcilik.blogcu.com/kooperatiflerin-gelisimi/2888181> (Erişim Tarihi:07.04.2013)

⁴⁹ Abdullah Gökem, Mustafa Güneysu, **Mesleki Eğitim Merkezleri için İşletme Bilgisi ve Kooperatifçilik**, Özkan Matbaacılık, Ankara, 2003, s.85.

⁵⁰ Oğuz Soydan, **Türkiye'de Kooperatifçiliğin Dünü, Bugünü ve Yapı Kooperatifçiliğinin Sorunları, Türkiye'de Kooperatifçilik, Yapı Kooperatifçiliğinin Sorunları ve Çözüm Önerileri**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları Yayın No: 2002-46, İstanbul, 2002, s.11.

⁵¹ Ferhat Erçin, **Türk Hukuku'nda Kooperatif Tüzel Kişiliğinin Ayrıcı Özellikleri**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2002, s. 44-45.

⁵² Mülâyim, **Atatürk'ten Bugüne Kooperatifçilik**, Yetkin Yayınevi, 1. Baskı, Ankara, 1998.s.15.

1961 Anayasasıyla, kooperatiflerin geliştirilmesinin devletin sorumluluğuna girmesinden sonra kooperatifçilikle ilgili maddeler, hükümet programlarında ve beş yıllık kalkınma planlarında yer almaya başlamıştır. Ülkemizde kooperatiflerin üst örgütlenmeye gitmeleri 1969 yılında 1163 Sayılı Kooperatifler Kanununun çıkması ile gerçekleşmiştir.⁵³

Günümüzde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı görev ve sorumluluk alanında faaliyet gösteren 26 ayrı türde 84.232 kooperatif bulunmakta olup, bunların ortak sayıları toplamı ise 8.109.225'tir.⁵⁴ Ülkemizde kooperatifler aracılığıyla 2012 yılında kullandırılan kredi hacmi 7 milyar TL'ye ulaşmıştır.⁵⁵

1.1.5.1 Kooperatif Mevzuatı

Anayasanın 171. maddesinde; *“Devlet, milli ekonominin yararlarını dikkate alarak öncelikle üretimin artırılmasını ve tüketicinin korunmasını amaçlayan kooperatifçiliğin gelişmesini sağlayacak tedbirleri alır.”* hükmü bulunmaktadır.⁵⁶ Böylelikle devlet, kooperatifçiliğin geliştirilmesinde görevli sayılmıştır.⁵⁷

Daha önce, Türk Ticaret Kanunu'nun 485-502. maddeleri ile tanzim edilmiş olan kooperatifler ile ilgili hükümler 24.4.1969 tarih ve 1163 sayılı Kooperatifler Kanunu'nun 100. maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.⁵⁸ Kooperatifler Kanunu ile kooperatifleri şirketlerden ayırt edici nitelikte genel hükümler getirilmiştir. Kanunda açıklama bulunmayan durumlarda anonim şirketlere ait hükümlerin uygulanması kabul edilmektedir.⁵⁹ TTK'nun 43. maddesi *“Kooperatif şirketlerin işletme konusunu göstermek ve 46. Madde (Ortak Hükümler) hükümleri saklı kalmak üzere ticaret unvanlarını serbestçe seçebilecekleri”* hükmünü getirmektedir.

⁵³ Mülayim, s.11.

⁵⁴ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Kooperatifçilik Genel Müdürlüğü **Türkiye Kooperatifçilik Stratejisi ve Eylem Planı**, Ankara 2012, s.24.

⁵⁵ <http://www.gumrukticaret.gov.tr/altsayfa/icerik/kooperatifler-toplun-ekonomik-kalkinmasi-icin-onemlidir.html> (Erişim Tarihi: 09.04.2013)

⁵⁶ T.C. Anayasası, Resmi Gazete, 09.11.1982, Sayı 17863 Mükerrer.

⁵⁷ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=2447> (Erişim Tarihi: 15.04.2013)

⁵⁸ <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/997.html>, (Erişim Tarihi: 15.04.2013)

⁵⁹ İsmet Mucuk, **Modern İşletmecilik**, Türkmen Kitabevi, İstanbul, 2003, s.62.

1163 sayılı Kooperatifler Kanununa göre; “Tüzel kişiliği haiz olmak üzere ortakların belirli ekonomik menfaatlerini ve özellikle meslek ve geçimlerine ait ihtiyaçlarını işgücü ve parasal katkılarıyla karşılıklı yardım, dayanışma ve kefalet suretiyle sağlamak korumak amacıyla gerçek ve tüzel kisiler tarafından kurulan degisir ortaklı ve degisir sermayeli ortaklıklara kooperatif” denir.⁶⁰

Kooperatiflere ihtiyaç duyulmasının sebebi kişilerin kendi imkanları ile başaramayacakları faaliyetler ile ilgili olarak devletin gerekli desteği ver(e)memesi olmuştur.

Mevzuatımızda Kooperatifler iktisadi gayesi daha hâkim olan bir şirket çeşidi olduğu için, ortakların iktisadi menfaatleri esas alınarak özel bir konuma sahip kılınmıştır.⁶¹ Bu sebeple 1163 sayılı kanun tasarısının gerekçesinde “Demokratik düzen içinde kalkınma hamlelerinin ekonomik alandaki gelişmelerini birlikte gerçekleştirmek amacı ile kanun tasarısının sunulduğu” belirtilmektedir.

1.1.5.2 Sayılarla Türkiye'deki Kooperatifçilik

Ülkemizde de sosyal adaletin sağlanması, ekonomik kalkınmanın hızlandırılması ve bölgeler arası dengesizliğin giderilmesi için kooperatifçiliğin yaygınlaşması ve geliştirilmesi gerekmektedir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB), Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (GTB) ve Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'ndan (GTHB) elde edilen bilgiler baz alınarak TÜİK tarafından hazırlanan verilere göre türlerine göre kooperatifler ve ortak sayıları son yedi yıla ilişkin olarak kurulan kooperatifler tür ve sayı bakımından değerlendirildiğinde; en çok konut yapı kooperatifi, tarımsal kalkınma kooperatifi ve taşıma kooperatifleri kurulduğu anlaşılmaktadır.

⁶⁰ 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu

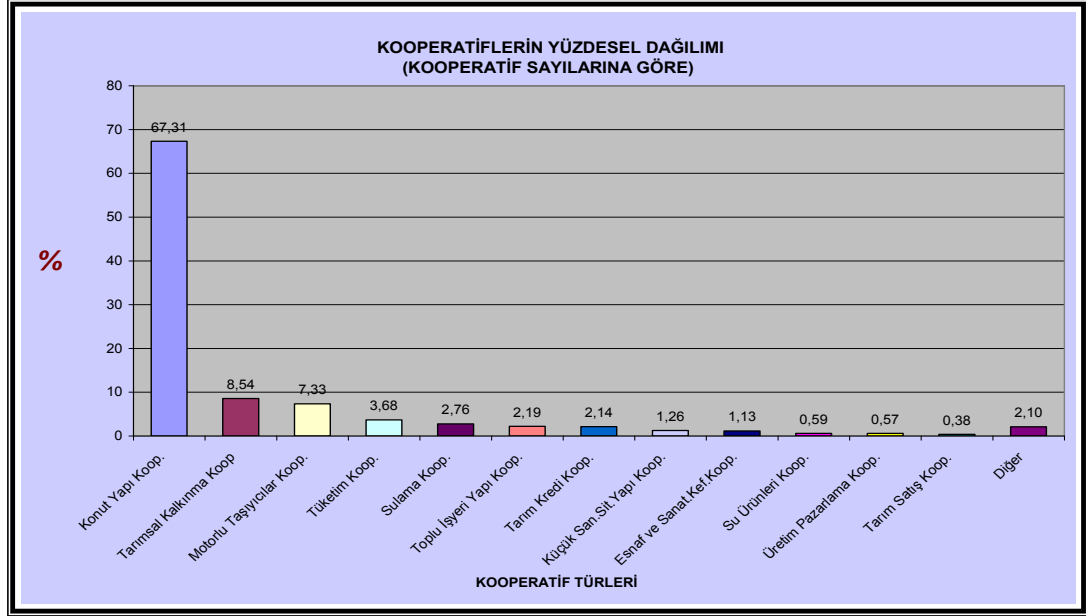
⁶¹ Nejat Tüzün, **Şirketler Hukuku**, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 4. Baskı, Ankara, 1976,s.56.

Tablo 1 Türlerine Göre Kooperatifler ve Ortak Sayıları ⁶²

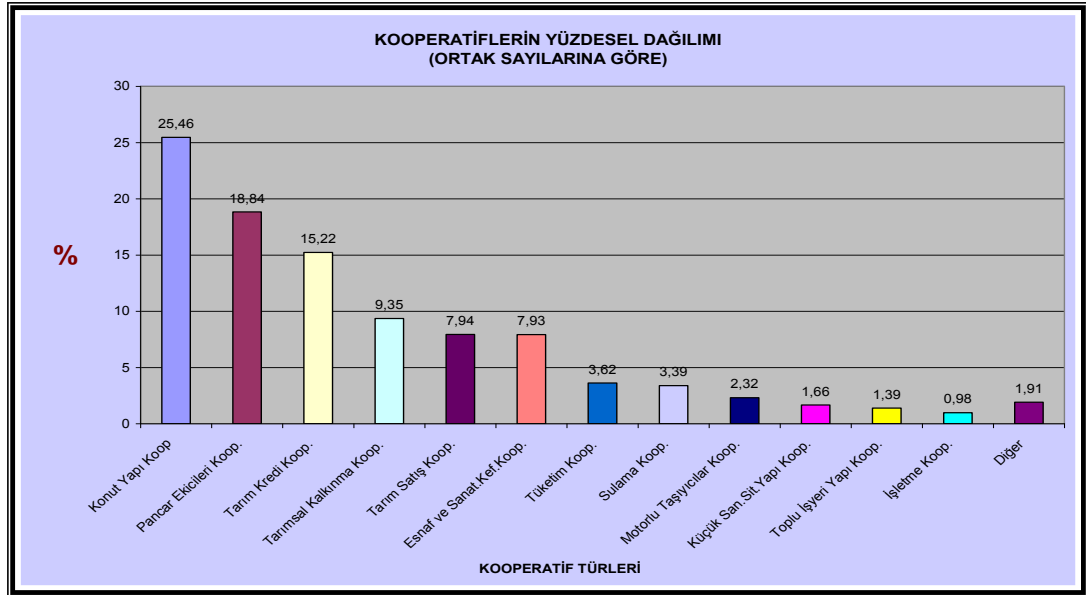
	Kooperatif Türleri	Kooperatif		Birlik		Merkez Birliği	
		Sayısı	Ortak Sayısı	Sayısı	Ortak K.* Sayısı	Sayısı	Ortak B.* Sayısı
Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bkn.	Tarımsal Kalkınma Koop.	8.173	842.563	82	4.939	4	77
	Sulama Koop.	2.497	295.984	13	733	1	10
	Su Ürünleri Koop.	522	29.972	14	202	1	12
	Pancar Ekicileri Koop.	31	1.638.981	1	31	-	-
	Tarım Kredi Koop.	1.767	1.082.978	16	1.767	1	16
	ARA TOPLAM	12.990	3.890.478	126	7.672	7	115
Çevre ve Şehircilik Bkn.	Konut Yapı Koop	54.996	1.985.076	338	10.525	3	62
	Küçük San. Sit. Yapı Koop.	1.052	127.098	5	142	-	-
	Toplu İşyeri Yapı Koop.	1.810	103.536	7	116	-	-
	ARA TOPLAM	57.858	2.215.710	350	10.783	3	62
Gümrük ve Ticaret Bakanlığı	Tarım Satış Koop.	322	602.248	17	322	-	-
	Bağımsız TSK	22	2.245	-	-	-	-
	Tütün Tarım Satış Koop.	66	23.414	-	-	-	-
	Yaş Sebze Meyve Koop.	37	2.886	-	-	-	-
	Tüketim Koop.	2.970	288.063	17	155	1	9
	Motorlu Taşıyıcılar Koop.	6.734	199.220	42	754	1	15
	Esnaf ve Sanat. Kef. Koop.	993	685.105	32	894	1	32
	Küçük Sanat Koop.	331	10.043	5	14	-	-
	Temin Tevzi Koop.	344	24.497	-	-	-	-
	Turizm Geliştirme Koop.	391	17.448	3	33	-	-
	Üretim Pazarlama Koop.	483	22.491	5	429	-	-
	Tedarik Kefalet Koop.	7	599	-	-	-	-
	Yayıncılık Koop.	31	767	-	-	-	-
	Hamallar Taşı. Koop.	11	586	-	-	-	-
	İşletme Koop.	585	98.769	1	7	-	-
	Sigorta Koop.	3	15	-	-	-	-
	Yardımlaşma Koop.	24	22.160	-	-	-	-
	Eğitim Koop.	30	2.481	-	-	-	-
	ARA TOPLAM	13.384	2.003.037	122	2.608	3	56
	GENEL TOPLAM	84.232	8.109.225	598	21.063	13	233

⁶² TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), **Şirket, Kooperatif ve Ticaret Ünvanlı İşyeri İstatistikleri**, Ankara, 2009,(Ayrıca, www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=98)

Şekil 3 Kooperatif Sayısına Göre Kooperatif Türlerinin Dağılımı⁶³



Şekil 4 Ortak Sayılarına Göre Kooperatiflerin Dağılımı⁶⁴



⁶³ TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), **Şirket, Kooperatif ve Ticaret Ünvanlı İşyeri İstatistikleri**, Ankara, 2009,(Ayrıca, www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=98)

⁶⁴ TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), **Şirket, Kooperatif ve Ticaret Ünvanlı İşyeri İstatistikleri**, Ankara, 2009,(Ayrıca, www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=98)

1.1.5.3 Ülkemizde Kooperatifçiliğin Temel Sorunları

Yaşam sürecindeki en değerli varlık insanın kendisi olup, topluluğa girmeyen bireylerin sorunlarına çözüm bulmaları giderek daha da zorlaşmaktadır. Bu nedenle, başta kırsal alanlar olmak üzere, kentlerdeki düşük ve orta gelir grubundaki toplum kesimlerinin kooperatif örgütler bünyesinde toplanması ve mevcut kooperatiflerdeki aksaklıkların çözülmesi kaçınılmazdır. Kooperatiflerin temel sorunlarının çözümünde ilk yapılması gereken, kooperatifçilik mevzuatının yetersizliğini ve dağınıklığını gidermektir.

Kooperatiflerinin geliştirilebilmesi için bu sorunların bilimsel yönden araştırma ve analizlerin yapılması ve sorunların çözümüne milletlerarası kabul görmüş kooperatifçilik ilkeleri açısından yaklaşılması esas olmalıdır.⁶⁵

Başta 1163 ve onu değiştiren yasalar olmak üzere, Tarım Kredi Kooperatif ve Birlikleri'ne ilişkin 553 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, Tarım Satış Kooperatif ve Birlikleri ile Tütün Tarım Satış Kooperatiflerini birleştiren 4572 Sayılı yasanın getirdiği düzenlemeler olmak üzere tüm kooperatif yasalarının “*Genel Kooperatifler Yasası*” olarak düzenlenmesine gereksinim vardır.⁶⁶

Ülkemizin sosyal ve ekonomik yönden kalkınması, demokrasinin yerleşmesi, çevrenin ve barışın korunması için, ülkemizde demokratik kooperatifçiliğin mutlaka geliştirilmesi gerektiği herkesçe kabul edilmesine karşın, kooperatifçiliğin önemli gelişmeler göstermiş olmasına rağmen etkili bir biçimde gelişmesi için gereken önlemlerin yeterince alındığını söylemek maalesef mümkün değildir.⁶⁷ Diğer ülke sistemleri ve uygulamaları ile karşılaştırıldığında, ülkemiz kooperatifçiliğinden kendi potansiyeline göre beklenen performansın elde edilemediği bilinen bir gerçektir.⁶⁸ Türkiye’de kooperatifçilik hareketi, bütün sayısal artışlara rağmen, ülkenin ekonomik ve sosyal gelişmesinde bekleneni verememiştir. Ülkemizde kooperatifçiliğin gelişmesini engelleyen sorunlar çok yönlüdür.

⁶⁵ Rasih Demirci, “Türk Kooperatifçilik Hareketi ve Geleceği”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları Sayı 893, Ankara, Mayıs 2011, s.36.

⁶⁶ Hakan Koç, “2005 Yılı Sonu İtibariyle Türkiye’de Kooperatifçilik ve Yaşanan Sorunlar”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları Sayı.832 Ankara, (Nisan 2006), s.6.

⁶⁷ Mülâyim, s.134.

⁶⁸ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Kooperatifçilik Genel Müdürlüğü, **Türkiye Kooperatifçilik Stratejisi ve Eylem Planı**, Ankara 2012, s.22.

Gerek birim kooperatifler ve gerekse üst örgütler bakımından kooperatifçiliğimizin, aşağıdaki temel sorunları vardır.⁶⁹

1.1.5.3.1 Kamu Hizmet Sunumu ve Kooperatifçiliğe Elverişli Bir Ortam Oluşturulması Konusunda Yaşanan Aksaklıklar

- Etkin ve sürdürülebilir bir kooperatifçilik politikası oluşturulmasında yaşanan eksiklikler,
-
- Kamunun genel gözetim, düzenleme, denetim ve yaptırım konusunda yaşadığı yetersizlikler; kaynak, yetki ve yeniden organize edilmeleri ihtiyacı,
- Kooperatiflerin sosyal ve ekonomik önemine ilişkin istatistikî verilerin yetersizliği,
- Kooperatiflere yönelik devlet desteklerinin giderek azalması, ilgili Bakanlıklar dışında kalan kamu kurumlarında kooperatifçiliğin gelişimi ile ilgili yapılan çalışmaların yetersizliği veya bu konulara arzu edilen ölçüde ilgi gösterilmemesi,
- Bazı alanlarda kooperatiflere tanınan avantajların, değişik faktörlerin etkisiyle ortadan kaldırılmasına yönelik çalışmalar,
- Türkiye’de kooperatiflerin, “Milli Gelir, Üretim, İstihdam, Yatırım, Dış Ticaret” rakamları içindeki payı ile faaliyet gösterdikleri sektör içerisindeki payları yeterince bilinmemesi,

⁶⁹ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Kooperatifçilik Genel Müdürlüğü, **Türkiye Kooperatifçilik Stratejisi ve Eylem Planı**, Ankara 2012, s.24.

1.1.5.3.2 Eğitim, Bilinçlendirme ve Araştırma Faaliyetlerindeki Yetersizlikler

- Yeterli eğitim, yayın, araştırma ve geliştirme faaliyetinin olmaması,
- Özellikle tarımsal amaçlı kooperatifler başta olmak üzere, ortakların eğitim seviyesinin düşüklüğü,
- Ortakların kooperatif faaliyetlerine olan ilgisizliği ve ekonomik olayları algılama sorunu,
- Toplumda kooperatifçilik kültürü ve bilincinin yeterince yerleşmemiş olması; ekonomik işbirliğinin sağladığı katkı ve faydaların tam olarak idrak edilememesi,
- Sivil toplum kuruluşlarının (sendikalar, meslek odaları, tüketici dernekleri vb.) kooperatifçiliğe olan ilgisinin giderek azalması,
- Türkiye’de daha çok konut yapımı ve tarım alanında yoğunlaşan kooperatifçilik, diğer ülke uygulamalarında olduğu gibi perakende, kredi-finans, sigortacılık, enerji üretimi, eğitim, sağlık gibi sektörlerde yer alamaması,
- Örgütlenme ve kooperatifler arası işbirliği sorunu,
- Birim kooperatiflerin az ortaklı ve küçük ölçekli bir yapıya sahip olmaları,
- Üst örgütlenme yetersizliği ve kooperatifler arası işbirliğinin yeterince ve her düzeyde sağlanamaması,
- Türkiye’de kooperatifler ancak sayısal açıdan bir gelişme gösterememesi ve güçlü bir kooperatifçilik yapısı ve anlayışı oluşmaması,
- Eksik üst örgütlenme ile irtibatlı olarak, birim kooperatiflere yönelik, eğitim, denetim, danışmanlık, teknik ve yasal hizmet sunumunun yetersizliği,

- Konut yapımı ve tarım alanında sayıca yoğunlaşmanın olması; diğer sektörlerde oldukça düşük etkinlik düzeyi,
- Toplum genelinde “kişiler arası güven, dayanışma ve ortak iş yapma kültürü” gibi değerleri de kapsayan sosyal sermayenin düşüklüğü,
- Çok uluslu şirketlerin kooperatiflerin “yerel” düzeydeki üstünlükleri ve ayrıcalıklı durumları için bir tehdit oluşturmaları,
- Şirket birleşmeleri yolu ile yaratılan ekonomik ölçek büyüklüğünün kooperatiflerin rekabet gücünü ve pazar paylarını olumsuz yönde etkilemesi.

1.1.5.3.3 Sermaye Yetersizliği ve Uygun Finansmana Erişim Sorunu

- Kooperatiflerin sürekli finansmana erişim ve teminat yetersizliği sorunu yaşamaları,
- Kooperatif ortakların düşük ortaklık payı yüklenmeleri nedeniyle yaşanan sermaye yetersizliği,
- Küresel ve ekonomik riskler artması,

1.1.5.3.4 Denetim ve İmaj Sorunu

- Mevcut iç ve dış denetim mekanizmasının etkili ve yol gösterici olmaması,
- Bazı kooperatif türlerinde yaşanan olumsuzluklar nedeni ile ortaya çıkan güven ve imaj sorunu,

1.1.5.3.5 Kurumsal ve Profesyonel Yönetim Eksikliği

- Kooperatif yöneticilerinin işletme yönetimi konusunda bilgi ve deneyim eksikliği, profesyonel yönetici istihdam edilememesi,
- Yönetim kurulu üyeliği için eğitim ve sertifikasyon koşulunun olmaması,
- Kooperatif içi bürokrasi sebebiyle hızlı karar alma ve uygulamada ortaya çıkan aksaklıklar,
- Ülkemizde kooperatifleşme oranının görece düşük olması,

1.1.5.3.6 Mevzuat ve Uygulamadan Kaynaklanan Sorunlar

- Mevzuat, uygulama ve uzun yargılama sürecinden kaynaklanan aksaklıklar,
- Çok sayıda gayri faal durumda bulunan ve tasfiye olmayı bekleyen kooperatifin varlığı,
- Yasal konularda danışmanlık hizmeti verecek kurumların olmaması, olarak sıralanabilecektir.⁷⁰

1.1.6 Kooperatifçilik İlkeleri

1844’de İngiltere’nin Rochdale kasabasında ilk tüketim kooperatifini kuran 28 dokuma işçisi bugün yürürlükte olan kooperatifçilik ilkelerini ortaya koymuşlardır.⁷¹

⁷⁰ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Kooperatifçilik Genel Müdürlüğü, **Türkiye Kooperatifçilik Stratejisi ve Eylem Planı**, Ankara 2012, s.26.

Bir kooperatif, herhangi bir ilkeye göre değil, tüm ilkelere göre değerlendirilmelidir.⁷² İlk kez 1937’de ve Uluslar arası Kooperatif Alyansı (ICA) tarafından saptanan ve Uluslararası Kooperatifler Birliği’nin 1961 yılında kabul ettiği ilkeler bulunmaktadır.⁷³ Buna göre kooperatifçilik ilkeleri şunlardır:

1.1.6.1 Gönüllü ve Serbest Giriş İlkesi

Kooperatif ilkelerinden belki de en önemlisi serbest giriş ilkesidir. Bu ilke serbest giriş ya da açık kapı ilkesi olarak da adlandırılır.⁷⁴ Kooperatife giriş gönüllüdür.⁷⁵

Kooperatiflerin bireylerin kendi istekleriyle ortak oldukları kuruluşlar olması sebebiyle üye olmanın sorumluluğunu almaya gönüllü gerçek ve tüzel kişiler, hür iradeleriyle kooperatiflere ortak olarak girebilirler.⁷⁶ Kooperatif, verilen hizmetlerden yararlanabilecek ve kooperatif sorumluluğunu taşıyabilecek herkese açıktır. Girişte engeller konamaz. Ortak alımlarında cinsiyet, dil, din, ırk, siyaset, ideolojik ve siyasi düşünce ve sosyal ayrımlar yapılamaz.⁷⁷

Hiç kimse bir kooperatife girmeye zorlanamaz.⁷⁸ Serbest giriş ilkesi beraberinde serbest çıkış ilkesini de getirir. Kooperatif ana sözleşmesinde belirtilen şartlar altında herkes çıkma hakkına da sahiptir. Yalnız, kooperatiften ayrılan ortağın sorumluluğu belli bir süre daha devam eder.

⁷¹ <http://turkkooperatifi.tr.gg/kooperatiflerin-tarihi-gelismisi.htm> (Tarihi: 17.04.2013)

⁷² Mülâyim, s.76.

⁷³ Figen Esen, “Kooperatifler ve Ülkemizdeki Durumu”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı 798, Ankara, Haziran 2003, s.25.

⁷⁴ <http://www.library.atilim.edu.tr/tezler/1023266.pdf> (Erişim Tarihi: 02.05.2013)

⁷⁵ Haşmet Başar, s.47.

⁷⁶ <http://www.aib.org.tr/proje/kooperatif.doc> (Erişim Tarihi: 04.05.2013)

⁷⁷ <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 04.05.2013)

⁷⁸ Sebahattin Karanlık, **Kooperatifler ve Muhasebesi**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2001, s.4.

1.1.6.2 Demokratik Yönetim İlkesi

Demokratik yönetim ilkesi, her ortağın koyduğu sermayeye bakılmaksızın herkesin bir oy hakkı olmasını ifade eder. Bu ilke mevzuatta ve uygulamada her ortağa bir oy hakkı ile ifade edilir. Demokratik yönetim ilkesi, insan unsurunun kooperatifteki yerini göstermektedir.

Kooperatiflerde demokratik yönetim uygulamasını belirgin bir şekilde görmek mümkündür. Kooperatifler, politika ve konularına aktif olarak katılan ortaklar tarafından yönetilen (kontrol edilen) demokratik kuruluşlardır.⁷⁹ Kooperatiflerde yönetime seçilen kadın ve erkek yöneticiler ortaklara karşı sorumludurlar.⁸⁰

Gerek ortakların yönetim ve denetim kurullarını seçmesi, gerekse onları eleştirmesi hatta değiştirme yetkisinin olması kooperatiflerin demokratik yönetiminin bir sonucudur.⁸¹

1.1.6.3 Eğitim İlkesi

Bu ilke, öncelikle kooperatif ortakları olmak üzere, kooperatif yöneticilerinin, memurlarının ve halkın kooperatif ilke ve metotları hakkında bilgilendirilmesini ifade eder.

Kooperatiflerin başarıya ulaşması için kooperatifi yönetenlerin, ortaklarının ve halkın kooperatifçilik hakkında bilgili olmaları gerekir.⁸² Kooperatiflerin yönetim organlarının, yükümlülüklerinin ve görevlerinin neler olduğu bilindiği sürece fayda sağlanabilir.⁸³

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.⁸⁴

⁷⁹ <http://girisim.comu.edu.tr/dergi/1/sonsayi/cetin.pdf> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

⁸⁰ <http://www.msxslabs.org/forum/meslekler/11790-kooperatifcilik.html> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

⁸¹ <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

⁸² <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler.html> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

⁸³ <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler.html> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

⁸⁴ Karanlık, s.5.

1.1.6.4 **Gelir Fazlasından Risturn Verilmesi İlkesi**

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.⁸⁵

Uluslar arası Kooperatif Alyansı'nın (ICA) 1966 yılındaki toplantısında bu ilke yeniden değerlendirilerek, fazlaların kooperatifle yapılan işlem ve kooperatif faaliyetleri iştirak oranında dağıtılması şeklinde değiştirilmiştir.⁸⁶

1.1.6.5 **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.⁸⁷

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.⁸⁸

1.1.6.6 **Diğer Kooperatiflerle İşbirliği İlkesi**

Bu ilke, kooperatiflerin daha iyi hizmet sunabilmeleri için diğer kooperatiflerle işbirliği içinde olmasını belirtir. Kooperatifler, ancak işbirliği sayesinde rekabet edebilirler. Ekonomik, teknik ve eğitim gibi amaçlar ancak bu ilkenin varlığı halinde gerçekleştirilebilir.

⁸⁵ <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler.html> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

⁸⁶ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

⁸⁷ Mülâyim, s.80.

⁸⁸ <http://www.bibilgi.com/Kooperatif> (Erişim Tarihi: 18.05.2013)

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.⁸⁹

1.1.6.7 Özerklik ve Bağımsızlık

Bazı durumlarda Türk Ticaret Kanunu ve Vergi Usul Kanunu'nun bazı hükümleri uygulanmasına rağmen kooperatiflerin kuruluşlarından dağılmalarına kadar tüm işlemler, Kooperatifler Kanunu'nda belirtilmiştir. Bu da kooperatiflere özerklik kazandırmaktadır. Kooperatifler, kendine özgü bir yasası olan ve ortakları tarafından yönetilen özerk (otonom) ve karşılıklı yardıma dayanan bağımsız kuruluşlardır.⁹⁰

1.1.6.8 Sermayeye Sınırlı Oranda Faiz Verilmesi İlkesi

Sermayeye sınırlı oranda faiz verilmesi ilkesi kooperatifleri ticaret şirketlerinden ayıran belki de en önemli ilkedir. Sermayeye faiz verilmesi mutlak anlamda anlaşılmamalıdır. Eğer faiz verilecek ise bunun mutlak surette sınırlı olması gerekir. Verilecek faiz oranı daha önceden tespit edilmelidir. Bu durumda kooperatifin piyasada spekülasyona girmesi önlenir.

Kooperatifler Kanunu'nun 38'inci 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.

⁸⁹ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790> (Erişim Tarihi: 18.05.2013)

⁹⁰ <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 18.05.2013)

1.1.6.9 Toplumsal Sorumluluk

Uluslararası Kooperatif Birliği'nin (ICA) dünyadaki gelişmeler çerçevesinde kooperatif ilkelerini yeniden gözden geçirmek amacıyla 1995 tarihinde gerçekleştirdiği kongrede, yedinci ilke olarak “Topluma Karşı Sorumluluk” ilkesi benimsenmiştir.⁹¹

Bu ilke kooperatiflerin, giriştikleri bütün faaliyetlerde topluma karşı sorumluluk duymalarını, çevreye, insan haklarına ve gelecek nesillere karşı sorumluluk duygusu içerisinde faaliyette bulunmalarını ifade etmektedir. Bu ilkenin bir gereği olarak kooperatifler, toplumların ekonomik, sosyal ve kültürel yönden kalkınmalarını sağlamak ve korumak için de çalışmalıdırlar.⁹² Kooperatifçi, birlikte yaşadığı toplumun her türlü sorunuyla ilgilenmek ve toplumun kalkınmasına katkı da bulunmaya çabalar.⁹³

Bu ilkeler 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.⁹⁴

1.1.7 Temel Kooperatif Değerleri

Kooperatifler kendi kendine yardım, kendi kendine sorumluluk, öncelikli olarak eşitlik, adalet ve dayanışma gibi değerlere vurgu yapan demokrasi anlayışına dayanır. Temel kooperatif değerleri sıralandığında:

⁹¹ <http://www.library.atilim.edu.tr/tezler/1023266.pdf> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

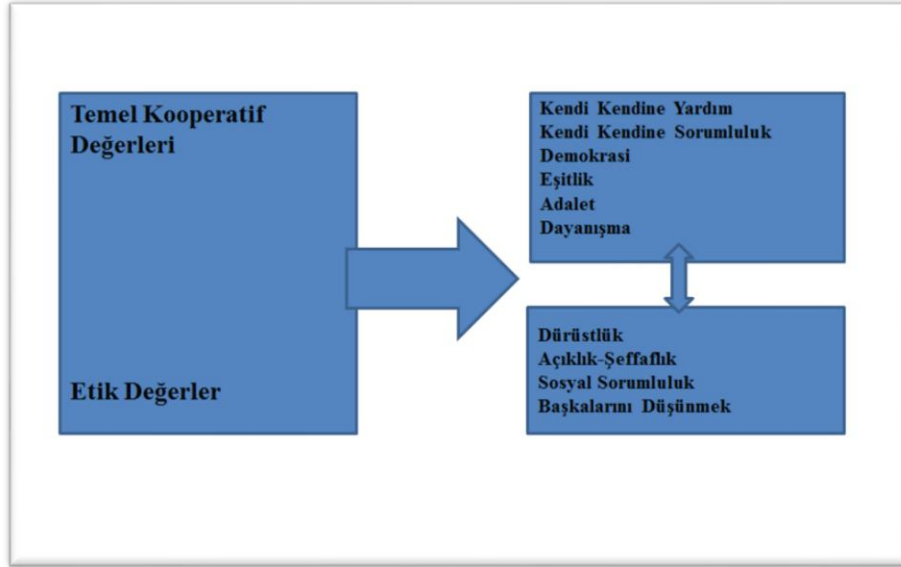
⁹² <http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 18.05.2013)

⁹³ <http://www.bibilgi.com/Kooperatif> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

⁹⁴ Mülâyim, Kooperatifçi Atatürk ve Kooperatifçilik, s.76.

Kendi kendine yardım, kendi kendine sorumluluk, demokrasi, eşitlik, adalet, dayanışma, dürüstlük, açıklık-şeffaflık, sosyal sorumluluk, başkalarını düşünme temel kooperatif değerleri olarak karşımıza çıkmaktadır.⁹⁵

Şekil 5 Temel Kooperatif Değerleri



1.1.8 Kooperatif Çeşitleri

Kooperatiflerin kuruluş amaçları birbirinden farklı olduğundan çeşitleri de bir hayli fazladır. Kooperatifleri birçok kıstasa göre çok çeşitli şekillerde sınıflandırmak mümkündür.⁹⁶

Kooperatifleri kuruluş amaçlarına göre (tarım kooperatifleri - tarım dışı kooperatifler), faaliyet gösterdikleri yerlere göre (yerel kooperatifler - bölgesel kooperatifler ve ulusal kooperatifler), dikey örgütlenmeye göre (birim kooperatifler - bölge kooperatifleri ve üst örgüt kooperatifleri), kuruluş yasalarına göre (özel kooperatifçilik - genel

⁹⁵ Özer, s.2.

⁹⁶ <http://www.csb.gov.tr/iller/izmir/index.php?Sayfa=sayfa&Tur=webmenu&Id=3660> (Erişim Tarihi: 12.05.2013)

kooperatifçilik), sorumluluklarına göre (sınırlı sorumlu kooperatifler - sınırsız sorumlu kooperatifler) olarak ayırmak/adlandırmak mümkündür.⁹⁷

Ayrıca kooperatifleri; yapı kooperatifleri (iş ve konut), üyelerine hammadde sağlayan kooperatifler, hizmet kooperatifleri (çocuk bakımı, sağlık vb.), pazarlama kooperatifleri (tarım ürünleri), finansal kooperatifler, tüketici kooperatifleri ve işçi kooperatifleri olarak sınıflandırmak da mümkündür.⁹⁸

1.1.9 Kooperatifleşmenin Faydaları

Kooperatiflerin amacı ortaklarının ekonomik gücünü arttırmaktır. Nitekim Kooperatifler Kanunu'nun birinci maddesinde belirli ekonomik menfaatleri korumaktan söz edilmiştir.⁹⁹ Kooperatiflerin ekonomik ve sosyal nitelikli amaçları vardır. Kooperatifler bu amaçlardan birini veya birkaçını aynı anda gerçekleştirebilir. Kooperatiflerin kurulması ve büyümeleri, insanların yetiştirilmeleri ve kültürel gelişmeleri için olduğu kadar sosyal-iktisadi ve kültürel gelişimleri içinde önemli faktörlerden birisidir.¹⁰⁰

Kooperatifler, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra bütün ülkelerin sosyal ve ekonomik kalkınmasında çok önemli rol oynamaya başlamış, ekonomik ve sosyal işlevleri olan kuruluşlardır.¹⁰¹ Bu özellikleri sayesinde toplumda demokrasinin, barışın, çevrenin korunmasına ve istihdam yaratmaya katkı sağlamaktadır.¹⁰² Toplumsal sorumluluk, sivil toplum değerleri ile hür teşebbüs yaklaşımını bünyelerinde birleştirme becerileri, kooperatifleri günümüzün ekonomik ve sosyal kalkınma modelinin önemli bir parçası haline

⁹⁷ Özcan, s.12.

⁹⁸ <http://demirrolhukuk.com/files/Kooperatif%20nedir.PDF> (Erişim Tarihi: 12.05.2013)

⁹⁹ Gönen Eriş, **Uygulamalı Kooperatif Hukuku**, Seçkin Yayınevi, Ankara, 1998, s.13.

¹⁰⁰ Andre Hirschfeld, **Gelişen Ülkelerde Kooperatiflerin Önemi**, Tercüme: Doç.Dr. Oğuz Çataloğlu, Ege Üniversitesi, İzmir, 1973, s.22.

¹⁰¹ Muhittin Karabulut, "Kooperatifçilikte Pazarlama", **Pazarlama Dünyası**, Sayı.8, Mart- Nisan 1988, s.20.

¹⁰² Mülâyim, s.36.

getirmiştir.¹⁰³ Kooperatifleşmenin sağladığı güç ile tek insanın yapamadığı ya da iyi yapamadığı çoğu işin üstesinden gelinebilir.¹⁰⁴

Genel olarak kooperatiflerin faydaları sıralandığında;

- Ortaklarına mal ve hizmetleri makul bir fiyatla sağlar.
- Aracıların gereksiz karlarını ortadan kaldırır.
- Toplumdaki mali yönden güçsüz kişilerin ezilmesini önler.
- Üretici ve tüketicilerin haklarını korur.
- Ortaklarının ve uzun vadede halkın refahını sağlar.¹⁰⁵
- Hem kendi organizasyon bünyelerinde hem de faaliyet gösterdikleri piyasa basamağında pazar oluşturlar.
- Sektörler arası bağlılık ilişkisi ve karşılıklı etkileşim olgularının ortaya çıkartılmasında etkin bir araç olabilmektedir.
- Ekonomik bakımından güçsüz marjinal kesimin daha geniş alanda ekonomik faaliyetlerde bulunabilmesini, tarım-sanayi-ticaret bütünleşmesinin gerçekleşmesini sağlayabilmektedir.
- Gerçekleştirilen proje ve yapılan yatırımlar, kooperatif ortakları, ulusal kalkınma ve milli gelir düzeyi üzerinde olumlu katkılar sağlamaktadır.
- Sermayenin birikmesini sağlar.
- Mal ve hizmet üretimini artırır.
- İşsizlere iş imkânı sağlar.

¹⁰³ Hayati Yazıcı, Gümrük ve Ticaret Bakanı **Türkiye Kooperatifçilik Stratejisi ve Eylem Planı Açılış Konuşması**, Ankara, 2012

¹⁰⁴ Halil İbrahim Alpaslan, **Tüketim Kooperatiflerinde Kart Sistemi ve Muhasebeleştirilmesi**, Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004, s.3.

¹⁰⁵ Orhan Nuri Çevik, **Kooperatifler Kanunu**, Seçkin Yayınları, 6. Baskı, Ankara, 2003. s.56.

- Üretici ve tüketicinin gelirlerinin artmasını sağlar.
- İhracatı arttırır.
- Üyelerini daha iyi yaşam şartlarına kavuşturur.
- Kooperatifçilik *“Birlikten kuvvet doğar. Bir elin nesi var, iki elin sesi var.”* atasözümüzde de belirtildiği gibi bir güç odağı ve iktisadi faaliyetler için bir baskı aracıdır.
- Kooperatif, fertlerin tek tek altından kalkamayacak işleri gerçekleştirilen mükemmel bir dayanışma kuruluşudur.
- Demokrasinin toplum içinde yerleşmesine yardımcı olur.¹⁰⁶
- Kooperatifçilik gelir dağılımından zarar görenlerin, bu zararı etkisiz hale getirmede (dağıtımda) denge oluşturan bir teşekküldür.
- 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.
- Kooperatifçilikle, emek ve ürünün gerçek değerini bulması sağlanabilir. Diğer bir ifadeyle kooperatifler fiyatın oluşmasında üreticinin zararlarının bertaraf edilmesinde bir sigorta görevi ifa eder.
- Kooperatifler bencilliği (egoizm) önler. Kendi çıkarlarını hesaba katmadan başkaları lehine karşılıklı olarak çaba harcanmasına hizmet eder. Bu fonksiyonlarıyla kooperatifler insani ve ahlaki kuruluşlardır.
- Kooperatifleşmeyle israf önlenir. Maliyet düşer, üretim artar ve verimlilik yükselir.
- Kooperatifler birer demokrasi okuludur. Seçimle göreve gelip, seçimle görevden ayrılma sayesinde toplum ihtiyaçlarına daha kısa sürede cevap verme, insana hizmet konusunda en güzel fırsatları veren kurumlardır.

¹⁰⁶ <http://www.tkk.8k.com/fayda.htm> (Erişim Tarihi 14.05.2013)

- Tüketici güvenilir, kontrolden geçmiş besin maddelerine kavuşmuş olur.
- Pazarda fiyatların aşırı derecede yükselmesine kooperatifler engel olur. Bu suretle tüketicinin korunmasına hizmet edilmiş olur.
- İstihdam sağlanmasında kooperatifler büyük rol oynayabilir. Bütün ülkeyi kaplayacak tesisleri, fabrikaları, emtia depoları, satış mağazaları ve eğitim kurumları ile kooperatifler işsizliğe karşı düşünülecek çarelerin birisi, belki de en etkilisidir.
- Kooperatif, fertlerin tek tek altından kalkamayacak işleri gerçekleştiren mükemmel bir dayanışma kuruluşudur.
- Kooperatifçilik gelir dağılımından zarar görenlerin, bu zararı etkisiz hale getirmede(dağıtımda) denge oluşturan bir teşekküldür.
- 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.
- Kooperatifçilikle, emek ve ürünün gerçek değerini bulması sağlanabilir. Diğer bir ifadeyle kooperatifler fiyatın oluşmasında üreticinin zararlarının bertaraf edilmesinde bir sigorta görevi ifa eder.

1.2 KOOPERATİFLER VE KURUMSAL YÖNETİM

1.2.1 Kurumsal Yönetim Kavramı

Kurumsal yönetim, şirket yönetimi ile hissedarlar ve menfaat sahipleri arasındaki ilişkileri düzenleyen kurallar bütünüdür. Bir başka ifadeyle, herhangi bir şirkette hissedarlar dâhil, şirketin yürüttüğü faaliyetler ile doğrudan veya dolaylı ilgili olan tüm paydaşların

haklarını korumayı ve şirket yönetiminin sorumluluk ve yükümlülüklerini ortaya koymayı amaçlayan bir yönetim felsefesidir.¹⁰⁷

Günümüzde geleneksel yönetim anlayışının yerini alan ve üzerinde tartışılan kurumsal yönetim (corporate governance) sistemi, tek odaklılık yerine çok odaklılığı ve katılımcılığı esas almaktadır.¹⁰⁸ Kurumsal yönetimin temel amaçları arasında paydaşların haklarını ve sorumluluklarını belirleme, yönetimde saydamlığı gerçekleştirme, yatırımcının güvenini kazanma ve şirket performansını arttırarak, istikrarlı büyüme ve yüksek kârlılık elde etme bulunmaktadır.¹⁰⁹

Etik kurallar, kanunlara uyma, çevrenin korunması gibi alanlarla bir arada ele alınan genel bir yaklaşımı da açıklayan kurumsal yönetim kavramına ilişkin birçok tanım yapılmaktadır. Bu konuda yapılan bazı tanımlara göre kurumsal yönetim:

- Şirketin pay sahipleri, yönetim kurulu üyeleri, yöneticileri ile çalışanlar ve iş ilişkisinde bulunduğu diğer kurum ve kişilerle arasındaki ilişkilerin belirli ilke ve standartlarla kurallara bağlanması,¹¹⁰
- Şirket yöneticisinin doğru kararlar alabilmesi, demokratik katılım kanallarının açık olması, şirket yöneticilerinin kararlarını, ortaklar dâhil olmak üzere tüm paydaşların denetleyebilmesi, şirketin hukuk ve kurallar doğrultusunda saydam bir biçimde yönetilmesi,¹¹¹
- Yöneticiler ve yatırımcılar arasındaki çıkar çatışmasının yol açtığı şirket değerindeki azalmayı en aza indirmeye yarayan bir sistem,¹¹²
- Genel olarak toplum ve pay sahiplerinin hakları korunurken, pay sahipleri için uzun vadeli ekonomik değer yaratarak varlığını sürdüren ve finansal ve beşeri sermayenin

¹⁰⁷ Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları (AÖF), **Kurumsal İletişim Yönetimi** Ders Notları. s.47.

¹⁰⁸ Nurcan Turan, “Kooperatif İşletmelerde Kurumsal Yönetim”, **Üçüncü Sektör Kooperatifçilik Dergisi** Sayı:141 Temmuz-Ağustos-Eylül Ankara, 2003 s.15.

¹⁰⁹ Arıl Seren, “Sermaye Piyasalarında Kurumsal Yönetim İlkeleri”, **İMKB Sermaye piyasalarında Kurumsal Yönetim İlkeleri Konferansı**, (26 Nisan 2002), s.3.

¹¹⁰ Seren; s.13.

¹¹¹ Akbulut Hakan, “Küreselleşme ve Kurumsal Yönetim”, **Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi**, Sayı IV, 2002. (<http://www.mfa.gov.tr/kuresellesme-ve-kurumsal-yonetim.tr.mfa>)

¹¹² Oyvind Bohren ve Arne Odegaard Bernt, **Cooperate Governance and Economics Performance: A Closer Look 2001**, s.4.

performansını arttırmak için işbirliğine giden gönüllü özel sektör uygulamalarına özgü, düzenleme ve yasaların birleşimi,¹¹³

- Bir kurumun beşeri ve mali sermayeyi çekmesine, etkin çalışmasına ve böylece ait olduğu toplumun değerlerine saygı gösterirken, uzun dönemde ortaklarına ekonomik değer yaratmasına imkân tanıyan her türlü kanun, yönetmelik, kod ve uygulamalar,¹¹⁴ olarak adlandırılabilir.

1.2.2 OECD Kurumsal Yönetim İlkeleri

Kurumsal yönetim konusunda OECD, uluslararası standartları belirleyen kurum konumunda bulunmaktadır. OECD kurumsal yönetim ilkeleri ilk defa 1999 yılında yayınlanmış, daha sonra 2004 yılında yönlendirme grubu tarafından gözden geçirilmiştir. İlkeler, hem OECD ülkelerinde, hem de diğer ülkelerde geniş çapta uygulanmaktadır.¹¹⁵

Kurumsal Yönetim temelde dört ilke üzerine kurulmuştur. Kurumsal yönetimin uluslararası alanda temel ilkeleri; şeffaflık (transparency), adillik (fairness), sorumluluk (responsibility) ve hesap verebilirlik (accountability) olarak belirtilmektedir.¹¹⁶

1.2.2.1 Adillik

Adillik ilkesi, şirket yönetiminin bütün hak sahiplerine karşı eşit davranmasının ifadesidir. Bu ilke, azınlık hissedarlar ve yabancı ortaklar da dâhil olmak üzere hissedar

¹¹³ Dünya Bankası, World Bank; **Ukrainian Corporate Governance Manual**, 1999,s.8. Aktaran: Mutlu Başaran Öztürk ve Kartal Demirgüneş, Kurumsal Yönetim Bakış Açısıyla Entelektüel Sermaye, s.396. http://www.sosyalbil.selcuk.edu.tr/sos_mak/makaleler/Mutlubasaranozturkkartaldemirgunes/ozturk,mutlu.pdf (Erişim Tarihi: 02.05.2013)

¹¹⁴ Tüsiad, **Kurumsal Yönetim En İyi Uygulama Kodu: Yönetim Kurulunun Yapısı ve İşleyişi**, İstanbul, 2002, s.9.

¹¹⁵ <http://oecd.pr.mfa.gov.tr/ShowInfoNotes.aspx?ID=121455> (Erişim Tarihi: 02.05.2013)

¹¹⁶ Fatma Pamukçu, “Finansal Raporlama ile Kamuoyu Aydınlatma ve Şeffaflıkta Kurumsal Yönetimin Önemi”, **Muhasebe ve Finansman Dergisi**, Nisan 2011 s.135.

haklarının korunmasını ve yapılan sözleşmelerin uygulanmasını ifade etmektedir. Etkili kurumsal yönetim, bu mülkiyet hakkını koruyan ve güvenli sahiplik, kayıt ve transfer yöntemlerini içeren yasa, prosedür ve uygulamalara dayanmaktadır. Kurumsal yönetim ortakların haklarını korumalıdır. Kurumsal yönetim azınlıkla olan ve yabancı olan ortakları da içerecek biçimde tüm ortaklara eşit davranılmasını güvence altına almalıdır. Ortakların hakları çiğnendiğinde, ortaklar bunu karşılama olanağı elde etmelidirler

1.2.2.2 Sorumluluk

Kurumsal yönetim, paydaşların rolünü yasalar çerçevesinde tanımalı, gelir ve yeni iş alanları yaratılmasında şirketlerle paydaşlar arasında doğrudan etkin bir işbirliği ve finansal olarak güçlü işletmelerin ayakta kalmasını özendirmelidir.

Sorumluluk ilkesi, şirketin tüm paydaşlarına karşı sorumluluğunu ifade etmektedir. OECD kurumsal yönetim ilkelerinin ilgili maddesine göre “*Kurumsal yönetim çerçevesi, paydaşların haklarını yasalarda ve ikili anlaşmalarda belirtildiği şekilde tanımalı, servet ve yeni iş alanları yaratmada şirketler ve paydaşlar arasında etkin işbirliğini ve mali açıdan güçlü işletmelerin ayakta kalmasını teşvik etmelidir.* Şirketlerin hissedarları için değer yaratırken toplumsal değerleri yansıtan kanun ve düzenlemelere uyum gösterecek şekilde faaliyet göstermesini içermektedir.

1.2.2.3 Şeffaflık

Kurumsal yönetim, finansal durum, performans, mülkiyet ve şirketin, yönetimi ile ilgili maddi konularda zamanında ve gerçeğe uygun açıklamalar yapılmasını güvence altına almalıdır.¹¹⁷

¹¹⁷ Türkiye Kurumsal Yönetim Derneği Yayınları, Ocak 2005,

OECD kurumsal yönetim ilkelerinin ilgili maddesine göre “*Kurumsal yönetim çerçevesi, şirketin mali durumu, performansı, mülkiyeti ve idaresi dâhil olmak üzere şirketle ilgili bütün maddi konularda doğru ve zamanında açıklama yapılmasını sağlamalıdır.*” şirketin kamuoyu ile doğru, açık ve karşılaştırılabilir bilgi paylaşımını gerektirmektedir. Çünkü yatırımcılar ancak tatminkâr düzeyde kaliteli bilgiye sahip oldukları durumda kaynaklarını etkin bir şekilde yönlendirme olanağı bulacaktır.

1.2.2.4 Hesap Verebilirlik

Kurumsal yönetim, şirketin stratejik öncülüğünü sürdürmeli ve yönetim kurulu tarafından yönetimin etkin bir biçimde izlenmesini ve yönetim kurulunun şirket ve ortaklarına hesap vermesinin sağlanmasını garanti altına almalıdır.¹¹⁸

Faaliyet öncesinde, sırasında ve sonrasında geri bildirim sağlanmasını içeren şeffaflık ilkesinin aksine, hesap verebilirlik ilkesi faaliyet sonrasında kapsamaktadır. OECD kurumsal yönetim ilkelerinin ilgili maddesine göre “*Kurumsal yönetim çerçevesi, şirketin stratejik rehberliğini, yönetim kurulu tarafından yönetimin etkin denetimini ve yönetim kurulunun, şirkete ve hissedarlara karşı hesap verme yükümlülüğü taşımasını sağlamalıdır.*” Bu ilke, yönetim kurulunun tepe yönetim performansını bağımsız bir şekilde izlemesini ve tepe yöneticilerin hissedarlara karşı hesap verebilirliğinin temin edilmesini gerektirmektedir.

1.2.3 Kooperatif İşletmelerde Kurumsal Yönetim

Başlangıçta fertlerin veya ekonomik birimlerin imal ettikleri ürünleri daha iyi pazarlayabilmek için karşılıklı dayanışma ve yardımlaşma ruhu içerisinde kurdukları kooperatiflerin, kooperatif olmayan işletmelerle rekabet etmeleri için rasyonalizasyona

¹¹⁸ OECD; *OECD Principles of Cooperative Governance*, Paris, 1999, s.149.

gitmeleri şart olmuştur. Önceleri sayısı az olan ortakların yönetimini kolayca yürüttükleri kooperatifler artık işletmecilik kurallarına göre çalışan bir kooperatif teşebbüs şeklinde faaliyet yürütmektedir.

Son çeyrek yüzyılda dünyada, her alanda büyük bir dönüşüm yaşanmaktadır. Bilgi teknolojileri, zaman ve uzaklık engellerini ortadan kaldırmakta, küreselleşmeyi hızlandırmaktadır. İşletmelerin rekabet güçlerini doğrudan etkileyen ve rakipleri karşısında dezavantajlı konuma düşüren sebeplerin başında işgücü maliyetleri gelmektedir.¹¹⁹ 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.¹²⁰

Kooperatifler içinde bulunduğumuz 21.yüzyılda gerekli iktisadi eğilimlere, gelişmelere uygun olarak şartlarını ve gelişim metotlarını ayarlamak zorundadır. Diğer şirketlerde son yıllarda yoğun bir biçimde tartışma konusu yapılan ve önem kazanan kurumsal yönetim, kooperatif işletmelerimin de aynı derecede önem kazanmıştır.¹²¹

Kooperatif işletmelerde ortaklık genellikle geniş bir tabana yayılmıştır. Geniş tabanlı ortaklık, sahiplik ve yöneticiliğin birbirinden ayrılması sonucunu beraberinde getirir.¹²² Bu sonuç kooperatif işletmelerde, bir tarafta ortaklarca seçilen ve ortak çıkarlarını temsil eden yönetim kurulu ve diğer tarafta yönetim kurulunca atanmış, uzman ve zaman zaman kendi çıkarlarını ortak çıkarlarının üzerine çıkarabilecek olan profesyonel yöneticiden oluşan bir yapı ortaya koyar. Bu yapı kooperatiflerde etkin bir kurumsal yönetim sistemi gerektirir.¹²³

Kooperatif işletmeler, kurumsal yönetim açısından mülkiyet özellikleri, amaçlar ve hedefler, finansman yöntemleri, kârın dağıtılması ve karar alma konularında diğer işletmelerden ayrılırlar. Kooperatiflerde kurumsal yönetim anlayışının uygulanması sayesinde, öz kaynak yetersizliği sebebiyle banka ve finans kuruluşlarından kredi şeklinde

¹¹⁹ Hakan Çelenk, **Esnek Çalışmanın İşgücü Maliyetlerine ve Rekabet Gücüne Etkisi ve Tekstil Sektöründe Uygulanması**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2008, s.287.

¹²⁰ <http://www.tobb.org.tr/ekonomikforum/2006/11/032-033-034.pdf> (Erişim Tarihi: 12.05.2013)

¹²¹ Turan, s.18.

¹²² L. Gillan Stuart, C. Hartzell Jay, T. Starks Laura, **Industries, Investment Opportunities And Corporate Governance Structures**, Center for Corporate Governance University of Delaware, Working Paper Series WP 2002, 003, s.1.

¹²³ Turan, s.20.

yabancı kaynak kullanımında risk priminin düşmesine neden olacak, böylece daha uygun ve daha düşük faiz oranlarından kredi kullanılması sağlanacaktır.

Kooperatiflerin günümüzde birer işletme olarak kendi bölgelerinde belirli bir ticari güce sahip oldukları kesin, ancak henüz globalleşme içerisinde etkin rol oynadıkları söylenemez. Ancak birer işletme olarak kooperatiflerin de globalleşme süreci içerisinde işletmelerini şartlara uyarlamaya, bu değişimi ve uyarlamayı ortaklarına aktarmak zorunda oldukları kesindir.¹²⁴

Kooperatifçilik faaliyetleri kamu ve özel sektör yanında adeta bir üçüncü sektör olarak ekonomik sistem içerisinde yer almakta ve ekonomik faaliyetlerde önemli bir konuma sahip bulunmaktadır. Özellikle ülkemizde faaliyette bulunan nitelikli kooperatiflerin banka ve finans kuruluşlarından kredi kullanma, ortaklarına kredi kullandırma, şirketleri vasıtasıyla yaptıkları üretim ve satışların parasal büyüklükleri gibi, faaliyetleri genel ekonomi içerisinde önemli bir orana ulaşmıştır. Bu durum, bu tip kooperatiflerin finansal risklerini öne çıkararak, bunların daha iyi yönetilmeleri ve denetlenmeleri gerekliliğini ortaya koymakta, bu gerekliliğin de ancak bu kuruluşların yönetim ve denetim yapılarına kurumsal yönetim anlayışının monte edilmesiyle sağlanabileceği düşünülmektedir.¹²⁵

Kooperatifler kurumsal yönetim anlayışına geçerek, daha iyi yönetilmeleri ve denetlenmeleri yoluyla ekonomik açıdan gücünün yükselmesi, hizmet götördüğü düşük gelirli kesimlerin hem refahını arttıracak, hem de genel kurul ve yönetime katılım süreçlerinin daha açık ve rahat olması sayesinde demokrasi kültürünün yükselmesine neden olacaktır. Bu durumun, dolaylı yoldan kırsal alanda demokratik refleksin gelişmesine katkı yapacağı öngörülmektedir. Kooperatif işletmelerde kurumsal yönetim ile ilgili düzenlemeler, yönetim kurulu ve profesyonel yöneticinin karar almada işbirliği yapmasını ve ortakların bu konuda düzenli bir katkı için çaba göstermesini sağlar.¹²⁶ Karar almada yönetim kurulunun profesyonel yönetici ile işbirliği yapması, yönetim kurulunun özenle seçilmiş, uzman, eğitimli ve

¹²⁴ Kerametdin Dursun, “Kooperatifler ve Küreselleşme”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı.765 Ankara, (Eylül 2000), s.19.

¹²⁵ Murat Ortoğlu, “Kurumsal Yönetim ve Kooperatifler”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı 909 Ankara (Eylül 2012), s.31.

¹²⁶ John Pound (Çev: Ahmet Kardam), “Kurumsal Olarak Yönetilen Şirketler Neler Sağlayabilir”, **Kurumsal Şirket Yönetimi**, (Harvard Business Review Dergisi’nden Seçmeler), MESS Ya.No.389, İstanbul, 2002, s.89.

deneyimli kişilerden oluşmasını gerektirir. Ancak kooperatif yönetim kurullarında bu özellikleri taşıyan üyeleri bulmak her zaman kolay değildir.

Etkin bir kurumsal yönetim ayrıca, yönetim kurulunun; kooperatif işletme içerisindeki enformasyona kolaylıkla ulaşabilmesini, kooperatifçilik ilke ve değerleri konusunda bilinçlendirilmesini, kooperatif işletme ile diğer işletmeler arasındaki farklılıkları net bir şekilde bilmesini ve düzenli olarak toplanmasını gerektirir. En iyi uygulama kodlarının ve etik kodların hazırlanması da etkin bir kurumsal yönetimin varlığı için gereklidir.¹²⁷ Etkin bir kurumsal yönetim için gerekli olan diğer unsur ise, kooperatifin gerçek kontrolünün ortaklarda kalmasını sağlayacak yapılar oluşturmaktır. Kooperatif işletmelerde demokratik yönetimin anlamı "bir ortak bir oy" yaklaşımından daha fazlasını kapsamaktadır. Ortaklar ve yönetim arasında karşılıklı bir iletişim sisteminin oluşturulması ve ortakların aktif hale getirilmesi önem taşımaktadır.¹²⁸

Kooperatif işletmelerin amaç ve hedefleri, kooperatiflerde kurumsal yönetimin çerçevesini belirler. Kooperatif işletmeler ortaklarına ekonomik çıkar sağlamak amacıyla kurulan ve demokratik olarak yönetilen işletmelerdir. Bu nedenle, kooperatif işletmelerde kurumsal yönetimin temel amaçlarını:

- Ortakların çıkarlarının en üst düzeyde sağlanması,
- Ortakların kooperatife olan güveninin yükseltilmesi ve ortakların kooperatife olan ilgilerinin arttırılması,
- Ortakların ve tüm paydaşların hak ve sorumluluklarının belirlenmesi,
- Performansın arttırılması, saydamlığın sağlanması,¹²⁹ olarak sıralayabiliriz.

¹²⁷ Daman Prakash, **Governance in Management of Cooperatives**, ICA, Geneva, 2000, s.5. (<http://www.Coop.org/ica/issues/governance.html>)

¹²⁸ Edgard Parnell, **Reinventing Co-operatives the Challenge of the 21st Century**, Plunkett Foundation, Oxford, s.129.

¹²⁹ Raija Itonen, "My Views on Cooperative Corporate Governance", **Review of International Co-operation**, Vol.59, No.4/1996, s.20. Aynı zamanda: <http://www.uwcc.wisc.edu/ica/orgs/ica/pubs/review/ICA-Review-Vol-89-No-4--19961/My-Views-on-Co-operative-Corporate-Gover1.html>.

1.2.3.1 Kooperatiflerde Kurumsal Yönetim Sorunları

Kooperatif işletmelerin başarı şartlarından en önemlisi kendi bünyeleri içinde, sağlam işletmecilik kararlarını almaları ve bu kararları da kooperatifçilik ilkeleri çerçevesinde uygulamalarıdır.¹³⁰ Kooperatiflerle diğer işletmeler arasındaki farklılıklar, tüm kooperatifleri karakterize eden ve nasıl çalıştıklarını açıklayan üç genel ilke ile açıklanabilir:¹³¹

- Ortağın sahipliği ilkesi: Kooperatif işletmenin finansman ortaklar tarafından sağlanır.
- Ortağın denetleme ilkesi: Kooperatif ortakları, yönetim kurullarını demokratik olarak seçerler ve kooperatifin işleyişini denetlerler.
- Ortağın yararlanma ilkesi: Kooperatifin temel amacı, ortaklarına ekonomik yarar sağlamaktır.

1.2.3.2 Kooperatif ve Özel Şirketler Arasındaki Farklar

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.¹³² Kooperatifler, kar gayesi ile değil, ortaklarına hizmet etmek amacı ile çalışan ekonomik kuruluşlardır.¹³³ Kooperatiflerde “kar etmek” gibi bir amaç söz konusu olamaz. Kooperatifler, şirket olarak değil, karşılıklı yardım ve dayanışma ve belirli

¹³⁰ Yasemin Sürmeli, **Afyon Başmakçı 2 Nolu Tavukçuluk Tarımsal Kooperatifinin Kooperatif İşletmeciliği Yönünden Analizi**, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2006, s.3.

¹³¹ USDA (United States Department of Agriculture Rular Business and Cooperative Development) “What is a Cooperative? Why Cooperatives are Organized”, **U.S. Department of Agriculture Rular Business and Cooperative Development Service Cooperative Information Report** No:50 1995.

¹³² Mucuk, s.63-64.

¹³³ Köy İşleri Kooperatifler Bakanlığı Kooperatifler Destekleme Genel Müdürlüğü, **Kooperatifçilik Çalışmaları**, Sevil Matbaası, Ankara, 1981, s.1

ekonomik çıkarları sağlamayı amaçlayan, “tüzel kişiliği olan bir örgüt” olarak tanımlanmaktadır. Böylece, asıl amacı kar olan şirketlerden ayırt edilmişlerdir.¹³⁴

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.¹³⁵

Kuruluş, organizasyon, sermaye yapısı gibi birçok açıdan kooperatifler şirketlerden ayrılmaktadır. Kooperatifleri şirketlerden ayıran başlıca özellikler aşağıda sunulmuştur.

Tablo 2 Kooperatif ve Şirketler Arasındaki Farklar

Şirketler	Kooperatifler
Sermaye birliğidir.	Şahıs birliğidir.
Temel amaç kârı artırmaktır.	Temel amaç maliyetine hizmettir.
Ortak sayısı kısıtlıdır.	Bazı istisnalar dışında ortaklık herkese açıktır.
Kontrol elde tutulan hisse esasına göre dir. Hisselerin %50'sinden fazlasına sahip kişi, yönetimi ele geçirir.	Kontrol demokratiktir. Bir kişi-bir oy prensibi geçerlidir.
Temettü, kârların yükseltilebildiği ölçüye bağlıdır.	Ödenmiş sermayeye düşük bir faiz ödenir.
Hisse senetleri serbestçe alınır-satılır, değerleri serbest piyasada belirlenir.	Hisseler piyasada alınıp satılmaz. Pay senetleri ada yazılıdır. Hisseler devredilir.
Bir ortak birden fazla hisse alabilir Hissesi oranında yönetimde ağırlığı söz konusu olur.	Bir ortak birden fazla hisse alabilir, ancak bu hisse miktarı yasalarla sınırlıdır. Yönetimdeki ağırlık hisse miktarına bağlı değildir.
Sosyal amaç çok tali bir amaçtır.	Sosyal amaç kooperatiflerde kuruluşun önemli unsurlarından olarak sayılabilir. ¹³⁶
Kârlar eldeki hisseye göre dağıtılır.	Kârlar risturn esasına göre dağıtılır.

¹³⁴ Mucuk, s.63.

¹³⁵ Edip Şimşek, **Kooperatif Ortaklıklar**, Yonca Matbaası, İstanbul, 1981, s.22.

¹³⁶ Mülâyim, s.78-80

1.3 KOOPERATİFLER VE ÖRGÜTSEL GÜVEN

1.3.1 Örgütsel Güven Kavramı

Kendisine güvenilen yönetici sözüne inanılan, sadık, dürüst, tutarlı, kendisinden zarar gelmeyen, iyilik sever,¹³⁷ ayrımcılık yapmayan, yaptığı her şey açık olan ve denetlenebilen bir yöneticidir.¹³⁸ Başka bir deyişle yöneticiye güven, yöneticinin sözlerini tutacağı, tutarlı ve adil davranacağı, açık ve doğru cevaplar vereceği inancı olarak tanımlanmaktadır.¹³⁹

Bugünün örgütlerinde, hukukî ve etik boyutu güçlü kurumsallaşma yönü öne çıkmakta, iç ve dış çevrede yer alan tüm taraflarca onaylanabilen, şeffaf ve adil uygulamaları benimsemeleri beklenmektedir. Birey ve örgüt için çağın imajı güvenirlilik olmaktadır. Günümüzde güven, çalışanlar arasında sinerjiye yol açacak şekilde ilişkisel bir zemine dayandırılmaya çalışılmaktadır.¹⁴⁰ Güven kavramı özünde bir beklenti ve inanç içermektedir.¹⁴¹

Örgütlerde yöneticiye güvenin sağlanması için;

- Örgütte, iş, prensip ve yönetmeliklerin açıklıkla çalışanlara aktarılması,
- İletişim kanallarının her zaman açık olması,
- Çalışanların işletme hakkındaki duygularını belirtmekten çekinmemesi,
- Gizli saklı uygulamalar olmadan her şey açıklıkla yürütülmesi,

¹³⁷ Kerim Yavuz, **Günümüzde Güven Problemi ve Din**, Sosyal Bilimlerde Güven, Vadi Yayınları:179, Ankara, s.35

¹³⁸ Muel Kaptein, The Diamond of Managerial Integrity, **European Management Journal**, Volume:21, No:1, February, s.102. Aynı zamanda: http://journals.ohiolink.edu/ejc/article.cgi?issn=02632373&issue_article=99_tdomi

¹³⁹ Nigar Demircan, **Örgütsel Güvenin Bir Ara Değişken Olarak Örgütsel Bağlılık Üzerindeki Etkisi: Eğitim Sektöründe Bir Uygulama**, Kocaeli İleri Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2003, s.15.

¹⁴⁰ Ferda Erdem, **Örgütsel Yaşamda Güven**, Sosyal Bilimlerde Güven Vadi Yayınları, Ankara, 2003, s.154

¹⁴¹ Arı Güler Sağlam ve Nuray Güneri Tosunoğlu, “Geleceğin Yöneticileri Astlarına Güvende Hangi Özelliklere Öncelik Veriyor?”, **Yönetim ve Ekonomi Dergisi**, Celal Bayar Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Yayınları Cilt:18, Sayı:2 Manisa, 2011, s.85.

- Bilgiler zamanında iletilmesi, bilgiler tüm çalışanlara tam ve doğru olarak aktarılması,
- Çalışanların yöneticilerle ile doğrudan iletişim kurabilmesi,
- Olumlu iş ilişkilerinden dolayı çalışmak keyif olmasının ve çalışanların işlerin kalitesiyle ilgili olarak olumlu geribildirim alması gerekmektedir.¹⁴²

1.3.2 Kooperatiflerde Örgütsel Güven

Güven, insan ilişkilerini geliştirir, kooperatiflerin gelişmesinde de güven yol göstericidir. Başarılı kooperatiflerin temelinde güven iklimi vardır. Güven, kooperatif ortaklarının, kooperatife bağlılıklarının kurulmasını ve sürdürülmesini sağlar. Güven, örgüt kararlarında pozitif bir etkiye neden olmaktadır. Örgütlerde olduğu gibi kooperatiflerde de, kooperatif ortaklarının güveni algılamaları, performans ve tatminlerini olumlu etkilemektedir.

Kooperatifte güven düşük seviyede ise kooperatif ortaklarının, kooperatif faaliyetlerine katılımı ve bağlılıkları da düşük olur. Güven olduğu zaman kooperatif ortaklarının, kooperatife ait beklentileri de olumlu olmakta ve performansları artmaktadır.¹⁴³ Ortakların yöneticilere güven dolayısıyla elde edecekleri performansın, ortakların kooperatif bağlılıklarına olumlu yönde etkisi vardır.¹⁴⁴ Kooperatif yöneticileri güvenin duygusal boyutunun yanında bilişsel boyutunu artırıcı faaliyetlerde bulunmalıdır. Böylece ortakların yöneticiye olan güvenleri artacaktır.¹⁴⁵

Güven ortamının varlığı aynı zamanda kooperatif ortaklarının sermayelerinde verimli bir şekilde çalışması açısından önemli bir faktör olacaktır. Güvenin olduğu yerde

¹⁴² Ercan Yılmaz, "Okullarda Örgütsel Güven Düzeyinin Bazı Değişkenler Açısından İncelenmesi", **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 16. Konya, (2006), Aktaran: H. Tezcan Uysal "**Kooperatiflerde Örgütsel Güvenin Ortakların Gelecekte Beklediği Performansa Etkisi: Konut Yapı Kooperatiflerine Yönelik Bir Araştırma**" Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi, 2011, Sayı 46, s.3.

¹⁴³ Necdet Bilgin, **Tarımsal Kooperatiflerde Güven Duygusunun Ortakların Kooperatife Bağlılıkları ve Performans Algılarına Etkisi: Tarış Üzerine Bir Uygulama**, Kocaeli İleri Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Doktora Tezi, 2005, s.88

¹⁴⁴ Bilgin, Ergun ve Aydın, s.50.

¹⁴⁵ Bilgin, Ergun ve Aydın, s.75

sosyal sermaye vardır. Bu ekonomik büyümeyi artırmaktadır. Kooperatiflerde demokratik değerlerin oluşu nedeniyle, güven olayı yol gösterici olmakta ve bundan yararlanılmaktadır. Güvenin yararı, kooperatife işlem maliyetlerin düşüklüğü şeklinde yansımaktadır.¹⁴⁶

Ortakların güvenilirliğini sağlayan bir kooperatif yönetimi, kooperatiflerini misyon ve amaçlarına göre yöneterek kooperatifi hedefine ulaştırmaya çalışır. Kooperatiflerde ortaklar, diğer kooperatif üyeleriyle karşılıklı olarak ilişkiye girerek, sosyal ve ekonomik hedeflerine ulaşmaya çalışırlar. İşletmenin yönetimi, finansman temini ve pazarlama faaliyetlerinin sürdürülmesi güven olmadan gerçekleştirilemez. Güven duyulmayan bir kooperatifte ortaklarla yönetim sürekli çatışma halinde olur.¹⁴⁷

Kooperatifteki ve ortakların elde ettikleri performansın riskli hale gelmesi, kooperatifteki dostluk ve arkadaşlık gibi sosyal dayanışmaları yıkmakta ve ciddi ahlâki problemler oluşturmaktadır. Bir kooperatifte, ortakların yönetime ve ortakların birbirlerine güveni yüksekse, sosyal sermayenin gelişmesini sağlar. Bu durum kooperatiflerde ortakların birbirleriyle iş yapma kabiliyetini artıran bir unsurdur. Kooperatifler ekonomik olarak ne kadar güçlü olurlarsa olsun eğer ortaklar kooperatifleri desteklemiyorlarsa kooperatif başarısızlığa mahkûm olacaktır.¹⁴⁸

Etik değerler, bütün örgütlerde olduğu gibi kooperatiflerde de önemli işlevlere sahiptir. Etik değerler, kooperatif ortaklarının performansını etkilemektedir. Kooperatiflerde etik değerlerin varlığı, ortaklardaki güvene, olumlu yönde tesir etmektedir.¹⁴⁹

Bir kooperatif, etik problemleri çözmek için basit yollara giderse etik riski artırır. Etik problemleri detaylı olarak inceleyerek çözmelidir. Herhangi bir kooperatif, kendi içinde, profesyonel olarak etik davranışları ihmal ediyor veya önem vermiyorsa, bu kooperatif için riskli bir durumdur. Bu riski azaltmanın yolu, kooperatifteki örgüt kültürü ile kooperatifteki profesyonel etik standartları uyumlu hale getirmektir.¹⁵⁰

¹⁴⁶ Bilgin, Ergun ve Aydın; s. 56

¹⁴⁷ H. Tezcan Uysal ve Canan Çetin, “Konut Yapı Kooperatiflerinde Güven İlişkisi Ve Yeni Bir Yaklaşım: Fonksiyonel Değişim Modeli”, **Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi**, Cilt 8, Sayı 17, 2012, s.131.

¹⁴⁸ Türkiye Kooperatifçilik Kurumu, “**Türkiye’de Kooperatifçilik**”, 1997, s.44

¹⁴⁹ Bilgin, Ergun ve Aydın, “Tarımsal Kooperatiflerde Etik ve Güvenin Ortakların Performansı Üzerine Etkileri”, **Üçüncü Sektör Kooperatifçilik Dergisi**, Sayı.148 (Nisan-Mayıs-Haziran 2004), s.66.

¹⁵⁰ Bilgin, “AB’ye Katılım Müzakeresi Sürecinde Türk Kooperatifçiliğinin Yapısı”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Kasım 2006, s.92.

1.3.3 Kooperatiflerde Ortak Bağlılığını Oluşturma Yöntemleri

Kooperatiflerde ortak bağlılığını oluşturma yöntemleri şunlardır:

- Kooperatifin kaliteli mal ve hizmet üretimi, maliyet/ kâr analizi yapılarak ortaklar ikna edilmelidir. Maliyet/ kar analizi ortaklarda ilgi uyandırarak örgüte bağlılığı sağlar. Maliyet/kar analizi eksikse ortakların bağlılığı zayıf olur.
- Kişilerin örgüte para yatırması ya da örgütte fiili çalışması (zamanını örgütte geçirerek) psikolojik olarak onları örgüte bağlar. Para yatıran ya da zamanını kooperatifle ilgili bir iş için fedakarlık yaparak geçiren kooperatif ortakları, kooperatifle ilgili aitlik duygusunu kuvvetlendirme ihtiyacını duymaktadır. Kooperatif ortaklarının bağlılığı korunmalı ve kooperatifin bu yöndeki çalışmaları artırılmalıdır.
- Üyeler örgütten sıklıkla yardım alıyorsa, örgüte kendilerini borçlu hissederler. Kooperatifler de ortaklarının ihtiyaç duydukları zaman, kooperatifin yanlarında olduğunu hissetmeleri, kooperatife bağlılıklarını pekiştirecektir.
- Kooperatiflerde yöneticilerin ortaklarca seçilmesi ya da genç kooperatifçilere eğitim geliştirme programlarıyla, kooperatifin yönetim ve faaliyetlerine katılımların sağlanması, kooperatif ortaklarının bağlılığını güçlendirir. Ayrıca yöneticiler, kooperatif ortaklarına seçimlerde ve delege grubunun eylemleriyle ilgili ya da enformel tartışmalarda danışmanlık yaparak, bilgi vererek bağlılığı artırabilirler.
- Kooperatif eğitimi artırılarak insanlar kooperatif değerlerinin önemi ve işbirliğini algılamaları sağlanmalı ve bu, kooperatif ideoloji değerleriyle ilişkilendirilmelidir. İşbirliği psikolojisini kabul etme, kooperatif ortaklarının örgüt ideolojisine bağlılığını artıracaktır.
- Kooperatifin ürün pazarlama stratejisindeki başarısı, kooperatif ile ortakları arasındaki ilişkileri ve ortak bağlılığını geliştirici yönde etki yapar.¹⁵¹

¹⁵¹ Bilgin, s.87.

İKİNCİ BÖLÜM

2 KOOPERATİF ETKİ KAVRAMI VE ULAŞIM SEKTÖRÜ

2.1 KOOPERATİF ETKİ KAVRAMI

2.1.1 Kooperatif Etki Kavramı

Kooperatif örgütlerde ortakları örgüte bağlayan temel etken kooperatif etki, diğer bir ifadeyle ortağın kooperatiften beklentileridir. Kooperatif örgüt içerisinde güvensiz bir ortamın oluşması, ortakların kooperatifle olan güven bağlarının zayıflamasına, geleceğe yönelik beklentilerinin azalarak tükenmesine, dolayısıyla da ortakların kooperatiften kopmalarına sebep olacaktır.¹⁵²

Kooperatifleşmenin etkisi ya da “*kooperatif etki*” kooperatif organizasyon içinde belirli ortak amaçlar etrafında birleşerek ortak uğraş vermenin ekonomik yansıması yani bir uğraşın ekonomik sonucu olup, kooperatif organizasyonun varlık sebebini ve maddi dayanağını teşkil etmektedir. Diğer bir deyişle, ekonomik birimleri bireysel uğraş yerine kooperatif uğraşa iten sebep, “*kooperatif etki*” beklentisidir.

Kooperatif başarı kavramıyla eş anlamlı tutulabilecek olan kooperatifleşmenin etkilerinin gerek mikro gerek makro düzeylerde gerçekleşebilmesi, ortak birimlere yansıyabilmesi ya da daha geniş ölçüde yaygınlık kazanabilmesi için; kooperatif organizasyon içinde grup etkinliğinin yaratılmış olmasının yanı sıra etkinliğin istikrarı, sürekliliği ve paylaşılması, kooperatifin faaliyet gösterdiği piyasadaki diğer birimlerle etkinliği önem taşımaktadır.¹⁵³

¹⁵² Uysal, s.20.

¹⁵³ Sakarya Ticaret Borsası Dergisi, Sayı.45, 2012, s.28.

2.1.2 Ortakların Kooperatif Faaliyetten Beklentileri

Kooperatif grup, müşterek amaç sisteminin oluşmasında, amaç-araç, ilişkilerinin kurulmasında ana karar merkezi durumundadır. Ayrıca kooperatif grup, belirli görevleri belirli amaçla kooperatif işletmeye devretmektedir. Buna göre kooperatif işletmenin standart amacı, geliştirme görevinin yerine getirilmesidir. Bu amacın kontrole ve ölçmeye elverişli; ortakları ve işletmeyi ilgilendiren; zaman, konu, mekân ve kaynak boyutları bulunan alt amaçlarla somutlaştırılması gerekmektedir.¹⁵⁴

Kooperatif faaliyetlerine katılım ile kooperatiften beklenen faydanın sağlanması (kooperatif etki) arasında sıkı, doğrudan ve karşılıklı ilişki ve etkileşimler bulunmaktadır. 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.¹⁵⁵

Ortaklar, kooperatiftan amaçları ve çıkarları doğrultusunda yüksek düzeyde kooperatif etki beklemektedir. Ortakların bu beklentisi zaman içerisinde çeşitli değişkenlere bağlı olarak azalabilmekte veya artabilmektedir.¹⁵⁶ Bir kooperatif organizasyonu altında belirli ekonomik fayda için bireysel güçlerini bir araya getiren kooperatif katılımcıları kooperatif işletmenin;

- Kendi ekonomilerinin kooperatif ortaklığının getirileri ile rasyonelleştirmesini,
- Yardımcı ve kolaylaştırıcı alternatif çözümler getirmesini,
- Yeni ve etkili fırsatlar sağlamasını,

¹⁵⁴ İsmail Duymaz, “Türkiye’de Kooperatiflerin Verimli Çalışmaları Açısından Yatay ve Dikey Bütünleşme Hareketleri”, **Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları**, Ankara,1985, s.45. Aktaran: Adem Korkmaz, **Kooperatif İşletmelerde Bütünleşme Hareketleri ve Stratejileri**, makale için kaynak: <http://www.journals.istanbul.edu.tr/tr/index.php/sosyalsiyaset/article/view/13405> (Erişim Tarihi: 17.05.2013)

¹⁵⁵ Tüzün, s.184.

¹⁵⁶ H.Tezcan Uysal, “Kooperatiflerde Örgütsel Güvenin Ortakların Gelecekte Beklediği Performansa Etkisi: Konut Yapı Kooperatiflerine Yönelik Bir Araştırma”, **Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi**, 2011, Sayı 46, s.1.

- Çaba, kaynak ve zaman tasarrufu sağlamakta yardımcı olmasını bu sayede kaynakları verimli kılmasını,
- Piyasa karşısında rekabet ve pazarlama gücü/yeteneği kazandırmasını,
- Tek başlarına gerçekleştiremedikleri işleri, kooperatif faaliyet aracılığıyla gerçekleştirebilmesini,
- Bireysel olarak gerçekleştirme imkânı olan ancak kooperatif sayesinde toplulaştırılmış arz veya taleple daha avantajlı ekonomik yararlar elde edebilmeyi,¹⁵⁷
- Bağımsız hareket etme yeteneği ve ekonomik çıkarları geliştirmesini,
- Bireysel risklerin ve belirsizliklerin azaltılmasını arzu etmektedir. Bu beklentiler aynı zamanda kooperatif etkiyi tanımlamaktadır.

2.1.3 Kooperatifçiliğin Demokratik ve Sosyal Hayata Etkileri

Bir ülkede demokrasinin, ekonomik kalkınmanın olması için, o ülkedeki insanların mikro ölçekli aktif katılımlarının olması gerekir. Bu katılım insanlar arası bir dayanışma, bazı sorunların mikro düzeyde çözmesini ve insan ilişkilerinde güven sağlamaktadır. Sivil toplumda, insanların sosyal sermaye bağlamında çıkarları vardır, ama bu güven temelinde bir çıkardır.¹⁵⁸

Bu yaklaşımda, *“bir ülkede demokrasinin gelişmesi ve ekonomik kalkınmanın olabilmesi için o ülkedeki insanların mikro ölçekli aktif katılımları olması gerekir”* fikri kilit rol oynamaktadır. Demokratik bir toplumda bireyler tek başlarına ekonomik faaliyet sergileyebilmektedirler, fakat işbirliği ile gerçekleştirilen ekonomik faaliyetler ile hem daha geniş bir eylem alanı bulunmakta hem de bireysel çabadan daha etkin sonuçlar ortaya

¹⁵⁷ İsmail Duymaz, **Türkiye’de Kooperatiflerin Verimli Çalışmaları Açısından Yatay ve Dikey Bütünleşme Hareketleri**, Türkiye Kooperatif Kurumu Yayınları, Ankara, 1985, s.45. Aktaran: Adem Korkmaz, **Kooperatif İşletmelerde Bütünleşme Hareketleri ve Stratejileri**, makale için kaynak:<http://www.journals.istanbul.edu.tr/tr/index.php/sosyalsiyaset/article/view/13405> (Erişim Tarihi: 12.05.2013)

¹⁵⁸ Fuat Keyman, “Sivil Toplum, Sivil Toplum Kuruluşları ve Türkiye”, **Sivil Toplum ve Demokrasi Konferans Yazıları**, No 4, (2004), s.16.

konulabilmektedir. O nedenle kooperatifçiliğin uluslararası ilkeler çerçevesinde gelişmiş olduğu bir toplumda insanların özgür bir şekilde ekonomik faaliyet sergilemesi daha etkin ve daha geniş olacaktır. Dolayısıyla demokrasi bu bağlamda gelişme gösterecek bununla birlikte ekonomik ve sosyal kalkınmışlık hedefine bir adım daha yaklaşılabilecektir.¹⁵⁹

Ekonomik kalkınma ve demokrasi birbirini tamamlayıcı ve pekiştirici kavramlardır çiftleridir. Söz konusu kavramlar arasındaki bağlantı oldukça kuvvetlidir. Bu bağlantı bireylerin ve toplumların özlemlerinden kaynaklanır. Çünkü müreffeh toplum, ekonomik özelemlerin yanı sıra demokratik özelemlerin de gerçekleştirilebildiği bir toplumdur. Tarih demokratikleşme ve ekonomik gelişmenin birbirinden ayrıştırıldığı durumlarda büyük olumsuzlukların yaşandığını göstermektedir¹⁶⁰

Kooperatif organizasyonlar, belirli ekonomik uğraş alanlarında müşterek amaçlara ulaşabilmek için ekonomik birimlerin bilinçli ve gönüllü olarak bir araya gelip iş birliği yapımlarıyla oluşan, kendine özgü ekonomik karakteri ve yasal statüsü bulunan değişir sermayeli ve değişir ortaklı kuruluşlardır. Müşterek amaçlar etrafında kendi özgür iradeleriyle gerekli sermaye ve girişimi bir araya getiren ortaklar, kooperatif kuruluşun yönetimini aktif ve eşit olarak belirlerler, ortaklığın külfet ve faydalarına katılırlar, katılma ölçüsünde de kooperatifin riskini veya başarılarını paylaşırlar. Günümüzde önemli bir ekonomik sektör olarak kabul edilen kooperatifçilik, gerçekleştirdiği satın alma, üretim ve pazarlama gibi ekonomik işlevlerle katma değer yaratmakta ve sunmuş olduğu iş imkanları ile istihdama katkısı bulunmaktadır. Ekonomik açıdan kooperatifler ülke kalkınmasına olumlu etki yaparken, sosyal açıdan da sosyal gelişme, sosyal adalet, sosyal barış, sosyal denge, sosyal bütünleşme ve sosyal demokrasi hedefi taşımaktadır.¹⁶¹

Kooperatifçilik, serbest piyasa sisteminin temeli olan bireysel mülkiyet unsurlarını kapsamakta (ortakların hisse mülkiyeti), kurumsal yapısı itibari ile de demokratik bir teşkilatlanma niteliği taşımaktadır ve kendine güvenen, zorluklar karşısında yılmayan, mutlu, geleceğe güvenle bakan, huzurlu bireylerden oluşan toplumların ortaya çıkmasına yardımcı

¹⁵⁹ Hakkı Çetin, “Kalkınma Sürecinde Kooperatifçiliğin Sosyal, Ekonomik ve Demokratik Etkileri Üzerine Genel Bir Değerlendirme”, **Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi**, Cilt 4, Sayı 2, Aralık 2009, s.42.

¹⁶⁰ Adem Doğan, “Demokrasi ve Ekonomik Gelişme”, **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Sayı 25, Kayseri, 2005, s.4. (Aktaran Hakan Çetin; s.44.)

¹⁶¹ Güven; s.27.

olur.¹⁶² Kooperatifler toplumun köklerinden gelen, üyelerine ekonomik sistemde hisse mülkiyeti sağlayan ve bu doğrultuda karar verme yetilerini geliştirerek insanlar arasındaki bağı oluşturan yerel kurumlardır. Bu yapıların sosyal sermayenin gelişiminde ve güven artısında önemli katkıları vardır. Ayrıca kooperatifler herhangi bir etnik, politik ya da dinsel nedenlerden dolayı birbirinden kopan toplulukların yeniden bir araya gelip ortak hareket etmesine yardımcı olurlar.¹⁶³

Kooperatiflerin ilk kurucuları işçiler olmuşsa da, zamanla daha geniş kesimlere yayılması sebebiyle işçi dışı kesimleri de içine almıştır. Kooperatifler çiftçinin, esnafın, işçinin ekonomik savunma aracı olan ekonomik faaliyette bulunan sivil toplum örgütleridir. Bu yönleriyle sendikalara benzetebilmektedir.¹⁶⁴ Demokratik bir hareket hüviyetini almış olan kooperatifler fakirin, işçinin, esnafın, üreticinin ve tüketicinin ekonomik menfaatlerini, tekelci ve spekülâtör grup ve iktidarların elinde dengelemiş, savunmuş ve korumuş olmaları sebebiyle sosyal demokrasinin temel kurumlarından biri haline gelmişlerdir.¹⁶⁵

Sosyal ve iktisadi kalkınmanın dinamiği ve sosyal devlet politikalarının hayata geçirilmesinde önemli bir yere sahip kooperatifler, üyelerinin ekonomik sorunları yanında, sosyal sorunlarının da çözümlenmesini ve giderilmesini gerçekleştirerek ekonomik kuruluş olmaları yanında, birer sosyal kuruluş da olduklarını kanıtlamışlardır.¹⁶⁶

Kooperatifler doğrudan ya da dolaylı olarak topluma destek sağlar. Genellikle kooperatifler çalışanlarına çeşitli seminerler, kurslar, eğitim ve öğretim imkânları sağlayarak yeteneklerinin geliştirilmesinde önemli katkılar sağlarlar. Paranın yerel dolaşımının sağlanması toplum kalkınması açısından çok önemlidir. Kooperatifler mal ve hizmetlerin toplum bünyesinde ihtiyaçlar çerçevesinde korunmasına yardımcı olur. Ayrıca, yerel halkın istihdamını sağlayarak köyden kente göçü de büyük oranda önleyici bir etki yapar.¹⁶⁷

Genel kabul görmüş kooperatif tanımlarına göre; kooperatif bir sermaye birleşmesi değil bir şahıs birleşmesidir. Sahısların ortak amaçlarla maddi ve manevi güçlerini

¹⁶² Esen; s. 13-14.

¹⁶³ Çetin; s.45.

¹⁶⁴ <http://www.hukuki.net/showthread.php?t=16604> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

¹⁶⁵ Muzaffer Deligöz, Kooperatifçilik Hakkında, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı:825, 2005 s.2.

¹⁶⁶ Eyüp Aktepe, “Kooperatif İşletmeciliği”, **Tarım Kredi Kooperatifleri Merkez Birliği Yayınları**, Ankara, 1988, s.15.

¹⁶⁷ Çetin; s.40.

birleştirmeleri yani işbirliği ve güç birliği yapmalarıdır. Dolayısıyla bu birliktelikte, ekonomik değerlerin birleştirilmesinin yanında bilgi ve tecrübelerin de biraraya gelmesi kooperatif iletmeyi daha dinamik bir yapıya kavuşturur. Yani kooperatifler, şahsiyetlerini kullanan ve amaçları belli dinamik ve çoğulcu bir insanlar topluluğudur.¹⁶⁸

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.¹⁶⁹

Kooperatifler, eğitim programları ile teknik konularda üyelerine bilgi aktarırlar. Kooperatiflerde her türlü karar ortakların katılımı ile alınır. Böylece, demokrasi okulu olma özelliği taşırlar. Bu bilinç eğitim çalışmaları ile ortaklara kazandırılır. Ülkelerin ekonomik ve toplumsal kalkınmasında önemli bir role sahip olan kooperatif işletmeler, dünyada barış, demokrasi ve evre korunmasına katkılarda bulunan, kendi kendine yardım, ortaklaşa sorumluluk, demokrasi, eşitlik ve dayanma gibi değerlere sahip olan örgütlerdir.¹⁷⁰

2.1.4 Kooperatifleşme ve Ekonomi Arasındaki İlişki

Kooperatif faaliyete katılan üretici ve/veya tüketiciler, işbirliği sonucunun kendi amaçları ve çıkarları açısından etkili (tesirli) olmasını isterler. Her katılımcı, işbirliğinin konusuna ve amaçlarına göre değişik nitelik arz eden belirli bir “kooperatif etki” elde etme beklentisine sahiptir. Buna göre işbirliği ile sağlanması arzu edilen kooperatif etki, bir bakıma kooperatif faaliyetin asli gerekçesini oluşturmaktadır. Pazarlama faaliyetlerinin artması, kooperatif ortaklarının elde edeceği performans ve tatmini arttırmaktadır. Kooperatifin

¹⁶⁸ Aypek, s.2.

¹⁶⁹ Erkan Nebiler, **Türkiye’deki Kooperatiflerin Lojistik Faaliyetleri: Nakliye Kooperatiflerinin İncelenmesi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı Kooperatifçilik Bilim Dalı Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010, s.139.

¹⁷⁰ Nurcan Turan, “Kooperatif İşletmelerin Ekonomik Ve Toplumsal Kalkınmayı Gerçekleştirmede Başarı Sağlamalarında Etkili Olan Faktörler Ve Bu Faktörlerin Türk Kooperatif İşletmeciliği Açısından Ele Alınması”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi** Sayı:2, 2002 s.95.

pazarlama faaliyetleri ile ortakların kooperatife bağlılığı arasında pozitif ve anlamlı bir ilişki vardır.¹⁷¹

Ekonomik ilişkiler, kooperatif teşekkülün varlık sebebini oluşturan fiziksel parasal değişim ilişkileridir. Söz konusu ilişkiler ile kooperatif başarı arasında karşılıklı etkileşim ve sıkı bağlantılar vardır. Kooperatif faaliyetten ekonomik çıkar sağlayamayan ortak, kooperatif gruptan ayrılabilir, böyle bir durumda ise kooperatifin ekonomik dayanağı zayıflar. Gönüllülük esası üzerine bir araya gelen birey ekonomilerinin temel amacı ekonomik faydalarını bireysel teşebbüse oranla daha da arttırmak beklentisidir.¹⁷²

Kooperatiflerin faaliyetleri temelde ekonomik karakterlidir; çünkü onları doğuran nedenler, sosyoekonomik zorunluluklar, bireysel düzeydeki ekonomik güçsüzlüklerdir. Söz konusu bireyler, kendi güçlerinin sınırlılığı nedeniyle bireysel uğraş ile çözemedikleri ya da aşamadıkları sorunlarını, karşılıklı yardım ve dayanışma ile birbirlerine yakınlaşarak, ortak çıkar etrafında ve belirli ilkeler çerçevesinde örgütlenerek çözüm ararlar. Kooperatiflerin ekonomik yönden ortakları için yararlı veya etkili olabilmeleri her şeyden önce başarılı sayılabilecek bir net faaliyet sonucunun üretilmesine bağlıdır. Bütün ekonomik faaliyet biçimleri için başarı ortaya konulan bir iştir.¹⁷³

Kooperatif organizasyon içinde grup etkinliğinin yaratılmış olması, etkinliğin istikrarı, sürekliliği ve paylaşılması kooperatif grup ekonomisi çerçevesindeki başarı, kooperatif organizasyon ile bu organizasyonu oluşturan ortaklar arasında oluşturulan ekonomik ve kurumsal ilişki kanallarının işletilmesi ve söz konusu ilişkilere süreklilik, hacim, yoğunluk ve istikrar kazandırılmasıdır. Toplam üretim, ortakların bilinçli ve birbirleriyle koordineli faaliyetleriyle artış gösterir. Ortakların seçilmiş olan faaliyet alanında iş bölümüne ve güç birliğine gitmeleriyle ilgili alanlarda faaliyet ile kaynak ve zaman tasarrufları sağlanır. Kısaca, ekonomik uğraş alanında belli bir ortak faaliyetin ortaklarca kooperatife devredilmesi yani ekonomik bölüşümü veya büyük ölçekli faaliyete geçiş ile belirli bir maliyet tasarrufu sağlanmakta, dolayısıyla “rasyonelleşme etkisi” ortaya çıkmaktadır. Günümüzde ekonomide

¹⁷¹ Uysal ve Çetin, s.151.

¹⁷² Adem Korkmaz, **Kooperatif İşletmelerde Bütünleşme Hareketleri ve Stratejileri**, s.141. kaynak: <http://www.journals.istanbul.edu.tr/tr/index.php/sosyalsiyaset/article/view/13405>, (Erişim Tarihi:02.05.2013)

¹⁷³ Sürmeli, s.14.

ve işletmelerde işbölümü artmaktadır, kooperatifler de birer ekonomik karar birimi olarak bu değişim sürecinde yer almakta ve bu süreçten etkilenmektedirler.¹⁷⁴

Bu açıklamalar ışığında kooperatif etki ya da kooperatifleşmenin ekonomik etkileri aşağıdaki başlıklar altında irdelenmiştir. Kooperatif grubu ilgilendiren amaçlar temel alınarak aşağıdaki göstergeler birer başarı ölçüsü olarak değerlendirilmiştir.¹⁷⁵

- Kooperatif kuruluşlar, hem kendi organizasyon bünyelerinde hem de faaliyet gösterdikleri piyasa basamağında pazar oluşturlar.

- Serbest piyasa ekonomilerinde kooperatifler, ekonomik sürece katılmak ve ekonomik süreçten pay almak için oluşturulan kuruluşlardır. Kooperatifler, sektörler arası bağlılık ilişkisi ve karşılıklı etkileşim olgularının ortaya çıkartılmasında etkin bir araç olabilmektedirler.

- Kooperatifler yatay bütünleşme sürecini başlatarak ekonomik bakımdan güçsüz marjinal kesimin daha geniş alanda ekonomik faaliyetlerde bulunabilmesini, dikey bütünleşme süreciyle de tarım, sanayi ve ticaret bütünleşmesinin gerçekleşmesini sağlayabilmektedirler.

- Yatay ve dikey bütünleşmeleri sağlanmış kooperatiflerin koordineli bir biçimde gerçekleştirecekleri projeler ve yapacakları yatırımlar; kooperatif ortakları, ulusal kalkınma ve milli gelir düzeyi üzerinde olumlu katkılar sağlamaktadır. Kooperatifler, ortaklarına, ekonomik gelirin nasıl ortaya çıktığı ve nasıl dağıtılması gerektiği, ekonomik faaliyet olanakları ve sınırlılıkları, önceliklerle ilgili kararların nasıl alınacağı ve kaynakların en iyi biçimde nasıl kullanılabileceği gibi konularda katkıda bulunur.¹⁷⁶

- Kooperatifler, ortak faaliyet verilen ekonomik alanda verimlilik artışı, yani kaynak tasarrufu sağlarlar, dolayısıyla da kaynak yaratma etkisine sahiptirler.

- Kooperatifler, ilgili ekonomik alanda ortaklarının üretim, rekabet ve pazarlık gücünü arttırmaları.

¹⁷⁴ Korkmaz, s.142.

¹⁷⁵ Sürmeli, s.16.

¹⁷⁶ Sakarya Ticaret Borsası Dergisi, s.28.

- Kooperatifler, teknik ilerleme ve diğer yeniliklerin ortak işletmelerinde üretim sürecine girmesine ve yaygınlık kazanmasına elverişli ortam ve koşulları hazırlarlar.

Demokrasinin sağlamlaştırılması, ekonomik kalkınmanın olması için bireylerin ekonomide daha katılımcı olmasını sağlayacak çözümlere ihtiyaç vardır. Ortaklarına üretim veya tüketime yönelik konularda yardım etmek amacıyla, insanların serbestçe iktisaden birleşme ve bir araya gelmesi¹⁷⁷ olarak tanımlanabilecek kooperatifler istihsal,¹⁷⁸ kredi, tüketim ve mesken temini gibi başlıca ekonomik ihtiyaçların tatmini amacıyla bir işyeri ve işletme meydana getiren insanların birleştikleri teşebbüslerdir.¹⁷⁹

Kooperatif, kişilerin tek başlarına başaramayacakları¹⁸⁰ işleri, elbirliği, güç birliği ve dayanışma ile başarmak ve daha fazla ekonomik ve sosyal imkânları elde etmek amacıyla kurdukları teşebbüslerdir.¹⁸¹ Bir kooperatifi oluşturan insanlar, esas olarak kolektif yarar elde etme amacıyla bir araya gelmişlerdir.¹⁸² Kooperatiflerde birincil amaç, şirketlerde olduğu gibi ekonomik faaliyetlerden kar elde etmek ve en yüksek düzeyde kar sağlamak değildir.¹⁸³

Kooperatif bireyler arasında işbirliğini hedefler ve bunun sonucunda toplumsal dayanışma ve kalkınma sağlanmış olur.¹⁸⁴ İktisadi açıdan kooperatif faaliyetler, istihdam fırsatları, sermayenin tabana yayılması, serbest piyasanın ve rekabetin gelişimi, kayıt dışını azaltma, ekonomik krizlere dayanıklılık konularında somut faydalar sağlamaktadır.¹⁸⁵

Fertlerin, dayanışma suretiyle ekonomik güçlerini bir araya getirmeleri şeklinde de tanımlanabilecek kooperatifler son yıllarda kamu ve özel sektörden sonra üçüncü bir sektör olarak kabul edilmeye başlanmıştır. Çünkü gelişmiş ülkelerde ülkelerin bir bütün olarak kalkınmasına önemli katkılar sağlayan¹⁸⁶ kooperatifler kamu ve özel sektör kadar güçlüdür.¹⁸⁷

¹⁷⁷ Müftüoğlu, Aydos, s.11.

¹⁷⁸ İstihsal: Çıkarma, elde etme, üretim, üretme, [http:// www.turkcebilgi.com/istihsal/nedir](http://www.turkcebilgi.com/istihsal/nedir) (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

¹⁷⁹ Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu, **Türkiye’de Kooperatifçilik**, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, Yayın No.63, İstanbul, 1953, s.54.

¹⁸⁰ <http://www.gunlukplan.org/belirli-gun-ve-haftalar/273-dunya-kooperatifcilik-gunu.html> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

¹⁸¹ Karanlık, s.1.

¹⁸² Mülâyim, s.2.

¹⁸³ <http://www.muzafferdeligoz.com.tr/2010/05/kooperatiflerin-amaci-nedir/> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

¹⁸⁴ Cevat Geray, **Kooperatifçilik Temel Bilgileri**, Türk-İş Yayınları, Yayın No:165, Ankara, 1985, s.12.

¹⁸⁵ Çetin, s.48.

¹⁸⁶ <http://www.tmkb.org.tr/menu/Kooperatifcilik-Ilkeleri/13> (Erişim Tarihi: 08.05.2013)

¹⁸⁷ Mülâyim, s.25.

Kooperatifler sayesinde 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.¹⁸⁸ Üyelerine ya da ekonomik katkı sağlayabilmesi katılımcılar tarafından istenebilirliğine bağlı olan¹⁸⁹ kooperatif hareketinin en anlamlı sonucu halka kendi işlerini kendisinin görmesini öğretmesidir.¹⁹⁰

Kooperatiflerin esas amaçları yeterli ekonomik güce sahip olmayan kişilerin mesleki ve geçimlerine ait gereksinimlerini karşılıklı yardım, dayanışma ve kefalet suretiyle karşılamaktır.¹⁹¹ Kooperatif, ortaklarıyla bir arada büyük bir aile şirketi durumundadır ve ortaklarının gücünden istifade edilerek ihtiyaçlarını ucuz ve kolay temini öngörülmektedir.¹⁹² Aynı zamanda gelir dağılımından zarar görenlerin bu zararlarını etkisiz hale getirmede (dağıtımda) denge oluşturan bir teşekküldür.¹⁹³

Kooperatiflerin ekonomik getirileri sıralandığında:

2.1.4.1 Sermayenin Tabana Yayılmasının Sağlanması

Kooperatif, ortaklarına yaptığı katkılar sonucu tarımda sermaye birikimine yardım eder. Sermayenin tabana yayılması, ekonomik gelişmelerden halkın yararlandırılması ve herkesin ürettiği kadar gelirden pay almasıdır. Kooperatifler geniş halk kitlelerinin gelirden pay alması için bir araç olarak kullanılmaktadır. Kooperatifler yatay bütünleşme sürecini başlatmalarıyla ekonomik bakımından güçsüz marjinal kesimin daha geniş alanda ekonomik faaliyetlerde bulunabilmesini, dikey bütünleşme süreciyle de tarım-sanayi-ticaret bütünleşmesinin gerçekleşmesini sağlayabilmektedirler.

¹⁸⁸ Şevket Yıldırım, **Kooperatif Kuruluşlarda Başarının Artırılmasına Yönelik Önlemler**, MPM Yayın No: 477, Ankara, 1992, s.17.

¹⁸⁹ Osman Altuğ, “Kooperatifçilik Üzerine”, **Kooperatif Dünyası Dergisi**, Sayı.282 Ankara, (Eylül 1994), s.3.

¹⁹⁰ Altuğ, s.6.

¹⁹¹ Mehmet Özkara, **Kurumlar Vergisinde Risturn Kazançları İstisnası**, 2005, s.17. http://www.alomaliye.com/mehmet_ozkara_risturn.htm (Erişim Tarihi: 18.05.2013)

¹⁹² Tüzün, s. 184.

¹⁹³ <http://www.msxllabs.org/forum/ekonomi/9227-kooperatif-nedir.html> (Erişim Tarihi: 18.05.2013)

2.1.4.2 Sermaye Birikimini Oluşmasının Sağlanması

Kooperatif, ortaklarının ekonomik gelirin nasıl ortaya çıktığı ve nasıl dağıtılması gerektiği, ekonomik faaliyet olanaklarını ve kısıtlarını, önceliklerle ilgili kararların nasıl alınacağını ve kaynakların en iyi biçimde nasıl kullanabilecekleri açısından katkıda bulunur. Kooperatifler ortaklarına sağladıkları fiyat avantajları ile ortaklarına gelir artışı yaratabilirler. Yılsonunda oluşturdukları fazlaların ortaklara dağıtılması, ortaklarına ilave kaynak transferi niteliğindedir. Yaratılan gelir artışlarının bir kısmı tüketime bir kısmı da tasarrufa ve yatırıma yönelecektir.

2.1.4.3 En İyi Fiyata Ulaşmanın Sağlanması

Kooperatif, ortaklarına sattığı girdiler için veya ortaklarından satın aldığı ürünler için en uygun fiyatı vermeyi hedefler. Kooperatifin ekonomik gücü arttıkça en iyi fiyata ulaşma hedefi de o ölçüde yüksek olacaktır. Kooperatif, ortaklarıyla bir arada büyük bir aile şirketi durumundadır ve ortaklarının gücünden istifade edilerek ihtiyaçlarını ucuz ve kolay temini öngörülmektedir.

2.1.4.4 Ortaklara Yüksek Oranda Ristürn Sağlanması

Kooperatiflerde yıl boyunca yapılan işlemler sonunda fazlalar olur. Bu fazlaların ortaklara geri ödenmesine ristürn denir. Kooperatif ile ticari ilişki içinde olan her ortağın yılsonunda oluşan fazlalardan yararlanma hakkı vardır. Bu fazlalar dağıtılmayıp, kooperatifin sermaye birikimine katkıda da kullanılabilir.

2.1.4.5 Ortak İşletmeler İçin En İyi Getirinin Sağlanması

Kooperatifler, sektörler arası bağıllık ilişkisi ve karşılıklı etkileşim olgularının ortaya çıkartılmasında etkin bir araç olabilmektedirler. Ortakların elde ettikleri fiyat avantajı ve yılsonunda elde etmeyi düşündükleri ristürn miktarının toplamından ibarettir. Bu iki amaç ayrı-ayrı hedeflenebileceği gibi ikisi bir arada da hedeflenebilir.

2.1.4.6 Piyasada İstikrar Ve Piyasa Barışının Sağlanması

Serbest piyasa ekonomilerinde kooperatifler, ekonomik sürece katılmak ve ekonomik süreçten pay almak için oluşturulan kuruluşlardır. Kooperatifler özel firmalar ile birlikte rekabet etmektedirler. Pazarda en iyi fiyatın oluşmasına da katkıda bulunurlar. Kooperatif kuruluşlar, hem kendi organizasyon bünyelerinde hem de faaliyet gösterdikleri piyasa basamağında pazar oluştururlar.

2.1.4.7 En Yüksek Ciroya Ulaşmanın Sağlanması

Kooperatifin mümkün olduğunca ticari faaliyetini artırmalıdır. Kooperatif fazla çiftçiye ulaşma ve pazar payını artırmaya çabalar. Bu ortak sayısını artırmakla veya mevcut ortaklardan artan oranlarda mal alımı/satımı ile gerçekleşir.¹⁹⁴

¹⁹⁴ Murat Yercan, “Tarım Kooperatifleri”, Ege Üniversitesi Tarımsal Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayınları, 2003, s.2.

2.1.4.8 İstihdam İmkânı Sağlanması

Kooperatifler tarıma dayalı sanayi tesisleri kurarak, kırsal kesimde iş imkânı yaratırlar. Bu gelişmeden öncelikle ortaklar yararlanır. Daha sonra da kırsal kesimdeki diğer kişilere istihdam edilebilir. Yatay ve dikey bütünleşmeleri sağlanmış kooperatiflerin koordineli bir biçimde gerçekleştirecekleri proje ve yapacakları yatırımlar, kooperatif ortakları, ulusal kalkınma ve milli gelir düzeyi üzerinde olumlu katkılar sağlamaktadır.

2.2 ULAŞIM SEKTÖRÜ VE KOOPERATİFLER

2.2.1 Ulaşım Kavramı ve Çeşitleri

İnsanların ürettikleri çeşitli ham ve işlenmiş maddelerin, haberlerin bir yerden başka bir yere nakledilmesine ulaşım veya ulaştırma denilmektedir.¹⁹⁵ Ulaştırma sektörü, karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları, boru hatları ve bilgi-iletişim altyapısı ile ülke ekonomisinin en temel unsurlarından biridir.¹⁹⁶ Başlıca ulaşım yolları aşağıda belirtilmiştir.

2.2.1.1 Kara Yolları

Ülkemizde en yaygın olan ulaşım türüdür. Yük taşımacılığının % 70'i, yolcu taşımacılığının da %90'ı karayolu ile yapılmaktadır. Karayolu yolcu ve yük taşımacılığında,

¹⁹⁵ <http://sozluk.bilgiportal.com/nedir/ulastirma> (Erişim Tarihi:04.05.2013)

¹⁹⁶ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Planı**, <http://www.pdfindir.com/ulastirma-pdf-1.html> (Erişim Tarihi: 17.05.2013)

son otuz yılda diğer türler ile yapılan taşımacılıklara kıyasla hızlı bir gelişme olmuş, bu dengesiz gelişmenin sonucu olarak karayolu taşımasının payı her iki taşıma için hızla artarak %90'ın üzerine çıkmıştır.¹⁹⁷ Ülkemizde karayolu ağı uzunluğu 1950 yılından 2001 yılına kadar 4,79 kat artmıştır.¹⁹⁸

2.2.1.2 Demir Yolları

Türkiye’de ilk demiryolu hattı 1866 yılında İzmir-Aydın arasında kurulmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında 1950 yılına kadar demiryoluna önem verilmiştir. Ancak 1950’lerden itibaren 50 yıllık bir süre zarfında, yanlış ulaştırma politikalarıyla demiryollarımız ihmal edilmiştir. Hükümetlerin demiryolunu devlet politikası haline getirmesiyle birlikte, 2003 yılından itibaren gelişmeler gözlenmeye başlanmıştır. Bugün için ülkemiz, 8.697 km’si ana hat olmak üzere, toplam 10.991 km. demiryolu ağına sahip bulunmaktadır.¹⁹⁹

2.2.1.3 Deniz Yolları

Türkiye’nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve iki önemli boğaza sahip olması, denizcilik alanında gelişmesi bakımından çok önemlidir. Dünya ticaretinde en fazla kullanılan yol deniz yoludur. 8333 km kıyı şeridine sahip olan ülkemizde, bölgeler arasında düzenli ve tarifeli yolcu ve yük taşımacılığı henüz gerçekleşmemiştir.

Buna rağmen ülkemizde uluslararası ticaretin büyük bir bölümü en ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. İthalat ve ihracatımızın yaklaşık % 90’ının

¹⁹⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Teknik Üniversitesi, **Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu**, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, Ankara, Şubat 2005.

¹⁹⁸ <http://www.yorumla.net/universiteler/524003-lojistik-tasimacilik-modlari-ve-entegre-tasimacilik.html> (Erişim Tarihi: 17.05.2013)

¹⁹⁹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı (2009–2013)**, Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara, 2008, s.30.

denizyolu ile yapılması, dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır.²⁰⁰

2.2.1.4 Hava Yolları

Ülkemiz ulaşımında en az payı olan ulaşım sektörü olmasına rağmen hava ulaştırmasına yönelik altyapının diğer ulaştırma türlerine kıyasla daha iyi durumda olduğu söylenebilir. Son yıllarda, Türk hava yollarının yanında, özel hava yolu şirketlerinin kurulması hava yolu taşımacılığında önemli artışlar meydana getirmiştir.²⁰¹

2.2.2 Taşımacılığın Türkiye’deki Yeri ve Önemi

Türkiye coğrafi konumu itibariyle doğu ile batı arasında köprü konumundadır. Bu konumu sebebiyle tarih boyunca kültürler ve mallar için geçiş noktası olma niteliğini korumuştur. Çin ve Hindistan’dan başlayıp Avrupa içlerine kadar giden tarihi İpek yolu ülkemizi baştanbaşa geçmektedir. Dünya kültürünün ve ticaret mallarının kuzeyden güneye doğudan batıya taşınmasında Anadolu önemli bir geçiş merkezi olma özelliğini çağlar boyunca korumuştur. Dolayısı ile Anadolu tarihten gelen süreç içerisinde gerek malların taşınmasında ve ticaretin gelişmesinde gerekse de kültürlerin birleştirilmesinde etkin rol oynamıştır.²⁰²

Günümüzde her ne kadar İpek yolu eski önemini kaybetmiş olsa da taşıma ve ulaştırma hizmetleri ülkemiz ekonomisindeki önemli yerini muhafaza etmektedir. Bir ekonominin büyümesi ve pazar için üretim yapabilmesi, özellikle ulaştırma ve haberleşme hizmetler alt sektörünün gelişimine bağlıdır. Herhangi bir sektörde yatırım yapabilmek için yatırımın yaklaşık % 25’lik bir bölümü ulaştırma hizmetlerine ayrılmaktadır.

²⁰⁰ Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı (2009–2013), s.41.

²⁰¹ Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı (2009–2013) s.39.

²⁰² Almanak, Dünya Gazetesi Yayınları Taşımacılık ve Lojistik Kataloğu, 2007,

Ulaştırma sektörü, kara, hava, deniz ve demiryolları taşıma faaliyetlerini kapsamaktadır. Türkiye yüzölçümü olarak geniş, üç tarafı denizlerle çevrili, Asya ile Avrupa arasında bir ülke olması dolayısıyla bu sektörün Türkiye ekonomisindeki yeri ve önemi çok büyüktür.

Türkiye’de yük taşımacılığında ağırlık karayollarındadır. Eşya ve insan taşımacılığı denildiğinde akla ilk olarak karayolu gelmektedir. Ülkemizde üretilen hammadde, yarı mamul, mamul, malzeme ve ürünlerin % 99’u karayolu taşımacılık sektörü kullanılarak son tüketiciye ulaştırılmakta, nüfusun yüzde 15’inden fazlası da geçimini taşımacılık sektöründen sağlamaktadır. Yurt içi yük taşımalarının %90’nı karayolları ile yapılırken daha ucuz ve güvenli olan demiryollarının oranı %3, denizyollarının ise %6’dır. 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.²⁰³ Aynı zamanda toplam nüfusun yaklaşık dört katı her yıl karayollarında şehirlerarası seyahat etmektedir.

Kara taşımacılığının ülkemizin toplam ihracatındaki parasal değer bakımından payı % 53, toplam ithalattaki payı ise % 24’tür. 2010 yılında Türkiye’de lojistik sektör büyüklüğünün yaklaşık 85 milyar dolar, lojistik hizmet sağlayıcıların payının ise 35 milyar dolar olmuştur.²⁰⁴ Bu nedenledir ki ülkemiz için karayolu taşımacılık sektörü bir hizmet sektörü olmakla beraber, diğer üretim ve ticaret faaliyetlerinin olmazsa olmazıdır.²⁰⁵

Türkiye’de, karayolları yapımı özellikle 1950’lerden sonra çok hızlı bir gelişme göstermiştir. Ülkemizde karayolu ağı uzunluğu 1950 yılından 2001 yılına kadar yaklaşık 5 kat artmıştır. 2003 yılında yeni yasanın çıkması sonrasında Türkiye’de karayolu taşımacılığında yeni bir dönem başlamıştır. 2003’e kadar toplam 4.176 adet olan yetki belgeli işletmeci sayısı 2006 yılında 263.600’e ulaşmıştır. Bu sebeplerle ülkemiz için karayolu taşımacılık sektörü diğer üretim ve ticaret faaliyetlerinin olmazsa olmazıdır. Her ne kadar son yıllarda deniz

²⁰³ Nebiler; s.78.

²⁰⁴ <http://www.lojistikdefteri.com/1467/rakamlarla-turk-lojistik-sektoru> (Erişim Tarihi: 17.05.2013)

²⁰⁵ Mehmet Kirit, **Kara Nakliye Araçlarında Kullanılan Malzemeler Ve Kaynak Yöntemleri**, Mustafa Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Makine Mühendisliği Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Antakya, 2008, s.1.

taşıtları için akaryakıt fiyatlarında çok önemli sübvansiyonlar yapılsa da, karayolu ile nakliyecilik hız kesmemiş ve her yıl karayoluna çıkan ağır vasıta araç sayısı artmıştır.²⁰⁶

2.2.3 Rakamlarla Kara Nakliyesi

Tablo 3 Türkiye’de Kara Nakliyesinde Faaliyet Gösteren Araç Sayısı

	Çekici	Kamyon	Y.römork	Kamyonet	Römork	Otobüs	Toplam
KDGM	-	-	-	3	-	1.477	1.480
I. Bölge Müd.	26.651	50.202	34.020	192.026	2.553	9.057	314.509
II. Bölge Müd.	12.247	28.727	14.280	52.242	445	5.529	113.470
III. Bölge Müd.	6.145	13.417	7.452	44.763	239	8.583	80.599
IV. Bölge Müd.	4.041	10.014	4.678	27.559	291	6.126	52.709
V. Bölge Müd.	19.447	9.288	21.860	19.550	434	7.801	78.380
VI. Bölge Müd.	2.087	8.507	2.384	30.761	39	6.443	50.221
VIII. Bölge Müd.	17.289	13.973	18.400	4.288	111	3.613	57.674
IX. Bölge Müd.	2.025	5.129	2.228	15.105	92	3.449	28.028
X. Bölge Müd.	2.471	4.182	2.738	4.899	23	2.294	16.607
XI. Bölge Müd.	3.611	4.843	4.115	8.533	76	3.616	24.794
XII. Bölge Müd.	1.245	4.174	1.396	5.906	26	2.451	15.198
XIII. Bölge Müd.	3.178	3.721	3.500	6.609	122	3.476	20.606
TOBB	42.738	121.021	47.566	258.459	1.176	-	470.960
Genel Toplam	143.175	277.198	164.617	670.703	5.627	63.915	1.325.235

Kara nakliyesinde ülkemizde toplamda 1.325.235 araç bulunmakla birlikte incelemeye konu olan XII. Bölge Müdürlüğü’nde 15.198 araç bulunmaktadır.²⁰⁷ Ülkemizde bulunan 277.198 kamyonlardan sadece 4.174’ünün incelenen bölgede bulunması dikkat çekmektedir.

²⁰⁶ Mustafa Çelik, **Nakliye Firmalarında Eğitimin Performansa Etkilerinin Araştırılması**, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007, s.40.

²⁰⁷ 15 Mayıs 2013 İtibariyle Bölgelere Göre Araç Türlerinin Dağılımı

Tablo 4 Türkiye’de Verilmiş Kara Taşımacılığı Yetki Belgesi Sayıları

BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ	C1	C2	(C3)	G1	G2	H1	H2	TOPLAM
I. Bölge Müd.	286	406	4	35	150	126	14	1.021
II. Bölge Müd.	54	147	4	38	7	231	9	490
III. Bölge Müd.	17	46		50	26	170	3	312
IV. Bölge Müd.	54	13		20	11	78	3	179
V. Bölge Müd.	23	577		30	20	242	8	900
VI. Bölge Müd.	18	13		20	2	89		142
VIII. Bölge Müd.	4	524		12	3	22		565
IX. Bölge Müd.	22	19		18	2	71	1	133
X. Bölge Müd.	23	64		3	3	24		117
XI. Bölge Müd.	6	100		6		2		114
XII. Bölge Müd.	1	3		10		28		42
XIII. Bölge Müd.	8	64		5	3	56	2	138
Genel Toplam	516	1.976	8	247	227	1.139	40	4.153

15 Mayıs 2013 tarihi itibarıyla uluslararası taşımacılık yapan firmalara toplamda 4.153 yetki belgesi verilmiştir.²⁰⁸ Bu istatistiki bilgiye göre Yozgat’ın da içerisinde bulunduğu XII. Bölge Müdürlüğü toplamda 42 yetki belgesi ile son sıradadır. Bu sonuç Yozgat ve bağlı bulunduğu bölgede dış ticaretin yeterli derecede yapılamadığını göstermektedir.

²⁰⁸ 15 Mayıs 2013 itibarıyla Ulaştırma Bölge Müdürlüklerince Uluslararası Taşımacılık Yapan Firmalara Verilen Belge Adetleri

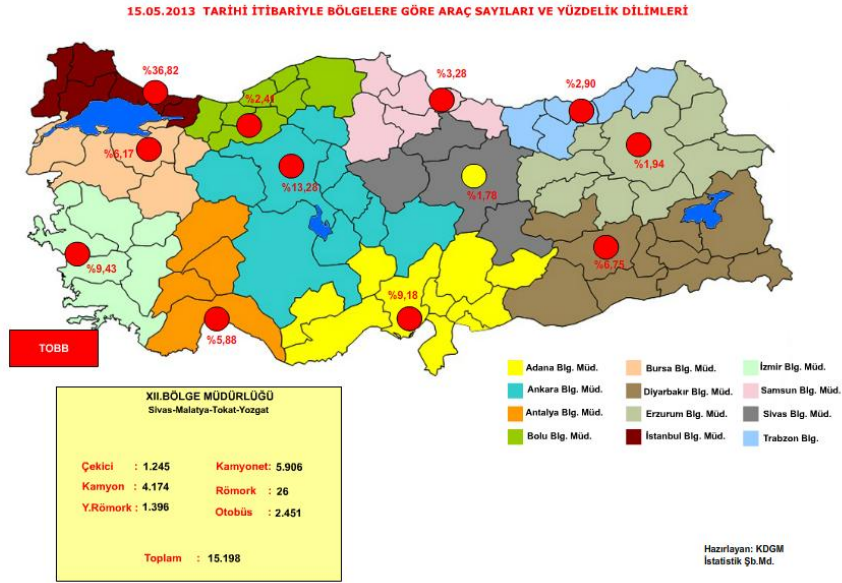
Tablo 5 Türkiye’de Yurtiçi Taşımacılığın Yetkili Firma Sayısı

BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ	D1	D2	D3	D4	F1	K1	K2	K3	TOPLAM
I. Bölge Müd.	50	290	245	1.261	321	12.996	74.958	237	90.358
II. Bölge Müd.	32	148	192	2.229	275	6.640	19.463	193	29.172
III. Bölge Müd.	26	212	91	5.926	269	4.515	24.374	73	35.486
IV. Bölge Müd.	16	90	363	3.546	177	3.753	13.448	25	21.418
V. Bölge Müd.	39	150	137	7.380	250	2.539	9.625	37	20.157
VI. Bölge Müd.	14	209	128	1.129	164	3.165	20.425	36	25.270
VIII. Bölge Müd.	31	93	19	2.728	107	1.517	1.826	5	6.326
IX. Bölge Müd.	34	29	14	5.227	138	2.254	10.062	15	17.773
X. Bölge Müd.	37	36	10	2.636	170	1.515	3.408	8	7.820
XI. Bölge Müd.	14	31	5	3.846	191	1.862	5.697	6	11.652
XII. Bölge Müd.	27	38	10	2.556	95	2.103	4.311	7	9.147
XIII. Bölge Müd.	16	68	30	2.526	173	1.587	3.715	6	8.121
Genel Toplam	336	1.394	1.244	40.990	2.330	44.446	191.312	648	282.700

15 Mayıs 2013 tarihi itibarıyla yurtiçi taşımacılık yapan firmalar incelendiğinde toplamda 282.700 yetki belgesi verildiği görülmektedir.²⁰⁹ Yozgat ve bağlı bulunduğu XII. Bölge Müdürlüğü’nde yetki belgesi sayısının 9.147 ile yurtdışı taşımacılığı yetki belgesine göre Diyarbakır, Erzurum ve Bolu Bölge Müdürlüklerinden fazla belgeye sahip olduğu görülmektedir.

²⁰⁹ 15 Mayıs 2013 İtibarıyla Ulaştırma Bölge Müdürlüklerince Yurtiçi Taşımacılık Yapan Firmalara Verilen Belge Adetleri

Şekil 6 Bölgelere Göre Araç Sayıları ve Yüzdelik Dilimleri



Ulaştırma Bakanlığı verileri²¹⁰ incelendiğinde Yozgat ilinin Malatya, Tokat ve Sivas ile birlikte Sivas Bölge Müdürlüğü kapsamında değerlendirildiği, söz konusu illerin araç sayısı (toplamda 15198 araç ile %1,78) ve geçerli yetki belgesi (toplamda 15488 belge ile %3,19) sayılarına göre ülke ortalamasının çok altında kaldıkları görülmektedir.²¹¹

2.2.4 Kara Taşıma (Motorlu Taşıyıcılar) Kooperatifleri

2.2.4.1 Kara Taşıma Kooperatifleri Tanım

Taşıyıcılığı fiilen meslek edinen kimseler (minibüsçüler, taksiciler, otobüsçüler, kamyoncular, deniz motorcuları gibi) tarafından kurulan kooperatiflere motorlu taşıyıcılar kooperatifleri (kara taşıma kooperatifleri) denir. Bu kooperatifler literatürde “*motorlu taşıyıcılar kooperatifi*”, “*kara taşıma kooperatif*”, “*nakliye kooperatifi*” ve “*kara nakliye kooperatifi*” şeklinde tanımlanabilmektedir.

²¹⁰ Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü,

²¹¹ http://www.ubak.gov.tr/blsm_w1ys/kugm/tr/belgelik/doc/64.swf (Erişim Tarihi:23.05.2013)

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. Sanayi ve Ticaret Bakanlığının verilerine göre, ilk olarak 1960 yılında kurulmaya başlanan bu kooperatif türü, 1970’li yıllarda gelişim göstermeye başlamıştır.²¹²

Kara Taşıma Kooperatifleri kendi aralarında, taşıma usul ve çeşidine göre ayrılmaktadır. Ana sınıflandırma olarak yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığı biçiminde ayrılan bu kooperatifler;

- Şehir içi dolmuşçuluk yapan minibüs motorlu taşıyıcılar kooperatifleri,
- Otobüs motorlu taşıyıcılar kooperatifi,
- Şehirlerarası taşımacılık ve oto terminal işletmeciliği yapan otobüs turizm seyahat motorlu taşıyıcılar kooperatifleri
- Şehirlerarası yük taşımacılığı ve çeşitli lojistik depoculuk faaliyetleri yapan kamyoncular motorlu taşıyıcılar kooperatifleri olmak üzere sınıflara ayrılır.²¹³

Ülkemizde bu alanda özellikle motorlu taşıyıcılar adı altında çok sayıda kooperatif bulunmaktadır.²¹⁴ Son yıllarda bu alanda çok başarılı olan bu kooperatifler, otel, lokanta ve mal depoları da işleterek ortaklarına önemli ekonomik kazançlar sağlamaktadırlar.²¹⁵

Kooperatifler kendilerine ait bir sermaye gücü oluşturma ve bu sermayeyi büyütme çabası içinde değildirler. Kooperatiflerde temel yaklaşım servet biriktirmek ve büyüme stratejisinden çok, tek başına ekonomik faaliyette bulunamayacak kadar zayıf olan ortaklarına topluma katma değer sunabilme ve en azından kendi kendilerini istihdam edebilme imkânı sunmaktır. Motorlu taşıyıcılar kooperatifleri, esnaf ve sanatkârlar odasına (şoförler odası) kayıtlı bulunan şoför esnafının taşımacılıkla ilgili faaliyetlerini organize etmektedir. Bunun başlıca sebebi, kooperatiflerin tarihi gelişim süreci içerisinde üstlendiği fonksiyonlardır.²¹⁶

²¹² Şakir Engin Yüksel, **Kooperatiflerde Örgüt Kültürü**, Atılım Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2006, s.69.

²¹³ Yüksel, s.70.

²¹⁴ <http://www.muhasibedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html> (Erişim Tarihi: 09.05.2013)

²¹⁵ Karanlık, s.12.

²¹⁶ Yüksel, s.77.

Ülkemizde, kamyon sayısının, taşınacak yük miktarına göre fazla olması nedeniyle kamyonla yük taşıyan kişi veya şirketler arasında büyük bir rekabet yaşanmakta, yük taşımacılığı birim fiyatı oldukça düşmekte, maksimum kâr elde etme düşüncesiyle taşıtların aşırı yüklenmesi karayolu altyapısının hızlı bir şekilde bozulmasına yol açmaktadır.²¹⁷

2.2.4.2 Üye Olmak İçin Yapılması Gerekenler

Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Örnek Ana sözleşmenin²¹⁸ “Ortaklık Şartları” başlıklı 10’uncu maddesinde kooperatife ortak olabilmek için aşağıdaki nitelik ve şartların varlığı gereklidir.

- 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,

Bireyler kooperatiflere ortak olabilmek için şahıslar taşıyıcılıkla uğraştıklarını Esnaf ve Küçük Sanatkârlar Derneği’ne onaylatmaları gerekmektedir.²¹⁹

²¹⁷ Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı (2009–2013), s.42

²¹⁸ <http://www.koto.org.tr/tr/3fl.asp?islem=incele&id=128> (Erişim Tarihi: 09.05.2013)

²¹⁹ Müftüoğlu, Aydos, s.43.

2.2.4.3 Taşıma Kooperatiflerinin Amaçları

Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi örnek ana sözleşmesinin 6'ncı maddesinde, kooperatifin amacının, ortaklarının taşıma hizmetlerini pazarlamak ve bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçlarını karşılamak olduğu belirtilmiştir.²²⁰

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.²²¹

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Kooperatifçilik Genel Müdürlüğü'nce hazırlanan Karayolu Yük Taşıma Kooperatifi Sözleşmesine göre amacı ortaklarının taşıma hizmetlerini pazarlamak ve bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçları karşılamak olan kooperatifler;

- Ortakların meslekleri ile ilgili her türlü araç, gereç ve malzemeleri imal ve tedarik eder.

- Amaç ve faaliyet konusu ile ilgili işletmeler kurar, bu konuda kurulmuş teşebbüslere katılır ve organizatörlük yapar. Kooperatifin amaçlarını gerçekleştirmeye elverişli olmak kaydıyla anonim ve limitet şirketlerine gerek kuruluş sırasında ve gerekse sonradan ortak olur.

- Kooperatifin kredi ihtiyacının karşılanması amacıyla ilgili finansman kuruluşlarına başvuruda bulunur, borçlanır, açılan kredinin zamanında ve amacına uygun kullanılmasını sağlayıcı tedbirleri alır.

²²⁰ <http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfano=2306> (Erişim Tarihi: 09.05.2013)

²²¹ Nebiler, s.88.

- Diğer kooperatiflerle işbirliği yapar.
- Amaçlarına uygun gördüğü gayrimenkulleri satın alır veya yaptırır, gerekirse satar.
- Motorlu taşıyıcılar kooperatifleri üst kuruluşlarına girer.
- Ortaklarının kooperatif konusu ile ilgili sigorta ihtiyaçlarına aracı olur.
- Gerekğinde ortaklar ve personel için yardım fonları oluşturur, konusu ile ilgili eğitim, yayın, araştırma, organizatörlük ve benzeri faaliyetlerde bulunur.²²²

2.2.4.4 Kara Taşıma Kooperatiflerinin Sorunları

Taşımacılık firmalarının oluşturduğu nakliye kooperatifleri, kara taşımacılığında hizmet zincirinin tüm halkalarında müşterilerinin ihtiyaçlarına cevap vermektedir. 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 avantajlarındanır.²²³

2004 yılında Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin yürürlüğe girmesi sonrası kamyonu olan herkesin taşımacılık yapmasına imkân tanımamaktadır.²²⁴ Karayolu Taşıma Yönetmeliği genel olarak kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarını kapsadığından ülkemizde taşımacılık sektörünün en önemli aktörlerinden olan Motorlu Taşıyıcılar Kooperatiflerini de etkilemektedir.²²⁵

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin hükümleri, bir yandan tüzel kişilerce alınacak belgeler için sermaye şirketi olma şartı getirirken, bir yandan da bu belgelere sahip

²²² Nebiler, s.88.

²²³ <http://www.dunyagazetesi.com.tr/haberArsiv.asp?id=31770> (Erişim Tarihi: 09.05.2013)

²²⁴ Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 25.02.2004,

²²⁵ Yüksel, s.81.

olabilmeleri için taşımacılık yapacakları araçların şirkete ait özmal taşıt olmasını şart koşturmaktadır. Bu yönetmelikle getirilen düzenlemeler bireysel taşımacılık yapan şoför esnafının faaliyetlerini kısıtlarken, bunların yüksek düzeyde ücretlerle taşıma izin belgelerini almalarına neden olmaktadır. Ancak bireysel taşımacılık yapanların bir araya gelerek haklarını savunma imkânlarının bulunmaması bu kesimi zor durumda bırakmıştır.²²⁶Yurtiçi ve yurtdışı karayolu yolcu ve yük taşımacılığı, son yıllara kadar bir kanuna tabi olmak sızın sık sık değiştirilen yönetmeliklerle yönetilip denetlenmiştir. Bu sektörün kontrol altına tam olarak alınamayışı, gerekenden fazla taşımacı ve taşıt filosu oluşması, taşımacılar arasında haksız ve kırıncı rekabet gibi hususlarda bu durumun önemli katkısı olmuştur.²²⁷

2004 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından çıkarılan Karayolu Taşıma Kanunu'na dayanak alarak çıkarılan “*Karayolu Taşıma Yönetmeliği*”, kooperatiflerin önüne önemli bir sorun çıkarmıştır. Bu yönetmeliğin yürürlüğe girmesinin, motorlu taşıyıcılar kooperatiflerinin faaliyetlerini tamamıyla sona erdirmemekle birlikte, kooperatiflerin daha örgütlü hale gelerek kurumsal yapılarını güçlendirmek için harekete geçmelerine sebep olduğu gözlemlenmiştir.

Motorlu taşıyıcılar kooperatifleri ortaklarına ait olan araçlarla faaliyet göstermektedir. Ancak yönetmelik hükümleri, bir yandan tüzel kişilerce alınacak belgeler için sermaye şirketi olma şartı getirirken, bir yandan da bu belgelere sahip olabilmeleri için taşımacılık yapacakları araçların şirkete ait özmal taşıt olmasını şart koşturmaktadır. Bu yönetmelikle getirilen düzenlemeler bireysel taşımacılık yapan şoför esnafının faaliyetlerini kısıtlarken, bunların yüksek düzeyde ücretlerle taşıma izin belgelerini almalarına neden olmaktadır.²²⁸

Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi örnek ana sözleşmesinin 6'ncı maddesinde, kooperatifin amacının “*ortaklarının taşıma hizmetlerini pazarlamak ve bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçlarını karşılamak*” olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla motorlu taşıyıcılar kooperatifleri, esas itibarıyla tüzel kişiliğe ait araçlar yerine, kendi araçlarıyla ya da kiraladıkları araçlarla taşımacılık yapan kooperatif ortakları vasıtasıyla hizmet üretiminde bulunmakta, taahhütlerini yerine getirmekte ve ortaklarının karşılıklı dayanışma ve yardımlaşması ile çalışmalarını sürdürmektedirler. Bu anlamda, kooperatif tüzel kişiliği çatısı altında toplanan ortaklar

²²⁶ Yüksel, s.79.

²²⁷ TC Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı (2009–2013) s.32.

²²⁸ Yüksel, s.76.

taşıyıcılık mesleğini kendilerine ait araçlarla yapmakta, kooperatif ise ortaklarının yardımlaşma ve dayanışmasıyla taşıma işlerinin pazarlaması ve organizasyonunu sağlayarak özellikle taşıma sektöründe ortaklarının tek başlarına yapamayacakları taşıma taahhüt işlerini gerçekleştirmektedir.²²⁹

2.2.5 Kara Nakliyesi İçin Gerekli Yetki Belgeleri

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde, yük taşımacılığı faaliyetleri esas itibariyle C, H, K, L ve R yeki belgeleri ile düzenlenmektedir.²³⁰

K Belgesi taşıma düzenini ve güvenliğini sağlamak, taşımacılık ile iştigal eden tüm kurum ve kuruluşların haklarını, sorumluluklarını belirlemek karayolları taşımacılığını diğer taşıma sistemleri ile birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkânları daha yararlı şekilde kullanmasını sağlamak amacı ile getirilen düzenlemeler çerçevesinde gerekli olan belgedir. Bu belge "*Yetki Belgesi*" olarak adlandırılmaktadır.

K türü yetki belgesi yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Kendi öz mal araçları ile hususi veya ticari olarak alınmış olsun şayet araç yük taşımaya haiz bir araç ise yapılan işe uygun K Belgesi alınmalıdır. K belgeleri Ulaştırma Bölge Müdürlüklerinden, Ulaştırma Bölge Müdürlüğü bulunmayan il ya da ilçeler de ise Ticaret Odalarından alınmaktadır.

K yetki belgesi yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır. K belgesi türleri aşağıdaki gibidir;

- K1 yetki Belgesi ticari amaçla eşya taşımacılığı yapacaklara, şirketler için 75 ton taşıma kapasitesi şahıslar için 25 ton kapasite şartı uygulanmaktadır. K1 (il içi) ticari amaçla il içinde kamyonetlerle yapılan taşımalar için verilir.

²²⁹ Yüksel, s.77.

²³⁰ Yüksel, s.78.

- K2 yetki belgesi sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari taşımacılık yapmayacaklara, K2 (3,5 ton altı araçlar) verilir.

Şekil 7 K2 Yetki Belgesi Örneği



- K3 yetki belgesi ticari amaçla ev ve büro eşyası taşımacılığı yapacaklara verilir. K belgesi fiyatları son düzenlemeler ile aşağıdaki gibidir.

Tablo 6 K Yetki Belgeleri Ücretleri

	K BELGELERİ ÜCRETLERİ (K1, K2, K3)	
K1	Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı	16.929 TL
K1	Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı(Sadece iliçi ve kamyonetler için)yıldızlı K1 belgesi	4.232 TL
K2	Şirket adına kayıtlı ruhsatta kamyonet yazan araçlar için (kamyonlar için)	8.464 TL
K2	Şirket adına kayıtlı ruhsatta kamyonet yazan araçlar için (kamyonetler için, %75 indirim)yıldızlı K2 belgesi	2.116 TL
K3	Yurtiçi Ticari Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı	8.464 TL
	Her Bir Taşıt Kartı	79 TL
	YETKİ BELGESİZ ARAÇ KULLANMANIN CEZASI K BELGESİ CEZA K2 BELGESİ CEZA	2.615 TL

2.3 NAKLİYE KOOPERATİFLERİNDE KOOPERATİF ETKİ

2.3.1 Kooperatif Faaliyet ve Nakliye Sektörü

İşletmeler ekonomik mal veya hizmet üretmek için faaliyet gösterirler. Bunun sonucunda da ekonomik bir kuruluş olarak hedefi, karını maksimum yapmaktır. İşletmelerde verimlilik geniş anlamda üretimdeki kaynak ve araçlar ile üretim sonucu arasındaki teknik-fiziksel ilişkiyi yansıtmakta olup; toplam üretim sonucunun, bu sonucu üretmek için kullanılan kaynak veya üretim girdilerine bölünmesiyle elde edilen bir ifade şeklinde tanımlanmaktadır.²³¹

Kooperatif faaliyet, belirli bir ekonomik ilgi ve çıkar alanında ferdi teşebbüs ve faaliyetle elde edilemeyen ya da bundan daha iyi olması arzu edilen sonuç, etki, üstünlük veya avantaj sağlamak için organize edilmektedir. Kooperatif işletme başarısı, kooperatifin amaçlarının yerine getirilmesi için gösterilen bütün çabaların değerlendirilmesi olarak tanımlanabilir. Kooperatif faaliyetin müşterek bir sonucu vardır.²³²

Kooperatif faaliyetlerine katılım ile kooperatiften beklenen faydanın sağlanması (kooperatif etki) arasında sıkı, doğrudan ve karşılıklı ilişki ve etkileşimler bulunmaktadır. Kooperatif, ortaklarıyla bir arada büyük bir aile şirketi durumundadır. Kooperatif işletmeler temelde kişilerin tek başlarına başaramayacakları işleri, elbirliği, güç birliği ve dayanışma ile başarmak ve daha fazla ekonomik ve sosyal imkânları elde etmek amacıyla kurdukları teşebbüslerdir.²³³

Kooperatiflerde temel yaklaşım servet biriktirmek ve büyüme stratejisinden çok, tek başına ekonomik faaliyette bulunamayacak kadar zayıf olan ortaklarına topluma katma değer sunabilme ve en azından kendi kendilerini istihdam edebilme imkânı sunmaktır. Bu çerçevede, kooperatiflerin sermaye şirketlerinden farkı, ekonomik faaliyetleri ve gelir

²³¹ İsmail Duymaz, “Yatay ve Dikey Bütünleşmeye Giden Kooperatiflerin Başarılarını ve Ekonomiye Etkilerini Ölçmedeki Sorunlar”, 11. Türk Kooperatifçilik Kongresi, Türk Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, No:57, Ankara, 1984.

²³² Sürmeli, s.74.

²³³ Sebahattin Karanlık, **Kooperatifler ve Muhasebesi**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2001, s.1.

düzeyleri düşük olan esnafı örgütlü bir ekonomik güç haline getirerek katma değer oluşturmalarına yardımcı olmasıdır.²³⁴

Kooperatif işletme yalnızca kar amacını değil, esas itibariyle ve öncelikle de ortak ekonomilerinin geliştirilmesini amaç edindiğinden; kar etmekten çok ortak ekonomilerinin ihtiyaçlarını karşılamaktır.²³⁵

Kooperatif işletmelerde başarının artırılması, aynı kaynaklardan daha çok ürün ve hizmet elde edilmesi veya aynı miktardaki ürün veya hizmetlerin daha az kaynak kullanımı ile üretilmesi mümkün olmaktadır. Kooperatif işletmenin başarısının ölçülebilmesi için kooperatif işletmenin etkinlik, verimlilik, kalite, yenilik, çalışma yaşam kalitesi, karlılık ve bütçeye uygunluk boyutlarının incelenmesi gerekmektedir. Kooperatif işletmelerinde başarı ölçüm ve değerlendirilmesi, hem işletme yöneticilerinin karar almasında, hem de işletme ile ilgili üçüncü kişilerin işletmenin başarısı ve gelişimi ile ilgili bilgiler edinmesinde bir araç olarak kullanılabilir.²³⁶

Kooperatif işletme ortak ekonomilerine yansıyabilen bir kooperatif etki ortaya koyabildiği sürece, ferdi açıdan daha üstün bir yarar ve iyileştirilmiş bir sonuç bekleyen ortaklarının ilgi, itibar ve desteğini kazanabilecektir. Bu da kooperatif işletmenin görevini yerine getirmesini sağlayacak ve kooperatif faaliyetin başarısının ana unsuru olan kooperatif etkiyi ortaya koyacaktır. Bu etki ortak işletmeler açısından rasyonelleştirme ve verimlilik avantajlarına bağlı olarak oluşan maliyet, fiyat, pazarlık ve gelir üstünlükleri şeklinde ortaya çıkmaktadır.²³⁷

2.3.2 Nakliye Kooperatiflerinde Kooperatif Etki

Motorlu taşıyıcılar kooperatifleri, şoför esnafının taşıma faaliyetlerini örgütlü bir biçimde ve ekonomik değer kazandırarak yapmalarını sağlamaktadır. Bu kooperatifler kendi

²³⁴ Haşim Özudoğru, **Köy-Koop Kırklareli Birliği'nin Ekonomik Analizi Ve Yöneticilerin Kooperatif İşletmelerinin Başarısına Etkilerinin Değerlendirilmesi**, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tarım Ekonomisi Bölümü Yayınlanmamış doktora Tezi, Ankara, 2004, s.103.

²³⁵ Sürmeli, s.74.

²³⁶ Özudoğru, s.106.

²³⁷ Sürmeli, s.75.

aralarında, taşıma usul ve kapsamına göre ayrılmaktadır. Ana sınıflandırma olarak yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığı biçiminde ayrılan bu kooperatifler;

- Şehir içi dolmuşçuluk yapan minibüs motorlu taşıyıcılar kooperatifleri,
- Otobüs motorlu taşıyıcılar kooperatifleri,
- Şehirlerarası taşımacılık ve oto terminal işletmeciliği yapan otobüs turizm seyahat motorlu taşıyıcılar kooperatifleri ve
- Şehirlerarası yük taşımacılığı ile çeşitli lojistik depoculuk faaliyetleri yapan kamyoncular motorlu taşıyıcılar kooperatifleri gibi alt sınıfları ayrılmaktadır.

Motorlu taşıyıcılar kooperatifleri, esnaf ve sanatkârlar odasına (şoförler odası) kayıtlı bulunan şoför esnafının taşımacılıkla ilgili faaliyetlerini organize etmektedir. Bunun başlıca sebebi, kooperatiflerin tarihi gelişim süreci içerisinde üstlendiği fonksiyonlardır. Kooperatifler, görece toplumun ekonomik olarak zayıf kesimlerini organize etmek suretiyle, toplum için katma değer oluşturmak ve insanların tek başına yapamayacağı faaliyetleri birlikte yapabilmek için kurulan teşekküllerdir. Bu nedenle, ulaştırma sektörü bünyesinde de ekonomik anlamda görece zayıf bulunan şoför esnafı kooperatif çatısında örgütlenmektedir.

Motorlu taşıyıcılar kooperatifi ana sözleşmesinin 6. Maddesinde; “*Kooperatifin amacının ortaklarının taşıma hizmetlerini pazarlamak ve bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçlarını karşılamak*” olduğu belirtilmiştir. Kooperatifin ortaklarının meslekleri ile ilgili her türlü araç, gereç ve malzemelerini imal ve tedarik edeceği, konusu ile ilgili işletmeler kuracağı, bu konuda kurulmuş teşebbüslere katılacağı, kooperatifin kredi ihtiyacının karşılanması amacıyla ilgili finansman kuruluşlarına başvuruda bulunacağı, borçlanacağı, açılan kredinin zamanında ve amacına uygun kullanılmasını sağlayıcı tedbirleri alacağı hususları hükme bağlanmıştır.

Motorlu taşıyıcılar kooperatiflerinde, esas itibarıyla tüzel kişiliğin mülkiyetinde bulunan taşıtlar yerine ortakların kendi taşıtları ya da kiraladıkları taşıtlarla daha da önemlisi taşımacılık yapan kooperatif ortakları vasıtasıyla hizmet üretiminde bulunulmakta, taşıma taahhütleri yerine getirilmekte ve sermayeden ziyade ortaklarının karşılıklı dayanışma ve yardımlaşması ile taşıma çalışmaları sürdürülmektedirler. Bu anlamda, kooperatif tüzel kişiliği çatısı altında toplanan ortaklar taşıyıcılık mesleğini kendilerine ait taşıtlarla yapmakta,

kooperatif ise ortaklarının yardımlaşma ve dayanışmasıyla taşıma işlerinin pazarlaması ve organizasyonunu sağlayarak özellikle taşıma sektöründe ortaklarının tek başlarına yapamayacakları taşıma taahhütlerini gerçekleştirmektedir.²³⁸

Motorlu taşıyıcılar kooperatiflerinde kooperatif faaliyetin ortaya koyduğu verimlilik etkisi, kooperatif ortaklarının ferdi olarak giriştikleri taşıma işlemi daha etkin veya daha az masrafla, kısaca daha yararlı olarak kullanılmasıyla ortaya çıkmaktadır. Bu da, kooperatif işletmenin faaliyetinin üretkenliğini ve kaynak israfının önlendiğini göstermektedir.

Kooperatif işletme sayesinde nakliyecilerin yaptığı aynı iş toplulaştırılmakta, böylece faaliyet tekrarları önlemekte ve bu şekilde kaynak ve zaman tasarrufu sağlandığından faaliyet maliyetinin düşmesi sağlanmaktadır. Bu şekilde ferdi yetersizlik ve verimsizlik, kooperatif işletme sayesinde aynı konuda yeterliliğe ve verimliliğe dönüştürülmektedir. 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.²³⁹

Ayrıca kooperatifleşme nakliyecilere; sermaye birikimi sağlanmasında, taşımacılık sektöründe en iyi fiyata ulaşılmasında bu sayede piyasada istikrar ve barışın sağlanmasında, yeni istihdam alanları açılmasında, ucuz yedek parça temin edilmesinde, piyasaya daha kolay girilmesinde, beklenmeyen durumlar ile karşılaştıklarında diğer üyelerden yardım alabilmeleri konularında katkı sağlamaktadır.

²³⁸ Özudoğru, s.103.

²³⁹ Nebiler, s.88.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3 NAKLİYE KOOPERATİFLERİNİN ÜYELERİ ÜZERİNDE MEYDANA GETİRDİĞİ KOOPERATİF ETKİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

3.1 Metodoloji

3.1.1 Araştırmanın Konusu

Nakliye kooperatiflerinin üyeleri üzerinde meydana getirdiği kooperatif etkinin incelendiği Yozgat'ta bulunan 14 nakliye kooperatifine üye 71 nakliyecisi ile ilgili araştırmanın önemli bulguları aşağıdaki gibidir.

Araştırmanın konusu, nakliye kooperatiflerinin üyeleri üzerinde meydana getirdiği kooperatif etkinin incelenmesidir. Özelde ise Yozgat'ta il ve ilçe merkezlerinde faaliyet gösteren nakliye kooperatiflerinin üyelerinin:

- Kooperatifleşme olgusu,
- Nakliyecilerin kooperatif yönetimlerine bakışları,
- Nakliyecilerin yönetimlere katılım ve denetleme konusundaki ilgileri,
- Nakliye kooperatiflerinin kooperatif üyeleri açısından ortaya koyduğu kooperatif etkinin gücü,
- Nakliye kooperatifleri üyelerinin kooperatif ve çevre ilişkisi hususlara bakışları,
- Nakliye kooperatifleri üyelerinin yetkili kişi ve kurumlardan beklentileri

- Nakliye kooperatifleri üyelerinin nakliye sektörü ve kooperatifleşme olgusuna bakış açılarını ortaya koymaktır.

Ayrıca nakliyecilerin Emniyet Teşkilatı ve devletin diğer ilgili kurumlarına bakış açıları da belirlenmeye çalışılacaktır.

3.1.2 Araştırmanın Amacı ve Önemi

Ülkemizde büyük ölçekli sanayileşmenin yoğunlaştığı İstanbul, İzmit, Adapazarı, Bursa ve İzmir başta olmak üzere yüzlerce kara nakliye veya taşımacılık kooperatifi bulunmaktadır. Taşımacılık firmalarının oluşturduğu nakliye kooperatifleri, kara taşımacılığında hizmet zincirinin tüm halkalarında müşterilerinin ihtiyaçlarına cevap vermektedir. Kısıtlı kaynakların bir araya getirilmesi ile üretim veya hizmet sunma ölçeğinin arttırılması, ihtiyaçların birleştirilmesi ile satın alma gücü oluşturulması ve yönetimin demokratik usullerle yapılması ile şeffaflık ve denetimin sağlanması, kooperatiflerin avantajlarındandır.

İç Anadolu bölgesindeki illerin sanayisine göre bir değerlendirilmesi yapıldığında, % 45 ile Ankara ilk sırada yer alırken, Ankara'yı sırasıyla %24 ile Konya, %10 Kayseri, %5 Eskişehir, %3 Sivas, %2 Karaman, %2 Kırıkkale, %2 Aksaray, %2 Nevşehir, %2 Yozgat, %1 Niğde, %1 Çankırı ve %1 ile Kırşehir takip etmektedir.²⁴⁰

Yozgat'ta bulunan sanayi işletmelerinin sektörel dağılımına bakıldığında; % 28 ile gıda ürünlerinin imalatı, % 19 ile diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı sektörlerinin ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Motorlu kara taşımacılığının Yozgat sanayisindeki yeri ise %1 ile son sırada yer almaktadır.

Bu çalışmada, ülkemiz ekonomisi için önemi yadsınamayacak olan kara nakliye sektörünün sorunları Yozgat ilinde bulunan nakliye kooperatifleri temel alınarak incelenecek, kooperatifleşmenin üyelerine sağladığı faydalar ile kooperatifleşmenin getirileri tespit

²⁴⁰ Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, **81 İl Durum Raporu**, Sanayi Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2012, s.40.

edilmeye çalışılacaktır.

Nakliyeciler esnafının Emniyet Teşkilatı başta olmak üzere devletin ilgili kurumlarına yönelik beklentileri belirlenmeye çalışılmaktadır. Dolayısıyla araştırmadan elde edilen sonuçların, ulaştırma ve kara nakliye sektörünün geleceği için yararlı olacağı, karar alma pozisyonunda olanlara yardımcı olacağı düşünülmektedir.

3.1.3 Araştırmanın Varsayımları

Yapılan araştırmada beklenen sonuçlarını ifade eden, problemin altında yatan gerçekleri yansıtan, önermeler, öz cümlelere varsayım (hipotez) denilmektedir.²⁴¹ Araştırma ise bu varsayımları doğrulamaya, test etmeye, irdelemeye, yoklamaya, sınamaya; başka bir deyişle doğru olup olmadıklarını saptamaya yönelik bir etkinliktir.²⁴² Ülkemizde 6734 Motorlu Taşıyıcı Kooperatifi bulunmaktadır ve bu kooperatiflerine üye yaklaşık 200.000 kişinin sorunları ve çözüm önerileri çeşitli yollar ile gündeme getirilmiştir.²⁴³

Hava, Deniz ve Kara nakliyesini de içerisine alan sektörde nakliye kooperatiflerinin üyelerine sağladıkları kooperatif etki ve sorunları üzerine yapılmış çalışmalar yok denecek kadar azdır. Literatürde Araştırmanın konusu, nakliye kooperatiflerinin üyeleri üzerinde meydana getirdiği kooperatif etkinin incelenmesidir. Özelde ise Yozgat'ta il ve ilçe merkezlerinde faaliyet gösteren nakliye kooperatiflerinin üyelerinin:

- Kooperatifleşme olgusu,
- Nakliyecilerin kooperatif yönetimlerine bakışları,
- Nakliyecilerin yönetimlere katılım ve denetleme konusundaki ilgileri,
- Nakliye kooperatiflerinin kooperatif üyeleri açısından ortaya koyduğu kooperatif etkinin gücü,

²⁴¹ Kazım Özdamar, **Paket Programlar ile İstatistiksel Veri Analizi**, 4.Basım, Kaan Kitabevi, Eskişehir, 2004, s.102.

²⁴² Saim Kaptan, **Bilimsel Araştırma ve İstatistik Teknikleri**, Tekışık Web Ofset Basımı, 11.Basım, Ankara, 1998, s.101

²⁴³ www.koopkur.org.tr/istatistik.htm (Erişim Tarihi:02.06.2013)

- Nakliye kooperatifleri üyelerinin kooperatif ve çevre ilişkisi hususlara bakışları,
- Nakliye kooperatifleri üyelerinin yetkili kişi ve kurumlardan beklentileri
- Nakliye kooperatifleri üyelerinin nakliye sektörü ve kooperatifleşme olgusuna bakış açılarını ortaya koymaktır.

Ayrıca nakliyecilerin Emniyet Teşkilatı ve devletin diğer ilgili kurumlarına bakış açıları da belirlenmeye çalışılacaktır.

Geçmişte yapılan konumuzla doğrudan bağlantısı olmayan çalışmaların teori kısımlarının büyük dikkatle gözden geçirilmesi neticesinde oluşturulmuştur.

Bu çalışmanın başlıca varsayımları şu şekildedir:

1. *Kooperatifleşme nakliye sektöründe iş verimliliğini arttırmıştır.*
2. *Kooperatifleşme ile nakliyeciler piyasaya kolay girme olanağı kazanır.*
3. *Kooperatiflerde yapılan iş planlaması nakliyecilere fazladan zaman ve ekonomik güç kazandırır.*
4. *Nakliye kooperatifleri faaliyet gösterdikleri belde-ilçe ekonomisinin gelişmesine katkı sağlamıştır.*
5. *Nakliye kooperatiflerinde üyelere iş paylaştırılması noktasında adil bir yönetim söz konusudur.*
6. *Nakliye kooperatiflerinde bütün yönetim ve denetim organları demokratik seçimler neticesinde oluşur ve el değiştirir.*
7. *Nakliye kooperatifleri üyeleri beklenmedik sorunlar ile karşılaştıklarında yönetimin yardımını bekler ve alırlar.*
8. *Kooperatifleşme üyelerin ihtiyaçlarını daha uygun fiyata temin etmesini sağlar.*
9. *Kooperatifleşme üyelerin iş piyasasına daha kolay girmelerini ve maliyetlerin aşağı çekilmesini sağlar.*

3.1.4 Araştırmanın Kapsamı ve Kısıtları

Yapılan araştırmada güvenilir ve sağlıklı bilgilerin ortaya konulabilmesi için, Yozgat ili ve ilçeleri ile sınırlı kalınmıştır. Araştırma sonucu elde edilen veriler Yozgat'ta faaliyetini sürdüren nakliye (Kamyoncular) kooperatifi üyelerinden elde edilmiştir.

Yozgat il merkezi ve ilçelerde bulunan nakliye kooperatifleri Yozgat Ticaret ve Sanayi Odası'ndan temin edilmiş ve anket her kooperatifin bulunduğu yerde kooperatif merkezlerinde uygulanmıştır.

Tablo 7 Yozgat'ta Faaliyet Gösteren Nakliye Kooperatifleri Üye Sayıları Tablosu

Kooperatif Adı	Bulunduğu Yer	Üye Sayısı
S.S. Sürmeli Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Yozgat (Merkez)	75
S.S. Özsekili ve Yeni Kızılcaali Kamyoncular ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Yerköy	26
S.S. Yerköy Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Yerköy	135
S.S. Saray Kamyoncular Ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Saray Beldesi	37
S.S. Şefaati Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Şefaati	59
S.S. Akdağmadeni 1-Nolu Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Akdağmadeni	82
S.S. Sarıkaya Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Sarıkaya	68
S.S. Çandır Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Çandır	25
S.S. Boğazlıyan Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Boğazlıyan	169
S.S. Sorgun Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Sorgun	286
S.S. Çayıralan Taşıyıcılar Kooperatifi	Çayıralan	13
S.S. Kadişehri Taşıyıcılar Kooperatifi	Kadişehri	30
Toplam		1005

3.1.5 Araştırmanın Yöntemi

Anket yöntemi, belirlenen hedef kitle hakkında genel bir kana verilmek istendiğinde, hedef kitlenin tümü ya da seçilecek örneklem üzerinde yapılan genel bir incelemeyi kapsamaktadır.²⁴⁴

Bu ampirik (deneysel) çalışma için veri toplama yöntemi olarak, anket tekniğı kullanılmıştır. Ayrıca anket çalışması esnasında Yozgat'taki kamyoncu kooperatifi üyeleri ile mülakatlar yapılmıştır.

3.1.5.1 Evren ve Örneklem Seçimi

Anket çalışmasının evreninin büyük olması güvenilir olması açısından seçilen örneklem mümkün olduğunca büyük olmasını getirmektedir. Araştırmanın evreni olarak, Türkiye’de kara nakliye sektöründe faaliyet gösteren kişi ve işletmeler seçilmiştir. Örneklem olarak da Yozgat ili ve ilçelerinde faaliyet gösteren nakliye (kamyoncular) kooperatifi üyeleri belirlenmiştir. Yozgat’ta nakliye kooperatifleri içerisinde 1005 kişi faaliyet göstermektedir. Çalışmada Yozgat’taki nakliye kooperatiflerine üye 1005 kişi hedeflenmiştir. Bu sayı Yozgat Ticaret ve Sanayi Odası verilerine dayanmaktadır.

Bu kooperatiflerin seçiminde etkili olan faktörler tüm nakliye kooperatifleri üyelerine ulaşmanın ve anketi uygulamanın çok zaman alacağı, maliyetinin çok yüksek olacağı, anket uygulamak için uygun zaman ve mekânın temininde yaşanan güçlükler göz önünde bulundurularak en rahat ulaşılabilecek nakliyeciler seçilmiştir.

²⁴⁴ Türker Baş, *Anket Nasıl Hazırlanır, Uygulanır, Değerlendirilir*, Seçkin Yayınları, 4. Baskı, Ankara, 2006, s.11

3.1.5.2 Veri Toplama Teknikleri

Sosyal araştırmalarda kullanılan bilgi kaynakları arasında çeşitlilik bulunmaktadır. Bu bilgi kaynakları vasıtalı ve vasıtasız yolla elde edilen bilgiler olarak ikiye ayrılmaktadır. Vasıtasız yolla elde edilen bilgiler gözlem, mülakat ve ankettir. Vasıtalı yolla elde edilen bilgiler: Tarihi vesikalar, resmi kayıtlar, sayım ve istatistikler, film, fotoğraf, teknolojik eserler ve konuyla ilgili yapılan diğerk çalışmalarla elde edilebilir.²⁴⁵

Bu çalışmada, vasıtasız bilgi toplama kaynaklarından anket ve mülakattan; vasıtalı bilgi kaynaklarından ise konuyla ilgili resmi kayıtlar ve istatistiklerden yararlanılmıştır. Çalışmanın teorik açılımından sonra uygulaması yapılarak vasıtasız bilgilere ulaşılmaya çalışılmıştır. Vasıtalı bilgi kaynaklarından da gerekli görülen her aşamada yararlanılmıştır.

3.1.5.2.1 Anket Sorularının Hazırlanması

Anket soruları hazırlanırken, her sorunun araştırmanın ana konusu veya varsayımı ile doğrudan ilişkili olması ve soru kâğıdının bir iç bütünlüğe sahip olması gerekmektedir.²⁴⁶ Bunun için, anket soruları hazırlanırken konu ile ilgili kişilerin fikirleri alınmış, soru kâğıdında yer alan ilgisiz sorular çıkarılmış, benzer sorular gruplandırılmış ve soruların mantıki bir bütünlük içerisinde sunulmasına gayret edilmiştir.

Bu süreçte, anket formu hazırlanırken,

- Birinci bölüm kişisel bilgiler,
- İkinci bölüm üyelerin kooperatifleşme olgusu, kamyoncular kooperatifi ve yönetimine bakış, katılım ve denetleme konusundaki ilgileri,

²⁴⁵ Şener Büyüköztürk, **Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı**, Pegem A Yayıncılık, 4.Baskı, Ankara,2004, s.16

²⁴⁶ Halil Seyidoğlu, **Bilimsel Araştırma ve Yazma El Kitabı**, Güzem Yayıncılık No:13, 7.Baskı, İstanbul,1997, s.36.

- Üçüncü bölüm kamyoncular kooperatiflerinin kooperatif üyeleri açısından ortaya koyduğu kooperatif etkinin gücü ve üyelerin kooperatif ve çevre ilişkisi hususlara bakışları ile yetkili kişi ve kurumlardan beklentileri,

- Dördüncü bölüm ise Kooperatif Üyelerinin Kendileri İle İlgili Konu ve Kurumlara Bakışları olarak tespit edilmiştir.

Konu başlıkları belirlendikten sonra, soruların içeriği ve hangi soruların hangi konu altında olacağı belirlenmiştir. Sorular hazırlanırken şimdiye kadar bu konuyla ilgili yapılan çalışmalarla karşılaştırma yapılmasına izin verecek şekilde hazırlanmıştır. Sorular hazırlanırken ön görüşler ve teorik çerçeve dikkate alınmıştır. Sorular anlaşılır ve çoktan seçmelidir.

Bu işlemlerden sonra, küçük bir gruba, hazırlanan bu anket uygulanarak, soruların anlaşılabilirliği, sorular arasındaki ilişkinin net olup olmadığı, eksik soru, yanlış anlaşılabilir soru veya sorular ile anlaşılabilen soru veya soruların olup-olmadığı belirlenmeye çalışılmıştır. Soruların sorulma tarzı üzerinde değişiklik gerekip-gerekmediğinin belirlenmesine yönelik deneme yapılmıştır. Daha sonra gerekli düzeltmelerden sonra sorulara son hali verilmiştir.

3.1.5.2.2 Anket Uygulaması ve Analizi

Yapılan anket çalışmamızda Yozgat Merkez ve ilçelerde bulunan toplam (13) nakliye kooperatifine üye 1005 kişiye ulaşma hedeflenmiş, anket uygulanması süresince kooperatif merkezine gelme imkânı bulan 71 üye üzerinde uygulama yapılmıştır.

Anket kooperatiflerin bulunduğu mahallerde kooperatif işletme tesislerinde uygulanmıştır. Kooperatiflerin coğrafi olarak birbirinden uzak merkezlerde yapılması anketin yapılmasındaki güçlüklerden bir tanesidir.

Anketin uygulama zamanı olarak 2012 yılı Ocak ayında karasal iklimin etkilerinin en yoğun hissedildiği Ocak ayında uygulanmıştır. Anket çalışması süreci her kooperatifte

geçirilecek süre yaklaşık 24 saat olarak seçilmiş, bu süre içerisinde anketin uygulandığı merkezde bulunan (şehir dışında olmayan) ve kooperatif merkezine gelme imkânı olan kamyonculara uygulanmıştır.

Anket Yozgat'ta nakliye sektöründe faaliyet gösteren yaklaşık 1000 kişiden 71'ine uygulanmıştır. Anket yaklaşık olarak iki haftada yapılmıştır. Anketin doldurulması yaklaşık 20-25 dakika gibi bir zaman almıştır.

Bilgilerin tasnif edilmesinde ve dökümünün elde edilmesinde "SPSS for Windows" istatistik programı kullanılmıştır. Ankette kullanılan soruların birçoğunun kapalı uçlu olması elde edilen verilerin elektronik ortama aktarılmasında çok büyük kolaylık sağlamıştır. Buda daha hızlı ve daha doğru değerlendirmenin ortaya çıkmasında etkili olmuştur.

3.1.5.3 Bulguların Düzenlenmesi

Çalışmanın temel çerçevesinin mevcut literatürle karşılaştırılarak değerlendirilmesi, araştırmanın hem en önemli hem de en zor kısmını oluşturmaktadır. Bu aşamada anket yoluyla elde edilen bilgiler istatistikî olarak kullanılacak veriler haline getirilmiştir. Yapılan anketlerin bilgisayar ortamına aktarılmasından sonra, bilişim teknolojisinin kolaylıkları kullanılarak tablolar elde edilmiştir. Tablolar vasıtasıyla varsayımları denemek ve değerlendirmek mümkün olmuştur. Yapılan mülakatlarda elde edilen veriler de bu çalışma için açıklayıcı ve destekleyici katkı sağlamıştır.

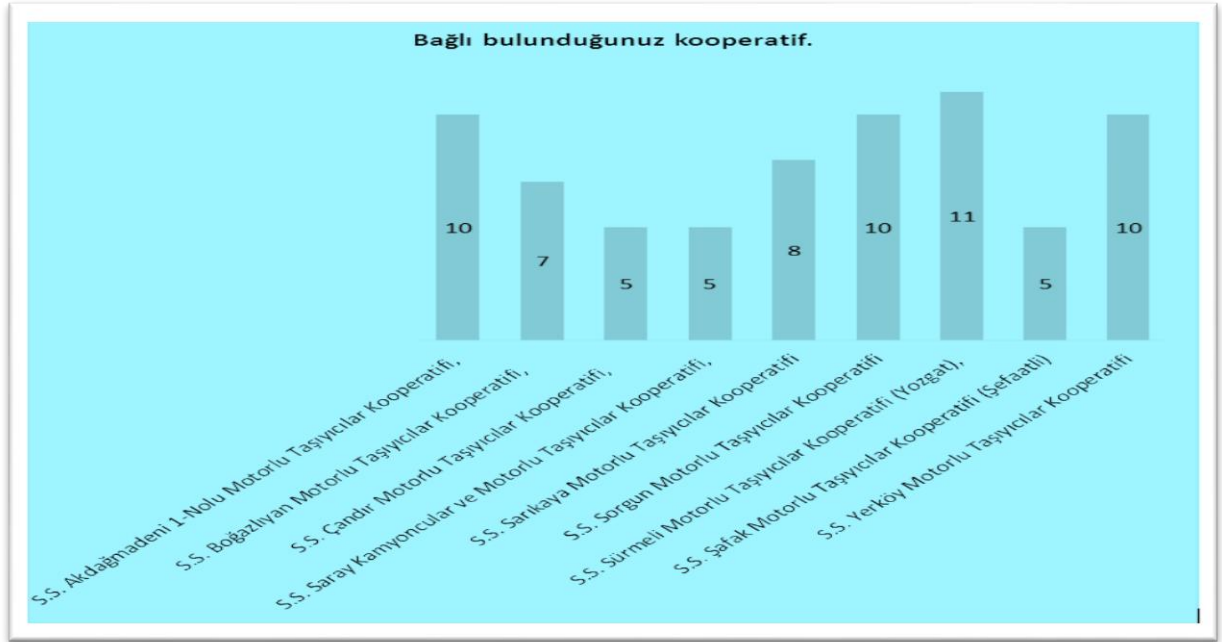
3.2 Araştırmaya Ait Bulgular

3.2.1 Araştırmaya Katılanların Demografik Özellikleri

3.2.1.1 Katılımcıların Üye olduğu Nakliye Kooperatifleri

Tablo 7’de de belirtildiği üzere Yozgat’ta bulunan 14 farklı kooperatifte yaklaşık 1000 üyenin aktif faaliyet göstermektedir. Yapılan çalışmada 14 kooperatiften 9’una ve 1000 üyeden 71’ine ulaşabildiği görülmektedir.

Şekil 8 Katılımcıların Üye olduğu Nakliye Kooperatifleri

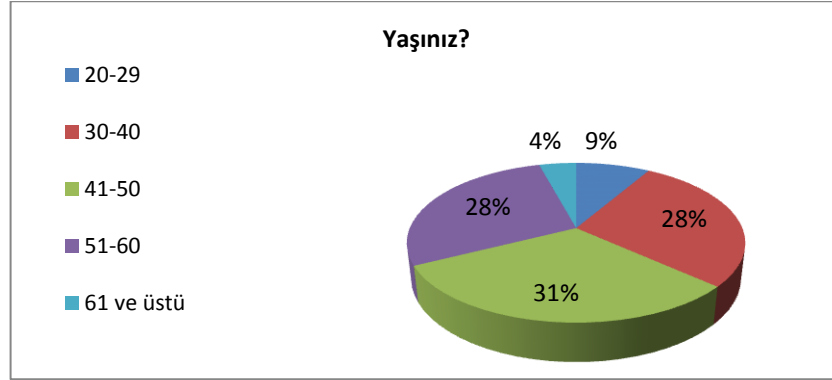


3.2.1.2 Katılımcıların Yaş Durumları

Yozgat’ta bulunan kamyoncular kooperatifi üyelerinin %9’unun genç sayılabilecek 20-29 yaş arası, %28’inin 30-40 yaş arası, %31’inin 41-50, %28’inin 51-60 yaş arası olduğu

görülmektedir. Sosyal Sigortalar Sistemi'ne göre emekli olması gerektiği halde hala çalışmaya devam eden %4'lük bir kesimin bulunduğu, kendi aracı ile nakliyecilik yapan insanların yaşam şartlarının ağırlığı sebebiyle çalışmaya devam ettikleri görülmektedir.

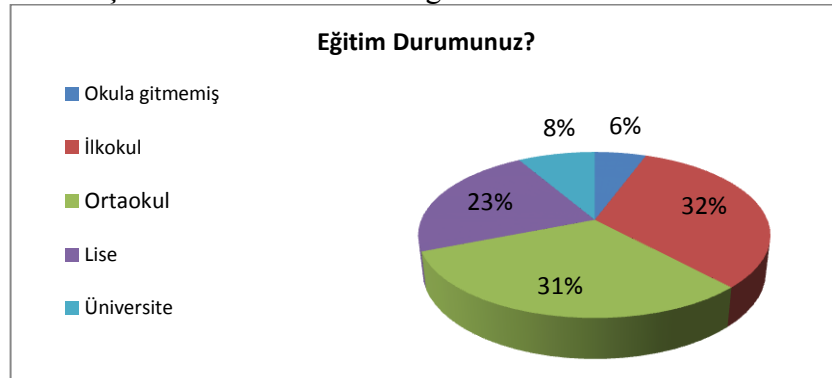
Şekil 9 Katılımcıların Yaş Durumları



3.2.1.3 Katılımcıların Eğitim Durumları

Ankete katılan kamyoncu esnafının %6'sının okuma imkânı bulamadığı, %32'sinin ilkokul mezunu, toplamda %31'lik kısmının orta öğrenim olarak adlandırılan ortaokul-lise eğitimini tamamladığı, %8'lik kısmının ise üniversite eğitimi aldığı görülmektedir.

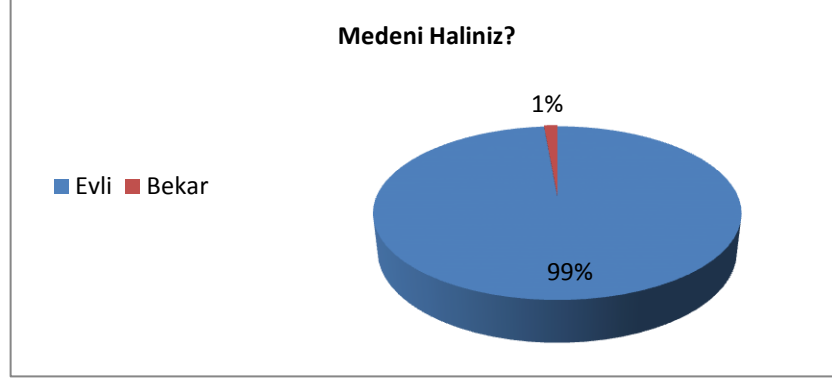
Şekil 10 Katılımcıların Eğitim Durumları



3.2.1.4 Katılımcıların Medeni Halleri

Yozgat'taki kooperatiflerde faaliyet gösteren nakliyecilerin tamamına yakın kısmının medeni hallerinin evli olduğu görülmektedir.

Şekil 11 Katılımcıların Medeni Halleri

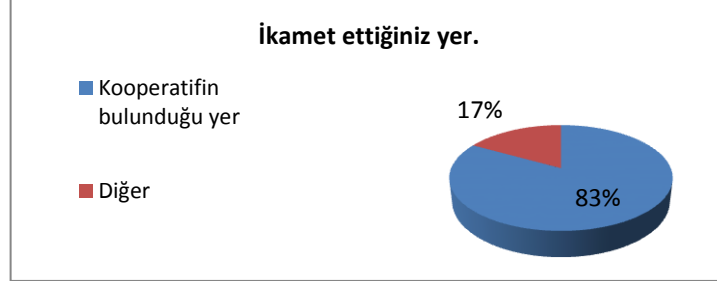


3.2.1.5 Katılımcıların İkamet Yerleri

Ankete katılan nakliyecilerin %83'ünün ikamet ettikleri il-ilçenin nakliye kooperatifine kayıtlı oldukları, %17'lik kısmının ise ikametinin bulunmadığı il-ilçe kooperatifine kayıtlı olduğu görülmektedir. Bu sonuçlar köylerde ikamet eden nakliyecilerin tek başına kaldığında iş bulamadığını ve bu tip yalnız çalışan kişilerin kooperatif etkininin gücüyle kooperatife üye olmak istediklerini göstermektedir.

Yapılan mülakatlarda nakliyeciler “Kurumsal yapının kendilerine büyük tonajlı iş alma hususunda yardım ettiğini, şahıs olarak yaklaşık 100 ton olan taşıma kapasitesinin kooperatifleşme ile 1000-5000 tona kadar çıkabildiğini, kurumsal yapının kendilerine bu şekilde avantaj sağladığını, birlikten güç doğduğunu” ifade etmişlerdir.

Şekil 12 Katılımcıların İkamet Yerleri ve Kooperatif İlişkisi



3.2.1.6 Katılımcıların Bağlı olduğu Kooperatife Üyelik Süreleri

Ankete katılan nakliyecilerin %13'ü 0-5 yıl içerisinde bağlı bulunduğu kooperatife üye olmuştur. Kooperatiflere üyeliği 21 yılı geçmiş olan kişilerin %20'lik oranda fazla olması dikkat çekmektedir. 21 yıllık kooperatif üyesinin bulunması nakliye sektöründe 20 yıldan uzun süredir faaliyetini sürdüren ve sürdürmeye devam eden kooperatifler olduğunu göstermektedir.

Fazla iş alabilmek ve ağır piyasa şartlarında ayakta kalabilmek için bir araya gelen insanların kurduğu kooperatif kuruluşun sadece 20 yıldan fazla faaliyet göstermiş olması, tabelasının bile asılı bulunması ülkemizin ekonomik şartlarında bir başarı olarak görülebilecektir.

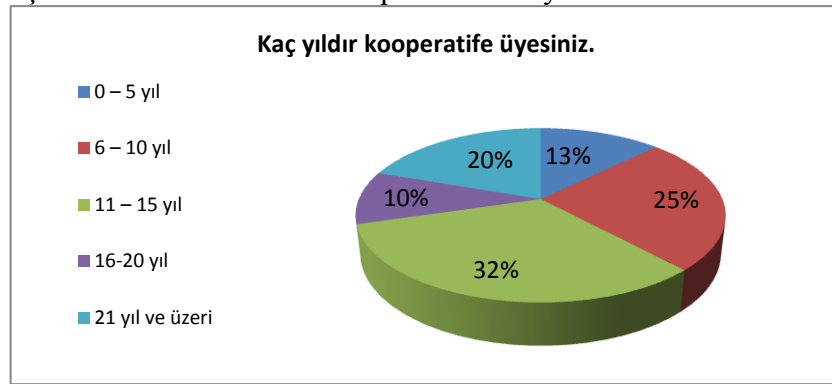
Çeşitli yerel ve ulusal haber sitelerinde yer alan bilgilere göre 09.05 2013 tarihinde tezimize konu kooperatiflerden Yozgat'ın Yerköy ilçesine bağlı Saray beldesinde faaliyetini sürdüren Brezilya'nın Votormantim şirketine ait Yozgat Çimento Fabrikası'ndan yük taşıyamadıklarını öne süren Saray Kamyoncular ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi üyeleri eylem yaptı. Habere göre:

“Kamyonlarını Yibitaş Çimento Fabrikası karşına çeken kamyoncu esnafı, fabrika önünde toplanarak basın açıklamasıyla sıkıntılarını dile getirdi. Saray Kamyoncular ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatif Başkanı Mustafa Reşit Erbaş, çimento fabrikasının Saray

beldesinde bulunduğunu, uzun yıllar çimento fabrikası sayesinde geçimlerini sürdürdüklerini belirterek, son zamanda fabrikanın kendilerine uyguladıkları yanlış politikalar sebebiyle iş alamadıklarını ifade etti.²⁴⁷

Ayrıca anket yapım aşamasında anket uygulanan nakliyeciler ile yapılan görüşme ve mülakatlarda “Ne için kooperatif kurdunuz?” sorusuna nakliyeciler: “Fazla iş alabilmek ve ağır piyasa şartlarında ayakta kalabilmek için bir araya gelmek gerekir.” cevabı vermişler ve bu husus teyit edilmiştir.

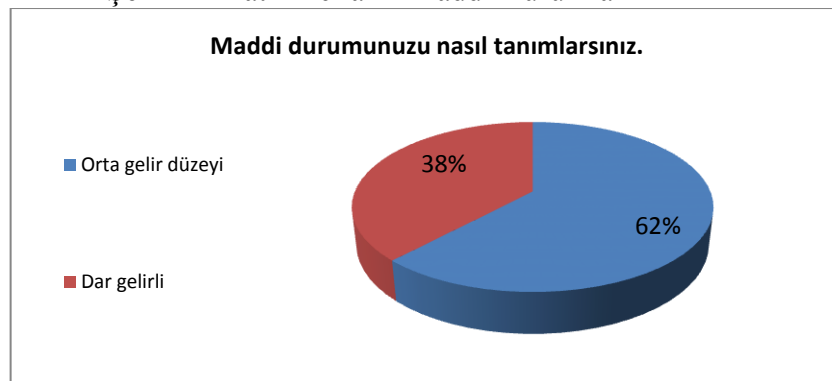
Şekil 13 Katılımcıların Kooperatiflere Üyelik Süreleri



3.2.1.7 Katılımcıların Maddi Durumları

Ankete katılan nakliyecilerin %62’lik kısmı kendisini “orta gelir düzeyine sahip”, %38’lik kısmı da “dar gelirli” olarak tanımlamaktadır.

Şekil 14 Katılımcıların Maddi Durumları



²⁴⁷ <http://www.haberler.gen.al/2013-05-09/yo zgatta-nakliyec i-esnafi-eylem-yapt i> (Erişim Tarihi:17.05.2013)

Burada ortaya çıkan en önemli husus kendisini “üst gelir düzeyine sahip” olarak tanımlayan hiçbir nakliyecinin bulunmamasıdır. Bu durum toplumun alt ve orta kesimini oluşturanların kooperatiflere üye olduklarını göstermektedir. Bu sonuçlar kooperatifçiliğin toplumun alt kesimlerine kadar yayıldığını göstermektedir.

3.2.1.8 Katılımcıların Nakliyecilik Dışındaki Gelir Kaynakları

Ankete katılan nakliyecilerin %52’lik kısmı nakliyecilik haricinde tarım, %11’lik kısmı hayvancılık, %11 ticaret ve %26’sı diğer meslekleri icra ederek yaşamlarını sürdürmeye çalışmaktadır.

Şekil 15 Katılımcıların Nakliyecilik Dışındaki Gelir Kaynakları



Saray Kamyoncular ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatif Başkanı Mustafa Reşit Erbaş’ın: “Bizler Saray halkı olarak geçimini tarım, hayvancılık ve uzun zamandan beri de nakliyecilik yaparak sağlıyoruz. Kooperatifimiz, Yibitaş Çimento Fabrikası’nın ihtiyacı olan klinker, tıras, kömür gibi taşıma işleri ile iştigal etmektedir.” şeklinde medyada yer alan sözleri de nakliyecilerin geçinebilmek amacıyla farklı işler yaptıklarını teyit etmektedir.²⁴⁸

²⁴⁸ <http://www.haberler.gen.al/2013-05-09/yozgatta-nakliyecisi-esnafi-eylem-yapti> (Erişim Tarihi: 17.05.2013)

3.2.1.9 Katılımcıların Nakliye Kooperatifi Dışında Başka Bir Kuruma Üye Olup Olmadıkları

Ankete katılan nakliyecilerin %94'lük kısmının sadece kooperatife üye olduğu, diğer %6'lık kısmının ise kooperatif yanında başka kuruma da üye olduğu görülmektedir.

Şekil 16 Katılımcıların Kooperatif Dışında Başka Bir Kuruma Üyelikleri



6215 sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (T.C. Yasalar, 2011) ile 1163 sayılı Kooperatifler Kanunu'na yeni bir madde eklenmiştir. Söz konusu madde ile kooperatif ve üst kuruluşlarının yönetim ve denetim kurulu üyelerine bazı görevlerde bulunma yasağı getirilmiştir.

Yasaya göre; yönetim ve denetim kurulu üyeleri, bulundukları kooperatif veya üst kuruluşlarının hissedarı oldukları şirketlerde, katıldıkları vakıflarda ve diğer teşekküllerde, yönetim kurulu üyesi, denetçi (denetim kurulu üyesi), personel olarak veya başka bir şekilde görev alamazlar. Yine, yönetim ve denetimdekilerin akrabaları için de aynı görevlerde bulunma yasağı getirilmiştir.²⁴⁹

²⁴⁹ <http://archive.ismmmo.org.tr/docs/malicozum/104malicozum/7%20merdan%20caliskan.pdf> (Erişim Tarihi: 15.05.2013)

3.2.2 Araştırmaya Yönelik Güvenilirlik Analizi

Güvenilirlik analiziyle, anket ile ölçülmek istenen ortak değeri (common core), eşit olarak paylaşmayan değişkenlerin belirlenmesi ve bu değişkenlerin analiz dışı bırakılarak, ölçeğin iç tutarlılığının artırılması amaçlanmıştır.²⁵⁰ Güvenilirlik (reliability), bir ölçme aracı, bütün soruların birbirleri ile tutarlılığını, ele alınan oluşumu ölçmede türdeşliğini, yeterliliğini ortaya koyan bir kavramdır. Testlerin güvenilirliğini değerlendirmek amacıyla geliştirilmiş yöntemlere güvenilirlik analizi ve bu testte yer alan soruların irdelenmesine ise soru analizi (itemanalysis) denilmektedir.

Testlerin güvenilirliğini analiz etmek amacıyla, güvenilirlik katsayıları hesaplanmaktadır. Güvenilirlik katsayılarından sıklıkla kullanılan “Cronbach Alfa” katsayısıdır. Cronbach alfa katsayısı istatistik temelleri tutarlı ve tüm soruları dikkate alarak hesapladığından, testin genel güvenilirlik yapısını diğer katsayılara en iyi yansıtan katsayıdır. Güvenilirlik analizi toplam puanlar üzerine kurulu ölçeklere (likert ölçeği) dayalı araçların güvenilirliğini ortaya koymaya yarayan cronbach alfa katsayısının temel varsayımları, “her soru toplam skorun bir doğrusal bileşeni olmalıdır” ve “ölçekte toplanabilirlik özelliğinin bulunması gerekir” biçimindedir. Cronbach alfa katsayısı, 0 ile 1 arasında değişim gösterir. Sorular arasında negatif korelasyon varsa alfa katsayısı da negatif çıkar. Bu durum, güvenilirlik modelinin bozulmasına neden olur. Alfa katsayısının değerlendirilmesinde esas alınan değerlendirme kriterleri aşağıda yer aldığı gibidir.²⁵¹

- 0.00 $\leq \alpha <$ 0.40 ise ölçek güvenilir değildir
- 0.40 $\leq \alpha <$ 0.60 ise ölçek düşük güvenilirliktedir.
- 0.60 $\leq \alpha <$ 0.80 ise ölçek oldukça güvenilirdir.
- 0.80 $\leq \alpha <$ 1.00 ise ölçek yüksek derecede güvenilir bir ölçektir.

Yapılan çalışmada 46 değişkenin tamamına yönelik olarak güvenilirlik analizi yapılmıştır. Güvenilirlik analizi sonucu 0,93 olarak hesaplanmış olup bu sonuç oldukça yüksek bir değerdir. Çalışmanın ana değişkenleri ile ilgili olarak, bir dizi güvenilirlik testi

²⁵⁰ Baş, s. 191.

²⁵¹ Özdamar, s.633.

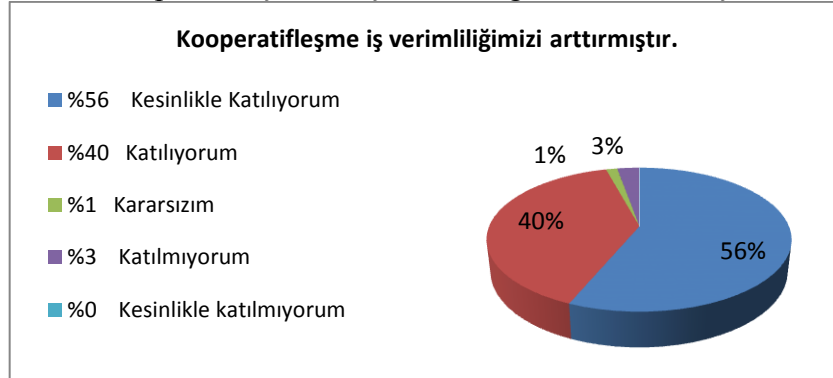
yapılmıştır. Analizler sonucunda, değişkenlere ait güvenilirlik katsayıları (alfa) yeterli ölçüde bulunmuştur. Bu veriler, ifadelerin, daha önce belirlenen, ilgili oldukları boyutların ölçülmesine anlamlı bir biçimde katkıda bulunduklarını göstermektedir.

3.2.3 Üyelerin Kooperatifleşme Olgusuna Bakış ve Kooperatif Faaliyete Katılım Konusuna İlgileri

3.2.3.1 Kooperatifleşme ve İş Verimliliği Arasındaki İlişki

Kooperatifleşmenin ve iş verimliliği üzerine olan etkisini ölçmek üzere sorulan bu soruda ankete katılan nakliyecilerin %96'lık büyük bölümünün kooperatifleşmenin iş verimliliğini arttırdığını düşündüğü tespit edilmiştir. Burada %3'lük memnun olmayan kesim dikkat çekmektedir. Ayrıca %1'de kararsızdır.

Şekil 17 Kooperatifleşme ve İş Verimliliği Arasındaki İlişki



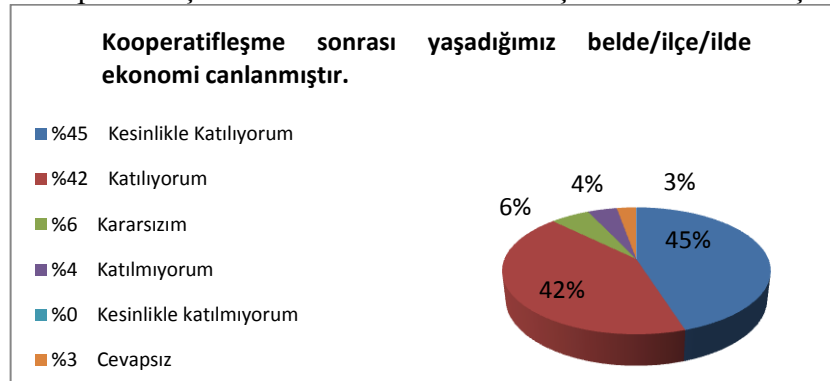
Sonuç olarak kooperatifleşmenin nakliye sektöründe iş verimliliğini arttırdığı görülmüştür.

3.2.3.2 Kooperatifleşme ve Yerel Ekonomik Gelişme Arasındaki İlişki

Bu soru kooperatifleşmenin sadece üyelerine değil bulunduğu merkezin ekonomisine etkisini ölçmek amacıyla sorulmuştur. Ankete katılan nakliyecilerin %87'lik kısmı

kooperatifleşme ile yaşadıkları yerde ekonomiyi canlandırdığını düşünmektedir. Kooperatifleşmenin kooperatifin bulunduğu merkezin ekonomisine etkisi konusunda %6'lık kararsız kesim bulunmaktadır. %4'lük kesim ise kooperatifin bulunduğu merkezin ekonomisine katkısı olduğunu düşünmemektedir. Ayrıca ankete katılan nakliyecilerin %3'ünün bu soruya cevap vermemiş olması da dikkat çekmektedir.

Şekil 18 Kooperatifleşme ve Yerel Ekonomik Gelişme Arasındaki İlişki



Yozgat Merkez Taşıyıcılar Kooperatifi Başkanı da “*Pancar ve buğday sezonunun kapanmasıyla birlikte nakliyecilik işinin bittiğini, kooperatife üye olan araçların kış sezonunda işsiz kaldığını*”²⁵² ifade etmiştir.

Sonuç olarak uygulamada elde edilen sonuçlar haber ile birlikte değerlendirme değerlendirildiğinde, nakliye kooperatiflerinin faaliyet gösterdikleri belde-ilçe ekonomisinin gelişmesine katkı sağladıkları görülmektedir.

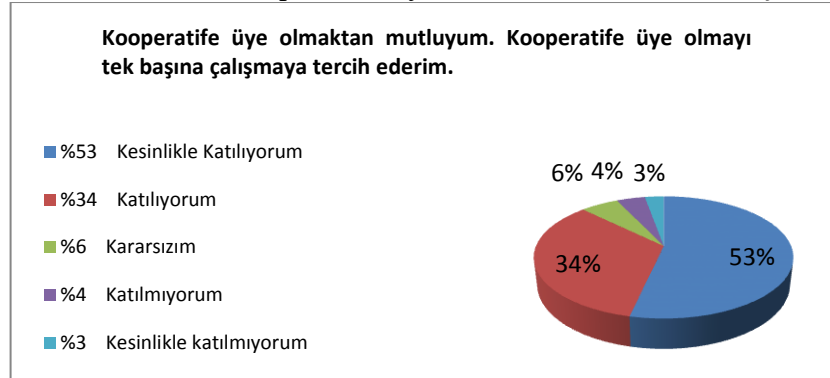
3.2.3.3 Kooperatife Üye Olmak Veya Tek Başına Çalışmak Arasındaki Farklar

Kooperatif üyelerinin kooperatife gönül bağlılığını ölçmek üzere sorulan bu soruda toplamda %77'lik kesimin kooperatife üye olmaktan mutlu olduğu sonucu çıkmıştır. %6 “kararsızım”, %4 “katılmıyorum” ve %3 ile “kesinlikle katılmıyorum” cevapları bu soruda

²⁵² Kooperatif Postası Karınca Dergisi, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı 902, 2012 Şubat s.30.

doğrudan dikkat çekmektedir. Toplamda %13'lük bir kesimin kooperatiflere üye bağlılığının tamamen ekonomik nedenlere bağlı olduğunu görülmektedir.

Şekil 19 Katılımcıların Kooperatife Üye Olma konusundaki Görüşleri



Bu sonuç kooperatif kuruluşun çevresine karşı çekim unsuru olduğunu, nakliyecilerin tek başlarına faaliyet göstermek yerine sevmeseler ve istemeseler de kooperatiflere üye olduklarını göstermektedir.

3.2.3.4 Kooperatiflerin Kuruluş Amacına Uygun Olarak Faaliyet Gösterip Göstermediği

Motorlu taşıyıcılar kooperatifi ana sözleşmesine göre taşıma kooperatiflerinin amaçları “Ortaklarının yolcu taşımacılığı hizmetlerini pazarlamak, bizzat taşımacılık yapmak ve yaptırmak, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında faaliyetlerde bulunmak ve ortaklarının bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçlarını karşılamaktır.”

Ankete katılan nakliyecilerin tamamı bağlı bulunduğu kooperatifin kuruluş amacında belirtilen taşımacılık yapmak ve yaptırmak, ortakların bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçlarını karşılamak amaçlarına uygun olarak faaliyet gösterdiğini düşünmektedir.

Şekil 20 Kooperatiflerin Amacına Uygun Olarak Faaliyet Gösterip Göstermediği



3.2.3.5 Katılımcıların Kooperatif Yönetimleri Üzerine Düşünceleri

10.7.2003 tarih ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na dayanılarak çıkarılan Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde taşımacılık faaliyetleri için öngörülen mesleki yeterlilikle ilgili verilecek mesleki yeterlilik belgeleri ve bunlara ilişkin usul ve esasları belirlemek amacıyla çıkarılan Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği'nin 15. maddesine göre;

“Taşıma kooperatiflerinde, yönetim kurulu başkan ve üyeleri ile kooperatifi temsil ve ilzama yetkili yöneticileri ile sektör kuruluşlarının başkan ve yönetim kurulu üyelerinin, kaçakçılık, dolandırıcılık, dolanlı iflas, sahtecilik, inancı kötüye kullanma, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, kaçak insan taşımacılığı veya ticareti, hırsızlık, rüşvet, 12.4.1991 tarihli ve 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu ile 30.7.1999 tarihli ve 4422 sayılı Çıkar Amaçlı Suç Örgütleriyle Mücadele Kanununa giren suçlardan hürriyeti bağlayıcı ceza ile hükümlü bulunmamak, ticari alanda ve mesleğin icrası ile ilgili konularda kötü şöhret sahibi olmamak suretiyle mesleki saygınlığa sahip olmaları” gerekmektedir.²⁵³

Taşıma kooperatiflerinde yönetici olabilmek için gerekli şartlar vardır ve her isteyen yönetici olamamaktadır. Seçilmiş yöneticiler ile yönetilen kooperatiflerin de iyi bir şekilde yönetilmesi ve üyelerine fayda sağlaması olağandır. Ankete katılan nakliyecilerin %97'si

²⁵³ <http://www.mevzuat.gov.tr> (ErişimTarihi: 16.05.2013)

bağlı bulunduğu kooperatifin iyi bir şekilde yönetilerek üyelerine fayda sağladığını düşünmektedir. %3'lük kesim ise kararsızlığını ortaya koymuştur.

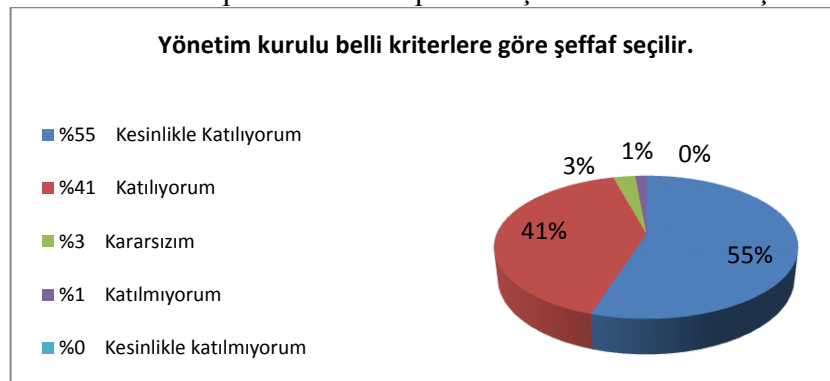
Şekil 21 Katılımcıların Kooperatif Yönetimleri Hakkındaki Düşünceleri



3.2.3.6 Kooperatiflerde Yapılan Seçimlerinin Adilliği

Ankete katılan nakliyecilerin %96'sı bağlı bulunduğu kooperatifte yapılan seçimlerin şeffaf olduğunu düşünmektedir. %1'lik memnun olmayan kesim dışında %3 bu soruda kararsız kalmıştır. Bu soru ile ölçülmeye çalışılan şeffaf seçime bakış ile aynı zamanda kooperatifleşmenin demokratikleşmeye olan etkisi de tespit edilmektedir.

Şekil 22 Katılımcıların Kooperatiflerde Yapılan Seçimler Üzerine Düşünceleri



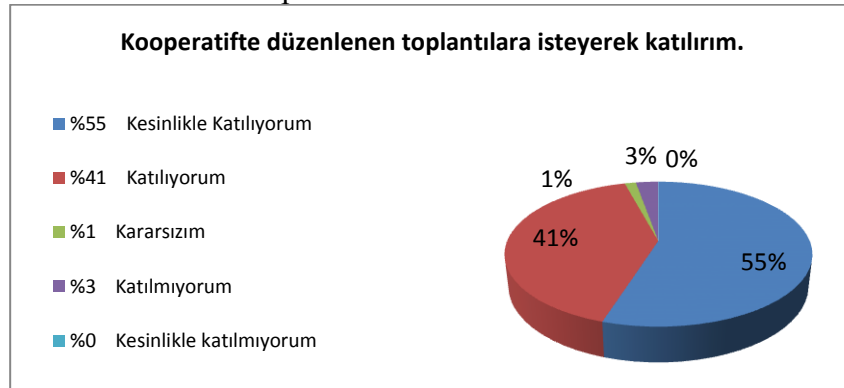
Yozgat'ta bulunan nakliyeciler (%1'lik memnun olmayan kesimin bulunmasına rağmen) demokratik ve şeffaf seçimlerin yapıldığını düşünmektedir. Sonuç olarak nakliye kooperatiflerinde bütün yönetim ve denetim organlarının demokratik seçimler neticesinde oluştuğu ve el değiştirdiği, kooperatifleşmenin demokrasi kültürünün yerleşmesine katkı sağladığını görülmektedir.

3.2.3.7 Katılımcıların Düzenlenen Toplantılara Katılım Oranları

Katılımcıların düzenlenen toplantılara katılım oranlarına bakıldığında %96'lık kesimin olumlu, %4'lük kesimin ise olumsuz yaklaşması, yapılan anketin güvenilirliğini ve doğruluğunu göstermiştir.

Toplamda %13'lük bir kesim kooperatiflere üye bağlılığının tamamen ekonomik nedenlere bağlı olduğu görülmektedir, bu sonuçlar Şekil 19'da elde edilen sonuçlar ile uyumludur.

Şekil 23 Katılımcıların Toplantılara Katılım Konusundaki Tavrı



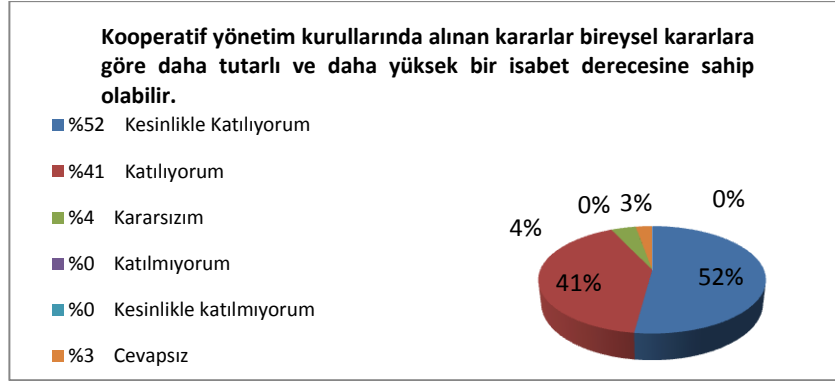
Yukarıdaki iki soruya verilen cevaplar da Şekil 19'da belirtilen hususlar ile birlikte değerlendirildiğinde kooperatiflere sadece ekonomik nedenler ile üye olan %13'lük kesimin de genel itibariyle kooperatifte düzenlenen toplantılara ve şeffaf seçimlere katıldığı görülmektedir.

Ayrıca ortaya çıkan diğer bir sonuç ise kooperatife üye olan %3'lük kesimin sadece ekonomik nedenler ile üye olduğu ve kooperatif etkinliklerine katılmadığı, yapılan seçimler ile ilgili olumsuz görüşe sahip olduğu açık bir şekilde görülmektedir.

3.2.3.8 Kooperatif Organlarında Alınan Kararların İsabet Derecesi

Ankete katılan nakliyecilerin %93'ü kooperatif yönetim kurullarında alınan kararlar bireysel kararlara göre daha tutarlı ve daha yüksek bir isabet derecesine sahip olduğunu düşünmektedir. Bu da nakliyecilerin istişare ile aldıkları kararların doğruluğuna inandıklarını göstermiştir.

Şekil 24 Kooperatiflerin Yetkili Organlarında Alınan Kararların İsabet Derecesi



Kooperatiflerin ortak akıl ile yönetildiği ve genel itibariyle üyelerin yönetime katıldıkları görülmektedir.

Şekil 23'de ortaya konulan yönetim kurullarının şeffaf olarak seçilmediğini belirterek yapılan seçimler ve yönetim kurulları ile ilgili olumsuz görüşe sahip olan %3'lük kesimin de istişare ile alınan kararlara saygılı davrandığı görülmektedir. Üyelerin bir kısmı yapılan toplantılara katılmasa ve yönetim kurullarını seçmek üzere yapılan seçimlere güven duymasa bile alınan kararlara olumsuz yaklaşmamaktadır ve saygı duymaktadır. Şekil 23'de

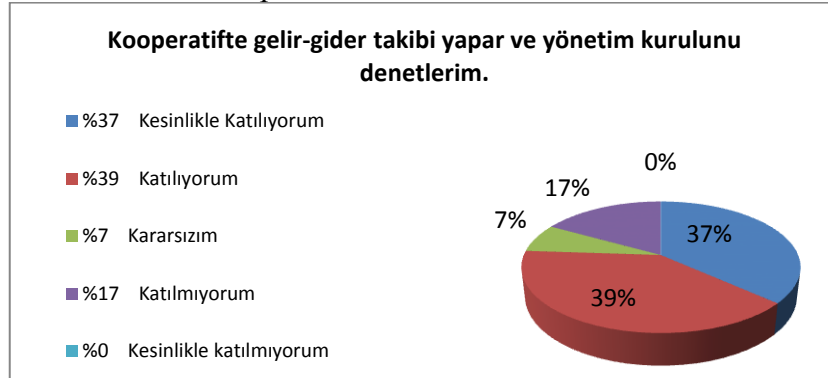
görüldüğü üzere beğenmediğini ifade etmekte çekinmeyen %3'lük kesim istişare ile karar alınmasına olumsuz yaklaşmamaktadır, sadece cevapsız kalmaktadır.

Bu sonuçların kooperatifleşme ve demokratikleşme arasındaki ilişkiyi belirgin bir şekilde ortaya çıkardığı söylenebilir. Demokratik seçimlerin yapıldığı ortamlarda üyeler çıkan sonuçtan ve oluşan yönetimden memnun olmasalar bile saygı duymaktadırlar.

3.2.3.9 Katılımcıların Bağlı Bulundukları Kooperatifleri Denetleme Konusundaki İsteklilikleri

Ankete katılan nakliyecilerin %76'sı kooperatifin yönetimine ilgi duymaktadır. %17'si ise kooperatifte gelir gider takibi yapmamakta yönetimin denetiminde isteksiz bir tavır sergilemektedir. Önceki soruda ortaya çıkan cevaplar ile birlikte değerlendirildiğinde yaklaşık %20'lik bir kesimin kooperatif işleyişi ve yönetilmesi konularına duyarsız olduğu ortaya çıkmaktadır.

Şekil 25 Katılımcıların Kooperatifleri Denetleme Konusundaki Tavrı



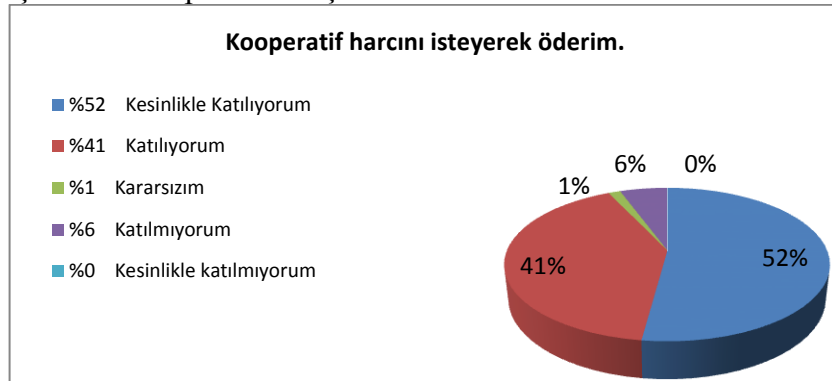
Ortaya çıkan bu sonuç gayet normaldir. Ankete katılan üyelerin demografik özelliklerine göre katılımcıların %6'sı okuma imkânı bulamamış, %32'si ise ilkokul mezunudur. Geneli alt gelir düzeyinde olan ankete katılanların %4'ü ise emekli olmaları gerekirken halen çalışmaya devam etmektedir. Ortaya çıkan bu sonuçta üyelerin demografik özelliklerinin de belirleyici olduğu söylenebilir.

Katılımcıların “gelir-gider takibi, yönetim kurulunun denetlenmesi” gibi profesyonel olarak yapılması gereken işlere pek fazla ilgi göstermedikleri, zaman ayırmadıkları görülmektedir.

3.2.3.10 Katılımcıların Kooperatif Harçlarının Ödenmesindeki İsteklilikleri

Ankete katılanların %93’ü üye olduğu kooperatif harcını isteyerek ödemektedir. %6’lık kesim ise üyelik harcını istemese de ödemek durumunda kalmaktadır. Kooperatiflere üye bağlılığı tamamen ekonomik nedenlere bağlı olan %13’lük kesimden yarısının kooperatif ile ilişkisinin tamamen mali hesaplara dayalı olduğu, %6’lık kesimin kooperatif harcını dahi ödemek istemediği ortaya çıkmaktadır.

Şekil 26 Kooperatif Harçlarının Ödenmesindeki Durum

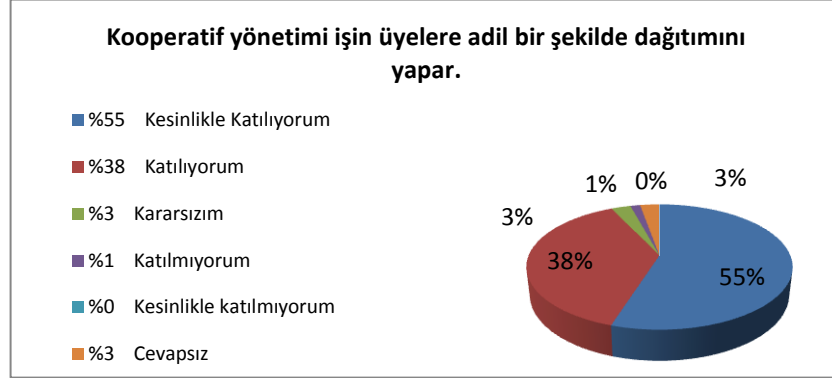


3.2.3.11 Katılımcıların Kooperatiflerde Yapılan İş Dağılımı Üzerine Düşünceleri

Kooperatif yönetiminin üyelere adil davranıp davranmadığının tespiti amacıyla sorulan bu soruya verilen cevapların %88’i olumludur. Ankete katılan nakliyecilerin sadece %1’i yönetimin adil olmadığını düşünmektedir. %3 kararsız ve %3 cevapsız nakliyeciler bulunmaktadır.

Sonuç olarak nakliye kooperatiflerinde üyelere iş paylaştırılması noktasında genel itibariyle adil bir yönetim tarzı izlendiği tespit edilmiştir.

Şekil 27 Katılımcıların Kooperatiflerdeki İş Dağılımı Üzerine Düşünceleri

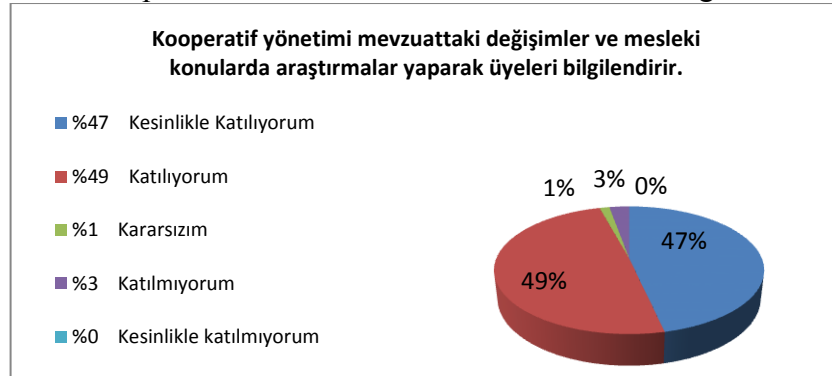


Anket aşamasında yapılan mülakatlarda da nakliyeciler esnafı genel itibarıyla kooperatif yönetimlerinin adil davrandığı hususunu teyit edici cevaplar vermişlerdir. Motorlu taşıyıcılar kooperatiflerinin ortaklarıyla ilgili yaşadığı en önemli sorun taşıma ücretlerinin düşük olmasıdır. Çünkü adı geçen kooperatiflerin ulaştırma sektöründeki haksız rekabetle ilgili sorunları bulunmaktadır.²⁵⁴

3.2.3.12 Kooperatif Yönetimlerinin Güncel Kanunları Takip Etme Düzeyi

Ankete katılanların %96'sı kooperatif yönetiminin mevzuattaki değişimleri takip ettiğini ve mesleki konularda araştırmalar yaparak üyeleri bilgilendirdiğini düşünmektedir.

Şekil 28 Kooperatif Yönetimlerinin Güncel Kanunlara İlgileri



²⁵⁴ Yüksel, s.222.

Nakliye kooperatif yönetimlerinin meslekleri ile araştırma yapması ve üyelerini bilgilendirmesi konusundaki ortaya çıkan bu yüksek oran şaşırtıcıdır.

Bu sonucun ortaya çıkmasında 2003 yılından sonra çıkarılan yasa ile nakliyecilere zorunlu tutulan çeşitli belgelerin sebep olduğu değerlendirilmektedir.

Normal şartlarda mevzuat ve sektörel gelişmeleri takip etme imkânı çok fazla olmayan nakliyecilerin “mecburen” bu gelişmeleri takip ettikleri değerlendirilmektedir. Çalışma aşamasında yapılan saha ve açık kaynak çalışmalarında nakliyecilerin en önemli gündemlerinin “az bulunan iş veya işsizlik” ten sonra alınması zorunlu belgeler olduğu görülmüştür.

Yapılan denetimlerde ağır cezalara maruz kalmamak için nakliyeciler “alınması zorunlu belgeleri” mecburen almakta, mevzuattaki değişimleri ve sektörel gelişmeleri ise bu sebeple piyasada hayatta kalabilmek için takip etmektedir. Ayrıca bu belgelerin alınması sürecinde devlete ödenen yüksek harçlar da nakliyecileri ister-istemez bu konuları öğrenmeye araştırmaya sevk etmektedir.

Yapılan mülakatta Saray kooperatif başkanı Mustafa Kılıçarslan “alınması zorunlu belgelerin *bir anlamını görmediklerini, bu sistemle devletin çeşitli sertifikalar vasıtasıyla nakliyeciler üzerine fazladan yük yüklediğini ve maliyeti arttırdığını ifade etmiştir.*

Anket aşamasında yapılan mülakatlarda da sorulan sorulara farklı kooperatiflerin yönetiminde bulunan nakliyecilerin verdikleri aşağıdaki cevaplar bu hususu teyit etmekte, nakliyecilerin sektörleri ile ilgili güncel konuları “mecburen” takip ettiklerini göstermektedir.

AB sürecinin size ve sizin gibi nakliye kooperatiflerine etkisi oldu mu? *“Şu an için doğrudan bir etkisi olmadı. Fakat hükümet AB süreci kapsamında bazı tedbirler aldı, fakat alınan bu tedbirlerin hiçbir faydası olmadı, devlet bizden bu yolla çeşitli adlar adı altında para topladı K3 belgesi dediler para aldılar, C belgesi dediler para aldılar R Belgesi dediler para aldılar, FRC belgesi adı altında para toplandı.*

K Belgesi ne demektir, bu neden alınmalıdır? *K belgesi kamyoncunun bir nevi tapusudur, bu belge olmadan taşımacılık yapılamamaktadır. Önceki dönemde böyle bir*

belgeye ihtiyaç yoktu, sonradan bu belge gerekli hale getirildi ve bütün nakliyeciler bu belgeyi 325 TL karşılığında alınabilirken 3000 TL vererek R belgesi de alınmaktadır.

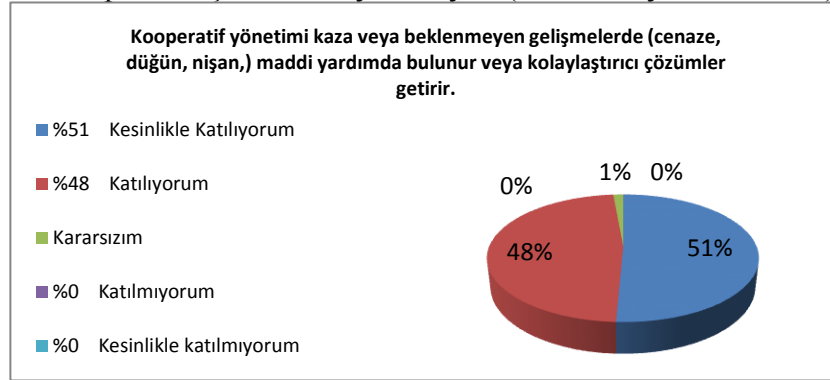
R belgesi ne demektir, bu neden alınmalıdır? Herhangi bir firmanın düzenlediği ihaleye girmek için gerekli olan belgedir. Düzenlenen ihalelere girebilmek için R belgesi alınması gerekmektedir, bunun fiyatı da 60.000 TL'dir.

FRC Belgesi ne demektir, bu neden alınmalıdır? “FRC belgesinin nakliye hizmetlerinde şoför olarak çalışmak için gerekli sürücü belgesidir. Devlet çeşitli sertifikalar vasıtasıyla bizim sırtımıza fazladan yük yüklemekte ve maliyeti arttırmaktadır.”

3.2.3.13 Kooperatif Ortaklarının Olağanüstü Durumlarda Yardımlaşmaları

Ankete katılan nakliyecilerin %99'u kaza veya beklenmeyen gelişmelerde (cenaze, düğün, nişan,) kooperatif yönetiminin yanında bulunduğunu ve kendisi için kolaylaştırıcı çözümler getirdiğini ifade etmektedir.

Şekil 29 Kooperatifleşme ve Sosyal Olaylar (Beklenmeyen Durumlar)



Çalışmanın ilk bölümünde kooperatif kuruluşların Türk toplumunda “imece” usulü ile var olduğu belirtilmişti.

Anket aşamasında yapılan mülakatlarda da sorulan sorulara farklı kooperatiflerin yönetiminde bulunan nakliyecilerin verdikleri cevaplar bu hususu teyit etmektedir. Kooperatif üyeleri, “Herhangi bir üye kaza yaptığında veya arabası arıza yaptığında zararın

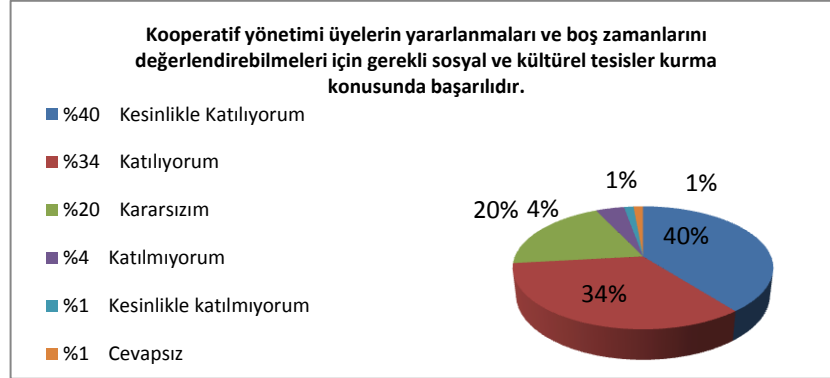
tamamını olmasa bile ellerinden geldiği kadarıyla yardımcı olmaya çalıştıklarını, küçük te olsa yardım yapıldığını, üyelerin düğün ve nişan gibi mutlu cenaze gibi acılı anlarında kooperatif yönetimi ve üyeleri olarak yanlarında bulunduklarını” ifade etmişlerdir.

Sonuç olarak nakliye kooperatifleri üyelerinin beklenmedik sorunlar ile karşılaştıklarında yönetimin yardımını bekledikleri ve genel olarak bekledikleri yardımları alabildikleri görülmüştür.

3.2.3.14 Kooperatif Merkezlerinin Sosyal Ve Kültürel Faaliyete Uygunlukları

Ankete katılan nakliyecilerin %74’ü kooperatif yönetiminin üyelerin yararlanmaları ve boş zamanlarını değerlendirebilmeleri için gerekli sosyal ve kültürel tesisler kurma konusunda başarılı olduğunu düşünmektedir. Bu oldukça yüksek bir orandır ve sorulan soru karşısında nakliyecilerin %20’si kararsız kalmış, %4’ü katılmadığını, %1’i kesinlikle katılmadığını ifade etmiş, %1 ise bu soruya cevap vermekten kaçınmıştır.

Şekil 30 Kooperatiflerin Sosyal Ve Kültürel Tesisler Kurma Performansları



Her ne kadar yapılan mülakatta Saray kooperatif başkanı Mustafa Kılıçarslan’ın “Saray’da bulunan merkezimizde başkan odası, muhasebeci odası, üyelerin dinleneceği alanlar bulunmaktadır.” şeklinde ifadeleri olsa da birçok kooperatifin fiziksel olarak yeterli mekânlara sahip olmadığı yapılan saha çalışmasında görülmüştür.

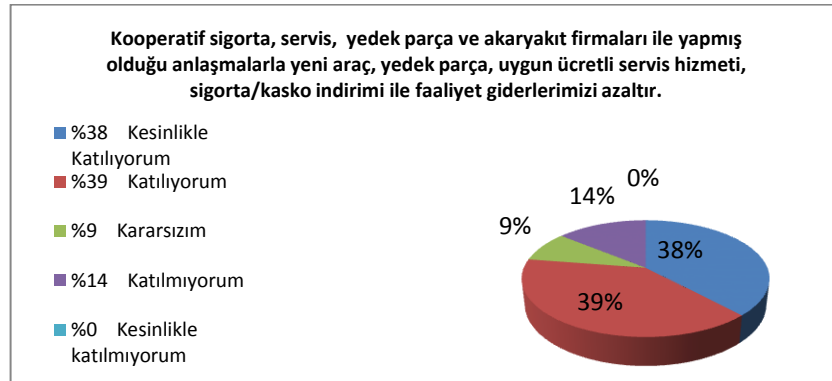
3.2.4 Kooperatiflerin Üyeleri Açısından Ortaya Koyduğu Kooperatif Etkinin Gücü

3.2.4.1 Kooperatif Yönetimlerinin Yedek Parça Tedariki Konusundaki Başarısı

Ankete katılan nakliyecilerin %77'si kooperatif yönetimlerinin sigorta, servis, yedek parça ve akaryakıt firmaları ile yedek parça, uygun ücretli servis hizmeti, sigorta/kasko indirimi ile faaliyet giderlerini azalttığını düşünmektedir. %9'luk kararsız kesim bulunmaktadır. %14'lük oranda ise bu duruma katılmayan kesim yer almaktadır.

Yine ankete katılan nakliyecilerin %88'i kooperatif yönetiminin kişi ve kuruluşlardan hizmet alımı yaptığını belirtmektedir. Burada %4 kararsız, %3 katılmayan ve %4 oranında cevapsız yer almaktadır.

Şekil 31 Kooperatif Yönetimlerinin Yedek Parça ve İndirim Anlaşmaları



Kooperatif etkiyi en iyi gösterebilecek göstergelerden olan bu sorulara verilen cevaplarda olumsuz cevapların oranı şaşırtıcıdır.

Yapılan mülakatta Saray kooperatif başkanı Mustafa Kılıçarslan “Araçlarını bulunulan bölgede tamir ettirdiklerini, yedek parça alınmasını gerektiren durumlarda ise kooperatif olarak birkaç yerden teklif alındığını, hangisi ucuz olursa oradan temin edildiğini” ifade etmiştir.

Buna rağmen Yozgat'ta bulunan nakliye kooperatifi yönetimlerinin topluluk gücünden faydalanarak piyasadan daha uygun fiyata yedek parça, yakıt, kasko ve araç bakım servis ücretleri temin etme konusunda başarısız oldukları görülmüştür. Burada göz önünde bulundurulması gereken hususlar vardır:

Öncelikle Ulaştırma Bakanlığı verileri incelendiğinde Yozgat'ın Malatya, Tokat ve Sivas ile birlikte Sivas Bölge Müdürlüğü kapsamında değerlendirildiği, söz konusu illerin araç sayısı (toplamda 15198 araç ile %1,78) ve geçerli yetki belgesi (toplamda 15488 belge ile %3,19) sayılarına göre ülke ortalamasının çok altında kaldıkları görülmektedir.

Taşımacılık sektörü Yozgat ekonomisinin %1'ini kapsamaktadır. Yani incelenen sektör toplamda 1005 kamyonun bulunduğu küçük bir sektördür. Bu sektörde bulunan aktörler yani kooperatiflerin çok farklı ve çeşitli coğrafi, ekonomik alanlarda faaliyet gösterdikleri de göz önünde bulundurulmalıdır.

Tablo 8 Yozgat'taki Nakliye Kooperatiflerinin Üye Sayıları

1	S.S. Çayıralan Taşıyıcılar Kooperatifi	Çayıralan	13
2	S.S. Çandır Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Çandır	25
3	S.S. Özsekili ve Yeni Kızılcaali Kamyoncular ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Yerköy	26
4	S.S. Kadışehri Taşıyıcılar Kooperatifi	Kadışehri	30
5	S.S. Saray Kamyoncular Ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Saray Beldesi	37
6	S.S. Şefaati Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Şefaati	59
7	S.S. Sarıkaya Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Sarıkaya	68
8	S.S. Sürmeli Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Yozgat	75
9	S.S. Akdağmadeni 1-Nolu Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Akdağmadeni	82
10	S.S. Yerköy Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Yerköy	135
11	S.S. Boğazlıyan Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Boğazlıyan	169
12	S.S. Sorgun Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Sorgun	286

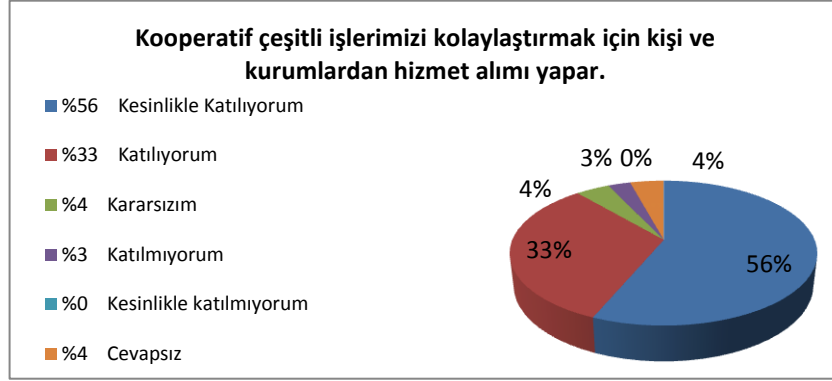
Yozgat'taki nakliye kooperatiflerinin üye sayıları incelendiğinde en az üyeye sahip olan S.S. Çayıralan Taşıyıcılar Kooperatifi'nin 13, en fazla üyeye sahip S.S. Sorgun Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifinin ise 286 üyeye sahip olduğu görülmektedir.

En çok üyeye sahip 3 kooperatifi dikkate almadığımızda kalan diğer kooperatiflerin ortalama üye sayısının 46 olduğu görülmektedir.

Bütün kooperatifler dikkate alındığında ise ortalama araç sayısının 83 olduğu görülmektedir ki bu da 1000-1200 araçlık özel şirketlerin faaliyet gösterdiği sektör için çok çok küçük kalmaktadır.

Kooperatif yönetimlerinin yeteri kadar ekonomik güce sahip olmamalarının ve piyasada etkili olamamalarının burada etkili olduğu söylenebilir.

Şekil 32 Kooperatif Yönetimlerinin Tedarikçi Firmalar İle Yapmış İş Alımı Anlaşmaları



3.2.4.2 Katılımcıların Kooperatiflerde Yapılan İşbölümü Hakkındaki Düşünceleri

Ankete katılan nakliyecilerin %97'si kooperatif üyelerinin iş paylaşımı yaptığını ifade etmektedir. %3 ise bu konuda kararsız kalmıştır.

Konut yapı kooperatifleri üyelerine yönelik yapılan bir araştırmaya katılanların % 67,5'si kooperatiflerindeki ortakların birbirleriyle işbirliği içinde hareket ettiklerini belirtirlerken % 32,5'i hayır işbirliği içinde hareket etmediklerini belirtmiştir. ²⁵⁵ Nakliye kooperatiflerinde oranın yüksek çıkması nakliye kooperatifi üyelerinin kooperatife bağlılıklarının da diğer kooperatiflere göre daha fazla olduğunu göstermiştir.

²⁵⁵ Yüksel, s.215.

Şekil 33 Kooperatiflerde Yapılan İşbölümü



3.2.4.3 Kooperatifleşmenin Piyasaya Girme ve Etkili Fırsatlara Ulaşma Konusundaki Etkisi

Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %88'i bağlı bulunduğu kooperatif sayesinde piyasaya girme fırsatı bulduğunu, diğer firma ve bireyler ile yarışma yeteneği kazandığını düşünmektedir. Bu soruya verilen cevaplarda %8 ile katılmayan ve %4 ile kararsızlar da bulunmaktadır. Burada “kesinlikle katılıyorum” cevaplarının fazlalığı dikkat çekmektedir.

Şekil 34 Kooperatifleşmenin Piyasaya Girmeye Etkileri



Kooperatif kurulması ile birlikte nakliyeciler esnafının piyasaya daha kolay kolay girme olanağı kazandığı görülmektedir.

Kooperatif üyelerinin %92'si kooperatifin kendileri için yeni ve etkili fırsatlara ulaşmayı kolaylaştırdığını düşünmekte, %4 ise bu görüşe katılmamaktadır. Ayrıca ankete katılan nakliyecilerin %4'ü bu soruya verilecek cevap konusunda kararsız kalmıştır.

Şekil 35 Kooperatifleşmenin Etkili Fırsatlara Ulaşmaya Etkileri



Bu iki soru ve verilen cevaplar dikkate alındığında nakliyecilerin büyük oranda kooperatif sayesinde piyasaya girme fırsatı bulduğu ifade edilebilecektir.

Yapılan başka bir araştırmaya katılanların % 92,2'si kooperatifler sayesinde birlikte hareket etmenin ortaklara büyük bir güç verdiğini belirtmiştir.²⁵⁶

Her iki çalışmada da ortaya çıkan sonuçların oranlarının %92 ile aynı olduğu görülmektedir

3.2.4.4 Kooperatifleşme ile Piyasaya Girme ve İş Riski Arasındaki İlişkisi

Kooperatifleşmenin piyasaya girmenin maliyeti, iş ile ilgili riski ve teknik külfetleri azaltıp azaltmadığının tespit edilmeye çalışıldığı yukarıdaki soruya verilen cevaplar incelendiğinde;

²⁵⁶ Yüksel, s.223.

Ankete katılanların toplamda %84'lük bir kısmın kooperatifleşmenin maliyetleri ve riskleri azalttığı görüşündedir. Ankete katılanların %13'ü bu soruya verilecek cevap konusunda kararsız kalmış, %3'ü ise cevap vermemiştir.

Şekil 36 Kooperatifleşme ile Piyasaya Girmenin Maliyeti Arasındaki İlişki

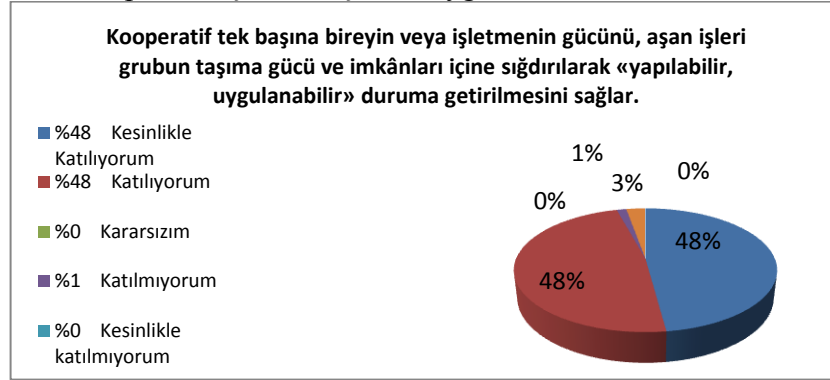


3.2.4.5 Kooperatifleşme ve İşlerin Uygulanabilir Hale Gelmesi

Kooperatifleşmenin tek başına bireyin veya işletmenin gücünü, aşan işleri grubun taşıma gücü ve imkânları içine sığdırılarak “*yapılabilir, uygulanabilir*” duruma getirilmesini sağlayıp sağlamadığının tespit edilmeye çalışıldığı aşağıdaki sorulara verilen cevaplar incelendiğinde;

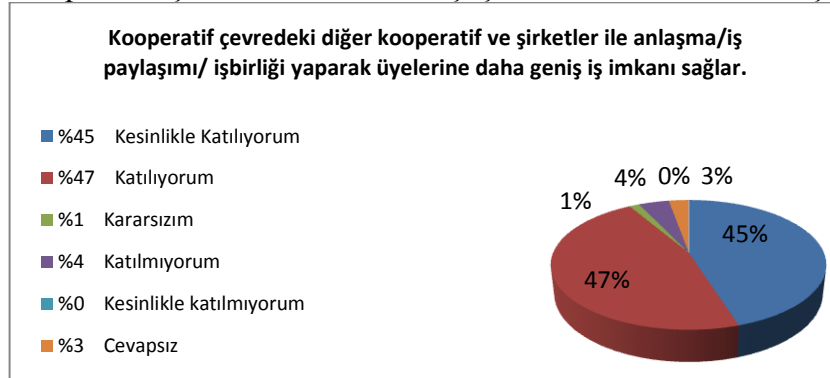
Ankete katılan nakliyecilerin %96 gibi çok büyük bir bölümü kooperatifleşme sayesinde nakliyecilerin bireysel olarak yapamayacağı işlerin alınabildiğini, yapılabildiğini ifade etmektedir.

Şekil 37 Kooperatifleşme İle İşlerin Uygulanabilir Hale Gelmesi



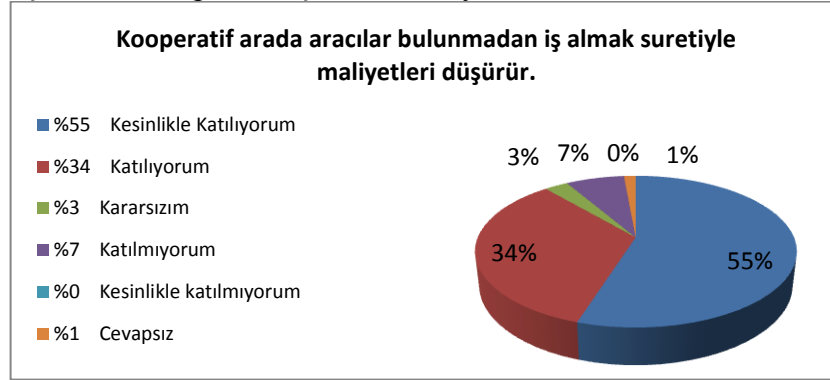
Aynı minvalde sorulmuş olan kooperatif işletmenin diğer kooperatif ve şirketler ile anlaşma/iş paylaşımı/ işbirliği yaparak üyelerine daha geniş iş imkânı sağlayıp sağlamadığı hususunu gösteren Şekil 35'te ortaya çıkan %92'lik olumlu sonuç yukarıdaki sonucu destekler niteliktedir. Ayrıca bu soruya %4'lük bir kesim katılmadığını ifade ederken, %1 kararsız kalmış, %3 ise soruya cevap vermemiştir.

Şekil 38 Kooperatifleşme İle Yeni Ve Geniş İş İmkânları Arasındaki İlişki



Kooperatiflerin arada aracılar bulunmadan iş almak suretiyle maliyetleri düşürüp düşürmediği sorusuna da %89 olumlu cevap verildiği, %3 kararsız, %7 ise olumsuz cevap verildiği, %1'in bu soruya cevap vermekten kaçındığı görülmüştür.

Şekil 39 Kooperatifleşmenin Maliyet Üzerine Etkileri



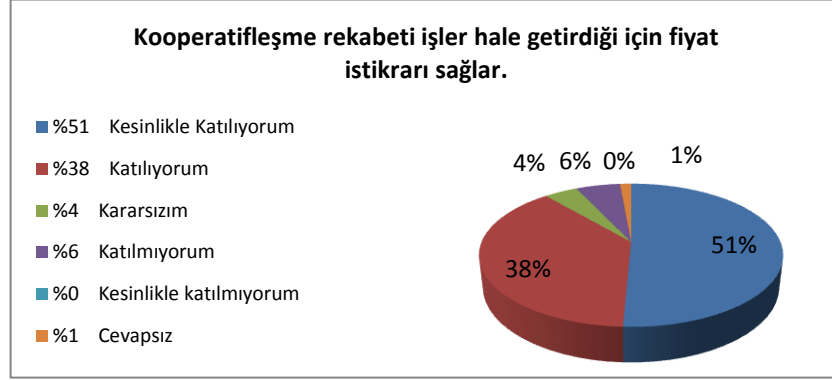
Anket aşamasında yapılan mülakatlarda nakliyeciler: “Kurumsal yapının kooperatif üyelerine büyük tonajlı iş almayı sağladığı, şahıs olarak 100 ton taşıma kapasitesi varsa kooperatif olarak 1000-5000 tona kadar iş alınabildiği, kurumsal yapının kooperatif üyelerine üyelere bu avantajı sağladığı” ifadeleri bu hususu teyit etmiştir.

Sonuç olarak kooperatifleşme ile nakliyeciler yeni ve geniş iş imkânlarına ulaşabilmekte, işler uygulanabilir hale gelmekte ve iş maliyetleri düşmektedir.

3.2.4.6 Kooperatifleşmenin Fiyat İstikrarı Üzerine Etkileri

Kooperatifleşmenin sağladığı rekabet ortamı sayesinde fiyat istikrarı sağlayıp sağlamadığının ölçülmesi amacıyla sorulan soruya verilen cevaplarda %89 ile fiyat istikrarının sağlandığı ifade edilmiştir. Verilen cevaplarda %4 kararsız kalmış, %6 ise katılmadığını ifade etmiştir. %1 ise bu soruya cevap vermemiştir.

Şekil 40 Kooperatifleşmenin Fiyat İstikrarı Üzerine Etkileri

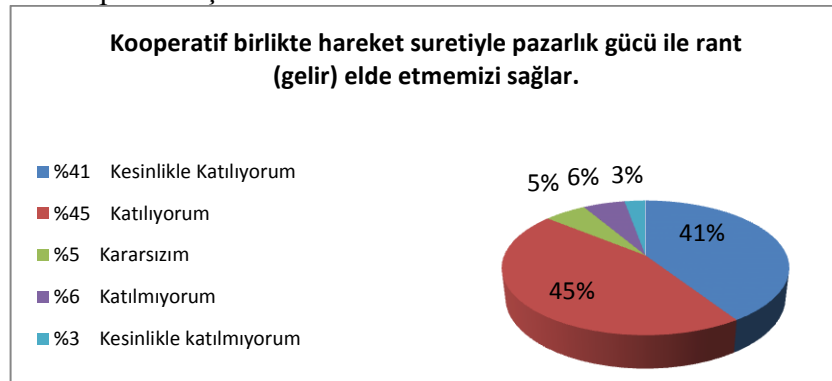


3.2.4.7 Kooperatifleşmenin Pazarlık Gücü ve Rant Üzerine Etkileri

Kooperatifleşmenin getirileri ile ilgili sorulardan olan yukarıdaki soruda kooperatiflerin birlikte hareket suretiyle pazarlık gücü ile rant (gelir) elde etmede sağladığı fayda ölçülmeye çalışılmıştır.

Verilen cevaplarda %87'lik kesimin kooperatif işletmenin gücünün birlikte hareket suretiyle pazarlık gücü ile rant (gelir) elde edilmesinde fayda sağladığı görülmektedir. Verilen cevaplarda %5 kararsız kalmış, %6 ise katılmadığını, %3 ise kesinlikle katılmadığını ifade etmiştir.

Şekil 41 Kooperatifleşmenin Pazarlık Gücü ve Rant Üzerine Etkileri



3.2.4.8 Kooperatifleşmenin Taşıma Ücretlerinin Alınabilmesine Etkileri

Kooperatifleşmenin getirileri ile ilgili sorulardan olan yukarıdaki soruda kooperatifleşmenin taşıma ücretlerinin alınması konusundaki faydası ölçülmeye çalışılmıştır.

Verilen cevaplarda %91’lik kesimin kooperatif işletmenin gücünün mal sahiplerinden ücreti tam ve zamanında alınmasında fayda sağladığı görülmektedir. Verilen cevaplarda %3 kararsız kalmış, %4 ise katılmadığını ifade etmiştir. %2 ise bu soruya cevap vermemiştir.

Şekil 42 Kooperatifleşmenin Taşıma Ücretlerinin Zamanında Alınabilmesine Etkileri



3.2.4.9 Kooperatifleşme ve Uzmanlaşma Arasındaki İlişki

Kurumsal yönetim ilkelerinin hâkim olduğu bir sistemde ise şeffaflığı, profesyonel yönetimi, karşılıklı güven esasını, süreçlerin yönetimi ve denetimini esas alan karışık bir yapı ve buna uygun bir yasal çerçevenin oluşturulması gerekir. Uzmanlığa önem verilen kooperatiflerin idari kapasitesi daha yüksek olacağından, bir takım avantajlar sağlanabilecektir. Örgütlenme giderleri azalırken, buna ayrılan zaman kısılacaktır. Örgütün

daha önceden oturmuş bir yönetim ve teknik alt yapısı olacağından, işlemlerde acemilik çekilmeyecek, bir yandan yönetimde uzmanlaşma artacaktır.²⁵⁷

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.²⁵⁸

Şekil 43 Kooperatifleşme ve Uzmanlaşma Arasındaki İlişki



Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %95'i bağlı bulunduğu kooperatif sayesinde işlerini geliştirme ve sadece belli iş yapmak suretiyle uzmanlaşma fırsatı bulduğunu ifade etmektedir. %4'lük bir kesim bu görüşe katılmamakta, %1 ise bu soruyu cevapsız bırakmaktadır.

²⁵⁷ Yüksel, s.288.

²⁵⁸ Nebiler, s.103.

3.2.4.10 Kooperatifleşmenin ve Diğer Nakliye Şirketleri ile Rekabete Etkisi

Kooperatiflerde karın ikinci planda olması nedeniyle, rekabete kapalı kuruluşlar oldukları sanılmasına rağmen kooperatiflerin kendileri bizzat rekabet araçlarıdır ve rekabetin eksik olduğu durumlarda onu tamamlarlar. Ayrıca kooperatifler kendilerine has yapılarıyla piyasaların rekabet unsuru olmaktan ziyade dengeleyicisi konumundadır.²⁵⁹

Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %86'sı bağlı bulunduğu kooperatif sayesinde lojistik alanında faaliyet gösteren diğer şirketler ile rekabet edebildiklerini düşünmektedir. Bu soruya olumlu cevap vermeyenlerin oranının diğer sorulara göre daha fazla olduğu görülmektedir. Verilen cevaplarda %6 kararsızlığını, %4 katılmadığını, %1 ise kesinlikle katılmadığını ifade etmiş, %3 ise bu soruya cevap vermemiştir.

Şekil 44 Kooperatifleşmenin Diğer Şirketler Arasındaki Rekabetteki Etkileri



3.2.4.11 Kooperatifleşmenin Kaynak Tasarrufu Üzerine Etkileri

Bu sorunun sorulma amacı kooperatiflerde yapılan iş planlaması ile kaynak ve zaman kazanılıp kazanılmadığını, kooperatif işletmelerde işbölümü yapılıp yapılmadığını tespit etmektir.

²⁵⁹ Yüksel, s.48.

Verilen cevaplar incelendiğinde sorulan soruya %95 oranında iş planlaması ile kaynak ve zaman tasarrufu sağlandığı görülmektedir. Kooperatiflerde iş planlaması yapıldığı fikrine katılmayanların oranı %4 olmakla birlikte, %1 bu soruya cevap vermemiştir.

Sonuç olarak kooperatifleşme ile birlikte gelen süreç sonrası yapılan iş planlamasının nakliyecilere fazladan zaman ve ekonomik güç kazandırdığı tespit edilmiştir.

Şekil 45 Kooperatifleşmenin Kaynak Tasarrufu Üzerine Etkileri

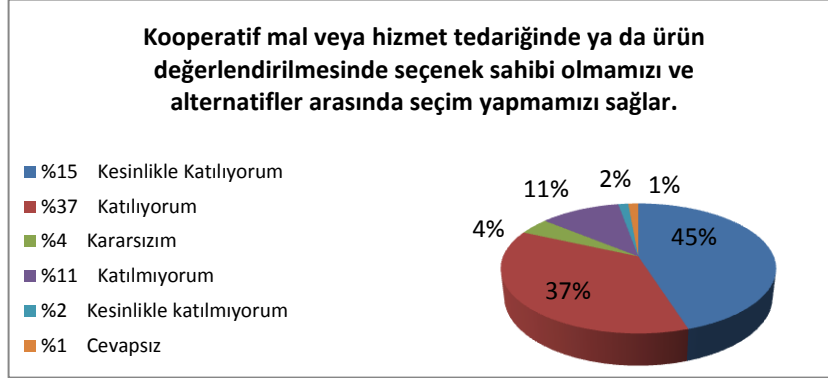


3.2.4.12 Kooperatifleşmenin Mal Ve Hizmet Tedariği Üzerine Etkileri

Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %82'si bağlı bulunduğu kooperatifin mal veya hizmet tedarikinde ya da ürün değerlendirilmesinde seçenek sahibi olmalarını yani alternatifler arasında kendileri için daha uygun olanı seçebilmelerini sağladığını düşünmektedir.

Nakliyecilerin %4'ü bu konuda kararsız kalmış, %1'i ise bu soruya cevap vermemiştir. Toplamda %13 olan katılmayanların oranının diğer benzer sorular ile kıyaslama yapıldığında biraz arttığı görülmektedir.

Şekil 46 Kooperatifleşmenin Mal Ve Hizmet Tedariği Üzerine Etkileri



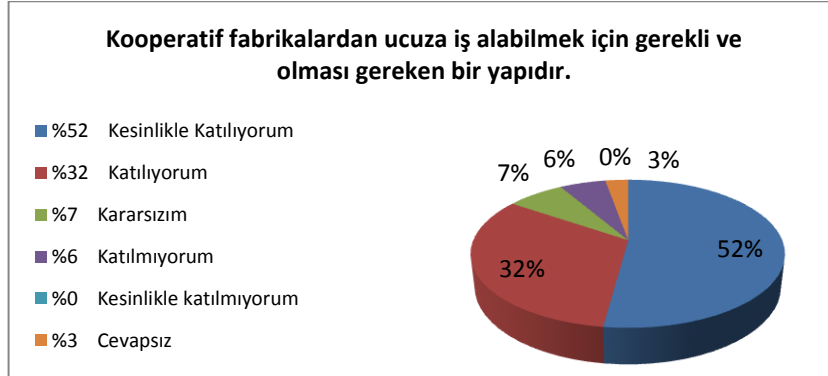
3.2.4.13 Kooperatifleşme ve Ucuz İş Temini Arasındaki İlişki

Bu sorunun sorulma amacı kooperatiflere üye olan nakliyecilerin kooperatifin genel işleyiş ve piyasa şartları açısından gerekli bir yapı olup olmadığını tespit etmeye çalışmaktır.

Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %84'ü bağlı bulunduğu kooperatifin fabrikalardan ucuza iş alabilmek için gerekli ve olması gereken bir yapı olduğunu düşünmektedir.

Nakliyecilerin %7'si bu konuda kararsız kalmış, %6'sı olumsuz görüş bildirmiş, %3'ü ise bu soruya cevap vermemiştir.

Şekil 47 Kooperatifleşme ve Ucuz İş Temini Arasındaki İlişki



3.2.5 Kooperatif Üyelerinin Kendileri İle İlgili Konu ve Kurumlara Bakışları

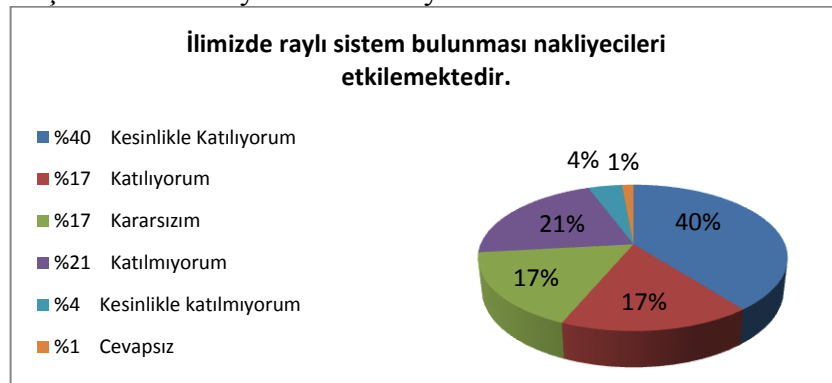
3.2.5.1 Katılımcıların Demiryolunun Nakliye Sektörüne Etkileri Hakkındaki Düşünceleri

Yozgat coğrafi konumu itibariyle Türkiye'nin tam ortasında yer almaktadır. Karadeniz ve Akdeniz bölgelerini bağlayan karayolları, Sivas ve doğusunda bulunan illeri Ankara ve batı illerine bağlayan karayolları Yozgat'tan geçmektedir.

Ayrıca Ankara ile Kayseri ve Sivas'ı birbirine bağlayan demiryolu da Yozgat'tan geçmektedir. Bahse konu demiryolunun sadece Yerköy ve Şefaattli ilçe merkezlerinde istasyonu bulunmaktadır. Yerköy ve Şefaattli ilçelerinde bulunan istasyonlar ise göreceli olarak küçüktür. Yani Yerköy ve Şefaattli haricinde Yozgat'taki diğer ilçelerin ilçelerden demiryolu geçmemektedir.

Nakliyecilere sorulan yukarıdaki soruya verilen cevapları bu bilgilere göre değerlendirilmelidir. Burada ilçesinden demiryolu geçmeyen nakliyecilerin demiryolunun kendileri açısından olumsuz bir sonuç doğurmadığını düşünmeleri normaldir.

Şekil 48 Demiryolunun Nakliye Sektörüne Etkileri



Nakliyecilerin %57'si demiryolu sisteminin kendilerini etkilediğini düşünürken, %17'si bu konuda kararsız kalmıştır. %1 bu soruya cevap vermemiştir. %21 ile katılmıyorum

ve %4 ile kesinlikle katılmıyorum cevapları yapılan anket çalışmasında karşılaşılan en yüksek orandaki olumsuz cevaplardandır.

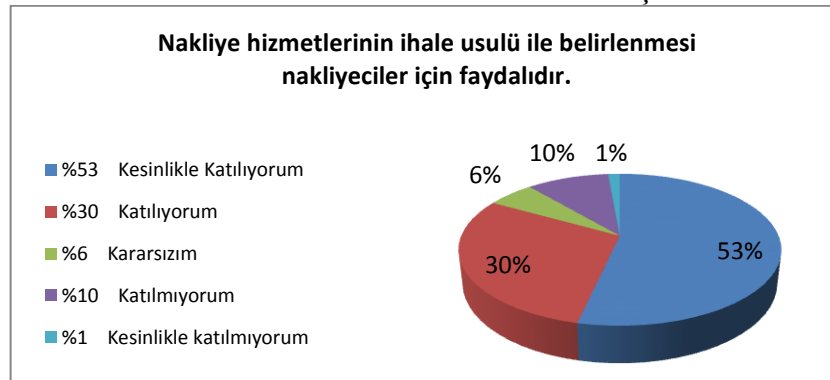
Ayrıca uygulama esnasında yapılan görüşmelerde Saraylı ve Yerköylü nakliyeciler; *“Kendilerinin dışarıdan gelen nakliyeciler ve trenin taşıdığı fiyatın aynısına hatta daha aşağısına taşıma ücreti talep ettikleri”* ifade etmişlerdir.

Yapılan mülakatta Saray kooperatif başkanı Mustafa Kılıçarslan’ın *“Tren yolunun bizim gibi nakliye kooperatiflerine olumsuz yönde etkisi çok fazladır. Raylı taşımacılık çok ucuz olduğundan bu da otomatik olarak taşıma fiyatının düşmesine sebep olmaktadır. Biz Saray kamyoncular kooperatifi olarak tren fiyatına yakın bir fiyata ihale alıyoruz, tam bilmiyorum ama belki tren fiyatının altında bile ihale alıyor olabiliriz. Sırf iş olsun ve arabalarımız boş kalmasın diye çoğu zaman zararına da olsa bu şekilde çalışıyoruz.”* şeklinde ifadeleri de dikkat çekmektedir.

3.2.5.2 Katılımcıların İhale Usulü Hakkındaki Düşünceleri

İhale usulüne nakliye kooperatif üyelerinin bakış açılarını ölçmek amacıyla sorulan yukarıdaki soruda ihale usulünün nakliyeciler için faydalı olduğunu düşünenlerin oranı toplamda %83’tür. Ankete cevap veren nakliyecilerin %6’sı bu konuda kararsızlığını ifade etmekle birlikte, toplamda %11’lik kesim ihale usulünün nakliyeciler için faydalı olmadığını düşünmektedir.

Şekil 49 Katılımcıların İhale Usulü Hakkındaki Düşünceleri



Bütün Türkiye’de olduğu gibi Yozgat’ta da nakliye sektöründe taşıma fiyatları genellikle ihale usulü ile belirlenmektedir. Taşımacılık yapılacak mal ile ilgili fabrikalar, toprak mahsulleri ofisleri, pancar işletmeleri veya büyük fabrikalar tarafından “ton başına fiyat” uygulanması suretiyle ihaleye çıkılmakta, kooperatif veya şirketler ihaleye iştirak etmek suretiyle iş alabilmektedir.

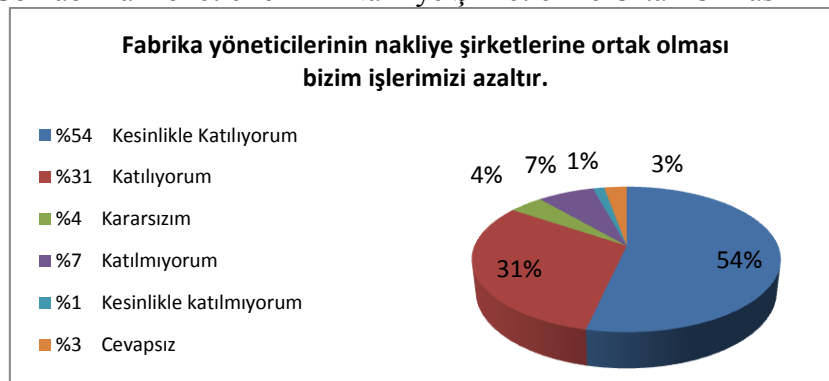
Burada belirtilmesi gerekli diğer husus da bu ihalelere girebilmek için R belgesine sahip olunması zorunluluğudur.

Anket aşamasında yapılan mülakatlarda nakliyeciler “*Fiyatların genellikle piyasa şartlarında ihale usulü ile oluştuğunu, yapılan ihalelerde taşıma fiyatlarının piyasa şartlarında belirlendiğini*” ifade ederek bu hususu teyit etmişlerdir.

3.2.5.3 Fabrika Yöneticilerinin Nakliye Şirketlerine Ortak Olmasının Etkileri

Fabrika yöneticileri ile ilgili sorunun sorulma amacı kooperatiflere üye olan nakliyecilerin iş aldıkları fabrikalar, toprak mahsulleri ofisleri ve büyük pancar depolama alanları gibi işletmelerin yöneticilerine bakış açılarını tespit etmektir.

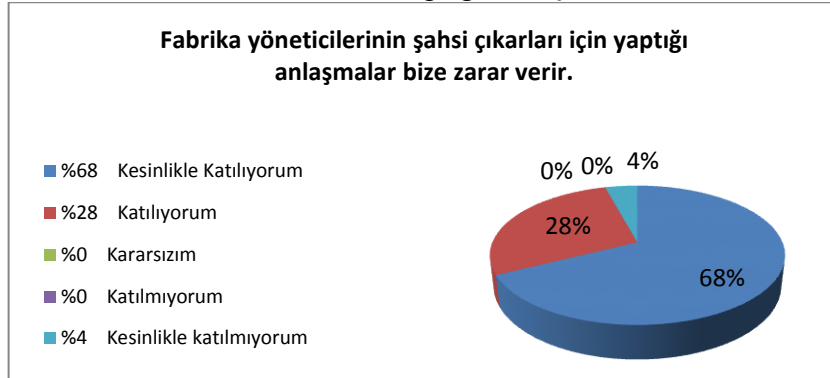
Şekil 50 Fabrika Yöneticilerinin Nakliye Şirketlerine Ortak Olmasının Etkileri



Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %85’i fabrika yöneticilerinin nakliye şirketlerine ortak olmasının kendi işlerini azalttığını düşünmektedir. %4’ü bu konuda kararsızlığını ifade etmekle birlikte, toplamda %8’lik kesim fabrika yöneticilerinin nakliye

firmalarına ortak olmalarının kendileri açısından bir sorun olmadığını ifade etmektedir. % 3 ise bu soruya cevap vermemiştir.

Şekil 51 Fabrika Yöneticilerinin Yaptığı Anlaşmaların Etkileri



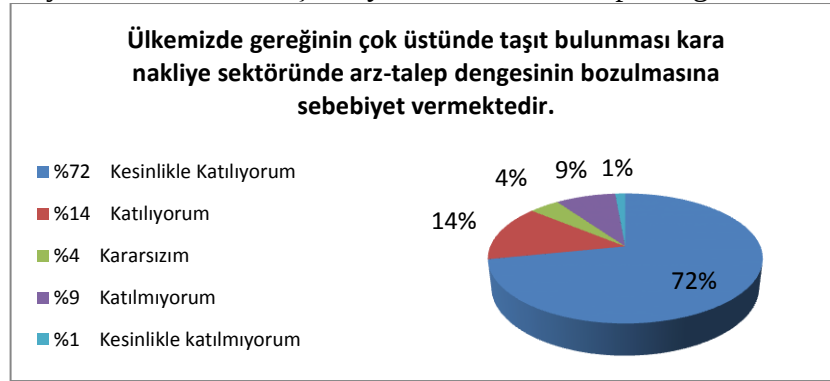
Fabrika yöneticilerinin şahsi çıkarları için yaptığı anlaşmaların nakliyecilere etkisini ölçmek amacıyla sorulan soruya verilen cevaplar incelendiğinde nakliyecilerin %96'sının bazı fabrika idarecilerinin yapmış oldukları anlaşmaların kendilerine zarar verdiğini düşündükleri görülmektedir. Nakliyecilerin %4'ü bu tip anlaşmaların olduğunu düşünmemekte olsa bile kendileri için zararlı olmadığını ifade etmektedir.

Yapılan mülakatta Saray kooperatif başkanı Mustafa Kılıçarslan “*En büyük sorunumuz en büyük işverenimiz olan çimento fabrikasının şirketler ile gizli anlaşmalar ve işbirliği yapmasıdır. Normalde bizim çok düşük ücretlerle neredeyse zararına aldığımız ihalelerin çeşitli şirketlere verilmesidir. Bu şirketler ile fabrika yönetimi arasında nasıl ilişkiler var biz bilemiyoruz. Belki de fabrika yöneticilerinin şahsi çıkarları olabileceğini düşünüyoruz. Zaten tüm Türkiye’de nakliye pazarını fabrika yöneticileri belirlemektedir. Türkiye genelinde fabrika yöneticileri nakliye şirketlerine ortak olmakta veya kendileri bizzat nakliye şirketleri açmaktadırlar.*” şeklinde ifadeleri dikkat çekmektedir.

3.2.5.4 Nakliye Sektöründeki Taşıt Sayısının Arz-Talep Dengesine Etkileri

Çalışmaya katılanların %72'si ülkemizde gereğinin çok üstünde taşıt bulunmasının kara nakliye sektöründe arz-talep dengesinin bozulmasına sebebiyet verdiği kesinlikle katılmaktadır. Nakliyecilerin %10'u ülkemizdeki araç sayılarının arz-talep dengesini bozmadığına inanmaktadır. %4 ise bu konuda kararsız olduğunu ifade etmiştir.

Şekil 52 Nakliye Sektöründeki Taşıt Sayısının ve Arz-Talep Dengesine Etkileri



Kara nakliyesinde ülkemizde toplamda 1.325.235 araç bulunmakla birlikte Yozgat'ın da içerisinde bulunduğu XII. Bölge Müdürlüğü'nde 15.198 araç bulunmaktadır. Ülkemizde bulunan 277.198 kamyon dan sadece 4.174'ünün incelediğimiz bölgede bulunması dikkat çekmektedir.

Taşımacılık sektörü ekonomik açıdan bakıldığında Yozgat ekonomisinin %1'ini kapsamaktadır. Yani incelediğimiz sektör toplamda 14 kooperatif ve 1005 kamyonun bulunduğu küçük bir sektördür.

Bu soru ülkemizdeki araç sayılarının arz-talep dengesi üzerindeki etkisini ölçmek üzere sorulmuştur.

Yapılan mülakatta Saray kooperatif başkanı Mustafa Kılıçarslan'ın “Çok fazla nakliyeciler ve kamyon olmasına rağmen bu kadar nakliyecilere iş verecek ne fabrika var ne de o kadar yük var. İş az olduğu için mecburen fiyatı düşürüyoruz. Şu anda Saray Nakliyeciler Kooperatifinin verdiği fiyatı hiçbir şirket verip çekemez, çünkü zarar eder. Biz o kadar düşük

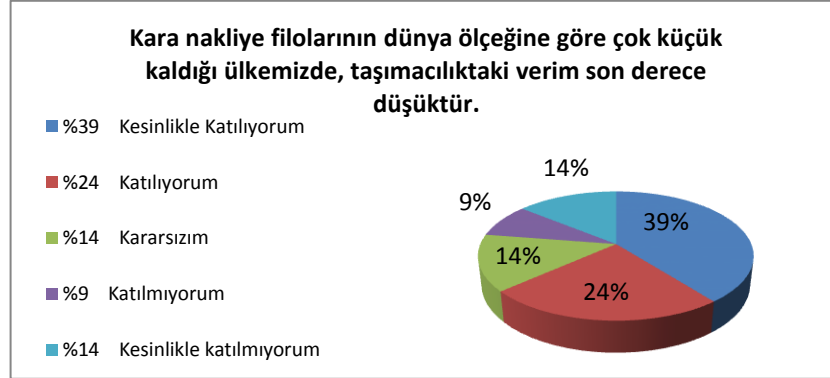
fiyat verip ayakta kalmaya çalışıyoruz. Hatta ben verdiğimiz fiyatın tren fiyatının bile altında olabileceğini sanıyorum.” şeklindeki ifadeleri dikkat çekmektedir.

3.2.5.5 Nakliye Filolarının Taşımacılıktaki Verime Etkileri

Ankete katılan nakliyecilerin %39'u ülkemizde nakliye sektörünün verimsiz olduğuna “kesinlikle katılmaktadır.” %24 ise bu hususa “katılmaktadır.” Yozgat'taki nakliyecilerin toplamda %63'ü ülkemizde nakliye sektörünün verimsiz olduğunu düşünmektedir.

Ankete katılan nakliyecilerden %14'ü bu soruda kararsız kalmıştır, toplamda %25 ise nakliye sektöründe verim düşüklüğü olmadığını düşünmektedir. Burada %9'luk kesimin verim düşüklüğü olup olmadığı sorusuna verdiği “kesinlikle katılmıyorum” cevabı dikkat çekmektedir. Bu olumsuz cevap ankette karşılaşılan en yüksek oranlardandır. Nakliyeciler arasındaki fikir ayrılığı açık olarak görülebilmektedir.

Şekil 53 Nakliye Filolarının Küçük Olmasının Taşımacılıktaki Verime Etkileri



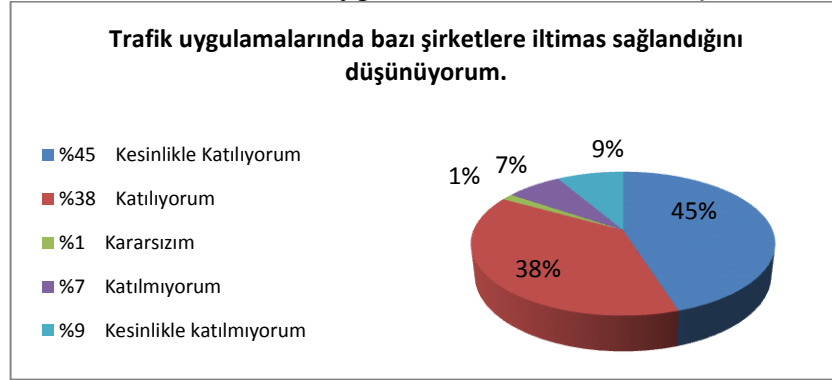
Ülkemizdeki araç filoların küçüklüğünün verimliliğe olan etkisini öğrenmek üzere sorulan soruya verilen cevaplar nakliyecilerin bu konuda görüş ayrılığına düştüklerini göstermektedir.

3.2.5.6 Katılımcıların Trafik Uygulamaları Hakkındaki Düşünceleri

Ankete katılan nakliyecilerin %45'i yollarda yapılan trafik uygulamalarında bazı şirketlere iltimas sağlandığına “kesinlikle katılmaktadır.” Nakliyecilerin %38'i ise “katılmaktadır.” Yozgat'taki nakliye kooperatifleri üyelerinin toplamda %83'ü yollarda yapılan trafik uygulamalarında bazı şirketlere iltimas sağlandığını düşünmektedir.

Nakliyecilerin %1'i bu hususta kararsız kalmış, toplamda %16'sı ise iltimas sağlandığı düşünmemektedir.

Şekil 54 Katılımcıların Trafik Uygulamaları Hakkındaki Düşünceleri



Nakliyeciler esnafı zamanının çoğunu aracı ile yollarda geçirmektedir. Kamyonu ile yollarda uzun süreler geçiren bu insanların yollarda devlet otoritesini temsilen en çok karşılaştıkları devlet görevlileri trafik uygulaması yapan trafik polisleridir.

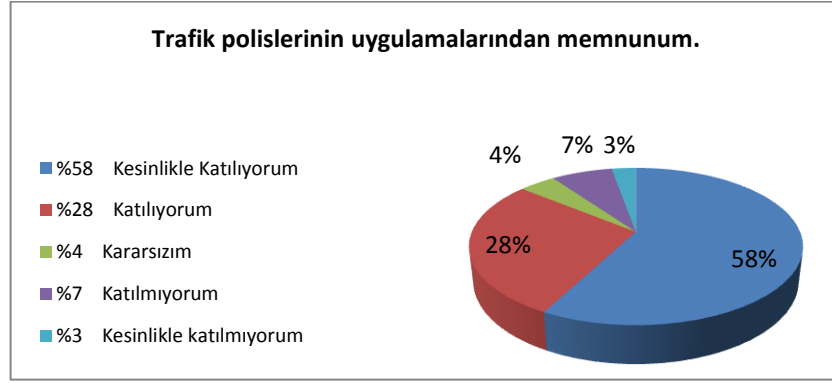
Yozgat'taki nakliye kooperatifleri üyelerinin trafik uygulaması yapan polisler hakkındaki görüşlerini öğrenmek amacıyla hazırlanan yukarıdaki soruya verilen cevapların ciddi olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

3.2.5.7 Katılımcıların Trafik Polislerinin Uygulamaları Hakkındaki Düşünceleri

Yozgat'taki nakliye kooperatifleri üyelerinin %58'i trafik polislerinin uygulamalarından kesinlikle memnun olduğunu ifade ederken %28'i memnun olduğunu ifade etmiştir.

Nakliyecilerin %4'ü bu hususta kararsız kalmış, toplamda %10'u ise yapılan trafik uygulamalarından memnun olmadığını ifade etmiştir.

Şekil 55 Katılımcıların Trafik Polislerinin Yol Uygulamaları Hakkındaki Düşünceleri



Şekil 54'te ortaya çıkan veriler ile birlikte değerlendirildiğinde nakliyeciler esnafının trafik uygulaması yapılmasından memnun oldukları, hatta bu hususu destekledikleri söylenebilecektir. Nakliyeciler yapılan trafik uygulamalarda bazı şirketlere iltimas sağlandığını düşünmekte ve bunu ifade etmekten de çekinmemektedir.

Nitekim yapılan mülakatta Saray kooperatif başkanı Mustafa Kılıçarslan'ın "*Eğer gerçekten ilgili yerlere bu çalışmanız ulaşacaksa son olarak yetkililerden isteğimiz Tonaj uygulamasının hakkıyla uygulanmasıdır. Devlet kara taşımasındaki nakliyeciler için bir tonaj sınırı koymuştur fakat genellikle şirketler bu sınırı pek uymazlar. Biz çoğu kez polise şikâyet etmemize rağmen bazılarını kontrol eder ama genellikle şirket arabalarını çok fazla kontrol etmezler.*"

Devlet her il için kantar (tonajı ölçen makine) gönderecekti, bunlar halen gelmedi. Bu da haksız rekabete yol açıyor. Mesela biz anlaşıp ton başına 50 YLT ile yük taşıyıp 25 ton taşıyorsak, şirketler 40 ton yük taşıyor ve daha fazla kar ediyor. Bu da bize zarar verdiği kadar devletin yaptığı yollara da zarar veriyor.

Bu haksız rekabet önlense belki fiyatlar da gerçek seviyesine ulaşacaktır. Biz devletten bu sorunu çözmesini bekliyoruz. Birkaç ilde bu konu ile ilgili polis operasyon yaptı bu da medyaya yansıdı ama Türkiye genelinde tonaj sorunu nakliyecilerin en büyük sorunlarından birisidir. Emniyetten bu konuda daha hassas çalışmalar yapmasını ve denetimlerini gerçek manasıyla yaparak haksız rekabeti önlemesini istiyoruz. Bu olmazsa dürüstçe işini yapan kişiler ezilmiş oluyor.” şeklindeki sözleri de bu hususu teyit etmektedir.

Burada Emniyet birimlerine düşen görev vatandaş üzerindeki imajlarını düzeltici çalışmalar yapmak ve yeni iletişim teknikleri ile yaptığı çalışmaları halka anlatmaktır.

3.2.5.8 Katılımcıların Trafik uygulamaları ve Denetleme Arasındaki İlişki Hakkındaki Düşünceleri

Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %87’si yaşanan tonaj sorununun trafik uygulamalarının ciddi bir şekilde yapılması halinde son bulacağını düşünmektedir. Nakliyecilerin %2’si bu hususta kararsız kalmış, toplamda %8’i ise tonaj sorununun çözülebileceğine inanmamaktadır. Nakliyecilerin %3’ü bu soruyu cevapsız bırakmıştır.

Şekil 56 Katılımcıların Trafik uygulamaları ve Denetleme Arasındaki İlişki Hakkındaki Düşünceleri



K Belgesi 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, taşıma düzenini ve güvenliğini sağlamak, taşımacılık ile iştigal eden tüm kurum ve kuruluşların haklarını, sorumluluklarını belirlemek karayolları taşımacılığını diğer taşıma sistemleri ile birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkânları daha yararlı şekilde kullanmasını sağlamak amacı ile getirilen düzenlemeler çerçevesinde gerekli olan belgedir. Bu belge yetki belgesi olarak adlandırılmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığınca 25.02.2004 tarih ve 25384 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile getirilen düzenlemeler bireysel taşımacılık yapan şoför esnafının faaliyetlerini kısıtlarken, bunların yüksek düzeyde ücretlerle taşıma izin belgelerini almalarına neden olmaktadır. Motorlu taşıyıcılar kooperatifleri ortaklarına ait olan araçlarla faaliyet göstermektedir. Ancak yönetmelik hükümleri, bir yandan tüzel kişilerce alınacak belgeler için sermaye şirketi olma şartı getirirken, bir yandan da bu belgelere sahip olabilmeleri için taşımacılık yapacakları araçların şirkete ait özmal taşıt olmasını şart koşturmaktadır.

Kendi öz mal araçları bulunan nakliyeciler hususi veya ticari olarak alınmış olsun şayet araç yük taşımaya haiz bir araç ise yapılan işe uygun K Belgesi almalıdır.²⁶⁰

Araç dâhil 3500 kg yük taşıyabilmek K2 yetki belgesi almak gerekmektedir ve bu belgenin 5 yıllık karşılığı 1.250 TL civarındadır. Çalışmaya konu olan kamyoncuların almak zorunda olduğu K1 belgesinin fiyatı ise yaklaşık 16.000 TL civarındadır.

Yukarıdaki bilgiler taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren nakliyecilerin yüklerinin ağırlığını göstermektedir. Taşıdığı yük için gerekli yetki belgesi olmayan nakliyeciler taşımacılık yapabilmek için gerekli belgeleri almış olan nakliyecilerin hakkını yemektedir.

Tonaj sorunu kısaca “yetkisiz veya eksik yetkili kişilerce yük ve eşya taşınması” olarak ifade edilebilecektir.

²⁶⁰ Yüksel, s.70.

Taşımacılık yapabilmek için yetki belgesi almış olan kişiler devlet tarafından bu iş için ruhsat verilen ve bu yolla para kazanan kişilerdir. Yollarda yetkisiz kişilerin mal taşımalarını engellemek de devletin görevidir.

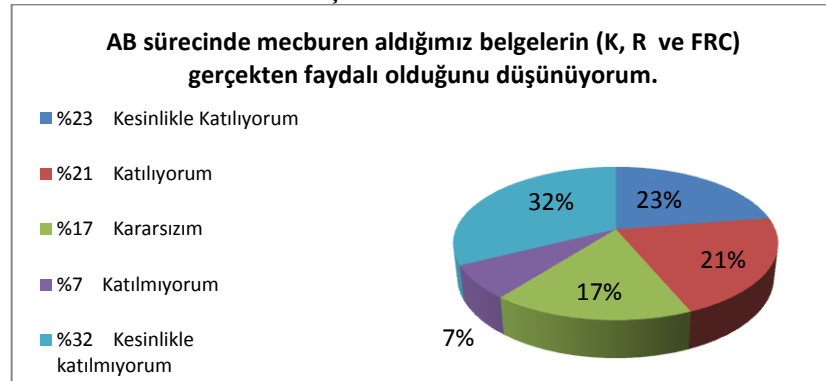
3.2.5.9 Katılımcıların Alınması Zorunlu Olan Yetki Belgeleri Hakkındaki Düşünceleri

Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %44'ü bu belgelerin gerekli ve faydalı belgeler olduğunu düşünmektedir.

Nakliyecilerin %17'si bu belgelerin faydaları ile ilgili kararsızdır. Nakliyecilerin %7'si bu belgelerin faydalı olduğu konusuna “katılamamakta”, %32'si ise “kesinlikle katılamamaktadır.”

Toplamda %39 olan olumsuz yaklaşım çalışmada karşılaşılan en yüksek olumsuzluk oranlarındandır.

Şekil 57 Katılımcıların Almak Zorunda oldukları K,R ve FRC Belgeleri Hakkındaki Düşünceleri



Yukarıdaki soru nakliyecilerin sektörde faaliyet gösterebilmek için almak zorunda oldukları yetki belgeleri ile ilgili görüşlerini öğrenmek amacıyla sorulmuştur. Anket yapım aşamasında yapılan görüşmelerde bir kooperatif üyesinin:

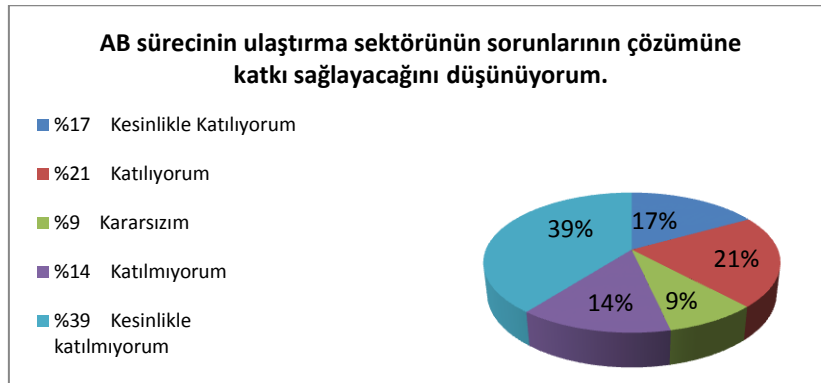
“Hükümetin AB süreci kapsamında bazı tedbirler aldığını, fakat alınan bu tedbirlerin kendileri açısından bir getirisi olmadığını, devletin bu yolla kendilerinden ücret talep ettiğini,” ifade etmesi de bu nakliyecilerin mecburi belgeler hakkında düşüncelerini ortaya koymaktadır.

3.2.5.10 Kooperatifler ve AB Süreci

Yozgat’taki nakliye kooperatifleri üyelerinin AB süreci, bu sürecin kendilerine getirdiği yenilikler ve geleceğe ilişkin bakış açılarını öğrenabilmek amacıyla bu soru nakliyecilere tevdi edilmiştir.

Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %38’i AB sürecinin sorunlarının çözümüne katkı sağlayacağını düşünmektedir. Toplamda %53’lük bir kesim ise AB sürecinden umutsuzdur. % 9 bu soruya cevap vermemiştir.

Şekil 58 Katılımcıların AB Süreci Hakkındaki Düşünceleri



Türkiye'nin Avrupa Birliği üyeliği süreci, 1963 yılında Türkiye'nin Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ile ortaklık anlaşması imzalamasıyla başlamış, 1987 yılında tam üyeliğe başvurmasıyla ivme kazanmıştır. 1999 yılında AB üyeleri tarafından aday olarak kabul edilen Türkiye, 2005 yılında tam üyelik müzakerelerine başlamıştır.

Yapılan müzakereler 3 temel unsur üzerinden yürütülmektedir.

1- Kopenhag siyasi kriterlerinin istisnasız olarak uygulanması, siyasi reformların derinleştirilmesi ve içselleştirilmesi,

2- AB Müktesebatının üstlenilmesi ve uygulanması,

3- Sivil toplum diyalogunun güçlendirilmesi ve bu çerçevede hem AB ülkelerinin kamuoylarına, hem de Türkiye kamuoyuna yönelik olarak bir iletişim stratejisinin yürütülmesi,

Katılım Müzakereleri sosyal, siyasi ve hukuki konularda 35 başlık altında sınıflandırılmıştır. Taşımacılık Politikası da 14. başlık altında değerlendirilmektedir.

Avrupa Birliği Bakanlığı bünyesinde Sektörel Politikalar Başkanlığı tarafından sürdürülen **taşımacılık politikası faslı**, karayolu, demiryolu, havayolu ve deniz taşımacılığı alanındaki AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması konularını içermektedir.

Faslin temel amacı Avrupa çapında temiz, emniyetli ve etkin taşımacılık hizmetleri sunarak iç pazarın desteklenmesi ve AB vatandaşlarının özgürce seyahat edebilmelerinin sağlanmasıdır. Bu çerçevede farklı taşımacılık türleri arasında denge oluşturulması, birbirleri ile bağlantılarının sağlanması, darboğazların aşılması öncelikler olarak belirlenmiştir.

Taşımacılık politikasının merkezinde kullanıcı olduğundan ve sektörün sürdürülebilirliği ihtiyacından hareketle, çeşitli alt sektörler için getirilen yeni düzenlemeler ile yol güvenliği, kullanıcı hakları, sektörün sosyal boyutu ve çalışma koşulları, çevreye olumsuz etkilerin azaltılması, geliştirilmiş ve güçlendirilmiş, bu çerçevede ortak, yeknesak ve zorunlu mevzuat benimsenmiştir.

Bu kapsamda 2003 yılında 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu çıkarılmıştır. Ayrıca AB kapsamında yürütülen projeler aşağıda sunulmuştur.²⁶¹

²⁶¹ www.abgs.gov.tr (Erişim Tarihi: 18.05.2013)

AB Kapsamında Yürütülen Projeler:

Tablo 9 AB Süreci Kapsamında Ulaştırma Alanında Yürütülen Projeler

Proje Yılı/ Numarası	Projenin Adı	Faydalanıcı Kurum	Projenin Durumu
TR0602.09	Türkiye’de Karayolu Güvenliğinin Arttırılması	Karayolları Genel Müdürlüğü	Tamamlandı
TR0702.26	Güvenli Denizler: Türk Sahil Radyosunun Modernizasyonu	Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü	Tamamlandı
TR0702.27	Türk Demiryollarının Reformu	Ulaştırma Bakanlığı-TCDD	Devam Ediyor
TR 2009/0314.01	Ticari Araçların Ağırlık ve Boyut Kontrolü	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	Devam Ediyor
TR 2009/0314.02	Türkiye’de Modlar Arası Taşımacılığın Geliştirilmesi	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	Devam Ediyor
TR2010/0314.01	Türkiye’de Denizcilik Eğitim ve Öğretiminin İyileştirilmesi	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	Devam Ediyor
TR2010/0314.02	Gemi Kaynaklı Emisyonların Azaltılması	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	Devam Ediyor

3.2.5.11 Katılımcıların Ulaştırma Bakanlığı Yetkilileri Hakkındaki Düşünceleri

Yozgat’taki nakliye kooperatifleri üyelerinin Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili görüşlerini öğrenmek amacıyla sorulan bu soruya verilen cevaplar incelendiğinde;

Nakliyecilerin toplamda %41’inin Ulaştırma Bakanlığı yetkililerinin taşımacılık sektörünün sorunlarını gerçekten bildiğini ve bunları çözebileceklerini düşündüğü, %52’sinin bu konuda olumsuz görüşe sahip olduğunu, %7’sinin bu konuda görüş bildirmediğini görülmektedir.

Şekil 59 Katılımcıların Ulaştırma Bakanlığı Yetkilileri Hakkındaki Düşünceleri



Yapılan başka bir araştırmada ortaya çıkan sonuçlar incelendiğinde; Motorlu taşıyıcı kooperatifleri için öncelikli sorunun, kamu kuruluşlarından kaynaklanan bürokratik engeller ve sıkıntılar olduğu (%41.2 ile) görülmektedir. Ortaklarla ilgili aidat, şikâyet ve ilgisizlik gibi sorunlar % 34,4 ile ikinci sırada yer almaktadır.²⁶² Ortaya çıkan sonuçlar birbirini desteklemektedir.

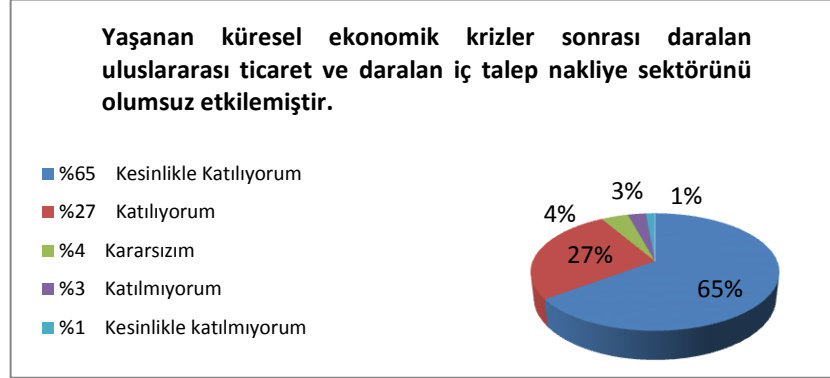
3.2.5.12 2008 Küresel Krizi ve Nakliye Sektörüne Etkileri

2008 yılının son günlerinde bütün dünyayı etkileyen ekonomik kriz yaşanmıştır. Ülkemizi ilk planda doğrudan etkilemeyen bu kriz sonrası piyasalarda küçük de olsa daralmalar yaşanmış, uluslararası ticaret sekteye uğramıştır.

Yozgat'taki nakliye kooperatifleri üyelerinin %92'si yaşanan küresel ekonomik krizler sonrası daralan uluslararası ticaret ve daralan iç talep nakliye sektörünü olumsuz etkilediğini düşünmektedir. Nakliyecilerin %4'ü bu konuda kararsız olmakla birlikte, %4'ü krizin kendilerine olumsuz etkisinin bulunmadığını düşünmektedir.

²⁶² Yüksel; s.242.

Şekil 60 2008 Küresel Krizinin Nakliye Sektörüne Etkileri



3.2.5.13 Katılımcıların Akaryakıt Fiyatları Hakkındaki Düşünceleri

Yozgat'taki nakliye kooperatifleri üyelerinin %99'u taşımacılık sektörüne yönelik akaryakıt fiyatlarında ayrı bir fiyatlandırma sisteminin oluşturulmasının gerekli olduğunu, %1'i gerekli olmadığını düşünmektedir.

Şekil 61 Akaryakıt Fiyatlarının Nakliye Sektörüne Etkisi

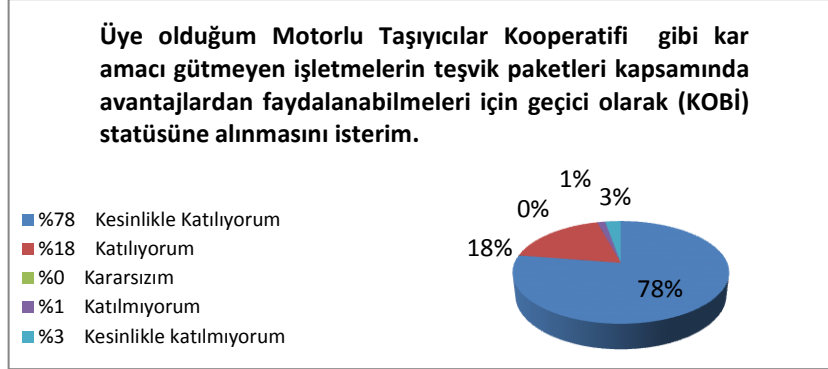


3.2.5.14 Katılımcıların Kooperatiflerin Statüsü ve Teşvik Paketleri Hakkındaki Düşünceleri

Yozgat'taki nakliye kooperatifleri üyelerinin %96'sı üyesi olduğu motorlu taşıyıcılar kooperatifi gibi kar amacı gütmeyen işletmelerin teşvik paketleri kapsamında avantajlardan

faaydalanabilmeleri için geçici olarak (KOBİ) statüsüne alınmasını istemekte, %4'ünün ise bu yönde bir talebi bulunmamaktadır.

Şekil 62 Kooperatiflerin Statüsü ve Teşvik Paketleri



Genel Değerlendirme

Yozgat'ta bulunan 14 nakliye kooperatifine üye 71 nakliyecinin kooperatifleşme olgusu üzerine görüşleri, kooperatif ve yönetimlerine bakışları, yönetimlere katılım ve denetleme konusundaki ilgileri kamyoncular kooperatiflerinin kooperatif üyeleri açısından ortaya koyduğu kooperatif etkinin gücü ve üyelerin kooperatif ve çevre ilişkisi hususlara bakışları ile yetkili kişi ve kurumlardan beklentileri ile ilgili yapılan araştırmanın önemli bulgular aşağıdaki gibidir.

- Araştırmaya kooperatiflere üye olan toplam 1005 nakliyeciden 71'i katılmıştır. Araştırmaya katılan nakliyecilerin yaşları 25 ile 65 arasında değişmektedir. Araştırmaya katılan nakliyecilerin %6'sı hiç okula gitmemiştir. %32'si ilkokuldan, toplamda %31'i ise orta öğrenim olarak adlandırılan ortaokul-lise, %8 ise üniversiteden mezun olmuştur.

- Kooperatiflere üye nakliyecilerin tamamına yakın kısmı evlidir. Nakliyecilerin %83'ü ikamet ettikleri il-ilçenin nakliye kooperatifine kayıtlıdır, %17'si ise ikametinin bulunduğu il-ilçeden farklı bir yerdeki kooperatife kayıtlıdır.

- Nakliyecilerin %13'ü 5 yıl ve daha kısa bir süre içerisinde bağlı bulunduğu kooperatife üye olmuştur. Nakliyecilerin %25'i 6-10 yıl, %32'si 11-15 yıl, %10'u 16-20 yıl, %20'si ise 21 yıldan uzun süredir kooperatiflere üyedir.

- Ankete katılan nakliyecilerin %62'si kendisini “orta gelir düzeyine sahip”, %38'i de “dar gelirli” olarak tanımlamaktadır.

- Nakliyecilerin %52'si nakliyecilik haricinde tarım, %11'i hayvancılık, %11'i ticaret ve %26'sı diğer meslekleri icra ederek yaşamlarını sürdürmeye çalışmaktadır. Nakliyecilerin %94'ü sadece kooperatife üye olduğu, diğer %6'lık kısmının ise başka kuruma da üye olduğu görülmektedir.

- Ankete katılan nakliyecilerin %96'lık büyük bölümünün kooperatifleşmenin iş verimliliğini arttırdığını düşünmektedir. %3'ü ise kooperatifleşmenin iş verimliliğini arttırdığı fikrine katılmamaktadır. Ankete katılan nakliyecilerin %87'si kooperatifleşme ile yaşadıkları yerde ekonomiyi canlandırdığını düşünmektedir. %4'ü ise kooperatifin bulunduğu merkezin ekonomisine katkısı olmadığını düşünmektedir.

- Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %77'si kooperatife üye olmaktan mutludur. Toplamda %7'si kooperatife üye olmaktan mutlu değildir. Toplamda %13'lük bir kesimin kooperatiflere üye bağlılığının tamamen ekonomik nedenlere bağlı olduğu görülmüştür. Bu sonuç kooperatif kuruluşun çevresine karşı çekim unsuru olduğunu, nakliyecilerin tek başlarına faaliyet göstermek yerine istemeseler de kooperatiflere üye olduklarını göstermektedir.

- Ankete katılan nakliyecilerin tamamı bağlı bulunduğu kooperatifin hangi amaç için kurulmuş ise o amaca uygun olarak faaliyet gösterdiğini düşünmektedir. Ankete katılan nakliyecilerin %97'si bağlı bulunduğu kooperatifin iyi bir şekilde yönetilerek üyelerine fayda sağladığını düşünmektedir.

- Ankete katılan nakliyecilerin %96'sı bağlı bulunduğu kooperatifte yapılan seçimlerin şeffaf olduğunu düşünmektedir. %1'i ise kooperatiflerde yapılan seçimlerin şeffaf olduğunu düşünmemektedir. Nakliyecilerin %96'sı kooperatiflerde yapılan toplantılara

isteyerek katılmaktadır. Toplamda %4'ü ise kooperatiflerde yapılan toplantılara katılma konusunda isteksizdir.

- Araştırmaya katılan nakliyecilerin %93'ü kooperatif yönetim kurullarında alınan kararlar bireysel kararlara göre daha tutarlı ve daha yüksek bir isabet derecesine sahip olduğunu düşünmektedir. Kooperatiflerin ortak akıl ile yönetildiği ve genel itibariyle üyelerin yönetime katıldıkları görülmektedir.

- Ankete katılan nakliyecilerin %76'sı kooperatifin yönetimine ilgi duymaktadır. %17'si ise kooperatifte gelir gider takibi yapmamakta yönetimin denetiminde isteksiz bir tavır sergilemektedir.

- Ankete katılanların %93'ü üye olduğu kooperatif harcını isteyerek ödemektedir. %6'lık kesim ise üyelik harcını istemese de ödemek durumunda kalmaktadır.

- Ankete katılanların %88'i kooperatif yönetiminin üyelere adil davrandığını, %1'i ise kooperatif yönetiminin üyelere adil davranmadığını düşünmektedir

- Ankete katılanların %96'sı kooperatif yönetiminin mevzuattaki değişimleri takip ettiğini ve mesleki konularda araştırmalar yaparak üyeleri bilgilendirdiğini, %99'u kaza veya beklenmeyen gelişmelerde (cenaze, düğün, nişan,) kooperatif yönetiminin yanında bulunduğunu ve kendisi için kolaylaştırıcı çözümler getirdiğini düşünmektedir.

- Nakliyecilerin %76'sı kooperatif yönetiminin üyelerin yararlanmaları ve boş zamanlarını değerlendirebilmeleri için gerekli sosyal ve kültürel tesisler kurma konusunda başarılı olduğunu düşünmektedir. %4'ü yönetimlerin bu hususta başarısız olduğunu düşünmektedir.

- Nakliyecilerin %77'si kooperatif yönetimlerinin sigorta, servis, yedek parça ve akaryakıt firmaları ile yedek parça, uygun ücretli servis hizmeti, sigorta/kasko indirimi ile faaliyet giderlerini azalttığını düşünmektedir. %14'ü ise kooperatifleşmenin faaliyet giderlerini azalttığını düşünmemektedir. Yine ankete katılan nakliyecilerin %88'i kooperatif yönetiminin kişi ve kuruluşlardan hizmet alımı yaptığını belirtmektedir. %3'ü yönetimin hizmet alımı noktasında başarısız olarak görmektedir.

- Nakliyecilerin %97'si kooperatif üyelerinin iş paylaşımı yaptığını ifade etmektedir. Nakliyecilerin toplamda %88'i bağlı bulunduğu kooperatif sayesinde piyasaya girme fırsatı bulduğunu, diğer firma ve bireyler ile yarışma yeteneği kazandığını düşünmektedir. %8'i ise bu konuya katılmamaktadır.

- Kooperatif üyelerinin %92'si kooperatifin kendileri için yeni ve etkili fırsatlara ulaşmayı kolaylaştırdığını düşünmekte, %4 ise bu görüşe katılmamaktadır.

- Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %84'ü kooperatifleşmenin maliyetleri ve riskleri azalttığını düşünmektedir. Nakliyecilerin %96'sı kooperatifleşme sayesinde tek bireyin, nakliyecinin yapamayacağı işlerin alınabildiğini düşünmektedir. %89'u kooperatifleşmenin sağladığı rekabet ortamı sayesinde fiyat istikrarı sağladığını, %6'sı ise kooperatifleşmenin fiyat istikrarı sağladığına inanmamaktadır. Nakliyecilerin %87'si kooperatif işletmenin gücünün birlikte hareket suretiyle pazarlık gücü ile rant (gelir) elde edilmesinde fayda sağladığını düşünmesine rağmen toplamda %9'u bu hususa katılmamaktadır.

- Nakliyecilerin %91'i kooperatif işletmenin gücünün mal sahiplerinden ücreti tam ve zamanında alınmasında fayda sağladığını düşünmesine rağmen %4'ü bu hususa katılmamaktadır. Toplamda %95'i bağlı bulunduğu kooperatif sayesinde işlerini geliştirme ve sadece belli iş yapmak suretiyle uzmanlaşma fırsatı bulduğunu ifade etmektedir. %4'ü ise bu görüşe katılmamaktadır.

- Nakliyecilerin toplamda %86'sı bağlı bulunduğu kooperatif sayesinde lojistik alanında faaliyet gösteren diğer şirketler ile rekabet edebildiklerini düşünmektedir. %4'ü ise bu görüşe katılmamaktadır. Toplamda %95'i kooperatiflerde yapılan iş planlaması ile kaynak ve zaman kazanıldığını düşünmektedir. %4'ü ise bu görüşe katılmamaktadır.

- Uygulamaya katılan nakliyecilerin toplamda %82'si bağlı bulunduğu kooperatifin mal veya hizmet tedarikinde ya da ürün değerlendirilmesinde seçenek sahibi olmalarını ve alternatifler arasında seçim yapabilmelerini sağladığını düşünmektedir. %13'ü ise bu görüşe katılmamaktadır. Toplamda %84'ü bağlı bulunduğu kooperatifin fabrikalardan ucuza iş alabilmek için gerekli ve olması gereken bir yapı olduğunu düşünmektedir. %6'sı ise bu görüşe katılmamaktadır.

- Nakliyecilerin %57'si demiryolu sisteminin kendilerini etkilediğini düşünürken, %25'i demiryolu sisteminin kendilerini etkilemediğini ifade etmektedir.

- İhale usulünün nakliyeciler için faydalı olduğunu düşünen nakliyecilerin oranı toplamda %83'tür. Toplamda %11'i ise ihale usulünün nakliyeciler için faydalı olmadığını düşünmektedir.

- Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %85'i fabrika yöneticilerinin nakliye şirketlerine ortak olmasının kendi işlerini azalttığını düşünmektedir. %8'i ise fabrika yöneticilerinin nakliye firmalarına ortak olmalarının kendileri açısından bir sorun olmadığını ifade etmektedir. Nakliyecilerin %96'sı bazı fabrika idarecilerinin yapmış oldukları anlaşmaların kendilerine zarar verdiğini düşünmektedir. %4'ü bu tip anlaşma olduğunu düşünmemekte olsa bile kendileri için zararlı olmadığını ifade etmektedir.

- Nakliyecilerin %86'sı ülkemiz karayollarında gereğinden fazla taşıt olduğunu düşünmektedir. Nakliyecilerin %10'u ülkemizdeki araç sayılarının arz-talep dengesini bozmadığına inanmaktadır.

- Ankete katılan nakliyecilerin %39'u ülkemizde nakliye sektörünün verimsiz olduğuna “kesinlikle katılmaktadır.” %24 ise bu hususa “katılmaktadır.” Yozgat'taki nakliyecilerin toplamda %63'ü ülkemizde nakliye sektörünün verimsiz olduğunu düşünmektedir. Ankete katılan nakliyecilerden %14'ü bu soruda kararsız kalmıştır, toplamda %25 ise nakliye sektöründe verim düşüklüğü olmadığını düşünmektedir.

- Nakliyecilerin %45'i yollarda yapılan trafik uygulamalarında bazı şirketlere iltimas sağlandığına “kesinlikle katılmaktadır.” Nakliyecilerin %38'i ise “katılmaktadır.” Yozgat'taki nakliye kooperatifleri üyelerinin toplamda %83'ü yollarda yapılan trafik uygulamalarında bazı şirketlere iltimas sağlandığını düşünmektedir. Toplamda %16'sı ise iltimas sağlandığı düşünmemektedir.

- Yozgat'taki nakliye kooperatifleri üyelerinin %58'i trafik polislerinin uygulamalarından memnun olduğunu ifade etmektedir. Toplamda nakliyecilerin %86'sının trafik uygulamalarından memnun olduğu görülmektedir. Toplamda %10'u ise yapılan trafik uygulamalarından memnun olmadığını ifade etmiştir.

- Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %87'si yaşanan tonaj sorununun trafik uygulamalarının ciddi bir şekilde yapılması halinde son bulacağını düşünmektedir. %8'i ise tonaj sorununun çözülebileceğine inanmamaktadır. %44'ü yük taşımak için almak zorunda oldukları belgelerin gerekli ve faydalı belgeler olduğunu düşünmektedir. Nakliyecilerin %7'si bu belgelerin faydalı olduğu konusuna "katılamamakta", %32'si ise "kesinlikle katılamamaktadır."

- Nakliyecilerin %41'i Ulaştırma Bakanlığı yetkililerinin taşımacılık sektörünün sorunlarını gerçekten bildiğini ve bunları çözebileceklerini düşünmektedir. %52'si ise bu konuda olumsuz görüşe sahiptir.

-

- Ankete katılan nakliyecilerin toplamda %38'i AB sürecinin sorunlarının çözümüne katkı sağlayacağını düşünmektedir. Toplamda %53'lük bir kesim ise AB sürecinden umutsuzdur.

- Yozgat'taki nakliye kooperatifleri üyelerinin %92'si yaşanan küresel ekonomik krizler sonrası daralan uluslararası ticaret ve daralan iç talep nakliye sektörünü olumsuz etkilediğini düşünmektedir. %4'ü ise krizin kendilerine olumsuz etkisinin bulunmadığını düşünmektedir.

- Yozgat'taki nakliye kooperatifleri üyelerinin %99'u taşımacılık sektörüne yönelik akaryakıt fiyatlarında ayrı bir fiyatlandırma sisteminin oluşturulmasının gerekli olduğunu, %1'i gerekli olmadığını düşünmektedir.

- Yozgat'taki nakliye kooperatifleri üyelerinin %96'sı üyesi olduğu motorlu taşıyıcılar kooperatifi gibi kar amacı gütmeyen işletmelerin teşvik paketleri kapsamında avantajlardan faydalanabilmeleri için geçici olarak (KOBİ) statüsüne alınmasını istemekte, %4'ünün ise bu yönde bir talebi bulunmamaktadır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4 SONUÇ VE ÖNERİLER

Kooperatifler, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra bütün ülkelerin sosyal ve ekonomik kalkınmasında çok önemli rol oynamaya başlamış, ekonomik ve sosyal işlevleri olan kuruluşlardır. Birleşmiş Milletler raporlarına göre dünyada 750.000'den fazla kooperatifte yaklaşık 100 milyon kişi çalışmakta ve yaklaşık 1 milyar kişi bu kooperatiflere ortaktır. Türkiye'de ise 85 bin kooperatife yaklaşık 8 milyon kişi ortaktır.

Kooperatifler genel olarak sermayenin tabana yayılmasına, sermaye birikimini oluşmasına, en iyi fiyata ulaşmaya, ortaklara yüksek oranda ristürn verilmesine, işletmeler için en iyi getirinin sağlanmasına, piyasada istikrar ve piyasa barışının sağlanmasına, en yüksek ciroya ulaşmanın sağlanmasına ve istihdam imkânı sağlanmasına katkı sağlarlar.

Anayasanın 171. maddesi devleti kooperatifçiliğin gelişmesinde görevli saymasına rağmen ülkemizde kooperatifçiliğin bazı sorunları bulunmaktadır. Kooperatiflerin temel sorunlarının çözümünde ilk yapılması gereken, kooperatifçilik mevzuatının yetersizliğini ve dağınıklığını gidermektir.

Kooperatif örgütlerde ortakları örgüte bağlayan temel etken kooperatif etki, diğer bir ifadeyle ortağın kooperatiften beklentileridir. Kooperatif faaliyetlerine katılım ile kooperatiften beklenen faydanın sağlanması (kooperatif etki) arasında sıkı, doğrudan ve karşılıklı ilişki ve etkileşimler bulunmaktadır ve ekonomik birimleri bireysel uğraş yerine kooperatif uğraşa iten sebep, “*kooperatif etki*” beklentisidir.

Coğrafi olarak üç kıtanın birbirine yaklaştığı bir bölgede bulunan aynı zamanda Asya ile Avrupa arasında doğal köprü durumunda bulunan ülkemiz, transit karayolu taşımacılığında da ciddi öneme sahiptir. Günümüzde taşımacılık, taşımacılığın istemler arasında organize edildiği ve ulusal kurumların uluslararası kurumlarla işbirliği yaptığı bölgesel ve bölgeler arası hatta uluslar arası organizasyonların yapıldığı bir sektördür. Dünyada olduğu gibi yurdumuzda da karayolu taşımacılığı payının düşürülmesi ve taşımanın diğer modlar arasında

dağıtılma çalışmaları yapılmaktadır. Ancak bu çalışmalar büyük yatırımları gerektirmekte olup hayata geçirilmesi zaman alabilecek olup uzun süre karayolunun ağırlığı devam edecektir.

İnsanların ürettikleri çeşitli ham ve işlenmiş maddelerin, haberlerin bir yerden başka bir yere nakledilmesine ulaşım veya ulaştırma denilmektedir. Ulaştırma sektörü, karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları, botu hatları ve bilgi-iletişim altyapısı ile ülke ekonomisinin en temel unsurlarından biridir.

Son çeyrek yüzyılda her alanda büyük bir dönüşüm yaşanmaktadır. Küreselleşme ile birlikte ülkemizde birçok sektörde olduğu gibi nakliye sektöründe de çokuluslu şirketler pazara girmiştir. Bilgi teknolojileri, zaman ve uzaklık engellerini ortadan kaldırmakta, küreselleşmeyi hızlandırmaktadır. Gerek uluslararası gerekse de yurtiçi ticarete gittikçe kızışan rekabet ortamında nakliye sektöründe faaliyet gösteren firmalar/bireylerin maliyetlerini azaltarak daha kazançlı bir şekilde faaliyetlerini sürdürebilmek için biraraya geldikleri görülmektedir. Kooperatifler de içinde bulunduğumuz 21.yüzyılda gerekli iktisadi eğilimlere, gelişmelere uygun olarak şartlarını ve gelişim metotlarını ayarlamak zorundadır.

Bütün işletmelerde olduğu gibi tüm kooperatifler içinde en önemli unsur insan, iletişim ve teknolojidir. Ortaklarının taşıma hizmetlerini pazarlamak ve bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulan 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.

Türkiye’de kooperatifçilik hareketi gereken yerde değildir. Kooperatiflerin çalışmalarında daha etkin ve karlı olabilmeleri için şunlar yapılmalıdır;

Araştırmadan elde edilen bulgulara göre;

- Yöneticilere güvenin ortakların beklentilerine önemli düzeyde etki ettiği sonucuna varılmıştır. Bu sonuca göre, ortakların güven ihtiyaçlarının karşılanarak örgütle bağlarının

devamlılığı sağlanmalı ve örgütün yaşamına devam etmesi için güven hedefli stratejiler izlenmelidir.

- Kooperatiflerde ortakların güven ihtiyaçları daha fazla dikkate alınmalı, yöneticiler ortaklara karşı şeffaf olmalı, adaletsiz davranışlardan kaçınmalı, ortaklara güven duymalarını sağlayacak gelişmeleri en hızlı şekilde ve görsel olarak ifade etmeli, aralıklarla bilgilendirici toplantılar düzenlemeli, mevcut zaman dilimi içerisinde gösterilecek performans ile ortakların geleceğe yönelik beklentilerinin pozitif yönde olması sağlanmalıdır.

- Demokratik seçimlerin yapıldığı ortamlarda üyeler çıkan sonuçtan ve oluşan yönetimden memnun olmasalar bile saygı duymaktadırlar. Demokratik düşünceye katkısı açık olan kooperatifler her alanda desteklenmelidir.

- 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 yükseköğretim düzeyinde kuramsal ve pratik kooperatifçilik eğitimi ayrıca kooperatifçiliğin devletçe desteklenmesi çok büyük önem taşımaktadır.

- Taşımacılık sektöründe yaşanan önemli sıkıntılardan biri de yollardaki kısıtlı taşımacılık uygulamasıdır. Belirli saatler içinde nakliyenin gerçekleştirilmesi sektörde beraberinde gecikmelere ve zaman kayıplarına sebebiyet vermektedir. Kısıtlı taşımacılık uygulaması gözden geçirilmelidir.

- Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde uzman bir kadro ile maliyetler hesaplanmalı; alt limitlerin belirlendiği yol-fiyat tarifeleri hazırlanmalı sonrasında düzenlenen taşıma ücretlerinin alt sınırlarını belirleyen fiyat tarifeleri ile ilgili denetimler yapılmalıdır.

- Nakliyeciler esnafı zamanının çoğunu aracı ile yollarda geçirmektedir. Kamyonu ile yollarda uzun süreler geçiren bu insanların yollarda devlet otoritesini temsilen en çok karşılaştıkları devlet görevlileri trafik uygulaması yapan trafik polisleridir. Nakliyeciler yapılan trafik uygulamalarda bazı şirketlere iltimas sağlandığını düşünmekte ve bunu ifade etmekten de çekinmemektedir. Bu hususta emniyet birimlerine düşen görev vatandaş

üzerindeki imajlarını düzeltici çalışmalar yapmak ve yeni iletişim teknikleri ile yaptığı çalışmaları halka anlatmaktır.

- 4925 sayılı karayolu taşıma kanunu ve yönetmeliği özmal taşıt yaptırımı ile işi yapabilme kapasitesi oluşturmak istenmektedir. Kooperatif ortaklarının kooperatifin üçüncü şahısların işlerinin görülmesinde kullandığı araçların kooperatifin öz mal araç sayılması sağlanmalıdır.

- Taşıma yönetmeliğinin öngörülerinde arasında sayılan şartların yerine getirilmesi dünyamız ve ülkemizde yaşanan ekonomik kriz nedeni ile kurumları zora sokmaktadır. Özellikle Öz mal taşıt şartları ve araç yaşları ile ilgili kurumları zorlayan maddeler gözden geçirilmelidir.

- 4925 sayılı yasa ve yönetmeliğinde belirlenen ve araç sayıları sınırlı yetki belgelerinin kooperatiflerin ortaklık yapıları dikkate alınarak düzenlenmesi yapılmalıdır.

- Devlet ihalelerinde kooperatiflere öncelik tanınmalı ve ihalelerde yetki belgesi aranmalıdır.

- Nakliyecilerin sosyal ve ekonomik gücünün artırılması için kooperatifleşmenin teşvik edilmesi ve desteklenmesi gerekmektedir.

- Sisteme yeni giren araçların trafiğe çıkışını takip eden ve ikinci el tabir edilen araçların satışını takip bir aylık süre içinde belgeye bağlanma için zaman tanınmalıdır. Belgesi olmadığı için araçlar trafiğe çıkamamakta belge almak için gereken zaman bir haftadan az olamamaktadır. Herhangi bir nedenle uyumsuzluk söz konusu olması halinde bu süre daha da uzamakta zaman ve ekonomik kayıplar meydana gelmektedir.

- Taşımanın en önemli girdisi, maliyetin %35'ini teşkil eden akaryakıttır. ÖTV indirimi sağlanmalıdır.

- Vergi çeşidi azaltılmalı, sektörün kalkınması için indirimler sağlanmalıdır.

- Nakliyecilere kolay, uzun vadeli ve kolay ödemeli krediler sağlanmalıdır.

- Kooperatifler için kurumlar vergisi istisnasına geri dönülmelidir.

- Ülkemizde kurulmuş olan ve faal olarak çalışmakta olan kooperatiflerin gerçek anlamda ilgili bakanlık şartlarına uygun olarak çalışıp çalışmadığının, tabela kooperatifi olup olmadığının sürekli kontrol edilmesi gerekmektedir.

- Taşıma kooperatifleri endüstrinin, sanayinin, tarımın, ticaretin olduğu her yerde faaliyet göstermek zorundadırlar. Bulundukları yerlerde trafik sıkışıklığına yol açmakta oldukları gibi mahalle aralarına park etmek zorunda kalmaları nedeniyle görüntü kirliliğine sebep olabilmektedirler. Bu durum yerel yönetimlerin hizmetlerinin aksaması anlamına gelmektedir. Bunun önüne geçebilmek için yerel yönetimlerin kooperatif araçlarını park edebilecekleri uygun yerler tahsisi etmeleri için düzenlemeler yapılmalıdır.

- Taşımacılık sektöründe yetki belgelerinde yaşanan sıkıntılara çözümler getirilmeli, yetki belgesiz araçların faaliyetlerinin engellenmesi için sıkı tedbirler uygulanmalıdır.

- Kooperatif ortak ve yöneticileri kooperatifçilik konusunda daha çok bilinçlendirilmeli ve bilgilendirilmelidir.

- Kooperatiflerde yöneticileri ve ortakların aralarındaki iletişimi daha etkin kılacak bir yapının kooperatifte etkin kılınması gerekmektedir.

- Devlet kooperatifçiliği destekleyecek politikalar uygulayarak, kooperatifleşmeyi daha çekici bir hale getirmelidir.

- Kooperatiflerin geçmiş yıllardan gelen birikmiş borçlarına ödeme kolaylıkları getirilmelidir.

- Kooperatifler ortaklarına eğitim ve öğretim amacıyla seminerler düzenlenmelidir.

- Kooperatiflerin hammadde girdilerinde gerekli devlet teşvikleri hayata geçirilmelidir.

- Mevcut kooperatiflerin bölge yapısına bakılarak iletişimi ve kooperatifler arası işbirliği sağlanmalıdır.

- Kooperatiflerde çalışan personel hizmet içi eğitime tabi tutulmalıdır.

- Kooperatifçilik Bankasının biran önce finansman sağlanabilmesi için kurulmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

- Devlet kooperatiflere yol göstermeli ve rehber olmalıdır.

- Kooperatifçiliğe siyaset karıştırılmamalıdır. Kooperatifçiliğin “kendine yardım” ve “özerklik ve bağımsızlık” ilkelerine önem verilmelidir.

- Ülkemizdeki kooperatiflerin de AB ülkelerindeki kooperatifler gibi özerk, bağımsız, demokratik örgütler olmalarını sağlayacak, uluslararası kooperatifçilik ilkeleri, AB kriterleri ve ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü) tavsiye kararlarına uyumlu bir şekilde çalışmasını sağlayacak yasal düzenlemeler daha fazla vakit kaybetmeden bir an önce yapılması ve uygulanması gerekmektedir.

- Devlet güdümündeki kooperatiflerde kısır parti çekişmeleri sona ermeli, hükümetlerin kooperatif ve birliklerin yönetimime kooperatifçilik ve işletmecilikten anlamayan kişileri ataması durdurulmalıdır.

- Başarılı kooperatifçiliğin yolu, kooperatif ortaklarının ve çalışanlarının, kooperatifçilik konusunda eğitiminden geçmektedir. Kamuoyunun kooperatifçilik ilkeleri ve felsefesi hakkında doğru bilgilendirilmesi gerekir.

- Kooperatiflerin ekonomik açıdan başarılı olabilmeleri için yalnız yatay alanda değil, dikey alanda da bütünleşmeleri ve bu şekilde güçlenmeleri sağlanmalıdır.

- Kooperatifler küresel meydan okumalara; üyelerin ekonomik refahını arttırarak ve dünyadaki gelişmelere ayak uydurarak cevap vermelidir.

- Devlet kooperatiflerin gerekli bilimsel araştırma yapması için bilimsel araştırma organları kurulmalıdır. Kooperatiflerin yönetiminin siyasal eğilime girmemesi gerekmektedir.

- Ülkemizde kooperatifler, küreselleşmeyle oluşan rekabete cevap verebilmek için yeni yöntemler geliştirmelidirler.

- Kooperatifler piyasada ayakta kalabilmek için mevcut firmaların yaptıklarını takip etmeli ve tüketiciye ulaşabilmelidir.

- AB sürecinde kooperatifler entegrasyona gitmelidir ve piyasada daha güçlü olmayı hedeflemelidir. Kooperatiflerin AB sürecinde yeni pazarlar açabilmeleri için pazar odaklı çalışmaları gerekmektedir.

- Türkiye’de kooperatiflerin istenilen düzeye gelememesindeki diğer bir etken de, kooperatifin başında bulunan deneyimsiz, konuyla ilgili bir çalışması olmayan, tepeden oturtulmuş yöneticilerdir. Çoğu kişi bu yöneticiliği kendi işinin dışında kalan zamanlarda hobi uğraşı olarak görmüştür. Fakat kooperatiflerin başlarına bu işten çok iyi anlayan, belirli bir eğitim geçirmiş kişilerin getirilmesi şarttır.

- Kooperatifçiliğin yaygınlaştırılması için halkla ilişkilere, tanıtıma önem verilmeli, özellikle başarılı kooperatiflere tanıtılarak özendirilmeli, kooperatiflerin gerçek amaçları halka benimsetilmelidir.

- Devletin kooperatiflerin gelişimine yapacağı en önemli katkı, hükümetlerin en uygun politika ile ekonomide istihdam sorununun en iyi şekilde çözülmesidir.

5 EKLER:

EK 1: İÇ ANADOLU BÖLGESİ KAMYONCULAR KOOPERATİFİ FAYDA VE KURUMSAL BAKIŞ ANKETİ

Bu anket, Yozgat'ta faaliyet gösteren Taşıyıcılar (Kamyoncular) Kooperatifleri örnek alınarak *İç Anadolu Bölgesindeki Nakliye Kooperatiflerinin Bölge Ekonomisine Ve Taşımacılık Sektörüne Olan Etkileri İle Kooperatif Üyeleri Açısından Ortaya Koyduğu Kooperatif Etkinin Gücü üzerine araştırma yapmak üzere* hazırlanmıştır.

Bu amaçla sizlerin görüş ve önerilerinize ihtiyaç duyulmaktadır.

Anket iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, kişisel bilgilere, ikinci bölümde ise kamyoncuların sektörel ve kurumsal konulara bakış açılarına ilişkin sorulara yer verilmektedir.

Anketten elde edilen bilgiler ve yapılan değerlendirme sonuçları Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yozgat Ticaret ve Sanayi Odası, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde bulunan Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) ile paylaşılacaktır.

Cevaplayacağınız ankette adınızı belirtmenize gerek yoktur. Ankete vereceğiniz samimi ve doğru yanıtlar, araştırma bulgularının gerçeğe uygunluk derecesini yükseltecektir.

Ankette kullanılan *Kooperatif tabiri bağlı bulunduğunuz Kamyoncular Kooperatifi manasına gelmektedir.*

Saygılarımla

Mesut KILIÇARSLAN

1. BÖLÜM KİŞİSEL BİLGİLER:

Bağlı bulunduğunuz kooperatif.

- () S.S. Saray Kamyoncular ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi,
- () S.S. Özsekili ve Yeni Kızılcaali Kamyoncular ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (Yerköy),
- () S.S. Yerköy Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi,
- () S.S. Sürmeli Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (Yozgat),

- ☐ S.S. Şefaati Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi,
☐ S.S. Akdağmadeni 1-Nolu Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi,
☐ S.S. Sarıkaya Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi,
☐ S.S. Çandır Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi,
☐ S.S. Boğazlıyan Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi,
☐ S.S. Sorgun Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi,
☐ S.S. Şafak Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (Şefaati),
☐ S.S. 1 Nolu Kadışehri Birlik Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi,
☐ S.S. Bahçelievler Nakliyeciler Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (Çekerek),

Yaşınız?

- ☐ 1. 20-29, ☐ 2. 30-40, ☐ 3. 41-50, ☐ 4. 51-60, ☐ 5. 61 ve üstü

Eğitim Durumunuz?

- ☐ 1. Okula gitmemiş, ☐ 2. İlkokul ☐ 3. Ortaokul, ☐ 4. Lise, ☐ 5. Üniversite,

Medeni Haliniz?

- ☐ 1. Evli, ☐ 2. Bekâr, ☐ 3. Dul

İkamet ettiğiniz yer.

- ☐ 1. Kooperatifin bulunduğu yer, ☐ 2. Diğer,

Kaç yıldır kooperatife üyesiniz.

- ☐ 1. 0 – 5 yıl, ☐ 2. 6 – 10 yıl, ☐ 3. 11 – 15 yıl, ☐ 4. 16-20 yıl, ☐ 5. 21 yıl ve üzeri

Maddi durumunuzu nasıl tanımlarsınız.

- ☐ 1. Dar gelirli, ☐ 2. orta gelir düzeyi, ☐ 3. Üst Gelir Düzeyi

Nakliyecilik dışında kazancınızı ne ile temin edersiniz.

- ☐ Tarım, ☐ 2. Hayvancılık, ☐ 3. Ticaret, ☐ 4. Diğer,

Kamyoncular kooperatifi dışında nakliye ile ilgili herhangi bir kuruma üyeliğiniz var mıdır?

- ☐ 1. Evet, ☐ 2. Hayır,

2. BÖLÜM SEKTÖREL VE KURUMSAL KONULARA BAKIŞ:

Lütfen bu ifadelere katılma derecenizi ilgili paranteze (✓) işareti koyarak belirtiniz.

ÜYELERİN KOOPERATİFLEŞME OLGUSU, KAMYONCULAR (TAŞIYICILAR) KOOPERATİFİ VE YÖNETİMİNE BAKIŞ, KATILIM VE DENETLEME KONUSUNDAKİ İLGİLERİ;

		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum
1.	Kooperatifleşme iş verimliliğimizi arttırmıştır.	☐	☐	☐	☐	☐
2.	Kooperatifleşme sonrası yaşadığımız belde/ilçe/ilde <u>ekonomi canlanmıştır.</u>	☐	☐	☐	☐	☐
3.	Kooperatife üye olmaktan <u>mutluyum.</u> Kooperatife üye olmayı tek başına çalışmaya tercih ederim.	☐	☐	☐	☐	☐
4.	Kooperatif kuruluş <u>amacına uygun</u> olarak faaliyet gösterir.	☐	☐	☐	☐	☐
5.	Kooperatif <u>iyi bir şekilde yönetilmektedir ve üyelerine</u> kuruluş amacındaki <u>faydaları</u> sağlar.	☐	☐	☐	☐	☐
6.	Yönetim kurulu <u>belli kriterlere göre şeffaf seçilir.</u>	☐	☐	☐	☐	☐
7.	Kooperatifte düzenlenen <u>toplantılara isteyerek katılımım.</u>	☐	☐	☐	☐	☐
8.	Kooperatif <u>yönetim kurullarında alınan</u> kararlar bireysel kararlara göre daha <u>tutarlı ve daha yüksek bir isabet derecesine sahip</u> olabilir.	☐	☐	☐	☐	☐
9.	Kooperatifte <u>gelir-gider takibi yapar</u> ve <u>yönetim kurulunu</u> denetlerim.	☐	☐	☐	☐	☐
10.	Kooperatif <u>harcını</u> isteyerek öderim.	☐	☐	☐	☐	☐
11.	Kooperatif yönetimi <u>işin üyelere adil bir şekilde dağıtımını</u> yapar.	☐	☐	☐	☐	☐
12.	Kooperatif yönetimi mevzuattaki değişimler ve mesleki konularda araştırmalar yaparak <u>üyeleri bilgilendirir.</u>	☐	☐	☐	☐	☐
13.	Kooperatif yönetimi <u>kaza veya beklenmeyen gelişmelerde</u> (cenaze, düğün, nişan,) maddi yardımda bulunur veya kolaylaştırıcı çözümler getirir.	☐	☐	☐	☐	☐
14.	Kooperatif yönetimi üyelerin yararlanmaları ve boş zamanlarını	☐	☐	☐	☐	☐

değerlendirebilmeleri için gerekli sosyal ve kültürel tesisler kurma konusunda başarılıdır.

KAMYONCULAR (TAŞIYICILAR) KOOPERATİFİ'NİN KOOPERATİF ÜYELERİ AÇISINDAN
ORTAYA KOYDUĞU KOOPERATİF ETKİNİN GÜCÜ:

15.	Kooperatif <u>sigorta, servis, yedek parça</u> ve <u>akaryakıt</u> firmaları ile yapmış olduğu anlaşmalarla <u>yeni araç, yedek parça, uygun ücretli servis hizmeti, sigorta/kasko indirimi</u> ile faaliyet giderlerimizi azaltır.	○	○	○	○	○
16.	Kooperatifteki üyeler ile gidiş veya dönüş yüklerimizi birbirimize vermek suretiyle <u>iş paylaşımı yaparız.</u>	○	○	○	○	○
17.	Kooperatif çeşitli işlerimizi kolaylaştırmak için kişi ve kurumlardan <u>hizmet alımı</u> yapar.	○	○	○	○	○
18.	Kooperatif sayesinde <u>piyasaya girme</u> fırsatı bulurum, diğer firma ve bireyler ile <u>yarışma yeteneği</u> kazanırım.	○	○	○	○	○
19.	Kooperatif yeni <u>ve etkili fırsatlara ulaşmayı</u> kolaylaştırır.	○	○	○	○	○
20.	Kooperatif tek başına piyasaya girmenin <u>maliyetini</u> ve iş ile ilgili <u>riski</u> ve teknik külfetleri bireysel harekete göre <u>azaltır.</u>	○	○	○	○	○
21.	Kooperatif tek başına bireyin veya işletmenin gücünü, <u>aşan işleri</u> grubun taşıma gücü ve imkânları içine sığdırılarak « <u>yapılabilir, uygulanabilir</u> » duruma getirilmesini sağlar.	○	○	○	○	○
22.	Kooperatif çevredeki diğer kooperatif ve <u>şirketler</u> ile <u>anlaşma/iş paylaşımı/ işbirliği</u> yaparak üyelerine daha geniş iş imkânı sağlar.	○	○	○	○	○
23.	Kooperatif <u>arada araçlar bulunmadan iş</u> almak suretiyle <u>maliyetleri düşürür.</u>	○	○	○	○	○
24.	Kooperatifleşme rekabeti işler hale getirdiği için <u>fiyat istikrarı</u> sağlar.	○	○	○	○	○
25.	Kooperatif aldığımız işlerde mal sahiplerinden <u>ücreti tam</u> ve <u>zamanında almamızı</u> sağlar.	○	○	○	○	○
26.	Kooperatife üye olmak biz üyelere <u>işlerimizi geliştirme</u> ve sadece belli iş yapmak suretiyle uzmanlaşmayı kazandırır.	○	○	○	○	○
27.	Kooperatif lojistik alanında faaliyet gösteren diğer şirketler ile <u>rekabetimiz kolaylaşmaktadır.</u>	○	○	○	○	○
28.	Kooperatifte yapılması gereken işlerde <u>iş planlaması yapılması</u>	○	○	○	○	○

ve iş tekrarlamalarının önlenmesi ile kaynak, çaba ve zaman tasarrufu sağlanır.

29.	Kooperatif mal veya hizmet tedarikinde ya da ürün değerlendirilmesinde <u>seçenek</u> sahibi olmamızı ve <u>alternatifler</u> arasında seçim yapmamızı sağlar.	☐	☐	☐	☐	☐
30.	Kooperatif <u>birlikte hareket suretiyle</u> pazarlık gücü ile <u>rant</u> (gelir) elde etmemizi sağlar.	☐	☐	☐	☐	☐
31.	Kooperatif <u>fabrikalardan ucuza iş alabilmek</u> için gerekli ve olması gereken bir yapıdır.	☐	☐	☐	☐	☐

ÜYELERİN KOOPERATİF VE ÇEVRE İLİŞKİSİ HUSUSLARA BAKIŞLARI İLE YETKİLİ KİŞİ VE KURUMLARDAN BEKLENTİLERİ:

32.	İlimizde <u>raylı sistem</u> bulunması nakliyecileri etkilemektedir.	☐	☐	☐	☐	☐
33.	Nakliye hizmetlerinin <u>ihale usulü</u> ile belirlenmesi nakliyeciler için faydalıdır.	☐	☐	☐	☐	☐
34.	<u>Fabrika yöneticilerinin nakliye şirketlerine ortak olması</u> bizim işlerimizi azaltır.	☐	☐	☐	☐	☐
35.	<u>Fabrika yöneticilerinin</u> şahsi çıkarları için <u>yaptığı anlaşmalar</u> bize zarar verir.	☐	☐	☐	☐	☐
36.	Ülkemizde <u>gereğinin çok üstünde taşıt</u> bulunması kara nakliye sektöründe <u>arz-talep dengesinin bozulmasına</u> sebebiyet vermektedir.	☐	☐	☐	☐	☐
37.	Kara nakliye filolarının <u>dünya ölçeğine göre çok küçük kaldığı</u> ülkemizde, <u>taşımacılıktaki verim</u> son derece düşüktür.	☐	☐	☐	☐	☐
38.	<u>Trafik uygulamalarında bazı şirketlere iltimas sağlandığını</u> düşünüyorum.	☐	☐	☐	☐	☐
39.	<u>Trafik polislerinin</u> uygulamalarından memnunum.	☐	☐	☐	☐	☐
40.	Türkiye genelinde yaşanan <u>tonaj sorunun</u> emniyet birimlerince düzgün şekilde <u>denetleme yapılması</u> halinde son bulacağını düşünüyorum.	☐	☐	☐	☐	☐
41.	AB sürecinde mecburen aldığımız <u>belgelerin</u> (K, R ve FRC)gerçekten faydalı olduğunu düşünüyorum.	☐	☐	☐	☐	☐

42.	AB sürecinin ulaştırma sektörünün sorunlarının çözümüne katkı sağlayacağını düşünüyorum.	☐	☐	☐	☐	☐
43.	Ulaştırma Bakanlığı yetkililerinin taşımacılık sektörünün sorunlarını gerçekten bildiğini ve bunları çözebileceklerini düşünüyorum.	☐	☐	☐	☐	☐
44.	Yaşanan küresel ekonomik krizler sonrası daralan uluslararası ticaret ve daralan iç talep nakliye sektörünü olumsuz etkilemiştir.	☐	☐	☐	☐	☐
45.	Taşımacılık sektörüne yönelik akaryakıt fiyatlarında ayrı bir fiyatlandırma sisteminin oluşturulmasının gerekli olduğunu düşünüyorum.	☐	☐	☐	☐	☐
46.	Üye olduğum Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi gibi kar amacı gütmeyen işletmelerin teşvik paketleri kapsamında avantajlardan faydalanabilmeleri için geçici olarak (KOBİ) statüsüne alınmasını isterim.	☐	☐	☐	☐	☐

ANKET BİTTİ.

CEVAPLADIğINIZ İÇİN TEŞEKKÜRLER

EK 3: MOTORLU TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ ANA SÖZLEŞME ÖRNEĞİ

BİRİNCİ BÖLÜM

**KURULUŞ, TÜZEL KİŞİLİĞİN KAZANILMASI VE ANASÖZLEŞME DEĞİŞİKLİĞİ,
UNVAN, MERKEZ, SÜRE, AMAÇ VE FAALİYET KONULARI**

KURULUŞ:

Madde 1-Bu ana sözleşmede isimleri, tabiiyetleri, ikametgâh adresleri ve taahhüt ettikleri sermaye payları gösterilen kimseler tarafından, 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu hükümlerine göre değişir ortaklı, değişir sermayeli ve sınırlı sorumlu bir MOTORLU TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ kurulmuştur.

TÜZEL KİŞİLİĞİN KAZANILMASI VE ANASÖZLEŞME DEĞİŞİKLİĞİ:

Madde 2-Kooperatif Ticaret Siciline tescil ile tüzel kişilik kazanır. Tescilden önce kooperatif namına iş ve işlem yapanlar bunlardan şahsen ve zincirleme olarak sorumludurlar. Ana sözleşmede yapılacak değişiklikler kuruluşdaki usule tabidir.

UNVAN:

Madde 3-Kooperatifin unvanı SINIRLI SORUMLU... NOLU... İLİ... İLÇESİ...
MOTORLU TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ ‘dır dır

MERKEZ VE ÇALIŞMA BÖLGESİ:

Madde 4-Kooperatifin merkezi ...’dur

Adresi ...’dur.

SÜRE:

Madde 5-Kooperatif süresizdir.

AMAÇ VE FAALİYET KONULARI:

Madde 6-Kooperatifin amacı ortaklarının taşıma hizmetlerini pazarlamak ve bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçlarını karşılamaktır.

Bu amaçla kooperatif:

1 – Kooperatifin amacı; ortaklarının yolcu taşımacılığı hizmetlerini pazarlamak, bizzat taşımacılık yapmak ve yaptırmak, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında faaliyetlerde bulunmak ve ortaklarının bu hizmetlerle ilgili ihtiyaçlarını karşılamaktır.

Bu amaçla kooperatif;

1-Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili Yönetmelik kapsamında taşımacılık faaliyetlerinde bulunur.

2-Karayolu ile şehir içi, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı yapar veya yaptırır. Kamu ve özel kuruluşların açmış olduğu yolcu taşıma ihalelerine katılır. Bu konuda gerekli taahhütlerde bulunur ve bu taahhütlerin yerine getirilmesi amacıyla gerekli önlemleri alır.

3-Öğrenci ve personel servisi ile turizm amaçlı tur taşımacılığı yapar ya da yaptırır.

4-Taşıma faaliyetlerinin yerine getirilmesinde gerekli olan yetki belgelerini alır ya da alınmasını sağlar.

5-Ortaklarının yolcu taşımacılığı hizmetleri ile ilgili her türlü araç, gereç ve malzemelerini tedarik eder, gerektiğinde imal eder.

6-Kooperatifin amacına uygun araçları kiralar, kiraya verir, satın alır, gerektiğinde satar, ortaklarından devralır veya devreder.

7-Amaçları doğrultusunda gerekli araçlar ile gayrimenkul ve işletmeler satın alır, kiralar veya yaptırır, gerekirse satar.

8-Kooperatifin kredi ihtiyacının karşılanması amacıyla ilgili finansman kuruluşlarına başvuruda bulunur, borçlanır, açılan kredinin zamanında ve amacına uygun kullanılmasını sağlayıcı tedbirleri alır.

9-Diğer kooperatiflerle iş birliği yapar.

10-Amaçlarını gerçekleştirmeye uygun olarak faaliyetlerde bulunan şirketlere ortak olabilir.

11- Motorlu taşıyıcılar kooperatifleri üst kuruluşuna girer.

12-Ortaklarının kooperatif konusu ile ilgili sigorta ihtiyaçlarına aracı olur.

13-Yurt içinde ve yurt dışında şubeler açabilir.

14-Yolcu taşımacılığına ilişkin acentelik faaliyetinde bulunur.

15-Gerektiğinde konusu ile ilgili eğitim, yayın, araştırma ve benzeri faaliyetlerde bulunur.

16-Amaçları doğrultusunda fonlar oluşturabilir.

17-Mevzuat hükümleri uyarınca hazırlanacak rapor ve belgelerle ilgili düzeni ve denetimi sağlamak için çalışma ve kayıt sistemini kurar, bilgisayar programları yaptırır veya satın alır.

İKİNCİ BÖLÜM

SERMAYE VE PAYLAR

SERMAYE:

Madde 7-Kooperatifin sermayesi, ortakların taahhüt ettikleri payların toplam tutarlarından ibaret olup, değişkendir. Ancak, sermayenin en az haddi 1.200,00 Türk Lirasıdır. Kuruluşta bu sermayenin tamamının taahhüt edilmesi ve 1/4'ü tescilden önce ödenmiştir. Kalanı 1 yıl içerisinde ödenecektir. Aynı sermaye konamaz.

PAYLAR:

Madde 8-Bir ortaklık payının değeri 100,00-TL'dir. Ortaklar en çok 5.000 pay taahhüt edebilirler. Ancak, her ortağın en az 1 pay taahhüt etmesi zorunludur. Ortaklık payları, bu ana sözleşmenin 19'uncu maddesine göre düzenlenen ortaklık senedinde gösterilir. Senetle temsil edilmeyen paylar 100.-TL üzerinden itibar olunur.

PAYLARIN ÖDENMESİ:

Madde 9-Ortakların taahhüt ettikleri pay bedellerinin en az 1/4'ü peşin, geri kalanı ise yönetim kurulunca belli edilecek eşit aylık taksitler halinde ve en fazla bir yıl içinde ödenir.

ORTAKLIK SENEDİ:

Madde 19-Her ortağın üyelik haklarının, ada yazılı ortaklık senedi ile temsil olunması şarttır. Bu senede kooperatifin unvanı, sahibinin adı ve soyadı, iş ve konut adresi, kooperatife girdiği ve çıktığı tarihler yazılır. Bu hususlar, senet sahibi ile kooperatifi temsile yetkili olan kimseler tarafından imzalanır. Ortağın yatırdığı veya çektiği paralar tarih sırası ile kaydedilir. Bu kayıtlar kooperatifin ödediği paralara ait ise ortak imza eder. İmzalı ortak senedi makbuz hükmündedir. Mezkûr senet ana sözleşmeyi ihtiva etmek şartıyla ortaklık cüzdanı şeklinde de düzenlenebilir. Ortaklık senetleri kıymetli evrak niteliğinde olmayıp sadece ispat vesikası hükmündedir.

ÇAĞRININ ŞEKLİ:

Madde 28-Olağan ve olağanüstü toplantılara çağrı; taahhütlü mektupla, ayrıca gerektiğinde gazete ile gazete olmayan yerlerde mahalli örf ve âdete göre ilan yolu ile yapılır. Çağrının sadece yazılı olarak imza karşılığında yapılması da mümkündür.

Çağrının, toplantı gününden en az 30 gün önce ve en çok iki ay içinde yapılması, toplantının gün ve saati ile yerinin ve gündem maddelerinin bildirilmesi zorunludur.

Çağrıda, birinci toplantıda çoğunluk sağlanamadığı takdirde yapılacak olan sonraki toplantıların tarihi, saati ve yeri açıklanarak yeni bir bildirimle gerek kalmaksızın bir defada ortaklara duyuru yapılabilir. Toplantılar arasında en az 7, en fazla 30 gün süre bulunması gerekir.

Sürelerin hesabında duyuru ve toplantı günleri hesaba katılmaz.

Ana sözleşmenin değiştirilmesi söz konusu ise, yapılacak duyuruda değiştirilecek maddelerin numaralarının yazılması ile yetinilir.

BÜTÜN ORTAKLARIN HAZIR BULUNMASI:

Madde 29-Kooperatifin bütün ortaklarının veya temsilcilerinin hazır bulunması ve itirazın olmaması halinde, genel kurul toplantılarına ilişkin diğer hükümler saklı kalmak şartı ile toplantıya çağrı hakkındaki hükümlere uyulmamış olsa da kararlar alınabilir. Ancak, kararların muteber olabilmesi için, toplantıda Bakanlık Temsilcisi bulundurulması hususunda gerekli işlemlerin yapılmış olması şarttır.

Yukarıdaki fıkraya göre alınan kararlar, tüm ortaklar ve ortakların toplantıda oy birliği ile seçecekleri temsilciler tarafından imzalanacak bir tutanağa bağlanır.

YÖNETİM KURULU SEÇİM VE SÜRESİ:

Madde 42-Seçimi ve Süresi:

Yönetim kurulu, genel kurulca en az bir, en çok dört yıl için seçilir ve en az üç üyeden oluşur. Genel kurulca böyle bir süre tespiti yapılmaması halinde bir yıl için seçilmiş sayılır.

Yönetim kuruluna seçilen üye sayısı kadar da yedek üye seçilir.

Yönetim kurulunun asil ve yedek üyeleri genel kurulda en çok oy alanlar arasından sıra ile belirlenir. Oylarda eşitlik halinde kuraya başvurulur.

Süresi sona eren üyeler yeniden seçilebilir. Genel kurul lüzum görürse yönetim kurulu üyelerini her zaman değiştirebilir.

YÖNETİM KURULU SEÇİLME ŞARTLARI:

Madde 43-Yönetim Kurulu üyelerinde aşağıdaki şartlar aranır.

- 1 – Kooperatif ortağı olmak ve medeni hakları kullanma ehliyetine sahip bulunmak.
- 2 – Türk vatandaşı olmak,
- 3 – Başka bir motorlu taşıyıcılar kooperatifinde yönetim kurulu üyesi olmamak,

4 – Devletin güvenliğine karşı suçlar, Anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine karşı suçlar, milli savunmaya karşı suçlar, devlet sırlarına karşı suçlar ve casusluk, zimmet, irtikâp, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, güveni kötüye kullanma, hileli iflas, ihaleye fesat karıştırma, edimin ifasına fesat karıştırma, suçtan kaynaklanan malvarlığı değerlerini aklama veya kaçakçılık suçları ile 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu’na göre mahkûm olmamak.

5 – Aynı zamanda kooperatifte denetçi olmamak

Yönetim kurulu üyeliğine seçilen tüzel kişiler, yukarıdaki şartları taşıyan gerçek kişiler vasıtasıyla temsil edilirler. Seçilme şartları denetçiler tarafından araştırılır. Bu şartları taşımadıkları halde seçilenler ile sonradan kaybedenlerin görevlerine yönetim kurulunca son verilir. Haklarında yukarıdaki suçlarla ilgili olarak kamu davası açılmış olanların görevleri ilk genel kurul toplantısına kadar devam etmekle beraber yönetim kurulunca bu durumdaki üyelerin genel kurulca azli veya göreve devamı hakkında karar alınmak üzere yapılacak ilk genel kurul gündemine madde konulur.

KOOPERATİFİN TEMSİL VE İLZAMI:

Madde 46-Kooperatif adına düzenlenecek evrakın muteber olması veya kooperatifi ilzami için, kooperatif unvanı altında temsile yetkili olanlardan ikisinin imzası gereklidir.

Yönetim kurulu, kooperatifi temsil ve kooperatif adına imza atmaya yetkili şahısları kararla tespit eder ve bu kararın noterlikçe onaylanmış bir sureti, imzalarla birlikte tescil edilmek üzere Ticaret Sicili Memurluğuna verilir.

Gerektiğinde, yukarıdaki fıkra hükmüne göre hareket edilerek imza yetkisine sahip kimseler değiştirilebilir.

DENETİM KURULU SEÇİM VE SÜRESİ:

Madde 52-Seçimi ve Süresi

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. Genel kurulca süre tespiti yapılmaması halinde bir yıl için seçilmiş sayılır. Süreleri biten üyeler tekrar seçilebilir.

Bu Ana sözleşmenin 42’nci maddesinin 3’üncü ve 4’üncü fıkraları hükümleri Denetim kuruluna üye seçiminde de uygulanır.

DENETİM KURULU SEÇİLME ŞARTLARI:

Madde 53-Denetçilerde aşağıdaki şartlar aranır:

1 – Türk vatandaşı olmak ve medeni hakları kullanma ehliyetine sahip bulunmak,

2 – Devletin güvenliğine karşı suçlar, Anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine karşı suçlar, milli savunmaya karşı suçlar, devlet sırlarına karşı suçlar ve casusluk, zimmet, irtikâp, rüşvet,

hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, güveni kötüye kullanma, hileli iflas, ihaleye fesat karıştırma, edimin ifasına fesat karıştırma, suçtan kaynaklanan malvarlığı değerlerini aklama veya kaçakçılık suçları ile 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu'na göre mahkûm olmamak.

3 – Aynı zamanda kooperatifte yönetim kurulu üyesi, kooperatif personeli veya yönetim kurulu üyeleriyle üçüncü derece dâhil kan ve sıhrî hısım (kendisinin ve eşinin, anne, baba, çocuk, büyükanne, büyükbaba, torun, amca, hala, dayı, teyze, kardeş, kardeş çocuğu) olmamak, yönetim kurulu üyeleriyle aralarında iş ortaklığı bulunmamak.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

ÇEŞİTLİ HÜKÜMLER

BAKANLIK VE DİĞER KURUM VE KURULUŞLARIN DENETİMİ:

Madde 78-Kooperatif Gümrük ve Ticaret Bakanlığının denetimine tabidir. Bakanlık; kooperatif üst kuruluşlarını, ilgili müesseseleri ve bağımsız denetim kuruluşlarını kooperatifi denetlemekle görevlendirebilir.

Kredi veren kamu kurum ve kuruluşları da; kredilerin açılış gayesine uygun olarak kullanılıp kullanmadığı, plan ve projesine uygunluğu, teknik özellikleri ve kalite açısından kooperatifi denetleyebilirler.

Kooperatif görevlileri; kooperatife ait mal, para ve para hükmündeki kâğıtları ve gizli de olsa bunlarla ilgili defter ve belgeleri istenildiğinde müfettişlere, kooperatif kontrolörlerine ve kredi kuruluşlarının denetim görevlilerine göstermek, saymasına ve incelenmesine yardımda bulunmak, istenilen bilgileri gerçeğe uygun ve eksiksiz olarak vermek ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdürler.

İLK YÖNETİM KURULU ÜYELERİ:

Madde 81-İlk genel kurul toplantısına kadar görev yapmak üzere, aşağıdaki kurucu ortaklar yönetim kurulu üyeliğine seçilmişlerdir.

***** T.C. Kimlik No'lu... adresinde ikamet eden... Yönetim Kurulu Üyesi olarak,

***** T.C. Kimlik No'lu... adresinde ikamet eden... Yönetim Kurulu Üyesi olarak,

***** T.C. Kimlik No'lu... adresinde ikamet eden... Yönetim Kurulu Üyesi olarak,

İLK DENETİM KURULU ÜYELERİ:

Madde 82-İlk genel kurul toplantısına kadar görev yapmak üzere, aşağıdaki kimseler denetçi görevine seçilmişlerdir.

1) ***** T.C. Kimlik No'lu...

2) ***** T.C. Kimlik No'lu...

Kurucular

Aşağıda isimleri, tabiiyetleri, ikametgâh adresleri, taahhüt ve tediye ettikleri sermaye payları ile imzaları bulunan:

1- Kurucu ortaklar, bu ana sözleşmenin 10'uncu maddesinde belirtilen ortaklık şartlarını taşıdıklarını,

2- İlk yönetim kurulu üyeleri ile denetçiler, bu ana sözleşmenin 43'üncü ve 53'üncü maddelerinde belirtilen seçilme şartlarını taşıdıklarını, beyan ederler.

...	...
TC Kimlik No: *****	TC Kimlik No: *****
Tabiiyeti: Türkiye	Tabiiyeti: Türkiye
İkametgâh Adresi: ...	İkametgâh Adresi: ...
Sermaye Payı: 1	Sermaye Payı: 1
Ödediği Sermaye: 100.00 TL	Ödediği Sermaye: 100.00 TL
İmza:	İmza:

EK 2: KOOPERATİF KURULUŞUNDA İSTENEN EVRAK:

- 1 adet Dilekçe (Ticaret Odası Başkanlığına ve Ticaret Sicil Memurluğuna hitaben yazılmış tek dilekçe) (en az iki imzalı)
- 1 adet Bakanlık veya İl müdürlüğü tarafından onaylı Kooperatif ana sözleşmesi
- 1 adet Ortakların ve yetkililerinin muhtardan veya noter onaylı nüfus cüzdanı sureti
- 1 adet Ortak ve Yetkililerin ikametgâh belgesi
- 1 adet TST 29'a göre taahhütname
- 1 adet Noterden imza beyannamesi (kooperatif adına)
- 1 adet Bakanlık veya İl Müdürlüğü izin yazısı aslı
- 1 adet Odamız tarafından verilen beyanname (en az iki imzalı)
- 1 adet Ana sözleşme özeti

(TAŞIYICILAR KOOPERATİFİNDE ANASÖZLEŞME ÖZETİNDE: Özet bilgisayar ile yazılacak olup ana sözleşmenin Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğüne tasdik yazısı ile başlanacak 3,4,5,6,7,8,9,22,28,30,42,46,48,52,81,82,83. maddeler aynen kitapçığın arka sayfasındaki kurucuların isim, adres, tabiiyet, sermaye kısımları aynen yazılacaktır.)

HARÇ BEDELİ: 229,10 YTL. KOOPERATİF YETKİLİSİ 3 KİŞİ OLARAK HESAPLANMIŞ OLUP FAZLADAN HER YETKİLİ İÇİN KİŞİ BAŞI 40,30 YTL. HARCA İLAVE EDİLECEKTİR.

İLAN BEDELİ: ortalama 100,00 YTL YAPI, TAŞIYICILAR, TÜKETİM KOOPERATİFLERİNDE KAYDIYE: 100,00 YTL. SULAMA KOOPERATİFLERİNDE KAYDIYE: 60,00 .-YTL

6 KAYNAKÇA

KİTAPLAR

ALPASLAN Halil İbrahim, **Tüketim Kooperatiflerinde Kart Sistemi ve Muhasebeleştirilmesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004.

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

AYPEK Nevzat, Yeni Finansal Teknikler Karşısında Üçüncü Sektör Kooperatif İşletmelerin Durumu, **XVII. Milletlerarası Türk Kooperatifçilik Kongresi**, Ankara, 2002.

BAL Özgür, **Perakendeci Bir İşletme Olan Tüketim Kooperatiflerinde Veri Tabanına Dayalı Pazarlama Sistemi Ve Orko Üzerinde Bir Uygulama**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2002.

BAŞ Türker, **Anket Nasıl Hazırlanır, Uygulanır, Değerlendirilir**, Seçkin Yayınları, 4. Baskı, Ankara, 2006.

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

BİLGİN Necdet, **Tarımsal Kooperatiflerde Güven Duygusunun Ortakların Kooperatife Bağlılıkları ve Performans Algılarına Etkisi: Tariş Üzerine Bir Uygulama**, Kocaeli İleri Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gebze, 2005.

BOHREN Oyvind ve BERNT Arne Odegaard, **Cooperate Governance and Economics Performance: A Closer Look**, 2001.

BÜYÜKÖZTÜRK Şener, **Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı**, 4.Baskı, Pegem A Yayıncılık, Ankara, 2004.

COWIE, A.P. (Ed.), **Oxford Advanced Learners’ Dictionary of Current English**, Oxford University Pres, Oxford, 1989.

ÇELENK Hakan, **Esnek Çalışmanın İşgücü Maliyetlerine ve Rekabet Gücüne Etkisi ve Tekstil Sektöründe Uygulanması**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2008.

ÇELİK Mustafa, **Nakliye Firmalarında Eğitimin Performansa Etkilerinin Araştırılması**, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007.

ÇEVİK Orhan Nuri, **Kooperatifler Kanunu**, Seçkin Yayınları, 6. Baskı, Ankara, 2003.

DEMİRCAN Nigar, **Örgütsel Güvenin Bir Ara Değişken Olarak Örgütsel Bağlılık Üzerindeki Etkisi: Eğitim Sektöründe Bir Uygulama**, Kocaeli İleri Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gebze, 2003.

DUYMAZ İsmail, **Kooperatif İşletme Ekonomisi ve Yönetimi**, Bilgehan Basımevi, İzmir, 1986.

ERÇİN Ferhat, **Türk Hukuku'nda Kooperatif Tüzel Kişiliğinin Ayrıcı Özellikleri**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2002.

ERDEM Ferda, **Örgütsel Yaşamda Güven**, Sosyal Bilimlerde Güven Vadi Yayınları, Ankara, 2003.

ERİŞ Gönen, **Uygulamalı Kooperatif Hukuku**, Seçkin Yayınevi, Ankara, 1998.

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, **Kooperatifçilik Temel Bilgileri**, Türk-İş Yayınları, Yayın No:165, Ankara, 1985.

GÖRKEM Abdullah ve GÜNEYSU Mustafa, **Mesleki Eğitim Merkezleri İçin İşletme Bilgisi ve Kooperatifçilik**, 1.Basım, Özkan Matbaacılık, Ankara, 2003.

GÜLPAK Mehmet, **Türkiye'de Kooperatifçilik Hareketinin Gelişimi ve Bu Gelişimde Ahmet Hamdi Başar'ın Yeri ve Rolü**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1997.

GÜVEN Sami, **Ekonomik Demokrasi ve Servetin Geniş Kitlelere Yayılmasında Kooperatifçilik Politikası**, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa, 1997.

HIRSCFELD Andre, **Gelişen Ülkelerde Kooperatiflerin Önemi**, Tercüme: Doç.Dr. Oğuz Çataloğlu, Ege Üniversitesi, İzmir, 1973.

İNAN İ. Hakkı, **Türkiye'de Tarımsal Kooperatifçilik ve AB Modeli**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2004.

KAPTAN Saim, **Bilimsel Araştırma ve İstatistik Teknikleri**, 11.Basım, Tekışık Web Ofset Basımı, Ankara, 1998.

KAPTEIN Muel, The Diamond of Managerial Integrity, **European Management Journal**, Volume:21, No:1, February 2003. Makale için kaynak:http://journals.ohiolink.edu/ejc/article.cgi?issn=02632373&issue_article=99_tdomi

KARANLIK Sebahattin, **Kooperatifler ve Muhasebesi**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2001.

KİRMİT Mehmet, **Kara Nakliye Araçlarında Kullanılan Malzemeler Ve Kaynak Yöntemleri**, Mustafa Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Makina Mühendisliği Anabilim Dalı Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Antakya, 2008.

KOÇ Hakan, **Kooperatifçilik Bilgileri**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2001.

MUCUK İsmet, **Modern İşletmecilik**, Türkmen Kitabevi, İstanbul 2003.

MÜFTÜOĞLU Hilal ve AYDOS Volkan, **Türkiye’de Kooperatifçilik Türk Konut Kooperatifçisine Alternatif Bir Model: Almanya**, 1.Baskı, İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 2001-46, İstanbul, 2001.

MÜLAYİM Ziya Gökalp, **Kooperatifçilik**, Yetkin Yayınları, 4. Basım, Ankara, 2003.

MÜLAYİM Ziya Gökalp, **Kooperatifçi Atatürk ve Kooperatifçilik**, Yetkin Yayınları, 1.Basım, Ankara, 2006.

MÜLAYİM Ziya Gökalp, **Atatürk’ten Bugüne Kooperatifçilik**, Yetkin Yayınevi, 1. Basım, Ankara, 1998.

NEBİLER Erkan, **Türkiye’deki Kooperatiflerin Lojistik Faaliyetleri: Nakliye Kooperatiflerinin İncelenmesi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı Kooperatifçilik Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.

ORDULU Mehmet Akif, **Türkçe Sözlük**, Feza Yayınları, İstanbul, 2001.

ÖZCAN Orhan, **Türkiye’de Kooperatifçiliğin Tarihi Gelişimi ve Cumhuriyet Dönemi Kooperatifçiliği**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007.

ÖZDAMAR Kazım, **Paket Programlar ile İstatiksel Veri Analizi**, Kaan Kitabevi, 4.Basım, Eskişehir, 2004.

ÖZDEMİR Necdet, **Kooperatifçilik**, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Yayınları, Yayın No:163, Ankara, 1981.

ÖZÜDOĞRU Haşım, **Köy-koop Kırklareli Birliği’nin Ekonomik Analizi ve Yöneticilerin Kooperatif İşletmelerinin Başarısına Etkilerinin Değerlendirilmesi**, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004.

PARNELL Edgard, **Reinventing Co-operatives the Challenge of the 21st Century**, Plunkett Foundation, Oxford, 1999.

PRAKASH Daman, **Governance in management of Cooperatives**, ICA, Geneva, 2000. Makale için kaynak:<http://www.Coop.org/ica/issues/governance.html>

SEYİDOĞLU Halil, **Bilimsel Araştırma ve Yazma El Kitabı**, Güzem Yayıncılık, No:13,7. Baskı, İstanbul, 1997.

SOYDAN Oğuz, **Türkiye’de Kooperatifçiliğin Dünü, Bugünü ve Yapı Kooperatifçiliğin Sorunları, Türkiye’de Kooperatifçilik, Yapı Kooperatifçiliğinin Sorunları ve Çözüm Önerileri**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 2002-46, İstanbul, 2002.

STUART L. Gillan, JAY C. Hartzell ve STARKS Laura, T., **Industries, Investment Opportunities And Corporate Governance Structures**, Working Paper Series, Center for Corporate Governance University of Delaware, Working Paper Series WP 2002. Makale için kaynak:<http://books.google.com.tr/books?id=stuartgillanindustriesinvestmentopportunitiesandcooperative>.

SÜRMELİ Yasemin, **Afyon Başmakçı 2 Nolu Tavukçuluk Tarımsal Kooperatifinin Kooperatif İşletmeciliği Yönünden Analizi**, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2006.

ŞİMŞEK Edip, **Kooperatif Ortaklıklar**, Yonca Matbaası, İstanbul, 1980.

TÜZÜN Nejat, **Şirketler Hukuku**, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 4. Baskı, Ankara, 1976.

ÜNER Nurel, **Kooperatif İşletmeciliği**, Doğruluk Matbaacılık, İzmir, 1992.

ÜRPER Yılmaz, **Kooperatif İşletmeciliği**, T.C. Anadolu Üniversitesi Eğitim, Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı Yayınları No.75. Eskişehir, 1989.

VURAL İrfan, **Kooperatiflerin Kurumlar Vergisi Muafiyeti**, TÜRMOB Yayınları - 317, Ankara, 2007.

YAZICI Hayati, Gümrük ve Ticaret Bakanı, **Türkiye Kooperatifçilik Stratejisi ve Eylem Planı Açılış Konuşması**, Ankara, 2012.

YILDIRIM Şevket, **Kooperatif Kuruluşlarda Başarının Artırılmasına Yönelik Önlemler**, Ankara, Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları, Yayın No: 477, 1992.

YÜKSEL Şakir Engin Yüksel, **Kooperatiflerde Örgüt Kültürü**, Atılım Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2006.

MAKALE ve SÜRELİ YAYINLAR

AKBULUT Hakan, “Küreselleşme ve Kurumsal Yönetim”, **Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi**, Sayı IV, Ankara, 2002. Makale için kaynak:(<http://www.mfa.gov.tr/kuresellesme-ve-kurumsal-yonetim.tr.mfa>)

AKTEPE Eyüp, “Kooperatif İşletmeciliği”, **Tarım Kredi Kooperatifleri Merkez Birliği Yayınları**, Ankara, 1988.

ALTUĞ Osman, “Kooperatifçilik Üzerine”, **Kooperatif Dünyası Dergisi**, Sayı.282, Ankara, Eylül 1994.

AYKAÇ Burhan, “Kooperatifçiliğin Gelişimi ve Yeni Nesil Kooperatifçilik”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı 893, Ankara, Mayıs 2011.

BİLGİN Necdet, Ercan ERGUN ve Halil İbrahim AYDINLI, “Tarımsal Kooperatiflerde Etik ve Güvenin Ortakların Performansı Üzerine Etkileri”, **Üçüncü Sektör Kooperatifçilik Dergisi**, Sayı.148, Ankara, 2004.

BİLGİN Necdet, ERGUN Ercan ve AYDINLI Halil İbrahim, “Tariş’e Bağlı Birliklerde Ortakların Güven Algısı İle Ortakların Elde Etmiş Olduğu Performans Arasındaki İlişkilerin Karşılaştırılması”, **Üçüncü Sektör Kooperatifçilik Dergisi** Sayı:146 Ankara, Ekim-Kasım Aralık 2004.

BİLGİN, Necdet ve AYDINLI Halil İbrahim, “Küreselleşme Sürecinde Kooperatifler”, **Üçüncü Sektör Kooperatifçilik Dergisi** Sayı:144, Ankara, Nisan-Mayıs-Haziran 2004.

Bilgin Necdet, “AB’ye Katılım Müzakeresi Sürecinde Türk Kooperatifçiliğinin Yapısı”, Ankara, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, 2006, Makale için kaynak:<http://www.koopkur.org.tr/pdf/karinca/833.pdf>.

ÇETİN Hakkı, “Kalkınma Sürecinde Kooperatifçiliğin Sosyal, Ekonomik ve Demokratik Etkileri Üzerine Genel Bir Değerlendirme”, **Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Dr. İbrahim Bodur Girişimcilik Uygulama ve Araştırma Merkezi, Cilt 4, Sayı 2, Aralık 2009.

DELİGÖZ Muzaffer, “Kooperatifçilik Hakkında”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı:825, Ankara, 2005.

DEMİRCİ Rasih, “Türk Kooperatifçilik Hareketi ve Geleceği”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı 893, Ankara, Mayıs 2011.

DOĞAN Adem, Demokrasi ve Ekonomik Gelişme, **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Sayı 25, 2005, Aktaran: Hakkı Çetin, Kalkınma Sürecinde Kooperatifçiliğin Sosyal, Ekonomik ve Demokratik Etkileri Üzerine Genel Bir Değerlendirme, **Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Dr. İbrahim Bodur Girişimcilik Uygulama ve Araştırma Merkezi, Cilt 4, Sayı 2, Aralık 2009.

ÇETİN Hakkı, “Kalkınma Sürecinde Kooperatifçiliğin Sosyal, Ekonomik ve Demokratik Etkileri Üzerine Genel Bir Değerlendirme”, **Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Dr. İbrahim Bodur Girişimcilik Uygulama ve Araştırma Merkezi, Cilt 4, Sayı 2, Aralık 2009.

DELİGÖZ Muzaffer, “Kooperatifçilik Hakkında”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı:825, 2005.

DURSUN Keramet, “Kooperatifler ve Küreselleşme”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı.765, Eylül 2000.

DUYMAZ İsmail, “Türkiye’de Kooperatiflerin Verimli Çalışmaları Açısından Yatay ve Dikey Bütünleşme Hareketleri”, **Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları**, Ankara, 1985, s.45. Aktaran: Adem Korkmaz, Kooperatif İşletmelerde Bütünleşme Hareketleri ve Stratejileri, Makale için kaynak:<http://www.journals.istanbul.edu.tr/tr/index.php/sosyalsiyaset/article/view/13405>

DUYMAZ İsmail, “Yatay ve Dikey Bütünleşmeye Giden Kooperatiflerin Başarılarını ve Ekonomiye Etkilerini Ölçmedeki Sorunlar”, **11. Türk Kooperatifçilik Kongresi, Türk Kooperatifçilik Kurumu Yayınları**, No:57, Ankara, 1984.

ERDOĞMUŞ Nihat, “Kişilerde İç Çatışma Nedeni Olarak Rekabet- İşbirliği İkilemi”, **Sosyal Bilimler Dergisi**, No 1, 1999.

ESEN Figen, “Kooperatifler ve Ülkemizdeki Durumu”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı 798, Ankara, Haziran 2003.

GÜLOĞLU Tuncay ve KORKMAZ Âdem, “Kooperatifçilik İlkeleri, Küreselleşme ve Kooperatifçilikte Küresel Eğilimler”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, İstanbul, 2001.

ITKONEN Raija, “My Wiews on Cooperative Corporate Governance”, **Rewiew of International Co-operation**, Vol.59, No.4/1996. Makale için kaynak:<http://www.uwcc.wisc.edu/icic/orgs/ica/pubs/review/ICA-Review-Vol-89-No-4-19961/My-Views-on-Co-operative-Corporate-Gover1.html>

KARABULUT Muhittin, “Kooperatifçilikte Pazarlama” **Pazarlama Dünyası**, Sayı.8, Mart-Nisan 1988.

KEYMAN Fuat, “Sivil Toplum, Sivil Toplum Kuruluşları ve Türkiye”, **Sivil Toplum ve Demokrasi Konferans Yazıları**, 2004, No 4.

KOÇ Hakan, “2005 Yılı Sonu İtibariyle Türkiye’de Kooperatifçilik ve Yaşanan Sorunlar”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı.832, Ankara, Nisan 2006.

KORKMAZ Adem, **Kooperatif İşletmelerde Bütünleşme Hareketleri ve Stratejileri**, Makale için kaynak:<http://www.journals.istanbul.edu.tr/tr/index.php/sosyalsiyaset/articleview/13405>.

ORTOĞLU Murat, “Kurumsal Yönetim ve Kooperatifler”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı 909, Ankara, Eylül 2012.

ÖZER M. Akif “Kooperatifçilik İlkeleri ICA (Uluslar Arası Kooperatifler Birliği) Belgesine Bir Bakış”, **Kooperatif Postası Karınca Dergisi**, Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Yayınları, Sayı 838, Ankara, Ekim 2006.

ÖZKARA Mehmet, **Kurumlar Vergisinde Risturn Kazançları İstisnası**, 2005, Makale için kaynak:[http:// www.alomaliye.com/mehmet_ozkara_risturn.htm](http://www.alomaliye.com/mehmet_ozkara_risturn.htm)

PAMUKÇU Fatma, “Finansal Raporlama ile Kamuoyu Aydınlatma ve Şeffaflıkta Kurumsal Yönetimin Önemi”, **Muhasebe ve Finansman Dergisi**, Bursa,Nisan 2011.

POUND John, (Çev. KARDAM Ahmet) “Kurumsal Olarak Yönetilen Şirketler Neler Sağlayabilir”, **Kurumsal Şirket Yönetimi**, (Harvard Business Rewiew Dergisi’nden Seçmeler), İstanbul, MESS Yayınları, No.389, 2002.

SAĞLAM Arı Güler ve TOSUNOĞLU Nuray Güneri, “Geleceğin Yöneticileri Astlarına Güvende Hangi Özelliklere Öncelik Veriyor?”, **Yönetim ve Ekonomi Dergisi**, Celal Bayar Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Yayınları Cilt:18, Sayı:2, Manisa, 2011.

SEREN Arıl, “Sermaye Piyasalarında Kurumsal Yönetim İlkeleri”, **İMKB Sermaye Piyasalarında Kurumsal Yönetim İlkeleri Konferansı**, 26 Nisan 2002.

TURAN Nurcan, “Kooperatif İşletmelerde Kurumsal Yönetim”, **Üçüncü Sektör Kooperatifçilik Dergisi**, Sayı:141, Ankara, Temmuz-Ağustos-Eylül 2003.

TURAN Nurcan, “Kooperatif İşletmelerin Ekonomik Ve Toplumsal Kalkınmayı Gerçekleştirmede Başarı Sağlamalarında Etkili Olan Faktörler Ve Bu Faktörlerin Türk Kooperatif İşletmeciliği Açısından Ele Alınması”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi** Sayı:2, Afyon, 2002.

UYSAL H. Tezcan, “Konut Yapı Kooperatiflerinde Yolsuzluk Ve Usulsüzlük”, **Akademik Bakış Dergisi**, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları,Sayı: 31 Temmuz – Ağustos 2012.

UYSAL H. Tezcan, “Kooperatiflerde Örgütsel Güvenin Ortakların Gelecekte Beklediği Performansa Etkisi: Konut Yapı Kooperatiflerine Yönelik Bir Araştırma”, **Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi**, Sayı 46, 2011.

UYSAL H. Tezcan ve ÇETİN Canan, “Konut Yapı Kooperatiflerinde Güven İlişkisi Ve Yeni Bir Yaklaşım: Fonksiyonel Değişim Modeli”, **Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi**, Cilt 8, Sayı 17, 2012.

ÜNER Nurel, “Rekabeti Teşvik Etme ve Piyasayı Düzenleme Enstrümanı Olarak Kooperatifler”, **XIV. Milletlerarası Türk Kooperatifçilik Kongresi**, Ankara, 1993. Aktaran: ÖZÜDOĞRU Haşim, **Köy-koop Kırklareli Birliği’nin Ekonomik Analizi ve Yöneticilerin Kooperatif İşletmelerinin Başarısına Etkilerinin Değerlendirilmesi**, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004.

YAVUZ Kerim, **Günümüzde Güven Problemi ve Din**, Ankara, Sosyal Bilimlerde Güven, Vadi Yayınları:179, Toplum Dizisi:59, 2003. Aktaran: H. Tezcan Uysal, Kooperatiflerde Örgütsel Güvenin Ortakların Gelecekte Beklediği Performansa Etkisi: Konut Yapı Kooperatiflerine Yönelik Bir Araştırma, **Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi**, Sayı 46, 2011.

YERCAN Murat, “Tarım Kooperatifleri”, **Ege Üniversitesi Tarımsal Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayınları**, İzmir, 2003.

YILMAZ Ercan, “Okullarda Örgütsel Güven Düzeyinin Bazı Değişkenler Açısından İncelenmesi”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 16, Konya, 2006. Aktaran: H. Tezcan Uysal, Kooperatiflerde Örgütsel Güvenin Ortakların Gelecekte Beklediği Performansa Etkisi: Konut Yapı Kooperatiflerine Yönelik Bir Araştırma, **Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi**, 2011, Sayı 46, s.3.

KURUM YAYINLARI, RAPORLAR VE MEVZUAT

Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları (AÖF), **“Kurumsal İletişim Yönetimi”**, Ders Notları.

Dünya Bankası, World Bank; **“Ukrainian Corporate Governance Manual”** 1999,s.8. Aktaran: Mutlu Başaran Öztürk ve Kartal Demirgüneş; “Kurumsal Yönetim Bakış Açısıyla Entelektüel Sermaye” s.396. http://www.sosyalbil.selcuk.edu.tr/sos_mak/makaleler/Mutlubasaranozturkkartaldemir_gunes/ozturk,mutlu.pdf

TÜSİAD, **“Kurumsal Yönetim En İyi Uygulama Kodu: Yönetim Kurulunun Yapısı ve İşleyişi,”** Tüsiad-T/2002-12336, İstanbul, 2002.

ALMANAK, Dünya Gazetesi Yayınları Taşımacılık ve Lojistik Kataloğu, 2007.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Kooperatifçilik Genel Müdürlüğü **“Türkiye Kooperatifçilik Stratejisi ve Eylem Planı”**, Ankara 2012.

Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü, KDGM.

TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) **“Şirket, Kooperatif ve Ticaret Ünvanlı İşyeri İstatistikleri”** Ankara, 2009,

Türkiye Kooperatifçilik Kurumu, **“Türkiye’de Kooperatifçilik”**, 1997.

USDA (United States Department of Agriculture Rular Business and Cooperative Development) **“What is a Cooperative? Why Cooperatives are Organized”**, **United States**

Department of Agriculture Rular Business and Cooperative Development Service Cooperative, Information Report No:50 1995.

Türkiye Kurumsal Yönetim Derneği Yayınları, Ocak 2005,

OECD; **“OECD Principles of Cooperative Governance”**, Paris, 1999.

Köy İşleri Kooperatifler Bakanlığı Kooperatifler Destekleme Genel Müdürlüğü, **Kooperatifçilik Çalışmaları**, Sevil Matbaası, Ankara, 1981.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Teknik Üniversitesi; **“Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu”** Ankara, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, Şubat 2005.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı **“Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı (2009–2013)”** Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara, 2008.

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı **“Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Planı”**, Kaynak adresi: <http://www.pdfindir.com/ulastirma-pdf-1.html>

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, **“81 İl Durum Raporu ”**Ankara, Sanayi Genel Müdürlüğü Yayınları, 2012.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Kooperatifçilik Genel Müdürlüğü, Türkiye Kooperatifçilik Stratejisi ve Eylem Planı, Ankara 2012.

Türkiye Kooperatifçilik Kurumu Kooperatif Postası Karınca Dergisi, Çeşitli Sayıları Sayıları, Kaynak: www.koopkur.org.tr/istatistik.htm

Sakarya Ticaret Borsası Dergisi, Sayı.45, 2012.

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

1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Yayınları. Ankara:1996.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 25.02.2004, Resmi Gazete Sayısı: 25384.

İNTERNET

<http://www.nedirnedemek.com/kooperatif-nedir-kooperatif-ne-demek>

http://www.turkhukuk sitesi.com/makale_405.htm

http://www.turkiye2012koop.org/index.php?option=com_content&view=article&id=91&Itemid=499

<http://kooperatifcilik.blogcu.com/kooperatiflerin-gelisimi/2888181>

<http://www.gumrukticaret.gov.tr/altsayfa/icerik/kooperatifler-toplumun-ekonomik-kalkinmasiicin-onemlidir.html>

<http://www.kamyoncularmerkezbirligi.com/hakkimizda.asp?Sayfa=2>

<http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=2447>
<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/997.html>,

<http://turkkooperatifi.tr.gg/kooperatiflerin-tarihi-gelismisi.htm>

<http://www.library.atilim.edu.tr/tezler/1023266.pdf>

<http://www.aib.org.tr/proje/kooperatif.doc>

<http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasabesi/kooperatifler-2.html>

<http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasabesi/kooperatifler.html>

<http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasabesi/kooperatifler-2.html>

<http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasabesi/kooperatif-organlari>.

<http://girisim.comu.edu.tr/dergi/1/sonsayi/cetin.pdf>

<http://www.msxlab.org/forum/meslekler/11790-kooperatifcilik.html>

<http://oecd.pr.mfa.gov.tr/ShowInfoNotes.aspx?ID=121455>

www.abgs.gov.tr

<http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfaNo=3790>

<http://www.bibilgi.com/Kooperatif>

<http://www.tobb.org.tr/ekonomikforum/2006/11/032-033-034.pdf>

<http://www.turkiye2012koop.org/images/tanitimkitapcigi-.pdf>

<http://www.turkcebilgi.com/istihsal/nedir>

<http://www.hukuki.net/showthread.php?t=16604>

<http://www.gunlukplan.org/belirli-gun-ve-haftalar/273-dunya-kooperatifcilik-gunu.html>

<http://www.muzafferdeligoz.com.tr/2010/05/kooperatiflerin-amaci-nedir/>

<http://www.tmkb.org.tr/menu/Kooperatifcilik-Ilkeleri/13>

<http://www.msxlabs.org/forum/ekonomi/9227-kooperatif-nedir.html>

<http://www.tkk.8k.com/fayda.htm>

<http://www.yorumla.net/universiteler/524003-lojistik-tasimacilik-modlari-ve-entegre-tasimacilik.html>

<http://www.muhasabedersleri.com/sirketler-muhasebesi/kooperatifler-2.html>

<http://www.koto.org.tr/tr/3fl.asp?islem=incele&id=128>

<http://www.sanayi.gov.tr/webedit/gozlem.aspx?sayfano=2306>

<http://www.lojistikdefteri.com/1467/rakamlarla-turk-lojistik-sektoru>

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/KUGM/tr/Belgelik/doc/64.swf

<http://www.dunyagazetesi.com.tr/haberArsiv.asp?id=31770>

www.koopkur.org.tr/istatistik.htm

http://tr.wikipedia.org/wiki/Dogu_Bloku

www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=98

<http://www.forumacil.com/hukuk-ve-kanunlarimiz/80065-kooperatifin-organlari.html>

<http://www.csb.gov.tr/iller/izmir/index.php?Sayfa=sayfa&Tur=webmenu&Id=3660>

<http://demirolhukuk.com/files/Kooperatif%20nedir.PDF> (Erişim Tarihi: 12.05.2013)

<http://sozluk.bilgiportal.com/nedir/ulastirma>