

**T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
MALİYE ANABİLİM DALI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**İSTANBUL ULAŞIMINDA  
(TİCARİ TAKSİLER, MİNİBÜSLER VE ÖZEL  
HALK OTOBÜSLERİNDE)  
KAYIT DIŞILIK VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ**

**MUSTAFA ÖZER  
2501414072**

**TEZ DANIŞMANI:  
DOÇ. DR. UFUK BAKKAL**

**İSTANBUL, 2010**

T.C  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

Enstitümüz MALİ HUKUK Bilim Dalında 2501414072 numaralı MUSTAFA ÖZER'İN hazırladığı "İSTANBUL ULAŞIMINDA (TİCARİ TAKSİLER, MİNÜBÜSLER VE ÖZEL HALK OTOBÜSLERİNDE) KAYIT DIŞILIK VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ" konulu YÜKSEK LİSANS/ DOKTORA TEZİ ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 15.Maddesi uyarınca 05/10/2010 SALI günü Saat: 12:00'da yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin .....*Kabul*.....'ne\* ~~oybirliği~~/OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI(*)	İMZA
PROF.DR.ŞAHİN AKKAYA	<i>Red</i>	<i>[Signature]</i>
DOÇ.DR.PINAR AKKOYUNLU	<i>Kabul</i>	<i>[Signature]</i>
DOÇ.DR.SERDAR ONGAN	<i>Kabul</i>	<i>[Signature]</i>
DOÇ.DR.UFUK BAKKAL	<i>Kabul</i>	<i>[Signature]</i>
DOÇ.DR.NAGİHAN OKTAYER	<i>Kabul</i>	<i>[Signature]</i>

## ÖZ

Türkiye'nin geçmişte ve bu gün yaşadığı ekonomik sıkıntının en büyük nedenlerinden biri olarak kabul edilen kayıt dışı ekonomi her sektörde olduğu gibi ulaşım sektöründe de varlığını göstermektedir.

Ülkemiz ekonomisinde en büyük hacme sahip İstanbul, ekonomik büyüklüğü ile doğru orantılı olarak kayıt dışı ekonomiyi de bünyesinde barındırmaktadır. Ekonomik hacminden dolayı vergi gelirlerinin %40-45'inin toplandığı İstanbul'da kayıtlı ekonominin toplam ekonomi içerisindeki payının artması için yapılacak düzenlemeler ve alınacak tedbirler direkt olarak vergi gelirlerinin artmasına yol açacaktır. Vergi gelirleri, özellikle dolaysız vergi gelirleri ekonominin yolunda gitmesi için kamunun ihtiyacı olan gelirlerin en başında gelmektedir.

İstanbul'un kara taşımacılığına dayalı ulaşım sektöründeki kayıt dışılığın tespitini amaç edinen "İstanbul Ulaşımında (Ticari Taksiler, Minibüsler ve Özel Halk Otobüslerinde) Kayıt Dışılık ve Çözüm Önerisi" konulu tez İstanbul'da ulaşım sektöründe kara yolu ile yapılan ticari ulaşımda vergisel olarak meydana gelen kayıpların çeşitli yollarla tutar bazında tespiti, kayıt dışılığın kayıt altına alınması için tarafımızca önerilen tedbirleri içermektedir.

Tezin hazırlanmasında; önce İstanbul'daki kara ulaşımının vergisel bazda kayıtlı durumu tespit edilmeye çalışılmış daha sonra ulaşım sektörünün gerçek ekonomik boyutu değişik yöntemler (anket yöntemi ) ile hesaplanmaya çalışılarak, gerçek boyut ile kayıtlı boyut karşılaştırılarak kayıt dışılık tespit edilmeye çalışılmıştır. Son olarak tespit edilen kayıt dışılığın, kayıt altına alınmasına ilişkin önerilerimize yer verilmiştir.

## ABSTRACT

Informal economy, which is accepted one of the biggest reasons of the economic gloom that Turkey has been involved both past and today, is experienced in transportation sector as is the case in all sectors.

Istanbul that has the biggest volume in our country's economy, contains informal economy in its structure, in parallel with its big economic volume. Arrangements and precautions (that will be done in order to increase the portion of formal economy in total economic volume in the city of Istanbul that %40-45 of tax revenues is collected because of its economic volume) will be caused to increase tax revenues directly. Tax revenues, especially direct taxes, is the premier of the tax revenues that public needs for healthy economy.

This thesis called "Informality in Road Transportation of Istanbul(in commercial taxies, minibuses, and public buses) and Solution Suggestion" involves the cautions that suggested us for formalizing the informality and determining the tax losses amount of which is existed in Istanbul Commercial Road Transportation.

While preparing the thesis; firstly it has been tried to determine that the registered (formal) amount of tax in Road transportation of Istanbul, and then trying to calculate the reality of road transportation sector in the economy by using different methods (inquiry method), it was tested to compare the real size and registerd size in order to find the informality. Finally, our suggestions was reported about transforming the informal economy into the formal economy.

## ÖNSÖZ

Ülkemizdeki birçok sorunun nedeni veya kaynağı olarak görülen kayıt dışılık etkileri bakımından üzerinde önemle durulan bir olgudur. İstanbul ise sahip olduğu ekonomik büyüklük ile doğru orantılı olarak kayıt dışılığın en yüksek tutarda olduğu ilimizdir. Her sektörde olduğu gibi ulaşım sektörü de bünyesinde kayıt dışılığı barındırmaktadır.

İstanbul'da lastik tekerlekli toplu taşıma araçları içerisinde yer alan ticari taksiler, minibüsler ve özel halk otobüsleri sahiplerinin yaptıkları toplu taşıma faaliyetlerinden elde ettikleri gelirlerin gerçek değerinin tespiti, bu değer vergi idaresine beyan edilen gelirler ile kıyaslanması ve gerçek gelirin vergi idaresine beyanının sağlanması için yapılması gerekenler tezimizin konusunu oluşturmaktadır.

Tezin hazırlanmasında karşılaşılan en büyük sorun, düzenlenen anket formlarının içerdiği soruların mahiyetinden dolayı doldurulmasında yaşanmıştır. Ayrıca anket konusunu oluşturan kişilerin çalışma mekanlarının niteliği de diğer bir sorun olarak karşımıza çıkmıştır.

İstanbul Ulaşımında (Ticari Taksiler, Minibüsler ve Özel Halk Otobüslerinde) Kayıt Dışılık Ve Çözüm Önerisi" başlıklı tezimiz hem elde edilen verilerden yola çıkarak kayıt dışılığın boyutunun tespitini hem de kayıt dışılığın önlenmesine yönelik önerileri bir arada barındırmaktadır.

Tezin hazırlanmasında her zaman yanımda olan eşime, tezin içeriğine ilişkin görüş ve önerileri ile tezin şekillenmesine katkıda bulunan danışman hocam Doç Dr. Ufuk BAKKAL'a yardımlarından dolayı teşekkürlerimi sunuyorum.

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
ÖZ	iii
ABSTRAC T	iv
ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLolar LİSTESİ	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
KISALTMALAR LİSTESİ	xiii
GİRİŞ	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### KAYIT DIŞI EKONOMİ KAVRAMI VE BÜYÜKLÜĞÜ

<b>1.1. EKONOMİNİN TANIMI VE SINIFLANDIRILMASI</b>	<b>5</b>
1.1.1. Ekonominin Tanımı	5
1.1.2. Ekonominin Sınıflandırılması	7
1.1.2.1 Kayıt İçi Ekonomi	8
1.1.2.2. Kayıt Dışı Ekonomi	8
<b>1.2. KAYIT DIŞI EKONOMİNİN TANIMI VE KAPSAMI</b>	<b>9</b>
<b>1.3. KAYIT DIŞI EKONOMİNİN ORTAYA ÇIKIŞ NEDENLERİ</b>	<b>11</b>
1.3.1. Kayıt Dışı Ekonominin Mali Nedenleri	15
1.3.2. Kayıt Dışı Ekonominin Siyasal Nedenleri	17
1.3.3. Kayıt Dışı Ekonominin Ekonomik Nedenleri	19
<b>1.4. KAYIT DIŞI EKONOMİNİN ETKİLERİ</b>	<b>21</b>
1.4.1. Kayıt Dışı Ekonominin Olumlu Etkileri	21
1.4.2. Kayıt Dışı Ekonominin Olumsuz Etkileri	23
1.4.2.1 Kayıt Dışı Ekonominin Ekonomi Üzerindeki	24

Olumsuz Etkisi	
1.4.2.2. Kayıt Dışı Ekonominin Devlet Bütçesi Üzerindeki Olumsuz Etkisi	26
1.4.2.3. Kayıt Dışı Ekonominin Çalışma Hayatı Üzerindeki Olumsuz Etkisi	27
1.4.2.4. Kayıt Dışı Ekonominin Toplumsal Sosyal Yapı Üzerindeki Olumsuz Etkisi	28
<b>1.5. KAYIT DIŞI EKONOMİYİ TAHMİN YÖNTEMLERİ</b>	<b>30</b>
1.5.1. Doğrudan Tahmin Yöntemleri	31
1.5.2. Dolaylı Tahmin Yöntemleri	32
1.5.2.1. Gayrisafi Milli Hasıla Yöntemi	32
1.5.2.2. İstihdam Yöntemi	33
1.5.2.3. Vergi İncelemeleri Yoluyla Ölçme Yaklaşımı	34
1.5.2.4. Parasalcı Yöntem	35
1.5.3. Karma Yöntemler	37
<b>1.6. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE KAYIT DIŞI EKONOMİNİN BÜYÜKLÜĞÜ (GSMH %)</b>	<b>38</b>
1.6.1. Dünyada Kayıt Dışı Ekonominin Büyüklüğü (GSMH %)	39
1.6.2. Türkiye'de Kayıt Dışı Ekonominin Büyüklüğü (GSMH Yüzdesi)	41

• İKİNCİ BÖLÜM

•  
**ULAŞTIRMANIN TEORİK ESASLARI İLE EKONOMİ İÇERSİNDEKİ YERİ**

<b>2.1. ULAŞTIRMANIN TANIMI, TARİHİ VE ÖNEMİ</b>	<b>45</b>
2.1.1 Ulaştırmanın Tanımı	45
2.1.2.Ulaştırmanın Tarihi	47
2.1.3. Ulaştırmanın Önemi	49
2.1.3.1. Ulaştırmanın Bireyler Açısından Önemi	49
2.1.3.2. Ulaştırmanın Firmalar Açısından Önemi	50
2.1.3.3. Ulaştırmanın Piyasalaşma Açısından Önemi	51
2.1.3.4. Ulaştırmanın Devletler Açısından Önemi	51
<b>2.2. ULAŞTIRMA POLİTİKALARI</b>	<b>53</b>
2.2.1. Stratejik Ulaştırma Politikaları	53

2.2.2. Uygulamalı Ulaştırma Politikaları	53
<b>2.3. ULAŞTIRMANIN FONKSİYONLARI:</b>	<b>54</b>
2.3.1. Ekonomik Fonksiyonu	55
2.3.1.1. Ulaştırmanın Mekan Fonksiyonu	56
2.3.1.2. Ulaştırmanın Zaman Fonksiyonu	56
2.3.2. Sosyal Fonksiyonu	56
2.3.3. Politik Fonksiyonu	57
2.3.4. Askeri ve Stratejik Fonksiyonu	58
<b>2.4. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN TANIMI VE ÖZELLİKLERİ</b>	<b>58</b>
2.4.1. Ulaştırma Sektörünün Tanımı	58
2.4.2. Ulaştırma Sektörünün Özellikleri	59
<b>2.5. ULAŞTIRMA VE ULAŞTIRMA ALTYAPISI KAVRAMI</b>	<b>60</b>
<b>2.6. ULAŞTIRMA ALTYAPISININ EKONOMİK VE KENTSEL GELİŞİME ETKİSİ</b>	<b>61</b>
<b>2.7. ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNİ BELİRLEYEN UNSURLAR VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ</b>	<b>64</b>
2.7.1. Ulaştırma Sistemlerini Belirleyen Unsurlar	64
2.7.1.1. Ulaşırmada Yer Unsuru	64
2.7.1.2. Ulaşırmada Zaman Unsuru	64
2.7.1.3. Ulaşırmada Arz- Talep Unsuru	65
2.7.1.4. Ulaşırmada İşbölümü ve Uzmanlaşma Unsurları	66
2.7.1.5. Ulaşırmada Fiyat Unsuru:	66
2.7.1.6. Ulaşırmada Güvenlik Unsuru	67
2.7.1.7. Ulaşırmada Ulaşılabilirlik Unsuru	68
2.7.2. Ulaştırma Sistemleri	68
2.7.2.1. Karayolu Ulaştırması	69
2.7.2.2. Havayolu Ulaştırması	70
2.7.2.3. Denizyolu Ulaştırması	71
2.7.2.4. Demiryolu Ulaştırması	72
2.7.2.5. Boru Hattı Ulaştırması	72
<b>2.8. ULAŞTIRMANIN EKONOMİ İÇERİSİNDEKİ YERİ</b>	<b>73</b>

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE VE İSTANBUL'DA ULAŞIM SEKTÖRÜ, VERGİLENDİRİLME YÖNTEMLERİ, VERGİSEL BÜYÜKLÜKLERİ

<b>3.1. TÜRKİYE VE İSTANBUL'DA ULAŞIM SEKTÖRÜ</b>	<b>77</b>
3.1.1. Türkiye'de Ulaşım Sektörü	77
3.1.1.1. Deniz Ulaşımı	80
3.1.1.2. Hava Ulaşımı	82
3.1.1.3. Kara Ulaşımı	85
<b>3.2. İSTANBUL'DA ULAŞIM SEKTÖRÜ</b>	<b>86</b>
3.2.1. Deniz Ulaşımı	89
3.2.2. Hava Ulaşımı	91
3.2.3. Kara Ulaşımı	93
<b>3.3. İSTANBUL'DA TİCARİ AMAÇLI KARA ULAŞIMI</b>	<b>94</b>
3.3.1. Servisler	96
3.3.2. İ.E.T.T.	97
3.3.3. Özel Halk Otobüsleri	98
3.3.4. Minibüsler	99
3.3.5. Ticari Taksiler	101
<b>3.4. İSTANBUL'DA TİCARİ TAKSİ, MİNİBÜS VE ÖZEL HALK OTOBÜSLERİNİN VERGİLENDİRİLME YÖNTEMLERİ</b>	<b>104</b>
3.4.1. Gelir Vergisine Göre Ticari Kazanç	105
3.4.1.1. Gerçek Usulde Ticari Kazanç	105
3.4.1.2. Basit Usulde Ticari Kazanç	110
3.4.2. Kurumlar Vergisine Göre Kurum Kazancı	113
<b>3.5. TİCARİ TAKSİ, MİNİBÜS VE ÖZEL HALK OTOBÜSLERİNİN KAYIT İÇİ GAYRİ SAFİ HASILAT TUTARLARI İLE VERGİSEL BÜYÜKLÜKLERİ</b>	<b>116</b>
3.5.1. Ticari Taksiler	117
3.5.2. Minibüsler	119
3.5.3. Özel Halk Otobüsleri	121

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **İSTANBUL'DA TİCARİ TAKSİ, MİNİBÜS VE ÖZEL HALK OTOBÜSLERİNDE KAYIT DIŞILIĞIN BOYUTU VE ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ÖNERİLER**

<b>4.1. KAYIT DIŞILIĞIN TESPİTİ AMACIYLA YAPILAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ</b>	<b>124</b>
<b>4.2. İSTANBUL'DA FAALİYET GÖSTEREN TİCARİ TAKSİ, MİNİBÜS VE ÖHO KAYIT DIŞILIĞIN BÜYÜKLÜĞÜ</b>	<b>128</b>
4.2.1. İstanbul'da Faaliyet Gösteren Ticari Taksilerde Kayıt Dışılığın Büyüklüğü	128
4.2.2. İstanbul'da Faaliyet Gösteren Minibüslerde Kayıt Dışılığın Büyüklüğü	135
4.3.3. İstanbul'da Faaliyet Gösteren Özel Halk Otobüslerinde Kayıt Dışılığın Büyüklüğü	144
4.2.4. İstanbul'da Faaliyet Gösteren Ticari Taksi Ve Minibüslerde Kayıt Dışı Gayri Safi Hasılatın Büyüklüğü	146
4.2.4.1. Ticari Taksi İşleticileri Yönünden	146
4.2.4.2. Ticari Minibüs İşleticileri Yönünden	148
<b>4.3. İSTANBUL'DA FAALİYET GÖSTEREN TİCARİ TAKSİ, MİNİBÜS VE ÖZEL HALK OTOBÜSLERİNDE KAYIT DIŞILIĞIN TESPİTİNE İLİŞKİN ÖNERİLER</b>	<b>150</b>
4.3.1. Ticari Taksi, Minibüs ve Özel Halk Otobüslerinde Gayri Safi Hasılatın Tespitine Yönelik Öneriler	151
4.3.1.1. Ticari Taksilerde Gayri Safi Hasılatın Tespitine Yönelik Öneriler	151
4.3.1.2. Minibüslerde Gayri Safi Hasılatın Tespitine Yönelik Öneriler	152
4.3.1.3. Özel Halk Otobüslerinde Gayri Safi Hasılatın Tespitine Yönelik Öneriler	153
4.3.1.4. Ticari Taksi ve Minibüslerde Uygulanması Önerilen Akıllı Taksimetre ve Akıllı Makine Sistemlerinin Uygulanabilirliği	153
4.3.2. Ticari Taksi Ve Minibüslerde Kayıt Dışılığın Önlenmesine Yönelik Öneriler	155
<b>SONUÇ</b>	<b>158</b>
<b>KAYNAKÇA</b>	<b>164</b>
<b>EKLER</b>	<b>175</b>

## TABLolar LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1: Dünyada Kayıt Dışı Ekonomi Tahminleri (Resmi GSMH' nin Yüzdesi Olarak)	40
Tablo 2: Türkiye'deki Kayıt Dışı Ekonominin GSMH'ye Oranı	42
Tablo 3: Sektörler İtibariyle Toplam Sabit Sermaye Yatırımları	75
Tablo 4: Ulaştırma Alt Sektörlerinin Kamu Ulaştırma Yatırımları İçindeki Oranı (%)	76
Tablo 5: 1999 Yılında Türkiye, ABD ve Almanya'da Ulaşımın Dağılımı (%)	78
Tablo 6: 2003 Yılı AB ülkeleri ile Türkiye'nin sahip olduğu karayolu, demiryolu ve havayolu ağı yoğunluğu	79
Tablo 7: İstanbul'daki ulaşım araçlarına ilişkin bilgiler (2009)	88
Tablo 8: Ulaşım Türleri 1987-2006 Değişim (%)	96
Tablo 9: Özel Halk Otobüsleri Sayısı (2009Yılı)	99
Tablo 10: İstanbul'da ticari taksi sahiplerinin vergi beyan bilgileri	118
Tablo 11: Türkiye'de ticari taksi sahiplerinin vergi beyan bilgileri	118
Tablo 12: İstanbul'daki minibüs sahiplerinin vergi beyan bilgileri	120
Tablo 13: Türkiye'de minibüs sahiplerinin vergi beyan bilgileri	120
Tablo 14: İstanbul'daki özel halk otobüsü sahiplerinin vergi beyan bilgileri	121
Tablo 15: Türkiye'deki özel halk otobüsü sahiplerinin vergi beyan bilgileri	122
Tablo 16: İstanbul'da faaliyet gösteren minibüslerin yıllık gayri safi hasılatları (2005 verilerinin 2010 Ocak ayına revize edilmiş tutarları)	138
Tablo 17: İstanbul'daki Ticari Taksi Sahiplerinin Beyanları İle Hesaplanan Gayri Safi Hasılatlarının ve Vergi Matrahlarının Karşılaştırılması	146
Tablo 18: İstanbul'daki Ticari Minibüs Sahiplerinin Beyanları İle Hesaplanan Gayri Safi Hasılatlarının ve Vergi Matrahlarının Karşılaştırılması	148

## ŞEKİL VE GRAFİKLER LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1:Ulaştırmanın bölgesel gelişmeye etkisi	62
Grafik 1: Ticari taksinin sahibi tarafından işletilmesi durumunda bir günlük kazancı	128
Grafik 2: Ticari taksinin kiralanması halinde sahibine verilen yarım günlük tutar	129
Grafik 3: Ticari taksinin kiralanması durumunda sahibine verilen bir aylık tutar	129
Grafik 4: Ticari taksinin kiralanması halinde kiralayanın yarım günlük kazancı	129
Grafik 5: Ticari taksi tarafından bir günde yapılan mesafe	130
Grafik 6: Ticari taksi tarafından bir günde harcanan yakıt bedeli	131
Grafik 7: Ticari taksi lastiklerinin kaç ayda bir değiştirildiği	131
Grafik 8:Ticari taksi bir ayda yakıt hariç yapılan tamir-bakım gideri tutarı	132
Grafik 9: Ticari minibüsün sahibi tarafından işletilmesi durumunda bir günlük kazancı	136
Grafik 10: Ticari minibüsün kiralanması halinde sahibine verilen yarım günlük tutar	137
Grafik 11: Ticari minibüsün kiralanması halinde kiralayanın yarım günlük kazancı	137
Grafik 12: Ticari minibüs tarafından bir günde harcanan yakıt bedeli	138
Grafik 13: Ticari minibüs lastiklerinin kaç ayda bir değiştirildiği	138
Grafik 14:Ticari minibüse bir ayda yakıt hariç yapılan tamir-bakım gideri tutarı	139

## KISALTMALAR LİSTESİ

Amerika Birleşik Devletleri	: ABD
Aynı eser	: A.e.
adı geçen eser	: a.g.e
adı geçen makale	: a.g.m.
adı geçen tez	: a.g.t.
Avrupa Birliği	: AB
İstanbul Belediye Bilgi İşlem Enj. San. Tic. A.Ş.	: BELBİM
Devlet Hava Meydanları İşletmesi	: DHMİ
Devlet Planlama Teşkilatı	: DPT
Gelir İdaresi Başkanlığı	: GİB
Gayri Safi Milli Hasıla	: GSMH
Gelir Vergisi Kanunu	: GVK
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	: İBB
İstanbul Deniz Otobüsleri	: İDO
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri	: İETT
İleri Teknoloji Endüstri Parkı	: İTEP
İstanbul Ticaret Odası	: İTO
Katma Değer Vergisi	: KDV
Küçük ve Orta Boy İşletme	: KOBİ
Kurumlar Vergisi Kanunu	: KVK
Özel Halk Otobüsü	: ÖHO
Stratejik Ulaştırma Politikaları	: SUP
Türkiye Denizcilik İşletmeleri	: TDİ
Türk Hava Kurumu	: THK
Türk Hava Yolları	: THY
Türk Lirası	: TL
Türkiye Odalar Ve Borsalar Birliği	: TOBB
Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu	: TÜBİTAK
Türkiye İstatistik Kurumu	: TÜİK
Ulaşım Koordinasyon Merkezi	: UKOME

Uygulamalı Ulaştırma Politikaları

: UUP

Vergi Usul Kanunu

: VUK

## GİRİŞ

İstanbul, Türkiye'nin en kalabalık ve ekonomik kapasitesi en yüksek ilidir. Vergi gelirlerinin yaklaşık %40-45'inin İstanbul'dan toplanması, İstanbul'da vergi gelirinin artırılması ile ilgili yapılacak çalışmaların önemini açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Vergi gelirlerini, toplumun tepkisini çekmeden, hatta bilinçli toplumsal bireylerin ve kuruluşların desteğini alarak artırmanın en doğru yolu kayıt dışı ekonominin, kayıt altına alınarak bu şekildeki kazancın vergilendirilmesidir. Çünkü kayıt dışı ekonominin kayıt altına alınması, vergi ödeyenlere ek bir yük getirmediği gibi, vergi vermeyenlerin kazançları üzerinden vergi olarak hem vergi adaletinin oluşması sağlanacak hem de kayıt dışı ekonominin, kayıtlı ekonomi karşısında vergiden kaynaklanan maliyet avantajı ortadan kaldırılarak, haksız rekabet ortamının düzeltilmesine yardımcı olacaktır.

"İstanbul Ulaşımında (Ticari Taksiler, Minibüsler ve Özel Halk Otobüslerinde) Kayıt Dışılık ve Çözüm Önerisi" başlıklı tezimiz dört bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde, ekonomi, kayıt dışılık, kayıt dışı ekonominin tanımı, nedenleri olumlu ve olumsuz yanları, kayıt dışı ekonomiyi hesaplama yöntemleri, dünyada ve Türkiye'de kayıt dışı ekonomiyi tespiti yönelik yapılan çalışmalar neticesinde elde edilen verilere yer verilmiştir.

İkinci bölümde, ulaştırma ve ulaştırma ekonomisi kavramlarının açıklanması, ulaştırma alt yapısı, ulaştırma sistemlerini belirleyen unsurlar, ulaştırma politikaları, fonksiyonları ile ulaştırma ekonomisi ve ulaştırma ekonomisinin ekonomimiz içerisindeki yeri hakkında açıklamalarda bulunulmuştur.

Üçüncü bölümde, kara yolu, hava yolu, deniz yolu ulaştırma alt sistemlerinin Türkiye ve İstanbul'daki durumlarına, bunların yük ve yolcu

taşımacılığında aldıkları paylara, ticari taksiler, ticari minibüsler ve özel halk otobüsleri (ÖHO) ile İstanbul kara ulaşımının vazgeçilmez diğer unsurları olan İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün (İETT) ulaşım içindeki yeri ile ticari servisler hakkında bilgi aktarılmıştır. Bu bilgilendirmeden sonra İstanbul'da faaliyet gösteren ticari taksiler, ticari minibüsler ve özel halk otobüslerinin mevcut vergi mevzuatımıza göre vergilendirilme yöntemleri olan, basit usulde vergilendirilme, gerçek usulde; bilanço usulü ve işletme hesabı usulüne göre vergilendirilme ve özellikle ÖHO için geçerli olan kurumlar vergisi biçiminde vergilendirilme yöntemleri hakkında genel bilgilere yer verilmiş, bölümün devamında İstanbul'da faaliyet gösteren ticari taksi, ticari minibüs ve ÖHO sahiplerine ilişkin Gelir İdaresi Başkanlığı (GİB) veri ambarından elde edilen gayri safi hasılat tutarları, ticari karları, vergi matrahları ve tahakkuk eden vergilere ilişkin sayısal verilere yer verilerek bunların kısa analizleri yapılmaya çalışılmıştır.

Dördüncü bölümde; İstanbul'da ulaşım sektöründe faaliyet gösteren ticari taksi, ticari minibüs ve özel halk otobüsleri sahiplerinin gerçek gayri safi hâsılatlarının ve giderlerinin tespitine çalışılmıştır. Bu amaçla hazırlanan anket formunun ilgili kişilerce doldurulması sağlanılmaya çalışılmıştır. Gerçek gayri safi hâsılat ve gider tutarının tespitinde doldurulan anket formundaki veriler dışında yapılan araştırmalar ile ek veri elde edilmeye çalışılmıştır.

Anket formunun düzenlenmesinde soruların açık bir şekilde anlaşılması, en önemli hususların başında gelmektedir. Katılımcıların eğitim düzeyi dikkate alınarak anket sorularının hazırlanmasında, ankete katılanların günlük yaşamlarında kullandıkları ifadeler yer vermeye özen gösterilmiştir. Bu şekilde soruların içeriğinin, katılımcılar tarafından açık biçimde anlaşılması sağlanarak, verilecek cevapların gerçeğe en yakın şekilde teminine çalışılmıştır.

Tam olarak anlaşılamayan bilimsel ifadeler içeren sorular nedeniyle, anketin düzenlenmesi sırasında ankete katılan her katılımcıya, sorulardaki bilimsel ifadelerden neyin anlatılmak istendiğinin açıklanması gerekecektir. Anket

formlarının; katılımcıların çalışma saatleri içerisinde düzenleneceği dikkate alındığında, anket sorularının açıklanması ve cevaplarının alınması işlemi uzun süreyi gerektirecektir. Bu husus ankete katılımın belirlenen sayının altında kalmasına sebep olabileceği gibi anket sorularına verilecek cevapların baştan savma, gerçeği yansıtmayan cevaplar olmasına da neden olabilecektir. Ayrıca ankete verilen cevapların, ankete katılanlar tarafından tez dışında başka kurumlara verilmesinin veya başka şekilde kullanılmasının mümkün olduğu izlenimini edinmeleri halinde (anket sorularına verilen cevapların özellikle vergisel yönden anket katılımcılarını sıkıntıya sokabilecek olması dikkate alındığında) verilen cevaplarda gerçek tutarlardan sapmalar olabileceği ticari taksi sahipleriyle yapılan görüşmelerden anlaşılmıştır.

Bu nedenle soruların hazırlanmasında öğrenilmek istenilen verilerin bilimsel tanımları yerine anket katılımcılarının günlük yaşamda kullandıkları ifadeler yer verilmesine özellikle özen gösterilmiştir.

Bu amaçla tez konusunu oluşturan kayıt dışılığın tespiti için ticari taksi, minibüs ve özel halk otobüslerinin işletilmesinden elde edilen ve araçları kullanan yolculardan alınan toplam yolculuk bedellerinin yani gayri safi hasılat tutarlarının öğrenilmesi için hazırlanan; ticari aracın, sahibi tarafından işletilmesi durumunda bir günlük, bir haftalık, bir aylık gayri safi hasılatının sorulduğu 10 soru ile ticari aracın kiralanması halinde kiralayanın (Şoförün) bir günlük, bir haftalık, bir aylık gayri safi hasılatının sorulduğu 12. sorularda “gayri safi hasılat” bilimsel ifadesi yerine ankete katılanlar tarafından günlük yaşamda gayri safi hasılat ifadesi yerine kullanılan “kazanç” ifadesinin kullanılması tercih edilmiştir.

Bundan dolayı 10. ve 12. sorulara verilen cevapların analizinde ve grafiklendirilmesinde kullanılan “bir günlük kazancı, bir haftalık kazancı ve bir aylık kazancı” ibarelerinin ankete katılanların bir günlük gayri safi hasılatı, bir haftalık gayri safi hasılatı ve bir aylık gayri safi hasılatları olarak dikkate alınması gerekmektedir.

Yukarda yapılan açıklamalara istinaden tezin dördüncü bölümünde ve devamında, düzenlenen anketlerdeki sorularda kullanılan ifadelerle bütünlük sağlanması amacıyla ve özellikle 10. ve 12. sorulara ilişkin verilerin analizinde gayri safi hasılatı ifadesi yerine “kazancı” ifadesi kullanılmıştır.

Ancak tezin; 4.2.4.1. bölümünde “Ticari Taksi İşleticileri Yönünden” başlığı altında ticari taksiler için kayıt dışılığın rakamsal ve oransal büyüklüğünün tespit edildiği tablo 15. ve devamında, tezin 4.2.4.2. bölümündeki “Ticari Minibüs İşleticileri Yönünden” başlığı altında ticari minibüsler için kayıt dışılığın rakamsal ve oransal (%) büyüklüğünün tespit edildiği tablo 16 ve devamında; ankette kullanılan “kazanç” ifadesi yerine bilimsel tanımlamaya uygun olarak gayri safi hasılat ifadesi kullanılmıştır.

Ticari taksi, ticari minibüs ve ÖHO sahipleri tarafından beyan edilmeyen gayri safi hasılat tutarları ve hasılatın elde edilmesine ilişkin giderler hesaplandıktan sonra, hesaplanan tutarlar ile bu mükellefler tarafından beyan edilen gayri safi hasılat tutarları, vergi matrahları kıyaslanarak, kayıt dışı bırakılan gayri safi hasılat ve vergi matrahının tespitine çalışılmıştır. Kayıt dışılığın büyüklüğü yapılan veri kıyaslamaları ile belirlendikten sonra, tespit edilen kayıt dışılığın önlenmesi için araçlarda kullanılması önerilen sistemlere ilişkin bilgilere yer verilmiş, devamında kayıt dışılığın önlenmesi için araçlarda kullanılması önerilen sistemlere ilave olarak yapılması gereken özellikle vergisel düzenlemelere de yer verilmiştir.

Sonuç kısmında, İstanbul ulaşımında kayıt dışılığın tespitine ilişkin yapılan çalışmalar ile çalışmalar neticesinde elde edilen verilerin analizine ve kayıt dışılığın azaltılması için yapılan önerilerin içeriğine kısaca değinilmiştir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### KAYIT DIŞI EKONOMİ KAVRAMI VE BÜYÜKLÜĞÜ

Bu bölümde, İstanbul'da ticari amaçlı kara ulaşımını sağlayan ticari taksi, ticari minibüs ve ÖHO sahipleri tarafından beyan edilmeyen kayıt dışı gayri safi hasılat tutarlarının tespitine ilişkin çalışma verilerinin analizine geçmeden önce, tez konumuzu ilgilendiren kayıt dışı ekonominin tanımı, kapsamı, nedenleri, tespit yöntemleri ile dünyada ve ülkemizde kayıt dışı ekonomiyi tespit amacıyla yapılan çalışmaların sonuçları hakkında bilgi verilmeye çalışılacaktır.

#### 1.1. EKONOMİNİN TANIMI VE SINIFLANDIRILMASI

##### 1.1.1. Ekonominin Tanımı

Ekonomi kelimesi Yunancadaki "oikia" ve "nomos" kelimelerinden gelmektedir. "Oikia" ev, "nomos" ise kural anlamına gelmekte olup ikisi "ev yönetimi" anlamına gelmektedir. Ekonomi ayrıca insanların yaşayabilmek için üretme ve ürettiklerini bölüşme biçimlerinin ve bu faaliyetlerden doğan ilişkilerin bütünü, bu ilişkileri inceleyen bilim dalı olarak ifade edilmiştir. Ekonomi kelimesi yerine Arapça kökenli bir kelime olan "İktisat" kelimesi de kullanılmaktadır<sup>1</sup>. Pek çok iktisadi terim gibi, "ekonomi"nin de tanımı konusunda çok sayıda farklı görüş vardır. Bu nedenle de "ekonomi" ile ilgili birçok tanım yapılmaktadır. Bu tanımlardan bir kaçına aşağıda yer verilmiştir.

-Ekonomi, sınırlı kaynaklarla sınırsız gereksinimlerini karşılamak zorunda olan bir kişi ya da toplumun tatmin düzeyini en yükseğe erdirmesinin yollarını arayan bilim dalıdır<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Kurumu, Türk Dil Kurumu, **Türkçe Sözlük**, 1.Cilt, Yeni Baskı, Ankara 1988, s.440.

<sup>2</sup> Zeynel Dinler, **İktisada Giriş**, 3. Basım, Bursa, Ekin Kitapevi, 1997, s.7.

-Ekonomi, belli bir toprak parçası üzerinde yaşayan insanların yaşamlarını sürdürmek için ihtiyaç duydukları mal ve hizmetleri nasıl elde edebilecekleri ile daha iyi bir yaşam seviyesine nasıl ulaşabileceklerini inceler<sup>3</sup>.

-Ekonomi, zaman içinde ve belirli bir mekanda süren ekonomik faaliyetlerin tümüdür<sup>4</sup>.

- Ekonomi, emek, sermaye, toprak gibi kıt üretim faktörlerinin çeşitli mal ve hizmetlerin üretiminde kullanılmak üzere nasıl seçileceğinin ve üretilen malların tüketim amacıyla toplumun bireyleri arasında nasıl dağıtıldığı ya da dağıtılması gerektiğinin incelenmesidir.

-Ekonomi, bireyin ya da toplumun hangi malları ne miktarda, hangi yöntemlerle üreteceği, ne kadarının hemen ne kadarının daha sonra tüketileceği, üretilen malların kişiler arasında nasıl paylaşılacağı gibi sorulara cevap bulmaya çalışır<sup>5</sup>.

- Ekonomi, insanların ve toplumların daha iyi yaşayabilmeleri, daha yüksek gelir ve refah düzeylerine ulaşabilmeleri için kıt olan kaynaklarla, ihtiyaçlarını tatmin edebilmek için yaptıkları faaliyetlerin tümüdür<sup>6</sup>.

Ekonominin herkesin üzerinde anlaşığı bir tanımı yapılamasa da ekonominin farklı tanımlarında ifade edilen ortak özellikler ayrıştırılarak, bir bilim dalı olarak ekonominin genel niteliklerinin tespiti amacıyla bu ortak özelliklerden faydalanılabilir. Ekonominin ortak özelliklerini şu biçimde sıralamak mümkündür.

- Ekonomi toplum halinde yaşayan insanların davranışlarını inceleyen sosyal bir bilim dalıdır.

<sup>3</sup> M. Bülent Aydın, **Türkiye’de Kayıt Dışı Ekonomide Vergi Denetiminin Önemi 2002-2007**, İstanbul, Vergi Denetmenleri Derneği Yayını, 2006,s.9.

<sup>4</sup> Zeynel Dinler, **Bölgesel İktisat**, Yenileştirilmiş 4. Basım, Bursa, Ekin Kitapevi, 1994,s.7.

<sup>5</sup> Özhan Uluatam, **Mikro İktisat**, 9. Baskı, Savaş Yayınları, Eylül 1998, s.4.

<sup>6</sup> Besim Üstünel, **Ekonominin Temelleri**,7. Baskı, Alfa Yayınevi,1997, s.369.

- Ekonomi, insanların sınırsız kabul edilen maddi ihtiyaçlarını karşılamayı hedefler.

-İnsanların maddi ihtiyaçlarını karşılayan mal ve hizmetler, sınırlı durumdaki üretim kaynaklarıyla üretilirler.

- Ekonomide amaç kıt kaynakların kullanılmasından en yüksek faydanın elde edilmesidir. Ancak, mevcut kaynak arzının artırılması bu kaynakların mal ve hizmet üretiminde etkinliğinin artırılması ve kaynakların mülkiyetinin toplumda çeşitli kesimler arasında dağılımında denge sağlanması ekonominin amaç ve özellikleri arasındadır<sup>7</sup>.

Yukarda yer verilen tanımlar ve özellikler dikkate alındığında bir bilim dalı olarak ekonominin kapsamının ne kadar geniş olduğu görülmektedir. Bu gün artık ekonomi ile ilişkilendirilmeyen herhangi bir toplumsal olay yok denecek kadar azdır. Bununla birlikte, kapsadığı olayların özelliklerine göre ekonomi bilimi de mikro ekonomi, makro ekonomi, uluslararası ekonomi, kayıtlı ekonomi, kayıt dışı ekonomi gibi çeşitli bölümlenmelere tabi tutulabilmektedir.

### **1.1.2. Ekonominin Sınıflandırılması**

Ekonomi yukarda ifade edildiği üzere, çeşitli ölçülere göre farklı sınıflandırılmalara tabi tutulabilmektedir. Ekonominin ilgilendirdiği kişi veya kişilerin sayısına göre mikro veya makro ekonomi olarak, ekonominin hukuki durumuna göre kayıtlı (legal) ekonomi veya kayıt dışı (illegal) ekonomi, ekonominin sınıflandırılmasına örnek verilebilir.

---

<sup>7</sup> Burak Ali Han Tecim, "Kayıt Dışı Ekonomide Vergi ve Vergi Denetiminin Önemi", Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2008, s. 2.

Tezimizin konusu gereği ekonomi, hukuk karşısındaki durumuna göre kayıtlı (kayıt içi) ekonomi ve kayıt dışı ekonomi olarak sınıflandırılmak suretiyle incelenecektir.

### **1.1.2.1 Kayıt İçi Ekonomi**

Kayıt içi ekonomi; ekonominin ortak özellikleri arasında kabul edilen insanların sonsuz olan ihtiyaçlarının kıt olan kaynaklarla karşılanması amacıyla yapılan iş ve işlemlerden kamunun bilgi sahibi olduğu ekonomik faaliyetlerin tümü olarak tanımlanabilir. Kayıtlı veya kayıt içi ekonomide gerçek veya tüzel kişiler tarafından yapılan tüm ekonomik faaliyetler belirli kanun ve kurallar dahilinde ilgili kamu otoritesinin bilgisine sunulur.

### **1.1.2.2. Kayıt Dışı Ekonomi**

Ekonomik faaliyetlerin fiilen gerçekleşmiş olmasına rağmen bu faaliyetlerle ilgili kayıtların tutulmaması veya beyan edilmemesi olarak nitelendirilen kayıt dışı ekonomi, kamu idarelerinin denetimi dışında kalan her türlü ekonomik işlem ve faaliyetlerdir. Diğer bir ifadeyle, kayıt dışı ekonomi; resmi kayıtlara girmeyen, kanuni belgelerle belgelendirilmeyen, yetkili kamu organlarınc normal kurallar çerçevesinde kontrol edilemeyen ve milli gelir hesaplamalarında dikkate alınmayan ekonomik işlem ve faaliyetlerin tamamıdır. “Genel olarak bir tanım yapmak gerekirse, kayıt dışı ekonomi; gayri safi milli gelir hesaplarını elde etmede kullanılan bilinen istatistik yöntemlerine göre tahmin edilemeyen ve gelir yaratıcı ekonomik faaliyetlerin tümüdür<sup>8</sup>.”

Kayıt dışı ekonomi kısaca ekonomik faaliyetler kapsamında yapılan ve kamunun bilgi sahibi olması gereken iş ve işlemlerin işleme taraf olanlarca kamunun bilgisine sunulmadığı ekonomik faaliyetler olarak tanımlanabileceği gibi yapılan ekonomik faaliyetler kapsamında yerine getirilmesi gerekli yasal, vergisel ve

---

<sup>8</sup> Türkmen Derdiyok, “Türkiye’nin Kayıt Dışı Ekonomisinin Tahmini,” *Türkiye İktisat Dergisi*, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yay., Sayı:14, Mayıs- 1993, s.54.

toplumsal zorunlulukların tümüyle ya da kısmen yerine getirilmemesine yönelik faaliyetler olarak da tanımlanabilir<sup>9</sup>.

Tez konusu bakımından; vergisel anlamda kayıt dışı ekonomi, vergi mevzuatı hükümlerine aykırı olarak vergi kaçırma amacıyla veya vergi mevzuatının karmaşıklığı nedeniyle ekonomik faaliyetlerin vergi idaresinin bilgisinden gizlenmesi veya bildirilmemesidir.

## 1.2. KAYIT DIŞI EKONOMİNİN TANIMI VE KAPSAMI

Kayıt dışı ekonominin 1970'lerin sonunda yayınlanan ve yayınlandığında önemli etkiler bırakan birkaç makale ile hızla gündeme geldiği söylene de, konuya ilişkin ilk ekonomik araştırmalar 1940'lı yılların başlarına rastlar. Ancak kayıt dışı ekonomi asıl bilimsel ilgiyi Gutmann'ın 1977'de yayınlanan makalesi ile çekmeye başlamıştır. Bu nedenle 1980'lere kadar kayıt dışı ekonomi uluslararası bir olgu olarak kabul edilmemiştir. Kayıt dışı ekonomiye ilişkin ilk uluslararası konferans 1983'de Almanya'nın Bielefeld eyaletinde yapılmıştır. Tanımsal sorunlar konusunda genel ilkelere varmak, konferansın temel amaçlarından biri olmasına rağmen katılımcılar kayıt dışı ekonominin tanımlanmasında ortak bir karara varamamışlar ve çok farklı tanımlamalar kullanılmıştır<sup>10</sup>.

Kayıt dışı ekonomi ifade ettiği faaliyetlerin çeşitliliğinden dolayı tanımlanmasında ve adlandırılmasında farklılıklar bulunan bir kavramdır.

Kayıt dışı ekonominin; vergi idaresinin bilgisi dışında gerçekleştirilen ekonomik faaliyet ve işlemlerden elde edilen gelir<sup>11</sup> ile “. . . gayri safi milli hasıla hesaplarını elde etmede kullanılan ve bilinen istatistiki yöntemler ile tahmin

<sup>9</sup> İsmail Çiloğlu, “Kayıt Dışı Ekonominin İşleyişi ve Kamu Bütçesine Etkisi,” **Hazine Dergisi**, Sayı:12, Ekim- 1998,s.68.

<sup>10</sup> Hakan Çetintaş, Hasan Vergil, “Türkiye’de Kayıt Dışı Ekonominin Tahmini”, **Doğuş Üniversitesi Dergisi**, Sayı:4, 2003,s.15-16 (Çevirimiçi) [http://www1.dogus.edu.tr/dogustru/journal/cilt\\_4\\_sayi\\_1/M00082.pdf](http://www1.dogus.edu.tr/dogustru/journal/cilt_4_sayi_1/M00082.pdf), 12 Ocak 2010.

<sup>11</sup> Ufuk Bakkal, **Kayıt Dışı Ekonomi**, Derin Yayınları, İstanbul 2007,s.6.

edilemeyen ve gelir yaratıcı faaliyetlerin tümü"<sup>12</sup> şeklindeki tanımlar kayıt dışı ekonominin çok farklı şekillerde tanımlanabildiğinin göstergesidir.

Kayıt dışı ekonominin tanımında olduğu gibi adlandırılmasında da değişik görüşler bulunmaktadır. Kayıt dışı ekonomi kendisini oluşturan veya tanımladığı faaliyetlerin niteliğine göre, gizli ekonomi, kara ekonomi, saklı ekonomi, yer altı ekonomisi, yasadışı ekonomi vb. gibi farklı şekilde adlandırılabilir.

Bu tanımlar ve adlandırmalar farklı içeriklere sahip olmalarına rağmen kayıt dışı ekonominin üzerinde uzlaşmaya varılmış bir tanımın olmaması nedeniyle birbirleri yerine de kullanılabilirler.

Kayıt dışı ekonomi diğer tanımları yanında devletten gizlenen, kayda geçirilmeyen/geçirilemeyen ve bu sebeple denetlenemeyen faaliyetler şeklinde tanımlanabilmektedir. Bu tanımdan yola çıktığımızda, bazı kayıt dışı ekonomik faaliyetler yasadışı faaliyetler olduğu halde, bazıları ise yasaklanmamış bir faaliyetin bilinçli olarak kayıtlara geçirilmemesi, dolayısıyla vergilendirilmemesi şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bu durumda yasaklanmamış faaliyetlerden olup bilinçli olarak kayıt dışı kalan işlemler ve bu işlemler dolayısıyla ortaya çıkan vergi kayıp ve kaçığı önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>13</sup>.

Tezimizin konusu da kanunlarla belirli sınırlamalara tabi bulunsa da yasaklanmamış bir faaliyet olan ulaşım faaliyetine ilişkin elde edilen gayri safi hasılatın kayıtlara aktarılmaması veya beyan edilmemesi nedeniyle vergilendirilmemesi şeklinde ortaya çıkan kayıt dışılıktır.

Kayıt dışı ekonomi kapsamında değerlendirilen ekonomik faaliyetler, genel ekonomi içerisinde piyasa kurallarına göre yürütülen ekonomik faaliyetlerden farklı özellikler arz etmektedir. Bu özellikler genel olarak gelir ve fayda sağlaması,

<sup>12</sup> Derdiyok, a.g.m., s. 54.

<sup>13</sup> Gelir İdaresi Başkanlığı, **Kayıt Dışı Ekonomiyle Mücadele Stratejisi Eylem Planı(2008-2010)**, Ankara, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Yayın No: 87, Nisan 2009, s.3.

istatistiksel olarak ölçülememesi, kanunsuz ve kuralsız olması ve ahlaki olmaması olarak sıralanabilir<sup>14</sup>.

Ekonomik yapı içerisinde yer alan kayıtlı ekonomi ve kayıt dışı ekonomi çeşitli nedenlerden dolayı birbirini etkileyen ve birbirinden etkilenen bir yapıya sahiptirler.

Kayıtlı ekonomi ile kayıt dışı ekonomi arasındaki etkileşimi ve ilişkiyi açıklayan üç temel yaklaşım bulunmaktadır. Bunlar, kayıt dışı ekonomiyi, düşük gelirlilere gelir ve güvenlik ağı sağlayan, kayıtlı ekonomiye doğrudan bağlı olmayan marjinal bir ekonomi olarak kabul eden düalist yaklaşım, imtiyazlı kapitalistlerin maliyetleri düşürmek için küçük üretici ve tacirleri bağımlı kılmaya çalışmaları nedeniyle kayıt dışı ekonomiyi kayıtlı ekonomiye bağlı kabul eden yapısalcı yaklaşım ve son olarak kayıt dışı ekonomiyi bürokrasinin ağır düzenlemelerine karşı küçük girişimcilerin gösterdikleri rasyonel bir tepki olarak gösteren legalist yaklaşımdır<sup>15</sup>.

### **1.3. KAYIT DIŞI EKONOMİNİN ORTAYA ÇIKIŞ NEDENLERİ**

Ekonomik açıdan kayıt dışı ekonominin en temel nedeni, ekonominin tanımında yatan, insan ihtiyaçlarının sonsuz fakat bu ihtiyaçları karşılayacak kaynakların sınırlı olmasıdır. İnsan doğası gereği sürekli daha iyi bir hayat sürmek ister. Daha iyi bir hayat daha çok gelir ve servete sahip olmayı gerektirir. Vergi ise kişinin gelir veya servetinde bir azalmaya yol neden olur. Yaşam seviyesini yükseltmek veya aynı tutmak isteyen kişi, gelir veya servetinde azalmaya neden olan vergiye direnç gösterir. Bu direnç ekonomik faaliyetlerin dolayısıyla gelir veya servetin vergi idaresine hiç bildirilmemesi şeklinde olabileceği gibi, ekonomik faaliyetler neticesinde elde edilen gelir veya servetin daha az vergi vermek amacıyla

<sup>14</sup> Gelir İdaresi Başkanlığı, A.e., s.3-4.

<sup>15</sup> Bakkal, a.g.e., s.5-6.

eksik bildirilmesi şeklinde de olabilir. Vergi, kişinin marjinal tüketim veya tasarruf eğilimlerine göre harcamalarının veya tasarrufunun azalmasına neden olur.

Kişilerin, kayıt dışı ekonomiye yönelmelerinin yukarıda sayılan nedenleri ile ülke ekonomilerinde görülen kayıt dışı ekonominin nedenleri arasında farklılıklar olduğu gibi ülkeler; gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomilere sahip ülkeler olarak ayırma tabi tutulduğunda bu ekonomilerdeki kayıt dışılığın nedenlerinde de farklılıklar olduğu ekonomistlerce ifade edilmektedir.

Gelişmiş ekonomilerde; vergisel faktörler ve kamunun vergi dışı müdahale ve yasaklamaları kayıt dışının nedenleri arasında belirtilirken, gelişmekte olan ekonomilerde ise ekonominin genel verimsizliği ve yaygın işsizlik, vergi oranlarının yüksekliği, gereksiz ve katı bürokratik işlemler ile bürokrasi kayıt dışı ekonominin nedenleri olarak dikkati çekmektedir.

Ülkemiz gibi kayıt dışı ekonominin, kayıtlı ekonomiye oranının yüksek olduğu gelişmekte olan ülke ekonomilerinde kayıt dışı ekonominin oluşumunda, ekonominin genel verimsizliği, yaygın işsizlik, yüksek vergi oranları ve gereksiz ve katı bürokratik işlemler ile bürokrasi önemli etkenlerdir. Üretim sürecinde var olan genel verimsizlik düzeyi, yükümlüyü, karı arttırmaya yönelik olarak, maliyet unsurlarından tasarrufa yöneltir. Üretim sürecindeki verimsizlik gibi yüksek vergi oranları veya gereksiz ve katı bürokratik işlemler ile bürokrasi mükelleflerin özellikle vergi miktarı kadar maliyetlerini azaltmak ya da karlılıklarını artırmak yoluyla sektördeki diğer kişi ve işletmelerle rekabette kendilerine avantaj sağlamak için veya gereksiz ve katı bürokratik işlemler ile uğraşmamak amacıyla, gelirlerini vergi idaresine hiç bildirmeme yada eksik bildirme şeklinde tercihte bulunabilirler.<sup>16</sup>

Bunun dışında personel istihdam edenler özellikler emeğin bedeli olan ücret üzerindeki yüksek sosyal güvenlik primleri ile benzeri yükümlülüklerden

---

<sup>16</sup> Tecim,a.g.t.,s.11.

kurtulmak amacıyla, ya bir kısım çalışanlarını beyan etmemek yada çalışanlarına ödediği ücreti olduğundan düşük beyan etmektedirler.

Devletin çeşitli piyasalarda veya sektörlerde; çalışma saatlerine, bazı sektörlerde mal veya hizmet bedelinin(tez konumuz olan ticari taksi, minibüs ve ÖHO olduğu gibi) fiyatlandırılmasına veya çalışma koşullarının belirlenmesine vb. şekilde getirdiği kıstaslar ve düzenlemeler de kayıt dışı ekonominin oluşmasının veya yaygınlaşmasının nedenleri arasında sayılabilir. Mal piyasalarında oluşan karaborsa, emek piyasalarındaki denetimsiz istihdam ya da para piyasalarında görülen tefecilik, hep kamu müdahalesi sonucunda oluşan kayıt dışı sektörlerin örneklerini oluşturmaktadır. Bu tür işlemler ve ekonomik faaliyetler milli gelir hesaplarına giriyor olabilir, fakat bunlar vergi dışı faaliyetlerdir.<sup>17</sup>

Kayıt dışı ekonomi, tanımında ve adlandırılmasında farklılıklar gibi oldukça kapsamlı bir yapıya sahiptir. Tezimizin konusu gereği kayıt dışı ekonominin vergisel boyutu dikkate alınarak bu konu üzerinde ayrıntılı durulmaya çalışılmıştır. Kayıt dışı ekonominin vergisel boyutu ağırlıklı olarak dikkate alındığında kayıt dışı ekonominin nedenleri arasında önemli görünenler şu şekilde sıralanabilir:

-Enflasyon yüksek ve sürekli olduğu dönemlerde, işletmelerde oluşan fiktif kazançlar, işletmelerin olması gerekenden fazla vergi yükü ile karşılaşmalarına neden olduğundan bu durum işletmeleri kayıt dışına yöneltir.

-Gelir dağılımındaki eşitsizlik nedeniyle yüksek gelir elde edenlerden, düşük gelir elde edenler kadar veya daha az oranda vergi alınması, düşük gelirlileri kayıt dışına yöneltir.

- Vergi mevzuatının karmaşık olması, süreli değişikliğe uğraması, vergi oranları ile işçi maliyetleri üzerindeki sosyal güvenlik kesintilerinin yüksekliği de kişileri kayıt dışına yöneltir.

---

<sup>17</sup> Tecim,A.e,s.12.

-Vergi idaresinin yapısında ülkenin koşulları dikkate alınmadan yapılan düzenleme ve değişikliklerin kişiler üzerindeki olumsuz etkisi kişileri kayıt dışılığı yöneltmektedir.

-Vergi kanunlarında yer alan istisna ve muafiyetlerin fazlalığı yanında bu istisna ve muafiyetlerden durumları gereği yararlanamayan mükelleflerin diğerlerine göre fazla vergi ödemek zorunda kalmaları bu kişileri kayıt dışına yöneltir.

-Kişilerin vergisel yönden kayıt dışına çıkma kararlarında etkili olan bir başka önemli neden kayıt dışılığın tespitine yönelik yapılan denetimler ile denetimler neticesinde karşılaşılması muhtemel cezaların şiddetidir. Denetimlerin az ve cezaların düşük olduğu ortamlarda kişiler daha çok kayıt dışına yönelirler.

-Toplumun ve bireylerin vergi kayıp kaçağına dolayısıyla vergi kaçıranlara bakış açısı da mükelleflerin kayıt dışına çıkma eğilimlerinde etkili olmaktadır. Vergi kaçırmanın hoş karşılanmadığı, vergi kaçıranların toplum tarafından dışlandığı durumlarda kişilerin kayıt dışına çıkma eğilimleri azalacaktır.

-Sendikalar, dernekler, meslek odaları, siyasi partiler gibi siyasal baskı grupları tarafından kendi yandaşlarına sağlanan avantajlar, bu avantajlardan yararlanamayanların kayıt dışına çıkmalarına neden olabilmektedir.

- Hükümetler tarafından belirli aralıklarla çıkarılan vergi afları da mükelleflerin kamuya güvenin azalmasına neden olmasından dolayı kayıt dışına yönelişi arttırmaktadır.

-Mükelleflere vergi konusunda hizmet veren meslek mensuplarının bilgi düzeyleri ve sayıları da mükelleflerin bilerek veya bilmeyerek kayıt dışına yönelmelerinde etkili olmaktadır.

Yukarda yer verilen vergisel boyutlu kayıt dışı ekonominin en önemli ve genel nedenleri dikkate alındığında sayılan nedenlerin; mali nedenler, siyasal nedenler ve ekonomik nedenler olarak üç başlık altında incelenmesi mümkün bulunmaktadır.

### **1.3.1. Kayıt Dışı Ekonominin Mali Nedenleri**

Kayıt dışı ekonominin mali nedenlerini vergisel faktörler oluşturmaktadır. Vergisel faktörler olarak; vergi oranları, vergi ceza, vergi denetimleri, vergi afları, vergi muafiyet ve istisnaları vb. ile sosyal güvenlik alanındaki maliyetler sayılabilir<sup>18</sup>.

Kayıt dışı ekonominin vergisel faktörleri içerisinde ilk sırayı vergi oranlarının yüksekliği oluşturmaktadır.

Vergi oranlarının ekonomik faaliyetlere olan etkisi teorik çapta birçok çalışmayla kanıtlanmıştır. Ancak bunlar içerisinde en çok bilineni Arthur Laffer tarafından ifade edilen ve arz yönlü iktisadın en önemli dayanağını oluşturan vergi oranları ile vergi gelirleri arasındaki ilişkiyi gösteren çalışmadır. Bu çalışmada vergi oranlarındaki artışın belli bir seviyeden sonra vergi gelirlerini düşüreceği ifade edilmektedir. Vergi oranları denge seviyesinin üzerine çıktığı zamanlarda vergi gelirleri azalmaya başlar, çünkü insanlar çalışmak yerine vergisiz para kazanma yollarını ararlar. Vergi oranları artmaya başladığında esasen ekonomik faaliyetlerde rakamlarla ifade edildiği şekilde azalma olmaz sadece yüksek vergi oranları sebebiyle kayıtlı ekonomiden kayıt dışılığa geçiş söz konusu olur bu durumda da kayıtlı ekonominin boyutu küçülür<sup>19</sup>.

Kayıt dışı ekonominin mali nedenleri arasında vergi oranlarından sonra en etkili olan faktör vergi denetim mekanizmalarıdır. Mükelleflerin iş ve işlemlerinin

---

<sup>18</sup> Halim Murat Bulut, "Kayıt Dışı Ekonominin Boyutları Etkileri ve Kayıt Dışı ile Mücadele Yöntemleri: Türkiye Örneği", Yüksek Lisans Tezi, Kafkas Üniv., Kars, Haziran 2007, s.25.

<sup>19</sup> Yusuf Kıldıç, "Kayıt Dışı Ekonominin Ulusal-Uluslararası Boyutu ve Çözüm Önerileri", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:2, İzmir Sayı:2, 2000,s.193.

denetlenmeye tabi tutulma olasılığı onların kayıt dışına çıkmalarında ve vergi kaybına neden olmalarında önemlidir. Denetime tabi tutulma olasılığı azaldıkça kayıt dışına yönelme artmaktadır. Ülkemizde vergi inceleme oranları % 3-5 dolayında son derece düşüktür. Vergi incelemelerinin düşük olmasının nedenleri arasında; vergi incelemesi ile uğraşan birden fazla denetim biriminin olması, vergi inceleme elemanlarının sayıca yetersiz olması, vergi inceleme elemanlarına özel sektörden son derecede cazip tekliflerin gelmesi ve kamunun bu elemanları bünyesinde tutacak imkânlar sunamaması sayılabilir. GİB tarafından yapılan bir araştırmada; “Vergisini hiç ödememesine rağmen yakalanamayan insanlar olduğuna inanıyorum” şeklindeki önermeye katılanların %41’i katılıyorum, %31,1’i tamamen katılıyorum şeklinde cevap vermiştir. Buda ülkemizde vergi denetimlerinden beklenen faydanın sağlanamadığının bir göstergesidir<sup>20</sup>.

Kayıt dışının bir diğer nedeni, kamu otoritesi tarafından yüksek vergi oranlarından ya da vergi mükelleflerinin beşeri özelliklerinden kaynaklanan nedenler ile getirilen vergi muafiyet ve istisnalarının neden olduğu vergi adaletindeki bozulmadır. İstisna veya muafiyetlerden yararlanamadıkları için vergi adaleti aleyhlerine bozulanlar kendilerinin vergilendirilerek mağdur edildiği gerekçesi ile mağduriyetlerini gidermek amacıyla daha az vergi vermeleri gerektiğini düşünerek kayıt dışına çıkarlar. Vergi adaletinde bozulmaya neden olan unsurlardan bir diğeride vergi aflarıdır. Vergi afları özellikle vergisini zamanında ve tam olarak ödeyen mükellefler yönünden vergi adaletsizliğine neden olmaktadır. Çeşitli zorluklara katılarak vergisel yükümlülüklerini tam ve zamanında yerine getiren mükellefler vergi yükümlülüklerini yerine getirmeyenlere yönelik olarak getirilen vergi aflarını gördüklerinde, vergi istisna ve muafiyetlerinde olduğu gibi kendilerini kayıt dışına yönelmekte haklı görme eğilimine girmekte bu ise kayıt dışılığın artmasına neden olmaktadır.

Kayıt dışı ekonominin mali nedenlerinden bir diğeri, mükellefler ile vergi idaresi arasında köprü vazifesi gören yeminli mali müşavir, mali müşavir ve serbest

<sup>20</sup> Gelir İdaresi Başkanlığı, a.g.e., s.23.

muhasebeciler tarafından verilen muhasebe ve müşavirlik hizmetlerindeki eksiklik ve yetersizliktir. Yeminli mali müşavir, mali müşavir ve serbest muhasebeciler özellikle mükelleflerin kayıt dışına çıkışlarda değil ama kayıtlı mükelleflerin vergi matrahını azaltmak suretiyle neden oldukları vergi kaybının önlemlerinde önemli bir yere sahiptirler. Bu önem ülkemizde yaygın olan sahte veya muhteviyatı itibariyle yanıltıcı belge kullanımı yoluyla vergi matrahının aşındırılmasında daha fazla ortaya çıkmaktadır. Mükellefin tüm iş ve işlemlerine vakıf olan müşavirin, mükellefin kullandığı belgelerin gerçekliği konusunda bilgi ve fikir sahibi olmadığını düşünmek yanlış olacaktır. Ülkemizde önemli bir sorun olan sahte veya muhteviyatı itibariyle yanıltıcı belge kullanımının önlenerek vergisel boyutlu kayıt dışılığın önlenmesi için, mali müşavirlerin sorumluluklarının yeniden düzenlenmesi, en önemlisi de yapılan düzenlemelerin uygulanması gerekmektedir.

Vergi benzeri yükümlülük olarak algılanan ve ülkemizde yüksek oranlarda bulunan sosyal güvenlik kesintileri de personel çalıştıran kesimde kayıt dışı istihdama yol açmakta, firmalar mali nedenlerle kayıt dışı işçi çalıştırmaya adeta mecbur bırakılmaktadır. Türkiye’de bir işverenin kayıtlı ekonomide işçi çalıştırmak için ödediği miktar, işçinin cebine net ücret olarak giren miktarın nerdeyse iki katıdır. Bir işleme yasal yükümlülüklerini yerine getirmediği ve kayıt dışı faaliyette bulunması durumunda, bir yerine iki işçi istihdam edebilmektedir. Ayrıca çalıştırılan işçi sayılarına bağlı olarak, sakat, eski hükümlü istihdamı gibi çalıştırılması zorunlu işçilerle, işyeri hekimi bulundurma vb. gibi unsurlarda ek yük getirmektedir<sup>21</sup>.

### **1.3.2. Kayıt Dışı Ekonominin Siyasal Nedenleri**

Mükelleflerin kayıp ve kaçaklar konusunda davranışlarını etkileyen en önemli belirleyicilerden birisi de siyasal iktidarların tutumudur. Ülkemizde siyasal iktidarlar, genellikle baskı gruplarının istekleri doğrultusunda kararlar alarak oy uğruna vergilendirmeden vazgeçebilmekte ve vergi yükünü belirli kesimlere yükleyebilmektedirler. Bundan başka siyasal partilerin vergileme konusunda da

<sup>21</sup> Ferhat Selman, “Kayıt Dışı Ekonomi ve Türkiye’deki Boyutu”, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniv., Eskişehir 2007, s.68-69.

değişik görüşleri, birbirinden zıt uygulama projeleri bulunduğundan, son dönemlere kadar politik istikrarın bulunmadığı hükümetlerin görev sürelerinin genelde kısa olduğu ülkemizde her seçim döneminde mükellefler beklenti içine girmektedirler. Her iktidar değişiminde her şeye yeniden başlanacak havası verilen “vergi paketi”, “vergi reformu” projelerinin çokluğu, yükümlüler üzerinde ciddi ve istikrarlı vergi politikaları olmadığı izlenimini uyandırmaktadır. Bu durum yükümlülerin kendi kararlarıyla kişisel çıkarlarını korumaya yönelmelerine neden olmaktadır<sup>22</sup>.

Kayıt dışı ekonomiye sebep olarak gösterilen siyasi nedcilerden biride vergi ve sosyal güvenlik ödemelerine getirilen aflardır. Vergi ve sosyal güvenlik ödemelerine ilişkin olarak getirilen aflar, yükümlülerin geçmişe yönelik borçlarından dolayı bu günkü ticari faaliyetleri üzerindeki olumsuz etkileri kaldırmaları nedeniyle siyasal otoriteler tarafından başvuru uygulamalarıdır. Ancak, vergi ve sosyal güvenlik yükümlülüklerine ilişkin olarak sıklıkla getirilen aflar; mükelleflerin ileride bir vergi affı olabileceği yönünde beklenti içine girerek vergi ve sosyal güvenlik ödemelerini yerine getirme konusunda esnek davranmalarına yol açtığı gibi kamu idaresine olan güveninde zayıflamasına yol açmaktadır. Vergi ve sosyal güvenlik ödemelerini zamanında yerine getiren mükellefler, ödemelerini zamanında yerine getirmeyip cezalı duruma düşen fakat daha sonra cezaları affedilen mükellefleri gördüklerinde kendileri de gelecek vergilendirme dönemlerinde ödemeleri gereken vergiyi ödememe yönünde eğilim göstermektedirler.

Kamusal yükümlülüklerin ve müdahalelerin fazlalığı ekonomi de kayıt dışılığa yönelmeyi hızlandıran kamusal faktörler arasında sıklıkla sayılmaktadır. Bu durum aynı zamanda kayıt içinde kalmanın maliyetini de yükseltmektedir. Vergi ve sosyal güvenlik yükümlülüklerinin ağır olduğu ekonomilerde kayıt dışılığın yüksek olma ihtimali fazladır. Örneğin, çalışanlar, ya işini kaybetmek korkusu ile kayıt dışı tutulmaya itiraz edememekte, ya da vergi ve sosyal güvenlik yükümlülükleri için ayrılması gerekenin çok altında bir tutarın kazançlarına eklenmesi karşılığında kayıt dışında çalışmayı kabul etmektedir. Ayrıca, vergi mevzuatının anlaşılabilir ve

---

<sup>22</sup> Tecim, a.g.t.,s.18.

karmaşık olduğu ekonomilerde, mevcut vergi istisnaları ve kolaylıkları vergiden kaçınma teşebbüslerini artırmaktadır. Denetimin eksik ya da rüşvetin yoğun olduğu ekonomilerde vergi kaçırma da artmaktadır<sup>23</sup>.

Ekonomik birimlerin kamu yönetimine ve kamu kaynaklarının kullanımı ile verimliliğine yönelik düşünceleri de kayıt dışı ekonominin boyutunu etkilemektedir. Devlet harcamalarının yapıldığı alanlara ilişkin olarak güvenirliliğinin azalması, toplumsal vergi bilincinin zayıflamasına yol açarak, ekonominin kayıtlı olmayan sektörünün büyümesine, rüşvet ve yolsuzluğun hacminin artmasına yol açabilmektedir<sup>24</sup>.

### **1.3.3. Kayıt Dışı Ekonominin, Ekonomik Nedenleri**

Bir ülkenin sahip olduğu ekonomik sistem ve buna bağlı yapısal özellikler kayıt dışılığa uygun bir zemin oluşturabilmektedir. Ekonomik düzenlemelerin, sınırlamaların ve bürokrasinin daha yoğun olduğu ülkelerde kayıt dışılığın daha büyük oranda olduğu gözlemlenmektedir. Ekonomide sektörlerin ağırlığı da kayıt dışılığın boyutlarını etkileyen bir diğer ekonomik unsurdur. Tarım ve hizmetler sektörü, izlenme ve denetlenmelerinin zor olması nedeniyle kayıt dışılığa daha elverişli sektörlerdir. Bu bakımdan, ekonomisi özellikle istihdam açısından tarım ve hizmetler sektörüne dayalı, tüm sektörlerde küçük işletmelerin yaygın olduğu az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde kayıt dışılığın daha büyük oranda olduğu görülmektedir.

Kayıt dışılığı ortaya çıkaran ekonomik nedenlerden bir diğeri de ekonomilerin genellikle küçük ve orta boy işletmelerden (KOBİ) oluşmasıdır. KOBİ'lerin dış finansman sağlama olanaklarının kısıtlı olması ve risk sermayesi yatırım ortaklığı, KOBİ borsaları, kredi garanti fonu gibi kurumların henüz yeterince yerleşmemiş olduğu ülkelerde, bu işletmeleri, aynı zamanda bir oto-finansman yolu

<sup>23</sup> Metin Ercan, *Kayıt Dışı Ekonomi ve Hızlı Tüketim Malları Sektörü*, Comart Uluslararası Organizasyon ve Tanıtım Hizmetleri Yayını, Şubat 2006- Ankara, s.46.

<sup>24</sup> Selman, a.g.t., s.20.

olan daha az vergi ödeme yoluyla faaliyetlerini finanse etmeye itmektedir. Ayrıca işletmeler küçüldükçe kayıt dışı işçi çalıştırma artmaktadır. Çalıştırılan işçi sayısına bağlı olarak getirilen bazı yükümlülükler de işletmeleri küçük işletme şeklinde yeni arayışlara yöneltmektedir<sup>25</sup>.

Kayıt dışı ekonominin ekonomik nedenleri arasında belirtilen faktörlerden biride yüksek enflasyondur. Ülke ekonomilerinde yaşanan yüksek oranlı enflasyon, kayıt dışı ekonominin büyümesine yol açar. Ekonomideki tüm dengeleri bozan enflasyon, vergisel yönden de işletmelerin gelir ve gider dengeleri üzerinde belirsizliğe neden olarak kayıt dışı ekonominin büyümesine yol açar. Enflasyonist ortamda fiyat yükselişleri karşısında reel gelirleri artmadığı halde daha yüksek gelir dilimlerinden vergi ödemek zorunda kalan mükellefler olanaklar ölçüsünde kayıt dışılığa kayarak, kendilerini enflasyonun etkilerinden korumaya çalışırlar. Küreselleşme ve ülkelerarası yaşanan bütünleşme eğilimleri nedeniyle dış ticaretteki rekabet ortamı da mükellefleri kayıt dışılığa itmektedir. Mükellefler dış ticarete maliyet avantajı sağlamak ve ucuz emek gücü temin edebilmek için kayıt dışı çalışmayı tercih edebilmektedirler.

Kayıt dışılığı etkileyen diğer bir faktör ise ülkedeki gelir dağılımıdır. Gelir dağılımının kayıt dışı ekonomiyle ilişkisi, gelirden düşük pay alan grupların gelirlerini artırmak amacıyla kayıt dışı istihdama arz yaratması durumunda ortaya çıkmaktadır. Gelirlerin yetersizliği karşısında düşük gelir grubunda bulunan bireyler ya ek iş talebiyle işgücü piyasasına çıkmakta ya da nitelikleri itibariyle işgücü piyasasına dahil olmayan kadınlar ve hatta eğitimlerinin aksamaya pahasına çocuklar bu piyasaya dahil olmaktadır. Gerek ek iş talebiyle piyasaya çıkan işgücü, gerekse kadın ve çocuklar, üretken istihdam alanlarının yetersiz olması veya konumlarının

---

<sup>25</sup> Mustafa Acar, Nihat Işık, "Kayıt Dışı Ekonomi: Ölçme Yöntemleri, Boyutları, Yarar ve Zararları Üzerine Bir Değerlendirme," Erciyes Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, Sayı:21, Temmuz-Aralık 2003, s.120.

zorlaması nedeniyle büyük ölçüde kayıt dışı sektörlerde istihdam şansı aramaktadırlar<sup>26</sup>.

## **1.4. KAYIT DIŞI EKONOMİNİN ETKİLERİ**

Literatürde kayıt dışı ekonominin hem olumlu, hem olumsuz etkilerinin bulunduğu hususu ifade edilmektedir. Ancak kayıt dışı ekonominin olumsuz etkileri olumlu etkilerinden fazladır. Kayıt dışı ekonominin, ekonomi üzerindeki olumsuz etkisi gün geçtikçe artış göstermektedir. Kayıt dışı ekonominin olumsuz etkileri, ekonomi üzerinde, rekabet üzerinde ve sosyal güvenlik sisteminde olabilmektedir. Bunun yanında kayıt dışı ekonominin az da olsa bazı çevreler tarafından ifade edilen olumlu yanları da bulunmaktadır.

### **1.4.1. Kayıt Dışı Ekonominin Olumlu Etkileri**

Kayıt dışı ekonominin olumsuz etkileri yoğun olmakla birlikte, ekonomi üzerinde olumlu etkileri olduğu da ileri sürülmektedir. Bu anlamda ekonomik büyümenin öncelikli tercih olduğu bir ülkede; eğer alınan vergilerle devlet tarafından gerçekleştirilen büyüme oranı, bu vergiler kişilerin ve firmaların elinde kalsaydı sağlanacak büyümeden daha düşük ise, kayıt dışı çalışmanın olumlu sonuçlar yarattığı ileri sürülebilir.

Kayıt dışı ekonominin olumlu etkilerinden ilki kayıt dışı ekonomi ile gayri safi milli hasıla (GSMH) seviyesi arasında gösterilen doğru yönlü ilişkidir. Kayıt dışı ekonominin boyutunun arttığı durumda GSMH seviyesinin daha yüksek olması başlıca iki sebebe dayandırılmıştır. Bunlardan ilki, kayıt dışılığın arttığı dönemlerde ücret ödemelerinden vergi kesilmeyeceği için emek talebinin emek fiyatına

---

<sup>26</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Kayıt Dışı Ekonomi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT:2603, ÖİK.614 Ankara 2001, s.3 (Çevirimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ekonomi/kayitdis/oik614.pdf>, 25 Ocak 2010.

esnekliğinin yüksek olduğu varsayımı altında, emek talebinin artacağıdır. Dolayısıyla kayıt dışı ekonomi istihdamı artıracaktır. Çünkü işverenler daha düşük işçilik maliyetleriyle karşılaşacaklar, işçilerin ise reel ücretleri artacaktır. İkincisi ve daha da önemli olanı ise, GSMH kendi başına tüketim düzeyinden etkilenecek ve tüketimin artması ve çarpan etkisiyle GSMH seviyesi yükseltecektir<sup>27</sup>.

Kayıt altında bulunan ekonominin yüksek maliyetler, kapasitenin eksik kullanımı ve kaynakların sınırlı olması gibi nedenlerle herkese iş yaratma imkânı yoktur. Kayıt dışı ekonomi, açıkta kalan bu işsiz kitlelere iş imkânı sağladığı için birçok insanın geçim kaynağı olma özelliği taşır. Kayıt altında olan sektörlerde çalışanlar eğitim düzeyleri belirli bir seviyede ve nitelikli elemanlardır. Kayıt dışı ekonomide ise her seviyeden insana istihdam olanağının sağlanması hem işsizliği azaltır hem de işverenlere daha düşük maliyette işgücü çalıştırma olanağı sağlar. Kayıt dışı ekonomi, bir yandan çalışanlar arasında haksız rekabet yaratırken, diğer taraftan da resmi ekonomiye göre üretim maliyetlerinin düşük olması nedeniyle iç ve dış piyasalarda rekabet gücünü artırmaktadır. Çeşitli nedenlerle kayıtlı ekonomiden kayıt dışı ekonomiye kayan gelirler, tasarruflar üzerinde çarpan etkisi yaratarak ekonomiye canlılık getirir ve rekabet gücünü artırır. Kayıt dışı ekonomiden elde edilen gelirler kayıtlı ekonomide yer alan mal ve hizmetlere talep yaratmaktadır. Dolayısıyla, kayıt dışı ekonomiden elde edilen gelirlerin tüketim aşamasında kayıt altına alınma ihtimali söz konusudur. Diğer bir ifadeyle, elde edilmesi aşamasında kayıt altına alınamayan gelirler harcanması aşamasında kayıt altına alınabilir. Yine kayıt dışı ekonomi, ekonomide katma değer yaratması bakımından da ekonomik büyüme oranının yüksek çıkmasına yardımcı olur<sup>28</sup>.

Kayıt dışı ekonomi, vergiye tabi geliri azaltmak suretiyle fiili vergi oranında düşüş meydana getirir. Bu düşüş, kullanılabilir geliri artırır. Bu durumda atıl kapasite varsa marjinal tüketim eğilimine de bağlı olarak tüketim mallarına talep artar, dolayısıyla yatırım mallarına olan talep seviyesi yükselir ve sonuçta

<sup>27</sup> Tecim, a.g.t., s.22-23.

<sup>28</sup> Mustafa Sarılı, "Türkiye'de Kayıt Dışı Ekonominin Boyutları, Nedenleri, Etkileri ve Alınması Gereken Tedbirler", **Bankacılar Dergisi**, Sayı 41, s.44.

yatırımların artmasıyla milli gelir seviyesi yükselişe geçer. Bazı kişiler ekonomik faaliyetlerini kayıt dışında tutarak daha az vergi öderler. Daha az vergi ödemenin sonucunda bu kişilerin yatırımlara yönlendirecekleri fonları artar. Bu fonlar yatırımlara yönlendirildiği takdirde üretim artar dolayısıyla elde edilen gelirler de artar. “Devlete verilen vergiler yerinde kullanılmamakta (yolsuzluklar, yersiz harcamalar, gereksiz tüketim, çalışmayan kişilere maaş verilmesi vb.), kayıt dışı işlem sonucu devlete verilmeyen vergiler ise, üretime, istihdama, yatırıma kaynak teşkil etmekte, vergi kaçırın kaçırdığının (kazandığının) kıymetini daha iyi bildiğinden yerinde/zamanında harcamaktadır”<sup>29</sup>.

Kayıt dışının yararları arasında sayılan bir diğer özellik de kayıt dışılığın toplumda sosyal patlamaları engellediği yönündeki görüştür. Bu görüşe göre mükellefler ağır bir vergi yükü altında ezilmektedirler, dolayısıyla hayatîyetlerinin devamı açısından vergi kaçırın zorunda kalmaktadırlar. Böyle bir durumda devletin vergi gelirlerinde azalma olmakta fakat sosyal patlamalar da engellenmekte, ekonomiye canlılık gelmekte, resesyon ve depresyon görülmemektedir.

Her ne kadar teoride kayıt dışı ekonominin olumlu yanlarına değinilse de kayıt dışı ekonominin özellikle uzun dönemde birçok olumsuz etkiyi beraberinde getirdiği açıktır. Dolayısıyla kayıt dışı ekonominin olumlu etkilerine bakarak kayıt dışı ekonomiyi önleme konusundaki mücadeleden vazgeçmemek gerekir.

#### **1.4.2. Kayıt Dışı Ekonominin Olumsuz Etkileri**

Kayıt dışı ekonominin olumlu ve olumsuz yanlarına ilişkin olarak yapılan çalışmalar incelendiğinde; kayıt dışı ekonominin olumsuz yanları ile bunların ekonomi ve toplum üzerindeki etkileri dikkate alındığında, neredeyse olumlu yanlarının çok fazlada ehemmiyetinin bulunmadığı görüşü ağırlık kazanmaktadır.

---

<sup>29</sup> Osman Altuğ, “Kayıt Dışı Ekonomi: Vergiye Karşı Başkaldırı”, *Görüş*, TÜSİAD Yayın Organı İstanbul 1994, Sayı:14., s.62.

Kayıt dışı ekonominin, ekonomik hayat ve toplum yapısı üzerinde meydana getirdiği olumsuz etkiler; ekonomi, devlet bütçesi, çalışma hayatı ve toplumsal yapı üzerindeki olumsuz etkileri şeklinde sınıflandırılarak aşağıda ele alınacaktır.

#### **1.4.2.1 Kayıt Dışı Ekonominin, Ekonomi Üzerindeki Olumsuz Etkisi**

Kayıt dışı ekonominin en önemli olumsuz etkisi, devletin temel gelir kaynağı olan vergi gelirlerini azaltmasıdır. Bazı ekonomik faaliyetlerin kayıt dışında kalması, vergilerin eksik ya da hiç ödenmemesine neden olmakta ve sonuçta devletin vergi gelirlerini azaltmaktadır. Devletin vergi gelirlerinin azalması sonucu doğan bütçe açıkları borçlanma ya da para basma yoluyla karşılanır. Bütçe açıkları, borçlanma yoluyla karşılandığı takdirde faiz oranları yükselmekte dolayısıyla özel sektörün yatırım maliyetlerini artırarak yatırımları azaltmaktadır. Yatırımların azalması, işsizliği artırarak işsiz kitlelerin kayıt dışı ekonomide çalışmasına neden olmaktadır. Bütçe açıklarının borçlanma yoluyla karşılanması sonucu artan faiz oranları nedeniyle kamu borçlanma maliyeti de artmakta dolayısıyla bütçe açıkları daha da artmaktadır. Bütçe açıklarının Merkez Bankası aracılığıyla para basılarak karşılanması ise, enflasyon oranının yükselmesine dolayısıyla gelir dağılımının bozulmasına neden olmaktadır. Bu anlamda, kayıt dışı ekonominin kişisel refahı artırdığı bir gerçek olmakla birlikte toplumsal refahı artırıp artırmadığı tartışılmaktadır<sup>30</sup>.

Kayıt dışı ekonomi, istatistikî verilerin sağlıklı olmasına yol açmaktadır. Bu anlamda kayıt dışı ekonominin bir diğer olumsuz etkisi, ekonomi politikaları oluşturma sürecinde görülür. Geniş hacimde bir kayıt dışı ekonomi; istihdam, fiyatlar genel seviyesi, milli gelir vb. resmi makroekonomik verileri çarpıtarak bu verilerin güvenilirliğini azaltır. Ekonomik verilerin, milli istatistik içinde gerçeği yansıtmaması refahı olumsuz yönde etkilemekte ve ekonominin durumu hakkında

---

<sup>30</sup> Bulut, a.g.t.,s.50.

yanlış bilgi vermektedir. Bu verilerden yola çıkararak oluşturulan ekonomik politikaların etkinliğini sınırlayabilmekte ya da tamamen ortadan kaldırabilmektedir.

Kayıt dışı üretilen mal ve hizmetlere ait verginin ödenmemesi nedeniyle sağlanan maliyet avantajından dolayı bu mal ve hizmetlerin daha düşük bedelle satılma imkânı sağlanmaktadır. Bu durum ise vergisini tam ve zamanında veren dürüst vergi mükellefleri yönünden vergiden kaynaklanan maliyet artışı ve kar marjı azalışı nedeniyle haksız rekabetin oluşmasına sebebiyet vermektedir. Kayıt dışılığın olduğu sektörlerde vergi, sigorta ve diğer kesenekler ödenmediği için bu sektörler lehine bir durum ortaya çıkar. Diğer taraftan kayıt altındakiler tarafından ödenen vergi ve sosyal güvenlik ödemelerinden dolayı üretim maliyetleri artmaktadır. Maliyetlerde, kayıt altında bulunmaktan kaynaklanan artışlar kayıtlı vergi mükellefleri açışından haksız rekabete neden olmaktadır. Kayıt dışı ekonomi nedeniyle üretim kaynakları, vergilendirilmeyen sektörlere kayabilmekte, bu durum da kaynakların ihtiyaç bulunmayan verimsiz alanlara geçişine neden olmaktadır. Kaynak dağılımında etkinliğin sağlanamaması ve kaynakların verimli olarak kullanılamaması, ekonominin sağlıklı ve dengeli büyümesini de engellemektedir<sup>31</sup>.

Ekonomi içerisinde kayıt dışı faaliyetlerde bulunan firmalar daha çok KOBİ'dir. Kayıt dışı faaliyette bulunan KOBİ'lerin ödedikleri vergi oranı düşük olmaktadır. Büyük lekli işletmelerin üzerindeki vergi yükü ve diğer giderler daha fazla bulunmaktadır. Böylece, büyük firmaların da işlerini taşeronlar aracılığıyla veya küçülerek yürütme çabaları, ekonominin merkezilikten uzaklaşmasına yol açmakta, bu durum da optimum ölçek büyüklüğünün sağlayacağı verimlilik artışı gibi avantajların elde edilmemesi sonucunu doğurmaktadır.

Kayıt dışı ortamlarda üretilen mal ve hizmetler belgesiz ve kayıtsız üretilmeleri sebebiyle standart dışı ve garantisizdirler. Bu durum söz konusu ürünleri tüketen tüketicisi kesimin de kayıt dışılıktan dolayı mağdur olmasına ve kayıtlı sektör

---

<sup>31</sup>Sarılı, a.g.m., s.44.

tüketicilerini korumaya yönelik yasalardan ve satış sonrası hizmetlerden yararlanamamasına yol açmaktadır.

Kayıt dışı ekonomide ödemelerin daha çok nakit para kullanılarak gerçekleştiriliyor olması, fiyat istikrarının olmadığı durumlarda, kayıtlı ekonomi yanında kayıt dışı ekonomide de istikrarlı bir para birimi arayışına ve Dolar/Euro gibi nispeten istikrarlı para birimlerinin ekonomide yaygın olarak kullanılmasına, yani “dolarizasyona” yol açmaktadır<sup>32</sup>.

#### **1.4.2.2. Kayıt Dışı Ekonominin Devlet Bütçesi Üzerindeki Olumsuz Etkisi**

Kayıt dışı ekonominin büyümesiyle kayıtlı ekonominin küçüldüğünü, bununla birlikte devletin vergi gelirlerinin azalması anlamına geldiği daha önceki bölümlerde ifade edilmişti. Vergi gelirleri azalan devletin iki seçeneği bulunmaktadır; bunlardan ilki borçlanmadır. Borçlanma sonucunda özel sektörün verimli yatırımlarını kendisine çeken devlet, dışlama etkisiyle özel sektörün yatırımlarını azaltmaktadır. Ayrıca borçlanma sonucu tahvillerin değerinin azalmasıyla piyasada faiz oranları artmakta ve bu mekanizmanın sonucunda enflasyon oranının da görülen yükselmeler neticesinde ülke birçok sorunla karşı karşıya gelmektedir. Açıkları kapatmanın diğer bir yolu olan para basma politikasında da sonuç anlatılandan farklı olmamaktadır. Bankalar topladıkları mevduatı, reel üretime katkı sağlayacak yatırımcılara aktaramamaktadırlar. Çünkü reel yatırımların karlılık oranı, devletin verdiği faiz oranından daha düşük olmaktadır. Diğer taraftan devlete kredi vermek bankalar için de çok az bir risk taşımaktadır. Bu durumda daha riskli olan özel girişimcilere kredi verilmemesi doğal olmaktadır. Bu süreç devam ettikçe, daha önceleri reel üretime katkıda bulunan

<sup>32</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Kayıt Dışı Ekonomi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT:2603, ÖİK.614 Ankara 2001, s.8 (Çevirimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ekonomi/kayitdis/oik614.pdf>, 25 Ocak 2010.

sermaye sahipleri, ellerindeki sermayeyi üretimden çekerek mali piyasalara, dolayısıyla devlete aktarmaktadırlar<sup>33</sup>.

Ellerinde fon bulunanlar devlete verdikleri borcu faiziyle birlikte geri aldıkça daha fazla fon sahibi olmaktadır. Aynı zamanda da devletin fona olan ihtiyacı hızla artmakta, iç borç stoku hızla büyümektedir. Böylesine bir iç borç döngüsünün yaşandığı ekonomilerde elde edilen faiz gelirleri üzerinden vergi almak da son derecede zor olmaktadır<sup>34</sup>. Sonuçta devlet borçları sürdürülemez hale gelmekte, kayıt dışı ekonomi artışı ile borç stokundaki artış birbirini izlemektedir.

Kamunun asli gelir kaynağı olan vergiler yeterince toplanamayanca, kamu yönetiminin yerine getirmek zorunda olduğu savunma, iç güvenlik, adalet, eğitim, sağlık ve altyapı hizmetleri aksamakta, büyüyen kamu açıkları sorunu ortaya çıkmaktadır. Bunun sonucu da kamusal hizmetlerin zamanında ve etkin olarak gerçekleştirilmesi zorlaşmaktadır. Bu da toplumsal yaşam kalitesinde ve refah düzeyinde azalma anlamına gelmektedir. Kayıt dışı ekonomi, vergi sistemini ve vergi idaresini olumsuz etkilemekte, idarenin vergi toplama kabiliyetini ve etkinliğini azaltmakta, toplumsal vergi zihniyetinin aşınmasına yol açmaktadır.

#### **1.4.2.3. Kayıt Dışı Ekonominin Çalışma Hayatı Üzerindeki Olumsuz Etkisi**

Kayıt dışı ekonominin çalışma hayatı ile ilgili olumsuz etkileri büyük ölçüde kayıt dışı istihdamdan kaynaklanmaktadır. Kayıt dışı istihdam, her şeyden önce, sosyal güvenlik sisteminin etkinliğini bozmaktadır. Kayıt dışı istihdam; çalışanların gerekli vasıflara sahip olmaması ve asgari yaş haddi, asgari ücret, fazla mesai ve işyeri standartları gibi konulardaki düzenlemelere uyulmaması, gerekli sosyal güvenlik, vergi ve diğer fonların eksik ödenmesi veya hiç ödenmemesi anlamına gelmektedir. Ödenmesi gereken vergi ve sosyal güvenlik ödemelerinin

---

<sup>33</sup>Tecim, a.g.t., s.25.

<sup>34</sup>Kildiş, a.g.m., s. 15.

yapılmaması veya eksik yapılması, sosyal güvenlik kuruluşlarının başta finansman zorlukları olmak üzere çeşitli zorluklarla karşılaşmalarına neden olmaktadır<sup>35</sup>.

Kayıt dışı ekonominin çalışma hayatı üzerinde kayıt dışı istihdam yoluyla neden olduğu bir başka olumsuzlukta kayıt dışı çalışanları sendikal haklardan yoksun bırakmasıdır. Farklı gerekçelerle kayıt dışında çalışmak durumunda kalanlar aynı zamanda çalıştıkları işyerlerinin ruhsatsız olması gibi nedenlerle, sağlıksız ortamlarda, işyeri ve iş güvenliği olmadan, pazarlık gücünden yoksun, korumasız bir şekilde, istismara açık ve sosyal güvenceden yoksun olarak çalışmak zorunda kalmaktadırlar. Bu da iş hayatında sağlıksız bir ortamın oluşmasına ve çalışma ilişkilerinin ve işgücü piyasasının işleyişinin bozulmasına neden olmaktadır. Kadın ve çocuk işçilerde nitelikleri gereği zor şartlarda çalışmak zorunda kalabilmektedirler<sup>36</sup>.

Kayıt dışı ekonominin kayıt dışı istihdam yoluyla neden olduğu başka bir olumsuzluk ise, ülkenin yabancı kaçak işçilerin akınına uğramasına neden olmasıdır. Genellikle, komşu ülkelerden ve kaçak olarak gelen yabancı işçilerin ucuz işgücü arzında bulunmaları, piyasadaki mevcut ücret seviyesinin düşmesine ve maliyetli yerli işçilerin yerine yabancıların ikame edilmesine neden olmaktadır. Bunun sonucu olarak yerli işçiler işsiz kalmakta veya işsiz kalmamak için yabancı işçilerin çalışmaya razı olduğu, her türlü kötü çalışma koşullarını, düşük maddi olanakları kabul etmek durumunda kalmaktadırlar.

#### **1.4.2.4. Kayıt Dışı Ekonominin Toplumsal Sosyal Yapı Üzerindeki Olumsuz Etkisi**

Kayıt dışı faaliyetlerin yaygınlaşması, bireylerin devlet otoritesine olan güvenlerini azaltır. Devlete olan güvenin azalması sonucu, bireyler sorunlarını

<sup>35</sup> Selman, a.g.t.,s.43.

<sup>36</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Kayıt Dışı Ekonomi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT:2603, ÖİK.614 Ankara 2001, s.9 (Çevirimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ekonomi/kayitdis/oik614.pdf>, 25 Ocak 2010.

kanuni olmayan yollarla (rüşvet, suiistimal yoluyla veya mafya olarak bilinen yasadışı örgütler yoluyla) çözüme yoluna giderler. “Kayıt dışı ekonomi devlete karşı bir başkaldırı (ekonomik anarşi) yaratır, moral değerleri bozar.”<sup>37</sup> Ahlaki değerler üzerinde ortaya çıkan bu aşınma, kişileri devlete ve topluma karşı suç işlemeye yöneltilir.

Kayıt dışı ekonominin tezimizin konusu dışında kalan bölümü olan kanuna aykırı ekonomik faaliyetler fuhuş, kumar, kaçakçılık, uyuşturucu satışı özellikle genç kuşaklar üzerinde toplum tarafından benimsenmeyen olumsuz ve zararlı etkilenmelere neden olmaktadır. Bu durum aynı zamanda toplumda ahlaki çöküntüye de yol açmaktadır.

Kayıt dışı faaliyetlerin artması, toplumun moral ve ahlaki değerlerinin bozulmasına ve kanundışı faaliyetlerin yaygınlaşmasına sebep olmaktadır. Kayıtlı faaliyette bulunanlar, yaygın kayıt dışılığı gördükçe kendileri de kayıt dışı çalışmakta, gelirlerini devletten gizlemektedirler. Kayıt dışı faaliyetler, kayıt dışılığın doğası gereği yasal düzenlemeler, genel ve açık kurallar dışında yürütülmektedir. Bütün bunlar, hukuk ve adalet sisteminin etkinliğinin kaybolması, yeraltı ilişkilerinin buradan doğacak boşluğu doldurması ve toplumda suç ve suçlu sayısının artması anlamına gelmekte, sosyal açıdan sakıncalı durumlar yaratabilmektedir.

Kayıt dışı ekonomide faaliyet gösteren firmalar, çalışanlarına ait sosyal güvenlik primini ödemeyerek devletin gelirlerinin azalmasına neden olurlar. Devletin gelirlerinin azaltılması, düşük gelir gruplarına devletçe sağlanan sosyal transferleri sınırlandırabilir. Ödenmeyen sosyal güvenlik primleri nedeniyle azalan sosyal transferler, düşük gelirli grupların yaşam standartlarını daha da zorlaştırarak, sosyal ve siyasal huzursuzluklara neden olabilir<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> Altuğ, a.g.m., s.66.

<sup>38</sup> Fethi Ögünç, Gökhan Yılmaz, “Estimating the Underground Economy in Turkey”, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Araştırma Bölümü, Ankara Eylül 2000,s.5-6. (Çevirimiçi) <http://www.tcmb.gov.tr/research/discus/dpaper43.pdf>, 28 Ağustos 2009.

Kayıt dışı ekonomik faaliyetler, genellikle kimyasal atıkların arındırılması, gibi çevre ile ilgili düzenlemelere uyulmadan gerçekleştirilmektedir. Bu ise kayıt dışı ekonomik faaliyetlerden dolayı doğal kaynakların, tabiatın ve çevrenin tahribine neden olmaktadır. Kuşkusuz bu durum geleceğe dönük telafisi mümkün olmayan zararların oluşmasına yol açmaktadır<sup>39</sup>.

## 1.5. KAYIT DIŞI EKONOMİYİ TAHMİN YÖNTEMLERİ

Kayıt dışı ekonominin ülkeler ve toplumlar üzerindeki etkisinden dolayı, kayıt dışılığın ölçülmesiyle ilgili ülkemizde ve diğer devletlerde yapılmış birçok araştırma bulunmaktadır. Bununla beraber bu çalışmalardan hiç birinin kayıt dışılığı tam olarak ölçme gücüne sahip olmadığı da ortadadır. Çünkü kayıt dışı ekonominin sürekli kontrol edilecek bir bölgesi yoktur. Bunun temel nedeni, kayıt dışı ekonomik faaliyetlerin gizlilik içerisinde olması ve bu faaliyetler tespit edildiğinde çeşitli yaptırımlarla karşılaşma ihtimalinin bulunmasıdır. Dolayısıyla, her yerde ve her zaman kayıt dışı faaliyetler gerçekleşebilmektedir. Bu durum kayıt dışı faaliyetlerin ve kayıt dışı ekonominin ölçülememesinin en önemli nedenidir. Nitekim 7. Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporunda “Komisyon öncelikle, kayıt dışı ekonominin boyutunu anlamlı ve inanılır bir yöntemle hesaplayamamış durumdadır.” ifadesiyle kayıt dışı ekonominin ölçülmesinde sorunlar olduğu açık bir şekilde ifade edilmiştir. Kayıt dışı ekonominin ölçülmesindeki zorluk ve sorunlar bahane edilerek kayıt dışı ekonomiyi ölçmeye çalışmamak da yanlış bir davranıştır. Bu nedenle kayıt dışı ekonomiyi tespitte çalışmalı ancak asıl olarak kayıt dışı ekonomiyi önlemek veya azaltmaya yönelik önlemler geliştirmek için çalışmalar yapılması daha yerinde ve gereklidir<sup>40</sup>. Bu bağlamda kayıt dışı ekonominin büyüklüğünü ölçmek için çeşitli yöntemler geliştirilmiştir. Bu yöntemler; doğrudan ölçme ve dolaylı ölçme yöntemleri olmak üzere iki ana gruba ayrılır.

<sup>39</sup>Selman, a.g.t., s 40-45.

<sup>40</sup>Kıldış, a.g.m., s.15.

### 1.5.1. Doğrudan Tahmin Yöntemleri

Bu yöntem, yapılan anket çalışmalarında ankete katılanların verdiği gönüllü cevaplara dayalı olması nedeniyle mikro yöntem olarak da adlandırılmaktadır<sup>41</sup>. Bu yöntem ile kişi ve kurumlar nezdinde düzenlenen anketlerdeki sorulara verilen cevaplardan hareketle kayıt dışı ekonominin büyüklüğü hakkında fikir ve bilgi sahibi olunmaya çalışılır.

Ancak yapılan anket çalışmasında elde edilen verilerden varılan sonuçların gerçeğe yakın çıkması için anket sorularının hazırlanmasında, amaca yönelik gereken özenin gösterilmesi, anketin uygulanacağı kişi ve kuruluşların anketin güvenilirliğini sağlayacak sayıda ve rastgele belirlenmesi faydalı olacaktır. Yinede kayıt dışı faaliyetlerin önemli bir kısmının yasalara aykırı olması, kişi ve kuruluşların bu tür faaliyetleri ile ilgili bilgileri gizleme eğilimde olması bu yöntemin güvenilirliğini zayıflatır<sup>42</sup>.

Bu yöntemi daha çok, vergi idaresi, istatistik kuruluşları, bankalar ve özel araştırma ve anket kuruluşları kullanırlar. Gelir elde edenlere, ne kadar gelir elde ettikleri ve bu gelirin ne kadarını kayıtlarına yansıttıkları sorularak yapılır. Anket ya da inceleme sonucunda elde edilen sonuçlar kendi aralarında belli kategorilere ayrılarak, kayıt dışı ekonominin tamamına ulaşılmaya çalışılır. Bu yöntemin çok sağlıklı sonuçlar verebilmesi mümkün görülmemektedir. Çünkü eğer araştırmayı yapan kamu otoritesi ise, gelir elde edenlerin doğru yanıtlar vermesi beklenmemelidir. Bankaların araştırma yapması durumunda ise tam tersi bir sonuç elde edilebilir. Bunun nedeni banka nezdinde kredibilitesini artırmak isteyenler, gelirlerini olduğundan daha yüksek gösterebilirler.

<sup>41</sup> Hakan Erkuş, Kadir Karagöz, "Türkiye'de Kayıt Dışı Ekonomi Ve Vergi Kaybının Tahmini" **Maliye Dergisi**, Sayı 156, Ocak-Haziran 2009, s.130.

<sup>42</sup> Adil Temel, Ayşegül Şimşek, Kuddusi Yazıcı, **Kayıt Dışı Ekonomi Tanımı Tespit Yöntemleri ve Türk Ekonomisindeki Büyüklüğü**, Ankara, DPT. Yayını, Eylül 1994-, s.11-12.

## 1.5.2. Dolaylı Tahmin Yöntemleri

Kayıt dışı ekonomiyi ölçmede genellikle dolaylı ölçme yöntemleri kullanılır. Bu yöntemde, kayıt dışı ekonominin büyüklüğünün ölçülmesinde çeşitli yaklaşımlar uygulanmaktadır. Bunlar; Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) Yaklaşımı, İstihdam Yaklaşımı, Parasalcı Yaklaşım ve Vergi İncelemeleri Yoluyla Ölçme Yaklaşımıdır. Bu yaklaşımlar aşağıda kısaca açıklanacaktır.

### 1.5.2.1. Gayrisafi Milli Hasıla Yöntemi

Bu yöntemde, GSMH hesaplamasında kullanılacak ve kayıt dışı ekonomi için gösterge olabilecek her türlü veriden yararlanılmaktadır. Üretime, gelire, harcamaya ve istihdama ilişkin veriler birlikte kullanılmaktadır.

GSMH'nın hesaplanmasında genellikle;

-Üretilen toplam mal ve hizmetlerin değeri olarak tanımlanan üretim (hasıla) yöntemi,

-Üretim faaliyetleri sonucu elde edilen faktör gelirleri toplamı olarak tanımlanan gelir yöntemi<sup>43</sup>,

Mal ve hizmetler için cari dönemde yapılan harcamalar olarak tanımlanan harcamalar yöntemi,

olmak üzere üç farklı yöntem kullanılmaktadır. Bu yöntemlerin hangisi kullanılırsa kullanılsın GSMH rakamlarının eşit çıkması gerekir. Ancak kayıt dışı ekonomi bu üç farklı yöntemle göre bulunan milli gelir tutarlarının farklı bulunmasına neden olmaktadır. GSMH yöntemine göre; harcama yöntemine göre hesaplanan milli

<sup>43</sup> Ahmet Gökdere, Çoşkun İçöz vd., **İktisadın İlkeleri**, Ankara, Alkın Yayınevi, 1996, s.390.

gelir ile gelir yöntemine göre hesaplanan milli gelir arasındaki kayıt dışı ekonominin boyutu hakkında bilgi verir<sup>44</sup>.

GSMH hesaplarında kullanılan veriler vergi kayıtlarından bağımsız olarak çeşitli anketler, istatistikler ve sayımlar aracılığı ile denetlenmektedir. Bu nedenle vergi otoritelerine bildirilmeyen gelirler GSMH tahminlerinde içirilebilir. Ancak tahmin edilen GSMH içinde kapsanamayan gelirler de mevcuttur. Kuruluşların ulusal ve uluslararası standartta karşılaştırmalara imkân verecek şekilde ayrıntılı ve kapsamlı veri derlemeleri kayıt dışı ekonominin daha sağlıklı ölçülmesine imkân verecektir<sup>45</sup>.

### 1.5.2.2. İstihdam Yöntemi

Bu yöntemde nüfusta, sivil işgücü arzında ve istihdamda zaman içinde meydana gelen değişiklikler incelenerek kayıt dışı ekonominin büyüklüğü tahmin edilmeye çalışılır. Sivil işgücü arzının toplam nüfusa oranı ile istihdamın toplam nüfusa oranının zaman içinde benzer gelişme göstermesi beklenir. Eğer bu gelişim olmuyor ve zamanla istihdamın toplam nüfusa oranı, işgücü arzının toplam nüfusa oranının altında kalıyorsa, bu durumda kayıt dışı istihdamın varlığından söz edilebilir. Başka bir ifadeyle, sivil işgücünün toplam nüfusa oranı belirli seviyede kalırken, istihdamın toplam nüfusa oranının düşmesi, toplam istihdam içinde kayıt dışı ekonomideki istihdamın payının artmasını ifade eder ki bu da kayıt dışı ekonominin büyüklüğü hakkında bilgi verir<sup>46</sup>.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Türkiye İş Kurumu ve Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) gibi resmi kurumların istatistiklerine göre çalışan kişi sayısı ile sosyal güvenlik kuruluşlarına bağlı olarak çalışan kişi sayısı arasındaki fark da bir kısım istihdamın kayıt dışı olduğunun önemli bir göstergesidir.

<sup>44</sup> Bakka, a.g.e., s.115.

<sup>45</sup> Onur Şapçı, "Türkiye'de Kayıt Dışı Ekonomi ve Türkiye Ekonomisindeki Büyüklüğün Tahmin Edilmesi (1980-2005 Dönemi Analizi)", Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2006, s.44-45.

<sup>46</sup> Tecim, a.g.t., s. 31-32.

İstihdam yönteminin en önemli eksikliği, hesaplamının yapıldığı dönemin sosyal gelişmelerini ve ikinci işte çalışanları dikkate almamasıdır. Sosyal gelişmelerden bir kısmı istihdamın toplam nüfusa oranını yükseltirken, bir kısmı da sivil işgücünün toplam nüfusa oranını düşürerek sanki kayıt dışı ekonominin küçüldüğü izlenimi yaratarak, bu yöntemin güvenilirliğini olumsuz yönde etkilemektedir<sup>47</sup>.

### 1.5.2.3. Vergi İncelemeleri Yoluyla Ölçme Yaklaşımı

Vergi denetimleri neticesinde tespit edilen matrah farklarından mükelleflerin beyan etmediği gelirler tespit edilerek kayıt dışı ekonominin büyüklüğü tahmin edilmeye çalışılmaktadır. “Kayıt dışı ekonominin yarattığı vergi kaybı, teorik olarak, tüm ekonominin kayıt altına alınmış olduğu hipotetik durumdaki potansiyel vergi geliri ile fiili olarak toplanan vergi geliri arasındaki fark olarak görülüp, öylece hesaplama yöntemleri geliştirilmeye çalışılmıştır.”<sup>48</sup>

213 sayılı Vergi Usul Kanununun (VUK) 135. maddesinde vergi inceleme elemanları olarak sayılan hesap uzmanları, vergi denetmenleri, maliye müfettişleri ile gelirler kontrolörlereince mükelleflerin beyanları incelenir, yapılan inceleme neticesinde vergi matrahının eksik beyan edildiği tespit edilirse eksik beyan edilen tutar üzerinden tarhiyat önerilir. Bu yöntemle göre önerilen matrah farkları esas alınarak kayıt dışı ekonominin büyüklüğü tahmin edilmeye çalışılır.

Ancak bu yöntemle kayıt dışı ekonomi değil vergilendirilmeyen ekonominin büyüklüğü tespit edilmiş olur. Bu yöntemin en önemli eksikliği, kayıt dışı ekonomi yerine vergilendirilmeyen ekonominin büyüklüğünü tahmin etmesidir. Bazı faaliyetlerin, vergilendirilmediği halde milli gelir büyüklüğü içerisinde yer alması, kayıt dışı ekonominin vergilendirilmeyen ekonomiden daha büyük olduğunu

<sup>47</sup> Sarılı, a.g.m., s.37.

<sup>48</sup> İzzettin Önder, “Kayıt Dışı Ekonomi ve Vergileme”, İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, No:23-24, Ekim 2000-Mart 2001- İstanbul, s.4.

gösterir. Ancak ülkemizde vergi incelemeleri yoluyla hesaplanan kayıt dışı ekonomi oranları diğer yöntemler kullanılarak hesaplanan kayıt dışı ekonomi oranının hep üzerinde çıkmaktadır.

Ülkemizde vergi kayıp ve kaçığının önlenmesi hususunda gerekli tedbirleri almakla sorumlu olan kurum 5345 sayılı Kanun ile 16 /05/2005 tarihinde kurulan Gelir İdaresi Başkanlığıdır<sup>49</sup>.

#### **1.5.2.4. Parasalcı Yöntem**

Bu yönteme göre çek ve nakit para kullanımı incelenerek kayıt dışı ekonomi hakkında bilgi edinilebilir. Parasalcı yönteme göre kayıt dışı ekonomide yapılan ödemelerin büyük çoğunluğu, kamu otoritesine yakalanma riskini azaltmak amacıyla nakit para ile yapılmaktadır.

Kayıt dışı ekonominin boyutlarını ölçmek için para piyasasındaki hareketler izlenmektedir. Bu yöntemde dolaşımdaki para miktarının mevduata oranının zaman içinde artması, paraya olan talebin arttığını ve dolayısıyla kayıt dışı ekonominin genişlediğini göstermektedir<sup>50</sup>.

Parasalcı yöntem; sabit oran (emiyon hacmi), işlem hacmi ve ekonometrik yöntem olarak üçlü ayırma tabi tutulabilir. Aşağıda bu üç yöntem hakkında bilgi verilmeye çalışılacaktır.

##### **1.5.2.4.1. Sabit Oran (Emiyon Hacmi) Yöntemi**

Bu yöntemde, kayıt dışı ekonomik faaliyetlerde ödemelerin genellikle peşin para ile yapıldığı, çek ve senet gibi ödeme araçlarının kullanılmadığı varsayılmaktadır. Ayrıca ekonomide, kayıt dışı ekonominin bulunmadığı dönemlerde

<sup>49</sup> Gelir İdaresi Başkanlığı, **2010 Yılı Performans Programı**, GİB Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Yayın No:100, Kasım 2009,s.19.

<sup>50</sup> Tecim, a.g.t., s.32.

emisyona hacminin mevduata oranının sabit kalacağı varsayılmakta ve bu oranın zaman içinde artması paraya olan talebin arttığını ve dolayısıyla kayıt dışı ekonominin de arttığını göstermektedir. Bu yaklaşımın en önemli eksikliği, kayıt dışı ekonomik faaliyetlerde ödeme aracının peşin para olduğunu ve paranın dolaşım hızının kayıtlı ve kayıt dışı ekonomide aynı olduğunu kabul etmesidir. Oysa kayıt dışı ekonomide çek ve senet ile ödeme de yaygındır ve ayrıca paranın dolaşım hızı kayıtlı ekonomiye göre daha yüksektir<sup>51</sup>.

#### 1.5.2.4.2. İşlem Hacmi Yöntemi

Bu yöntemde göre, Fisher'in miktar teorisi eşitliği kullanılarak işlem hacminin milli gelire oranındaki değişikliklerden kayıt dışı ekonominin büyüklüğü tahmin edilmeye çalışılmaktadır. Bu yaklaşımın emisyon hacmi yaklaşımına göre avantajı, kayıt dışı ekonomide peşin para yanında çek ve senet ile ödeme araçlarını da dikkate almasıdır. Bu yaklaşımın eksikliği ise, paranın dolaşım hızının kayıtlı ve kayıt dışı ekonomide aynı olduğunu varsayması ve işlem hacmi miktarının hesaplanmasının güç olmasıdır.

Amerikalı iktisatçı I. Fisher tarafından 1911 yılında esasları belirlenen, Fisher denklemi olarak da adlandırılan miktar teorisinin muamele tipi;  $M \cdot V = P \cdot T$  eşitliğine dayanır. Bu teoriye göre, bir ekonomide para miktarındaki değişimler, doğrudan doğruya ve aynı oranda ekonomideki fiyatlar genel düzeyine yansır<sup>52</sup>.

Denklemden; (M) ekonomideki para arzını (Dolaşımdaki para miktarı), (V) paranın dolaşım (tedavül) hızını, yani ekonomideki para miktarının belirli bir dönemde kaç kez el değiştirdiğini, (P) ödemelere konu olan işlemlerin ortalama fiyatı (fiyatlar genel düzeyini), (T) İşlem hacmini (Paranın aracılık ettiği işlemlerin miktarının) ifade etmektedir.

<sup>51</sup> Selman, a.g.t., s 24-25.

<sup>52</sup> Sadun Aren, *İstihdam Para Ve İktisadi Politika*, 10. Baskı, Savaş Yayınları, Haziran 1992, s.129.

### 1.5.2.4.3. Ekonometrik Yöntem

Bu yöntemde, nakit para talebinin ekonometrik bir denklem ile tahmin edilerek kayıt dışı ekonominin büyüklüğü tahmin edilmeye çalışılır. Bu yöntemde göre, kayıt dışı ekonominin en önemli nedeni yüksek vergi oranlarıdır. Bu yaklaşımda, kayıt dışı ekonomide ödeme aracının peşin para olduğu ve paranın dolaşım hızının kayıtlı ve kayıt dışı ekonomilerde aynı olduğu varsayılmaktadır. Ayrıca, nakit para talepleri, vergilerin uygulandığı ve uygulanmadığı durumlarda ayrı ayrı hesaplanmakta ve bu rakamlar arasındaki fark, kayıt dışı ekonomi ile ilgili nakit para seviyesi tespit edilmektedir. Paranın dolaşım hızı da analize dahil edilerek kayıt dışı ekonominin büyüklüğü tahmin edilmeye çalışılır<sup>53</sup>.

### 1.5.3. Karma Yöntemler

Kayıt dışı ekonomi büyüklüğü yukarıda bahsedilen yöntemler dışında, değişik veriler esas alınarak farklı yöntemlerle de hesaplanmaktadır. Karma yöntemler olarak da ifade edilebilen bu yöntemlerden bazıları, elektrik tüketimi yöntemi, inşaat sektöründeki gelişmeler ve çimento üretimi yöntemi, emek girdisi analizi, ihracat ve üretim arasındaki bağlantının analizidir.

Karma yöntemler içerisinde yer alan elektrik tüketimi yöntemi; sabit fiyatlarla GSMH artış hızı ile elektrik tüketimi artış hızı arasındaki farkın kayıt dışı ekonomi hakkında fikir verebileceği temel mantığına dayanır. Elektrik tüketimi yaklaşımında, elektrik tüketimindeki değişimin, ekonomik faaliyetleri çok yakından açıklayabileceği düşünülmekte ve buna göre, elektrik tüketimi verilerine dayanarak tahmin edilen ekonomik faaliyetler ile kayıtlı ekonomik faaliyetler arasındaki farkın kayıt dışı ekonominin büyüklüğünü yansıttığı varsayılmaktadır. Elektrik tüketiminde önemli oranda kaçak kullanımın olduğu Türkiye gibi ülkelerde bu yöntem kullanılarak yapılacak kayıt dışı ekonomi tahminleri sorun yaratabilir. Bu nedenle

---

<sup>53</sup>Selman, a.g.t., s 25.

elektrik tüketimi yerine elektrik üretimi rakamlarının kullanılması daha sağlıklı olacaktır<sup>54</sup>.

Kaufmann ve Kaliberda (1996) tarafından geliştirilen, kayıt dışı ekonominin büyüklüğünü ölçmeye ilişkin bir yöntem olan basit elektrik tüketimi yöntemine göre, elektrik tüketim miktarı, ekonomik faaliyetlerin en iyi göstergesi sayılmaktadır. Bu varsayımına göre, elektrik tüketim miktarı artış hızının GSMH artış hızına eşit olacağı; bu eşitlik varsayımı altında tahmin edilen GSMH ile resmi GSMH arasındaki farkın ise kayıt dışı ekonominin büyüklüğünü yansıtacağı öngörülmektedir<sup>55</sup>.

## 1.6. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE KAYIT DIŞI EKONOMİNİN BÜYÜKLÜĞÜ (GSMH %)

Kayıt dışı ekonominin olumlu ve olumsuz taraflarına ilişkin yapılan değerlendirmeler ile birlikte her ülkede kayıt dışı ekonominin boyutunu tespit amacıyla çeşitli araştırmalar yapılmıştır.

Kayıt dışı ekonominin olumsuz etkilerinin başında ekonomik göstergelerde ve kararlarda tutarsızlığa neden olması gelmektedir. Kayıt dışı ekonominin ölçülmeye çalışılmasının altında yatan temel sebep ise bu olumsuz özelliği en aza indirmektir. Kayıt dışı ekonomi ne kadar doğru hesaplanacak olursa o kadar doğru tespitler yapılacak ve buna bağlı olarak da karar vericiler o kadar tutarlı ve yerinde ekonomik kararlar alacaklardır. Kayıt dışı ekonomiyi hesaplama, yalnızca kayıt dışı ekonomiyi önlemek için alınan kararlar açısından değil aynı zamanda bütün para ve maliye politikalarını belirleyen kararlar için de önemlidir. Kayıt dışı ekonominin hesaplanması, yukarıda açıklanmaya çalışılan kayıt dışı ekonomiyi tahmin yöntemleri ile yapılmaktadır.

<sup>54</sup> Vuslat Us, *Kayıt Dışı Ekonomi Tahmini Yöntem Önerisi: Türkiye Örneği*, Türkiye Ekonomi Kurumu, Haziran 2004, s.30.

<sup>55</sup> Us, A.e., s.31.

Kayıt dışı ekonominin yapısı gereği varlığının tam olarak tespiti mümkün olmamakla birlikte, en yakın durumun tespiti amacıyla dünyanın çeşitli ülkelerinde ve Türkiye’de vergi denetimi yöntemi, işlem hacmi yöntemi, GSMH yöntemi, istihdam yöntemi vb. gibi yöntemler kullanılarak yapılan araştırmalar neticesinde tespit edilen değerlere aşağıdaki bölümlerde yer verilmiştir.

### **1.6.1. Dünyada Kayıt Dışı Ekonominin Büyüklüğü (GSMH %)**

Son yıllarda ülkemizin önemli sorunlarından birini oluşturan kayıt dışı ekonomi kavramı, gelişmekte olan ülkelerin yanı sıra, dünya ekonomisindeki global değişime paralel olarak, gelişmiş ülkelerin de sorunları arasında yer almaya başlamıştır. Sorun, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde aynı olmakla birlikte, bu ülkeler arasındaki fark üretilen çözümlerde ortaya çıkmaktadır.

Kayıt altına alınamayan ekonomik faaliyetler ekonomik, politik, kültürel ve diğer faktörlerin etkileşimleri sonucunda ortaya çıkmakta ve bu nedenle ülkeden ülkeye değişmektedir. Dolayısıyla kayıt dışı ekonominin tespiti ve tedbir alınması aşamasında, her ülke, kendi yapısal özelliklerini göz önünde bulundurarak yöntem belirlemek zorundadır.

Çeşitli ülkeler için farklı ölçme yöntemleri kullanılarak hesaplanan kayıt dışı ekonomi tahminleri tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1: Dünyada Kayıt Dışı Ekonominin Büyüklüğü (Resmi GSMH'nın % olarak)

Ülke	Araştırmacı	Yıl	Yöntem Tahmin	(%)
ABD	Bhattacharyya	1984	Ekonometrik	16.18
	Feige	1979	İşlem Hacmi	28.0
	Gutmann	1979	Emisyon Hacmi	13,5
	Park	1977	GSMH	4.0
	Yurtiçi Gelir Servisi (İRS)	1976	Vergi Denetimi	4.4-7.9
	Tanzi	1976	Ekonometrik	3.4-5.1
	Kjrehgaessner	1980	Ekonometrik	8.0-12.0
Almanya	Langfeldt	1980	Emisyon Hacmi	4.0-13.0
	Petersen	1974	GSMH	4,8
Avustralya	Norman	1982	Ekonometrik	13.40
	Tucker	1979	Emisyon Hacmi	10,7
	Dilnot ve Morris	1979	Emisyon Hacmi	7,2
İngiltere	Feige	1979	İşlem Hacmi	15.0
	Macafee	1978	GSMH	2.5-3.0
	O'higgins	1978	GSMH	2,90
İtalya	Geatani-Darogana	1980	İstihdam	.10-20
	Hansson	1979	GSMH	3.9-6.5
İsveç	Klovland	1978	Ekonometrik	13,20
	Riskspolisstrvrelse	1977	Vergi Denetimleri	1.4-5.6

Kaynak: DPT, Kayıt Dışı Ekonomi, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.12

Tablo incelendiğinde, farklı tarihlerde ve farklı yöntemlerle yapılan çalışmalar neticesinde tespit edilen en yüksek kayıt dışı ekonomi oranı; ABD için %28, Almanya için % 13, Avustralya için %13,40, İngiltere için % 15, İtalya için % 10-20 arası ve İsveç için % 13,20 olarak tespit edilmiştir. Bu oranlar ülkemizde yapılan çalışmalardan elde edilen kayıt dışılık oranları ile kıyaslandığında ülkemizin bir kayıt dışı ekonomi cenneti olduğunu ifade etmek yanlış olmayacaktır.

## 1.6.2. Türkiye’de Kayıt Dışı Ekonominin Büyüklüğü (GSMH Yüzdesi)

Kayıt dışı ekonominin en fazla görüldüğü ülkeler; enflasyonun yüksek ve sürekli olduğu, haksız ve spekülâtif kazançların arttığı, gelirin adaletsiz dağıtıldığı, ekonominin denetim dışı kaldığı ülkelerdir. Son yıllarda azalmış olmakla beraber, Türkiye’de yaşanan yüksek enflasyon, spekülâtif kazançların yoğun olması, gelir dağılımındaki adaletsizlikler, ekonominin özellikle istihdam açısından tarım ve hizmetler sektörüne dayalı olması, tüm sektörlerde küçük işletmelerin yaygın olması, nüfus ve göç artışı, artan vergi ve sosyal güvenlik ödemeleri ve ekonomik faaliyetlerin denetimindeki yetersizlikler kayıt dışı ekonomide artışa neden olmuştur. Bazı ekonomik faaliyetlerin niteliği bu faaliyetlerin kayıt altına alınmasını güçleştirir. Bu tür faaliyetlerin başında tarımsal faaliyetler ile hizmetler sektörü gelmektedir. Dolayısıyla, tarıma dayalı hammadde kullanan sektörlerde ve insan gücünün yoğun kullanıldığı hizmet sektöründe kayıt dışı ekonomi daha büyüktür<sup>56</sup>.

Kayıt dışı ekonomi / milli gelir oranı Fransa, Almanya, Japonya, Norveç, İsviçre ve İngiltere’de yüzde 0-10 arasında; Belçika, Kanada, İtalya ve ABD’de yüzde 10-20 arasında; Hindistan’da yüzde 10-50 arasında; Peru’da yüzde 40 olarak hesaplanmakta, Türkiye’de TÜİK’in milli gelir hesaplarında bu oranın yüzde 25 olarak dikkate aldığı bilinmektedir<sup>57</sup>.

Aşağıda tablo 2’te Türkiye’de kayıt dışı ekonominin boyutlarının tespitine yönelik farklı tarihlerde, farklı yöntemlerle yapılan araştırmaların sonuçları birlikte verilmiştir.

---

<sup>56</sup> Tecim, a.g.t., s.35.

<sup>57</sup> Altuğ, a.g.m., s.62.

Tablo 2: Türkiye'deki Kayıt Dışı Ekonominin GSMH'ye Oranı(%)

Çalışma	Tahmin Yöntemi	Yılı	Kayıt Dışı / Ekonomi GSMH(%)
ALTUĞ Osman	Kayıt dışı ücret (istihdam) yaklaşımı	1992	35
ÇETİNTAŞ Hakan ve VERGİL Hasan	Parasalıcı Yaklaşım (Ekonometrik)	1992	23
	Parasalıcı Yaklaşım (Ekonometrik)	2000	24,7
ÇETİNTAŞ Hakan ve VERGİL Hasan (1971-2000 dönemi)	Parasalıcı Yaklaşım (Ekonometrik)	2003	18-30
DAYIOĞLU Mustafa	Parasalıcı Yaklaşım (Ekonometrik)	1997	.9-13
DERDİYOK Türkmen	Parasalıcı Yaklaşım	1984	27,3
	Vergi Yaklaşımı	1989	46,94
	Vergi Yaklaşımı (Vergi incelemelerine göre)	1991	40,4
	Vergi Yaklaşımı (Vergi incelemelerine göre)	1993	39
ERDİL Erkan	İşlem Hacmi	1997	31
HAKİOĞLU Dilek	Parasalıcı Yaklaşım (Ekonometrik)	1984	137,8
		1989	18
HESAP UZMANLARI KURULU	Input-Output Yöntemi	2004	30
ILGIN Yılmaz	Ekonometrik Oran	1992	47,2
	Basit Parasal Oran	1993	55,3
	Basit Parasal Oran	2001	66,2
ILGIN Yılmaz (1968-2001 dönemi)	Sabit Oran Yaklaşımı	2002	31-84
ILGIN Yılmaz (1985-2001 dönemi)	Vergi Yaklaşımı	2002	26-184
KASNAKOĞLU Zehra	Parasalıcı Yaklaşım (Ekonometrik)	1990	7,7-9
	Nakit Oranı	1997	30-61
	Parasalıcı Yaklaşım (Ekonometrik)	1997	.9-13
	İşlem Hacmi	1997	31
KASNAKOĞLU Zehra (1970-1990)	Parasalıcı Yaklaşım	1993	.3-11

dönemi)			
KOÇOĞLU L.	Duyarlık Analizi	1987	19,6-26,5
ÖĞÜNÇ Fethi ve YILMAZ Gökhan(1960-1998 dönemi)	Sabit Oran Yaklaşımı	2000	0-46
ÖĞÜNÇ Fethi ve YILMAZ Gökhan(1971-1999 dönemi)	Sabit Oran Yaklaşımı	2001	.11-22
ÖZSOYLU Ahmet Fazıl	Nakit Oranı	1990	11,7
	GSMH yaklaşımı	1990	7,5
	Parasalıcı yaklaşım	1993	12,9
	İşlem Hacmi Yaklaşımı	1993	8,5
SCHNEIDER Friedrich	Karma Yöntem	2001	33,2
SAVAŞAN Fatih (1970-1998 dönemi)	Mimic Modeli	2003	.10-45
TEMEL Adil, ŞİMŞEK Ayşegül Ve YAZICI Kuddusi	Harcamalar Yaklaşımı	1991	1,5
	Vergi Yaklaşımı	1991	16,40-29,9
	Parasalıcı Yaklaşım (İşlem Hacmi Yaklaşımı)	1991	1,91
	Ekonometrik Yaklaşım	1991	7,88
	Ekonometrik Yaklaşım	1992	8,1
	İşlem Hacmi	1992	1,9
TEMEL Adil, ŞİMŞEK Ayşegül Ve YAZICI Kuddusi (1984-1991 dönemi)	Vergi Yaklaşımı	1994	.7,88
TEMEL Adil, ŞİMŞEK Ayşegül Ve YAZICI Kuddusi (1970-1992 dönemi)	Sabit Oran Yaklaşımı	1994	0-26
	İşlem Hacmi Yaklaşımı	1994	0-26
TEMEL Adil, ŞİMŞEK Ayşegül Ve YAZICI Kuddusi (1975-1992 dönemi)	Ekonometrik Yaklaşım	1994	.6-20
YAMAK Rahmi	Ekonometrik Yaklaşım	1994	10
YAYLA Mehmet (1970-1993 dönemi)	Parasalıcı Yaklaşım	1995	.9-21

Tablo incelendiğinde; Türkiye'deki kayıt dışılık oranının en düşük Adil Temel, Ayşegül Şimşek ve Kuddusi Yazıcı tarafından harcamalar yaklaşımı yöntemine göre 1991 yılı için % 1,50 olarak, en yüksek oranın ise Yılmaz Ilgın tarafından 1985-2001 dönemine ilişkin olarak vergi yaklaşım yöntemine göre tespit edilen % 184 oranının olduğu görülmektedir. Tabloda yer alan çalışmalara ait verilerin aritmetik ortalaması yaklaşık % 22 düzeyindedir.

Ülkemizde vergi matrahının, vergi oranlarının ve sosyal güvenlik kesintilerinin çok yüksek olması, vergi inceleme oranlarının % 3-5 dolayında bulunması, günümüz şartlarında belirli bir büyüklüğün altındaki işletmelerin uygulamadaki mevzuata tamamen uymaları durumunda sermayelerinin belirli bir süre içerisinde eriyeceğine ilişkin toplumda olan yaygın kanıdan dolayı mükellefler gelirlerini vergi idaresine beyan etmekten kaçınmakta buda vergi yaklaşımına göre hesaplanan kayıt dışı ekonominin büyüklüğünün olduğundan yüksek çıkmasına neden olmaktadır.

Vergi yaklaşımına göre kayıt dışı ekonomi oranının farklı ve yüksek çıkmasının bir nedeni de inceleme elemanları tarafından yapılan incelemenin hangi vergi türüne ilişkin olduğudur.

Örneğin; damga vergisi veya harçlara ilişkin yapılan bir inceleme neticesinde bulunan matrah farkı çok yüksek olmakta, buna karşılık beyan edilmeyen belgesiz mal satışları nedeniyle tespit edilemeyen vergi matrahları daha düşük olmaktadır.

Bu bölümde; kayıt dışı ekonominin teorik esaslarına ilişkin açıklamalar ile dünyada ve Türkiye’de kayıt dışı ekonominin tahminine ilişkin olarak yapılan çalışmalardan elde edilen verilere yer verilmiştir.

Tezin izleyen bölümünde; ulaştırma, ulaştırma ekonomisinin tanımı, unsurları hakkında genel bilgiler ile birlikte ulaştırmanın bölgesel gelişime etkisi ve ulaştırma ekonomisinin ülkemiz ekonomisi içerisindeki yerine kısaca değinilmeye çalışılacaktır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### *ULAŞTIRMANIN TEORİK ESASLARI İLE EKONOMİ İÇERSİNDEKİ YERİ*

#### 2.1. ULAŞTIRMANIN TANIMI, TARİHİ VE ÖNEMİ

##### 2.1.1 Ulaştırmanın Tanımı

İnsanlığın varlığından beri önceleri insan gücüne dayalı olarak gerçekleştirilen ulaşım ve taşıma çabaları, hayvanların evcilleştirilmesi ile daha ağır yüklerin taşınmasına imkan sağlamış, ilerleyen dönemlerde tekerleğin icadı, daha sonraları insan ve hayvan gücü dışında, mekanik yapıya sahip motorların icat edilmesiyle önemli değişiklikler ve aşamalar kaydetmiştir. Ulaştırma, kişisel ihtiyaçların ötesinde iş bölümüne dayalı yüksek miktarda üretime geçilmesini müteakip bir sektör ve bir sistem olarak kabul edilmiştir.

Ülke ekonomilerinin gelişip büyümesi, pazar için üretim yapabilmesi ile bölgesel fiyat farklılıklarının giderilmesi taşıma ve taşıma sektörünün gelişmesine bağlıdır. Ülkelerin sahip olduğu kaynakların harekete geçirilmesinde, toplum refahının artırılmasında ve artan refahın bireyler arasında dengeli dağıtılmasında, arz ve talebin bir araya getirilmesinde olduğu kadar ülkelerin sosyal ve kültürel alandaki birliğinin sağlanması bölgeler arası sosyal ve kültürel farklılıkların insanların birbirlerini tanımaları yoluyla problem olmaktan çıkarılmasında da taşıma en önemli unsurlar arasındadır<sup>1</sup>.

Kelime olarak taşıma; taşımak eylemi, insanların, malların haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü<sup>2</sup>, ulaşım ise ulaşma işi köyler, şehirler,

<sup>1</sup> Cengiz Yücel, "Ulaştırma Şebekesinin Memleket Çapında Entegrasyonu" Ulaştırma Ekonomisi Konferansları, Ankara, Bayındırlık Bakanlığı Organizasyon Metod Müşavirliği Yayınları, Yayın No:1, 1968, s.14.

<sup>2</sup> Türk Dil Kurumu, a.g.e., s.1513.

lkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş, bir Şeyi bir yerden başka bir yere aktarma olarak tanımlanmıştır<sup>3</sup>.

Genelde bir noktadan başka bir noktaya erişimi ifade eden ulaşım, özelde insanlar tarafından; savaş, ekonomik faaliyetler, insani ilişkiler vb. nedenlerle kişinin kendisinin başka bir insanın veya canlının, emtianın bir yerden başka bir yere aktarılması olarak tanımlanabilir.

Ulaşım teknolojik gelişmelere paralel olarak değişim göstermiştir ve göstermektedir. Tarihin ilk dönemlerinden buyana önce insan ve hayvan gücüne dayalı olarak ortaya çıkan ulaşım eylemi, daha sonra akarsu ve rzgr gibi doğal unsurlar kullanılarak gelişmiştir. Tekerleğin icadı, önce buhar gücünün ve daha sonra iten patlamalı motorların ulaşım amacıyla kullanılması ulaşım teknolojisindeki gelişmenin ana çizgilerini oluşturmuştur. 19. yüzyıl ortalarında buhar gücü ve demiryolu teknolojisi önce kentler arası ve daha sonra kent içi ulaşımın niteliğini belirleyen temel teknolojik gelişmelerdir. Kentler ve ülkeler demiryolu hatlarıyla birleştirilmiş, bu sayede çok miktarda mal ve insanın yer değişimi hızlı, güvenli ve ekonomik biçimde sağlanmaya çalışılmıştır<sup>4</sup>.

Ulaştırma ekonomik bir olgu olduğu kadar toplumların yaşayışlarında meydana getirdiği değişiklikler nedeniyle sosyal hayatı da ilgilendiren bir meseledir. Bu nedenle ulaştırmayı "İnsan veya eşyanın bir yerden bir yere hareket etmesini ifade eder. Ancak bu hareketin iktisadi amacı, kurulan sistemin mümkün olan en kısa zamanda ve en az masrafla işletmesinde belirir<sup>5</sup>." Şeklinde tanımlamak mümkündür. Bir başka açıdan ise ulaştırma, "İhtiyaçları tatmin bakımından, insan ve eşyanın zaman ve mekan faydası yaratacak Şekilde yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir<sup>6</sup>." biçiminde tanımlanmıştır. Şüphesiz bu tanımlamalarla sınırlı kalmayan

<sup>3</sup> A.e., s.1513.

<sup>4</sup> Erhan nc, "Ulaşımda Uzun Dönemde Beklenen Gelişmeler ve Eğilimler", 3. Ulaştırma Kongresi 5-6-7-Haziran 1995 İstanbul Bildiriler Kitabı, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) İnaaat Mühendisleri Odası, Maya Basın Yayın, İstanbul, s. 25-39.

<sup>5</sup> Süleyman Barda, **Ulaştırma Ekonomisi Dersleri**, İstanbul, Mentēř Kitapevi, 1982, s.5.

<sup>6</sup> Süleyman Barda, **Modern Ulaştırma Koordinasyon Ekonomisi ve Türkiye'nin İmkanları**, Ankara, MPK Yayınları, 1970, s.16.

ulaştırma, anlaşılacağı üzere, söz konusu nesne ya da insanların bir yerden başka bir yere taşınmasını kapsadığı için her zaman gündemde yer alan bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yukarda yer verilen farklı ulaştırma tanımlarında ortak iki temel unsur bulunmaktadır. Bu unsurlar; yer değiştirme ve yer değiştirmenin ekonomik olmasıdır. Ulaştırma eyleminin en kısa sürede ve güveneli bir şekilde yerine getirilmesi ulaştırmanın diğer unsurları arasında sayılabilir.

Ulaştırma günümüz itibariyle; insanların ve malların mümkün olan en kısa sürede ve en az maliyetle, güvenilir ve konforlu bir şekilde bir noktadan başka bir noktaya taşınmak suretiyle yerinin değiştirilmesidir. Ulaştırmanın tanımlanmasında; neden olunan çevre kirliliği ile kıt olan kaynakların kullanılması faktörünün de dikkate alınması gerekmektedir<sup>7</sup>.

### **2.1.2.Ulaştırmanın Tarihi**

Ulaşımın ilk şekli olan insanın bir yerden başka bir yere gitmesi, insanlık tarihi ile eşdeğer bir geçmişe sahiptir. Malların taşınması ise toplumların kitle üretime ve buna bağlı olarak ticarete başlaması ile eş zamanlıdır<sup>8</sup>. Ulaştırmanın günümüzde aldığı mesafe düşünöldüğünde nereye kadar gelişmesini sürdüreceğini tahmin etmek oldukça güçtür.

İlk çağlarda insanlar için ulaşım anlayışı yürüyüş ve yüzmeden ibaretti. Hayvanların evcilleştirilmesi ulaştırmada yeni bir çağ başlatmış, bu şekilde ağır yüklerin taşınması ve insanların daha hızlı ve daha uzak mesafelere erişebilmeleri imkan dahilinde olmuştur.

<sup>7</sup> Lokman Aslan, "Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi", Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniv., 2009, s.3.

<sup>8</sup> Yücel Candemir, "Ulaştırma Eğitimi ve Öğretimi: Türkiye'de ve Dünya'da" 6. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, İstanbul, TMMOB İnaşaat Mühendisleri Odası Yayını, 2005, s.111.

Tekerleğin icadı ile ulaşırmada araç kullanımının ilk adımı atılmıştır. Tekerleğin icadı insanlık tarihinin en önemli buluşlarından dır. Daha sonraki dönemlerde ulaşırmada farklı teknolojik gelişmeler yaşanmıştır. Buhar gücünün, elektriğin, petrolün ve motorun bulunduğu son iki yüzyılda büyük ilerlemeler olmuştur.

Buhar gücünün gemilerde kullanılmaya başlanması ile deniz taşımacılığında bundan önce kullanılan yelkenli gemilere oranla daha fazla hız ve güvenlik sağlanmışır. Buhar gücü ile taşınan yolcu ve yük miktarında da artış olmuştur. Bu dünyadaki ham maddelerin üretim merkezlerine taşınmasına bu yolla üretim hacminin artmasına yol açmıştır. Demir yolunun ortaya çıkışıyla birlikte, ulaşırmada ve sanayileşmede yeni bir dönem başlamıştır<sup>9</sup>.

Ulaşırmada tarihsel seyrine bakıldığında;

“M.Ö. 4000 yıllarında Mısırlılar tarafından Nil nehrinde basit tekneler kullanılarak ulaşım sağlanmışır. M.Ö. 3000 yıllarında ise tekerleğin icadı ile insanlar basitte olsa bir araç kullanmayı becermişlerdir. 18. yüzyıla gelinceye kadar, gemilerin haricinde, ulaşırmada fazla etkili olmamıştır. Buhar gücünün, elektriğin ve petrolün taşıma araçlarında kullanılmaya başlanması ile ulaşırmada alanlarında yenilikler ortaya çıkmış ve hızlı bir gelişme kaydedilmiştir.

1783 yılında ilk sıcak hava balonu Joseph ve Etienne Montgolfier tarafından kullanılmış, 1903 yılında ise Wright kardeşlerin ilk motorlu uçağı kullanmaya başlamaları da havacılık sektöründeki gelişmeleri başlatmıştır.

1814 yılında George Stephenson ilk buharlı lokomotifi yaparak demiryolu ulaşırmada başlamıştır. 19. yüzyılın ilk yarısında gemiler demirden üretilerek pervane kullanılmaya başlanması ile deniz yolu ulaşırmada gelişmesini sağlamıştır<sup>10</sup>.”

Ulaşırmada yaşanan teknolojik gelişmeler neticesinde, ulaşım araçlarının kapasitelerinde, hızlarında, güvenliklerinde artış, işletim maliyetlerinde azalış

<sup>9</sup> Volkan Şendağ, “Ulaşırmada Harcamaları Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Ekonomisi Üzerine Bir Uygulama” Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniv., Ağustos 2007, s.6.

<sup>10</sup> Aslan, a.g.t., s.4.

meydana geliştir. Bu ise üretim için ihtiyaç duyulan ham maddelerin daha yüksek miktarlarda ve daha uzak yerlerden üretim alanlarına getirilmesini, üretilen ürünlerin ise daha uzak bölgelere ulaştırılmasının ekonomik olmasını sağladığı gibi insanların hangi amaçla olursa olsun çok kısa sürelerde çok uzaklara seyahat edebilmelerine de imkan sağlamıştır.

### **2.1.3. Ulaştırmanın Önemi**

İnsanların sonsuz olan ihtiyaçlarının kıt olan kaynaklarla karşılanması olarak tanımlanan iktisat biliminin, bu amacını gerçekleştirmek için üzerinde önemle durulması gereken bir unsurda ulaştırmadır. Ulaştırma insan ve toplum ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik yapılan tüm faaliyetler için ihtiyaç duyulan bir unsurdur. Ancak ihtiyaçların karşılanmasına yönelik yapılan faaliyetler ile ulaştırma faaliyeti arasında iki yönlü bir etkileşim vardır. Ulaşım bir taraftan diğer faaliyetlerin gelişiminde ve yapısının biçimlenmesinde etkili olurken diğer taraftan ulaşım dışındaki faaliyetlerin özelliklerine göre ulaşımda değişiklikler yaşanabilmektedir<sup>11</sup>.

Ulaşım insan ve toplum hayatında ekonomik, sosyal, siyasal anlamda önemli bir yere sahiptir.

#### **2.1.3.1. Ulaştırmanın Bireyler Açısından Önemi**

Toplumların temel taşı olan insanın en önemli haklarından biri de seyahat etme özgürlüğüdür.

Seyahat etme özgürlüğü, Anayasamızın “V. Yerleşme ve seyahat hürriyeti” başlıklı 23. maddesinde yer alan; herkes seyahat etme hürriyetine sahiptir, hükmü ile güvence altına alınmıştır. Ayrıca seyahat etme özgürlüğüne, önemine binaen İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi gibi uluslar arası birçok metinde de yer verilmiştir.

---

<sup>11</sup> Cüneyt Elker, **Ulaşımda Politika ve Pratik**, Ankara, Gölge Ofset Matbaacılık, 2002, s.5.

İnsanların ihtiyaçları sonsuzdur. İnsanların temel ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik ulaşım talepleri dışında temel ihtiyaçların karşılanmasından sonra kültürel, sosyal ve ekonomik yaşamlarındaki değişiklikler doğrultusunda ulaştırma taleplerinin nedenlerinde de değişiklikler görülmektedir. Sanayi devrimi başlarında insanların genelde ev-iş-ev biçimindeki yolculuk nedenlerine, gelir seviyesinde yaşana artışlar ve teknolojiye gelişmeler ile birlikte eğitim, kültür, tatil, inanç gibi nedenlerle yapılan yolculuklar da eklenmiştir<sup>12</sup>.

### 2.1.3.2. Ulaştırmanın Firmalar Açısından Önemi

Tüketicilere, fayda yaratmak amacıyla çeşitli girdilerin kullanılması neticesinde elde edilen mal veya hizmetlerin üretimi için yapılan faaliyetlere üretim, üretim faaliyetini gerçekleştirenlere ise üretici denilmektedir<sup>13</sup>. Üretim faaliyeti daha çok firmalar tarafından yerine getirilmektedir. Firmalar ürettikleri mal ve hizmetleri tüketicilere bedel karşılığında satarak kar elde etmeyi amaçlayan ekonomik birimlerdir.

İnsanların temel amacı nasıl ki en az kaynak ile en fazla faydayı elde etmek ise firmalarında amacı üretimi asgari maliyetle gerçekleştirerek azami kar elde etmektir. Kar amaçlı çalışan firmaların faaliyetleri ekonomideki değişikliklerden etkilenmektedir.

Özellikle günümüzde, yüksek miktarda üretimin yapıldığı firmalarda ham madde ve yardımcı maddelerin üretim alanına taşınması için katlanılması gereken ulaştırma maliyetleri ile üretilen ürünlerin ihtiyaç duyulan pazarlara vaktinde ulaştırılması için gereken ulaştırma giderleri firmaların üretim kararlarında önemli bir etkiye sahiptir. Firmalar üretim maliyet ve giderlerini en aza indirmek suretiyle karlarını artırmak için ulaşım araçları arasında teknolojik gelişmelere bağlı olarak farklı tercihlerde bulunabilmektedirler. Örneğin daha önceleri kara yolu ile taşınan

<sup>12</sup> Erhan Öncü, a.g.m, s.26.

<sup>13</sup> Nejat Berberoğlu, *Mikro İktisat Teorisi*, Eskişehir, Birlik Matbaası, 1998, s.54.

ham maddelerinin demir yolunun faaliyete geçmesi ve bunun daha ekonomik olması firmaların taşımalarını demiryoluna yönlendirmelerine neden olmaktadır.

### **2.1.3.3. Ulaştırmanın Piyasalaşma Açısından Önemi**

Devletlerin en temel amacı vatandaşlarının refah ve yaşam kalitelerini yükseltmektir. Toplumun ve İnsanların refah ve yaşam kalitelerinin artması için ülkelerin ekonomik olarak gelişmiş olmaları gerekmektedir. Çünkü gelişmiş ekonomiye sahip devletler kıt olan kaynaklarını verimli kullanarak vatandaşlarına daha fazla gelir ve refah sağlayabilirler. Ekonomik açıdan gelişebilmek için ise ülkede bölgeler arasında farklılığın en aza indirilmesi bir zorunluluktur.

Bölgeler arasındaki gelişmişlik farkları ülke kalkınmasının önündeki en önemli engellerden biridir. Bölgeler arası kalkınmışlık farkları kaynakların etkin dağılımını engeller. Bölgeler arasındaki kalkınmışlık farklılıklarının giderilmesinin en önemli yollarında biri de bölgelerin bir birleri ile ulaşımlarının sağlanmasına yönelik gerekli alt yapı yatırımlarının yapılmasıdır. Örneğin, geçmişte ülkemizin doğu bölgelerinde üretilen tarım ürünleri fazlaları ulaştırma alt yapısının yetersizliğinden, ucuz nakliye imkanının bulunmamasından dolayı batı bölgelerine ulaştırılamamıştır. Bu ülke kaynaklarının heba olmasına neden olduğu gibi katma değer yaratma potansiyelinden yeterince yararlanılamamasına yol açmaktadır. Aynı dönemde, ülkemizde tarım ürünleri fazlalığı bulunmasına karşılık fazla buluna tarım ürünlerinin Amerika'dan ithal edildiği belirtilmektedir<sup>14</sup>.

### **2.1.3.4. Ulaştırmanın Devletler Açısından Önemi**

Ulaştırma insanlar ve firmalar için olduğu kadar devletler içinde önemli bir yere sahiptir. Ulaştırma ve ulaştırma sistemlerinin yapıları ve etkinlikleri devletlerin kendilerinden beklenen sorumlulukları; kişilerin ve toplumun refah ve huzurunu sağlamak, kişinin temel hak ve hürriyetlerini kullanması için gereken tedbirleri

<sup>14</sup> Avni Zarakolu, "Memleketimizde Demiryolu Politikası" (Çevirimiçi)  
<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/248/2390.pdf>, s.573, 15 Ocak 2010.

almak gibi yerine getirmeleri için etkin bir ulaştırma sistemine ihtiyaç duyarlar. Ulaştırmanın devletler için taşıdığı öneme aşağıda maddeler halinde yer verilmiştir.

“□ Ulaştırma bölgeler arası gelişmişlik farkının ortadan kaldırılmasında önemli bir araçtır. Birbirine etkin bir ulaştırma ağı ile bağlanan bölgeler ekonomik gelişmişlik açısından birbirilerine yakın bir performans sergilerler.

□ Ulaştırma özellikle kapalı köy toplumlarının dışa açılmasını sağlayarak bölgeler arası gelişmişlik farkını ortadan kaldırdığı için nüfusun ülke içinde dengeli dağılmasına katkıda bulunur<sup>29</sup>. Böylelikle nüfusun belirli bölgelerde yoğunlaşmasıyla ortaya çıkan ekonomik ve sosyolojik sorunlar engellenmiş olur.

□ Devletlerin en önemli amaçlarından birinin ülkede siyasal birliğin ve şuurun kuvvetlenmesini sağlamak olduğunu varsaydığımızda ulaştırmanın köy-kent, devlet-toplum bütünleşmesini başlatarak homojen, kaynaşmış bir toplum yarattığını söyleyebiliriz<sup>30</sup>. Ulaştırmanın geliştirilmesi ile birlikte ülkenin farklı bölgeleri birbirine bağlanacağından örf ve adetlerdeki etkileşim sayesinde kültür birliği de sağlanmış olur.

□ Etkin bir ulaştırma sistemi devlet mekanizmasının daha iyi işlemesine olanak sağlar. Devlet egemen olduğu her bölgeye hizmet götürmede yeterli güce sahip olmuş olur. Özellikle milli güvenlik konusunda ulaştırma ve lojistiğin önemi tartışılmazdır. İlk kapsamlı ulaştırma ve lojistik çalışmalarının askeri alanda yapılmış olması bu durumu kanıtlar niteliktedir.

□ Ulaştırma sistemlerinin ekonomik istikrar ve kalkınma konusunda da rolü büyüktür. Ulaştırma ülkelerin ekonomik ve pölitik i ve dış dengelerini muhafaza etmeleri konusunda önemli bir unsurdur.

Görüldüğü gibi birçok neden ulaştırmanın kamu otoritesi için önemini açıklamaktadır. Bu nedenle devletler hedeflerine ulaşmak için gün geçtikçe ulaştırma politikalarına daha fazla önem vermektedirler<sup>15</sup>.”

<sup>15</sup> Cihan Kurt, “Türkiye’de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri Ve Önemi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ün.v., İstanbul 2010, s.21-22.

## 2.2. ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

İnsanların bir arada yaşamalarından dolayı ortaya çıkan devletler, kendisini oluşturan bireylerin ve toplumun ihtiyaçlarını karşılanması için çeşitli faaliyetlerde bulunmayı, bu faaliyetler için gereken finansmanın sağlanması için kısa veya uzun vadeli siyasi ve ekonomik hedefler belirlenmesini, planlar yapılmasını tarihsel süreç içerisinde yüklenmişlerdir<sup>16</sup>.

Bir ekonomide devletin ulaştırma sektöründeki tüm faaliyetleri, ulaştırma politikaları olarak tanımlanır. Ekonominin ve toplumsal gelişmenin ihtiyacını karşılayacak şekilde bir ulaşım kapasitesini yaratmak, günün koşullarına uyabilen, ülke çıkarlarına en uygun taşıma sistemlerini kurmak ve taşıma sistemleri arasında gerekli koordinasyonu sağlamak ulaştırma politikasının temel görevidir. Bu görevi yerine getirmek için makro hedeflere uygun, enerji, yerleşme, konut, nüfus ve kentleşme politikaları ile uyum içinde uzun dönemli bir ulaştırma planlaması gerekmektedir<sup>17</sup>.

Ulaştırma politikaları; Stratejik Ulaştırma Politikaları (SUP) ve Uygulamalı Ulaştırma Politikaları (UUP) olarak iki başlık altında toplanabilir.

### 2.2.1. Stratejik Ulaştırma Politikaları

Ülkeyi yönetenlerin, özellikle Ulaştırma Bakanlığı veya buna eşdeğer kurumların ve diğer üst düzey yönetimlerin kontrolü altında verilecek kararlar SUP olarak değerlendirilebilir.

SUP'ler bir hükümetin, devletin ulusal hedefleri dikkate alınarak toplumun refah seviyesinin yükseltilmesi için ulaştırmanın nasıl yönetilebileceğine ilişkin genel ilgilerini ele alan politiklardır. Bu politikalara örnek olarak ulaştırmanın

<sup>16</sup> Abdurrahman Akdoğan, *Kamu Maliyesi*, 10.bs., Ankara Gazi Kitapevi, 2005, s.1.

<sup>17</sup> Kurt, a.g.e.,s.8.

sürdürülebilir kalkınmanın destekçisi olmasının sağlanması, belirli bir sistem ya da türe (örneğin, demiryoluna karşı karayoluna) öncelik verilmesi, kentler arası ve kentsel ulaştırma alt yapıları arasında yatırım dengesinin sağlanması, otobüs işletmelerinin özelleştirilmesi, devlet sübvansiyonlarının ve dış finansmanının farklı türleri arasındaki dağılımının yönlendirilmesi vb. verilebilir<sup>18</sup>.

### 2.2.2. Uygulamalı Ulaştırma Politikaları

SUP'lerin tersine UUP'lerin ana hedefi mevcut ulaştırma endüstrisini örgütlemektir. Bu politikalarla ulusal ya da yerel yönetimler endüstrisinin, kullanıcıların ve işleticilerin yararı ve çevrenin korunması için iyi işlenmesini sağlamayı hedeflemektedir. UUP'lere genellikle "düzenleme politikaları" ya da kısaca "ulaştırma düzenlemeleri" ya da mikro ulaştırma politikaları denmektedir. UUP ile ilgili başlıca örnekler ise; ulaştırma işletmesi politikaları, taşıma bedeli ve tarife politikaları, ulaştırma hizmeti düzenlemeleri, ulaştırma vergileme politikaları, taşıtlar ve yedek parçalar için ithal politikaları, uluslar arası karayolu ulaştırması düzenlemeleri, tehlikeli maddeler ulaşım düzenlemeleri vb. olarak sıralanabilir.

Ulaştırma sektörü, sanayi ve tarım gibi mal üreten bir sektör değildir. Ancak diğer sektörlerin üretkenliği üzerinde etkili ve gerekli olan önemli bir araçtır. Zaman içerisinde ulaştırmanın, genel ekonominin diğer alanlarındaki politikalarla (tarım, sanayi gibi) etkileşiminin önemi ortaya çıktıkça ulaştırmaya olan ilgi artmıştır. Bu nedenle ekonomi içinde başlı başına bir sektör olan ulaştırmanın bir takım fonksiyonlarını incelemek konunun daha iyi anlaşılmasının sağlayacaktır<sup>19</sup>.

### 2.3. ULAŞTIRMANIN FONKSİYONLARI:

Ulaştırmanın fonksiyonları; ekonomik, sosyal, politik fonksiyonlar ile askeri ve stratejik fonksiyon olmak üzere dört başlık altında incelenecektir.

<sup>18</sup> Ali S. Huzayyin, "Etkin Ulaştırma Politikası Formülasyonu ve Uygulamasında Ulaştırma Eğitiminin Rolü", Çev. Yücel Candemir, *İktisat Dergisi*, Sayı:395, İÜ İFMC Yayını, İstanbul, Kasım1999, s.58-59.

<sup>19</sup> Koray Başol, *Türkiye Ekonomisi*, İzmir, 1994, s.185.

### 2.3.1. Ekonomik Fonksiyonu

Ulaştırmanın en belirgin özelliği, birbirinden uzakta bulunan yerlerde üretilen malların arzını o malların talebinin bulunduğu piyasalara taşımaktır. Başka bir deyişle ulaştırma bölgeler arası iş bölümünün uzmanlaşmasına yardımcı olmak gibi bir işleve sahiptir. Bu olguya bakarak ulaştırmanın mekan faydası sağlayan bir faaliyet biçimi olduğu kabul edilebilir<sup>20</sup>. Ulaştırma hizmetleri olmadan işbölümüne dayalı bir ekonomi ve hatta bir pazar söz konusu olmaz. Üretimin bir ön koşulu olan insan ve eşyanın yer değiştirmesi, uygun ve ekonomik olmalıdır. Ekonomi içinde toplam arz ve toplam talebin uyumunu sağlamak üzere ulaştırmayla hammadde ve yarı maddelerin gerekli yerlere zamanında iletilmesi sağlanmalıdır. Piyasanın açıklığı, düzeni ve rekabet koşulları ulaştırma sistemlerinin kalitesine bağlıdır. Etkin ulaştırma politikası kaynak ve gelir dağılımlarını, büyüme hızlarını etkileyen bir faktördür. Toplam üretim maliyetleri içinde yer alan taşıma giderleri ise sistemde yapılacak bir iyileştirme ile maliyetleri aşağıya çekebilmekte ancak bunun önemi sınırlı kalmaktadır.

Günümüzde ulaştırma hizmeti üretimin bir parçası olarak görülmektedir. Özellikle firmaların kuruluş yeri seçiminde taşıma harcamaları önemli bir yer tutar. Üretim maliyeti içinde hammaddenin üretim merkezine mamul maddenin tüketim merkezine kadar olan taşıma giderlerinin payı arttıkça işletmeler taşıma giderlerini azaltmaya yönelik çaba içine girerler. Bu nedenle ulaştırma, ekonominin üzerinde önemle durduğu bir sektördür<sup>21</sup>.

Ulaştırmanın ekonomik fonksiyonlarını iki kısımda incelemek mümkündür. Bunlar, ulaştırmanın mekan ve zaman fonksiyonlarıdır.

<sup>20</sup> Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Ulaştırma Kurulu Raporu, Ankara, 1993, s.2

<sup>21</sup> Dinler, *Bölgesel İktisat*, s.17.

### **2.3.1.1.Ulaştırmanın Mekan Fonksiyonu**

Ulaştırmanın, ekonomik fonksiyonunun alt fonksiyonlarından olan mekan fonksiyonu, bir malın çok bulunduğu veya bulunduğu yerde sağladığı faydanın az olduğu durumlarda, ilgili malın az olduğu yada faydasının daha fazla olduğu başka bir yere taşınması ile elde edilen ek faydayı ifade etmektedir. Örneğin, bir köyde sadece köy halkının yaralandığı ve bunun dışında boşa akan bir tatlı su kaynağının, paketlenerek Őehirdeki insanların kullanımına sunulması ulaştırmanın mekan fonksiyonuna örnek olarak verilebilir.

Yine insanların talepleri ( görmek, gezmek, eğlenmek, dinlenmek gibi amaçlarla) doğrultusunda bir yerden başka bir yere ulaştırılmalarından doğan fayda da ulaştırmanın mekan unsurunun sağladığı bir sonuçtur.<sup>22</sup>

### **2.3.1.2. Ulaştırmanın Zaman Fonksiyonu**

Mekan fonksiyonu ile birlikte ulaştırmanın ekonomik fonksiyonunun diğer alt fonksiyonu da ulaştırmanın zaman fonksiyonudur. Ulaştırmanın zaman fonksiyonundan anlaşılması gereken, insan veya malların bir yerden başka bir yere taşınmasında teknolojik gelişmeler nedeniyle ulaşım alt sistemlerinde ve ulaşım araçlarında meydana gelen değişimler nedeniyle seyahat sresinde meydana gelen azalmadan kaynaklanan zaman faydasıdır. Ulaştırma projelerinin hazırlanmasında ve iyileştirilmesinde insan veya eşyanın bulunduğu yerden istenilen yere ulaştırılması esnasında geçen sürenin kısaltılması tercih edilir. Ulaştırma süresinin kısaltılması için yapılan çalışmaların nedeni zamanın yolcular açısından parasal bir değere sahip olmasıdır. Zamanın sahip olduğu parasal değer nedeniyle seyahat süresini kısaltan her ulaştırma faaliyeti kısalan zaman kadar seyahat edene fayda sağlar.

### **2.3.2. Sosyal Fonksiyonu**

Ulaştırmanın sosyal fonksiyonlarından birisi nüfusla ilgilidir. lke içinde nüfusun dengeli dağılmasının sağlanmasıyla birlikte ulaştırmanın işgücünün belli

---

<sup>22</sup> Şendağ, a.g.t., s.9.

yörelere yoğunlaşmasının engellediği ve yerleşim yerlerinin de gelişmesine önemli katkılarda bulunduğu görülmektedir. Ulaştırmanın sosyal yaşama diğer bir katkısı ise insanların yakınlaşmasını sağlamasıdır. Böylece ulaştırma ekonomik, politik ve sosyal olaylara ilginin ve katkının artmasının sağlayarak kalkınmaya artı bir değer kazandırmaktadır.

Ulaştırma sistemlerinde meydana gelen gelişmeler toplumun hayat seviyesinin yükselmesine, yaşam biçiminin değişmesine neden olmaktadır. Ulaştırma sistemlerindeki gelişmeler neticesinde toplumlar arasında yaşanan etkileşimden evlerin yapısı, giyinme şekilleri, dinlenme alanları, yiyeceklerin türü değişebilmekte hatta bu değişim bazen toplumun faaliyetleri ve düşünce biçimine bile etki edebilmektedir<sup>23</sup>.

### **2.3.3. Politik Fonksiyonu**

Toplumsal birlik ve beraberlik açısından ulaştırmanın önemi büyüktür. Globalleşen dünyada ulaştırma sisteminin etkinliği ve kalitesi bir gelişmişlik göstergesi olarak algılanmaktadır. Son yıllarda yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmeler ışığında ülkelerin savunma ve güvenliklerinde ulaştırmanın önemi bir kez daha görülmüştür. Devletlerin güçleri bir anlamda ulaştırmadaki etkinliklerine paralel olarak gelişmektedir.

Ulaştırma sistemleri ile toplumsal ve ekonomik yapılar arasındaki ilişki analiz edilirken ulaştırma sistemlerinde önemli bir yer tutan tercih sorunu toplumsal ve ekonomik yapılardan ayrı olarak ele alınamamaktadır. Sonuç olarak, ulaştırma ve buna bağlı politikalar ülke ekonomilerini ve dolayısıyla ülke halkını etkilemektedir. Bu yüzden oluşturulacak ulaştırma politikalarında sadece ülkeyi yöneten yöneticilerin değil, sivil toplum kuruluşları, akademisyenler gibi toplumu oluşturan temel öğelerin de görüşü ve desteğinin de alınması faydalı ve gereklidir.

---

<sup>23</sup> Barda, Ulaştırma Ekonomisi Dersleri, s.76.

### **2.3.4. Askeri ve Stratejik Fonksiyonu**

Ulaştırmanın bireylerin ve toplumun ihtiyaçlarını karşılama fonksiyonu dışında ülkenin savunulması veya yapılacak bir savaşta düşman ülkeye saldırılmasını temin gibi çok önemli bir fonksiyonu da vardır. Ülkelerin ulaşım sistemlerinin gelişmişlik düzeyi ve kapasiteleri ülke silahlı kuvvetlerinin kısa zamanda ihtiyaç duyulan yerlere ulaşmalarına imkan vermesi nedeniyle diğer devletler üzerinde caydırıcı bir etkiye sahiptir.

Ayrıca ulaştırma, özellikle komşu devletler ile olan ticari, kültürel ve siyasi ilişkilerin gelişmesine imkan vermesi bakımından da stratejik bir öneme sahiptir.

## **2.4. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN TANIMI VE ÖZELLİKLERİ**

### **2.4.1. Ulaştırma Sektörünün Tanımı**

Kıt olan kaynaklarla sonsuz insan ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla insan ve eşyanın zaman ve mekan faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesi olarak tanımlanabilecek ulaştırma faaliyetleri, günümüzde yaşanan teknolojik ilerlemeler ve önemine binaen bir sektör olarak kabul edilmektedir. Ulaştırma faaliyetlerinin tümünü kapsayan ulaştırma sektörüne; Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanan sınıflandırma listesinde hizmet sektörü içerisinde yer verilmiştir<sup>24</sup>. Ülkemizde de ulaştırma sektörüne ilişkin istatistik veriler hizmetler sektörünün içerisinde ait sektör olarak verilmektedir.

Hizmet sunan sektörler milli gelire en fazla katkı sağlayan sektörlerdir. Ulaştırma sektörü de kendisi dışında diğer ekonomik faaliyetlerin her aşamasında

---

<sup>24</sup> Kurt, A.e., s.6.

katkısı bulunan bir hizmet alt sektörüdür<sup>25</sup>. Örneğin üretim için gerekli ham maddelerin üretim yerine ekonomik ve zamanında ulaştırılması, üretilen ürünlerin tüketilmek üzere üreticilerin emrine amade kılınmak üzere tüketim yerlerine zamanında ulaştırılması etkin ve güçlü bir ulaştırma sektörünün varlığı ile mümkündür. Yine ulaştırma sektöründeki gelişmeler neticesinde, ulaşım maliyetlerinde sağlanacak bir düşüş firmaların karlılıklarını ve rekabet güçlerini artıracaktır. Ulaştırma sektöründeki etkinlik ve gelişmelerin ülkelerin savunma ve askeri caydırıcılıklarına etkisi de dikkate alınması gereken bir husustur.

#### 2.4.2. Ulaştırma Sektörünün Özellikleri

Bir ekonominin günümüzde gelişmesi ve küresel pazarlar için üretim yapabilmesi özellikle ulaştırma ve haberleşme alt sektörlerinin gelişmişliği ile doğru orantılıdır<sup>26</sup>. Ulaştırma sektörü diğer sektörler üzerindeki etkisi nedeniyle özellikle kalkınma planlarında ayrıca önem verilen bir sektör konumundadır.

Hizmetler sektörünün bir alt sektörü olan ulaştırma sektörünün özellikleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir;

- Ulaştırma sektöründen beklenen insanları veya malları istenilen yerlere, istenildiği kadar ve istenilen zamanda ulaştırmasıdır. Ulaştırma sektörü sınıflandırılmasında olduğu gibi bir hizmet sektörüdür. Hizmetler özellikleri gereği depolanamayan yani alınarak daha sonra kullanılmaları mümkün olmayan bir yapıya sahiptirler. Bundan dolayı da ulaştırma hizmetlerinden beklenen faydanın elde edilebilmesi için bu hizmetin ihtiyaç duyulan zaman da ve ihtiyaç duyulan miktarda arz edilmesi gereklidir. Çünkü ulaştırma hizmetinin ihtiyaç duyulan zaman ve miktarda sunulmaması işin görülmesini engeller. Diğer yandan ulaştırma hizmetinin ihtiyaç duyulan miktardan fazla sunulması ise kaynak israfına neden olur.

<sup>25</sup> İsmet Ergün, *Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Ankara, Hacettepe Üniv. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayını No:10, 1998, s.11.

<sup>26</sup> S. Rıdvan Karluk, *Cumhuriyet'in İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisi'nde Yapısal Dönüşüm*, 10. Bs., İstanbul, Beta Basım, 2005, s.262.

-Ulaştırma sektöründe toplam maliyetler içerisinde sabit sermaye maliyeti oldukça yüksektir. Yatırımlar içerisinde sabit sermaye maliyetinin yüksek oluşu firmaları kapasitelerini mümkün olduğu kadar yüksek oranda kullanarak ortalama maliyetlerini azaltmaya yöneltmektedir.

-Ulaştırma sektörü, diğer sektörlerin gelişmesine olan etkisi nedeniyle olumlu dışsal etkiye sahipken, çevreye verdiği zararlardan dolayı olumsuz bir dışsal etkiye sahiptir.

-Ulaştırma sektörüne ilişkin yatırımların uygulanabilirliği kar-zarar kriteri dışında ülkelerin politik ve toplumsal yapılarına olan katkıları da dikkate alınarak değerlendirilmelidir.

-Ulaştırma yeni yerlerin ve kaynakların bulunmasında önemli rol oynamıştır, Bu rolünü hala devam ettirmektedir. Ulaştırma sektörünün insanların, bölgelerin ve ülkelerin gelişmesinde, işbirliği ve kaynaşmanın gerçekleşmesinde önemli yeri vardır<sup>27</sup>.

## 2.5. ULAŞTIRMA VE ULAŞTIRMA ALTYAPISI KAVRAMI

Ulaştırma, kişilerin ve malların arzu edilen hedef doğrultusunda bir yerden başka bir yere taşınması olarak ifade edilebileceği gibi ekonomik sosyal yada kültürel bir kazanım sağlamak amacıyla kişi veya malların hızlı, güvenli ve ekonomik olarak yerlerinin değiştirilmesi olarak da tanımlanabilir.

Alt yapı kavramı; ulaşım türleri olan karayolu inşaatında, demiryolu inşaatında, denizyolu inşaatında, havacılıkta ve ekonomik yapı analizlerinde, ekonomideki üretim olanaklarının oluşturulması veya geliştirilmesini sağlayan unsurların tamamını ihtiva eder.

<sup>27</sup> Osmon Mamarasulov, "Ulaştırma Sistemleri ve Politikalarının Ülke Ekonomilerindeki Rolü: Orta Asya Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniv. İstanbul 2009, s.38.

Ulaştırma altyapısı ise karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımında planlama, uygun standartların seçimi, planların fiilen gerçekleştirilmesi, uygulanması, kullanılmaya başlanması ve düzenli bakımını kapsar<sup>28</sup>.

Ulaşım altyapısının oluşturulması, yenilenmesi veya geliştirilmesi birçok ekonomik faaliyete nazaran yüksek miktarda finansman kaynağına ihtiyaç duyar. Yüksek finansman kaynağı ihtiyacı yanında yapılan ulaşım altyapı faaliyetlerinden beklenen faydanın gerçekleşebilmesi için uzun bir zaman dilimine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle özellikle gelişmekte olan ülkeler yönünden ulaştırma altyapısının oluşturulması, yenilenmesi veya geliştirilmesi enflasyonu artırıcı bir etkiye neden olmaktadır.

## **2.6. ULAŞTIRMA ALTYAPISININ EKONOMİK VE KENTSEL GELİŞİME ETKİSİ**

Ulaştırma, insan ve malların bir yerden başka bir yere taşınmasına olan etkisi nedeniyle ekonomik faaliyetlerin artmasında, azalmasında veya farklı ekonomik faaliyetlerin tercih edilmesinde önemli bir yere sahiptir.

İnsanların ihtiyaçlarını karşılamaya hazır hale getirilmiş olan ürünlerin yer ve zaman bakımından ihtiyaç sahiplerine dağıtılması olarak tanımlanan ticari faaliyetlerin<sup>29</sup> gelişmesi ve mal birikimi, kolektif yaşam anlayışını ortadan kaldırmış; tarım ve hayvancılığın gelişmesiyle başlayan toplumsal iş bölümündeki gelişme sonucu üretim artmış, servet birikimi ve üretim alanı genişlemiştir. Toplumsal iş bölümünün gelişmesine paralel olarak ulaşım yeni gelişmeler kaydetmiştir.

İnsanların yaptıkları ilk yollar, tekerlekli araçların kullanımının yaygınlaşmasıyla beraber ortaya çıkanlardır. Kuzeybatı Avrupa'nın ormanlık

<sup>28</sup> Ayhan Kazaz, "Türkiye'de Altyapı Yatırımlarının Yapısı ve Gelişimi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, s.3.

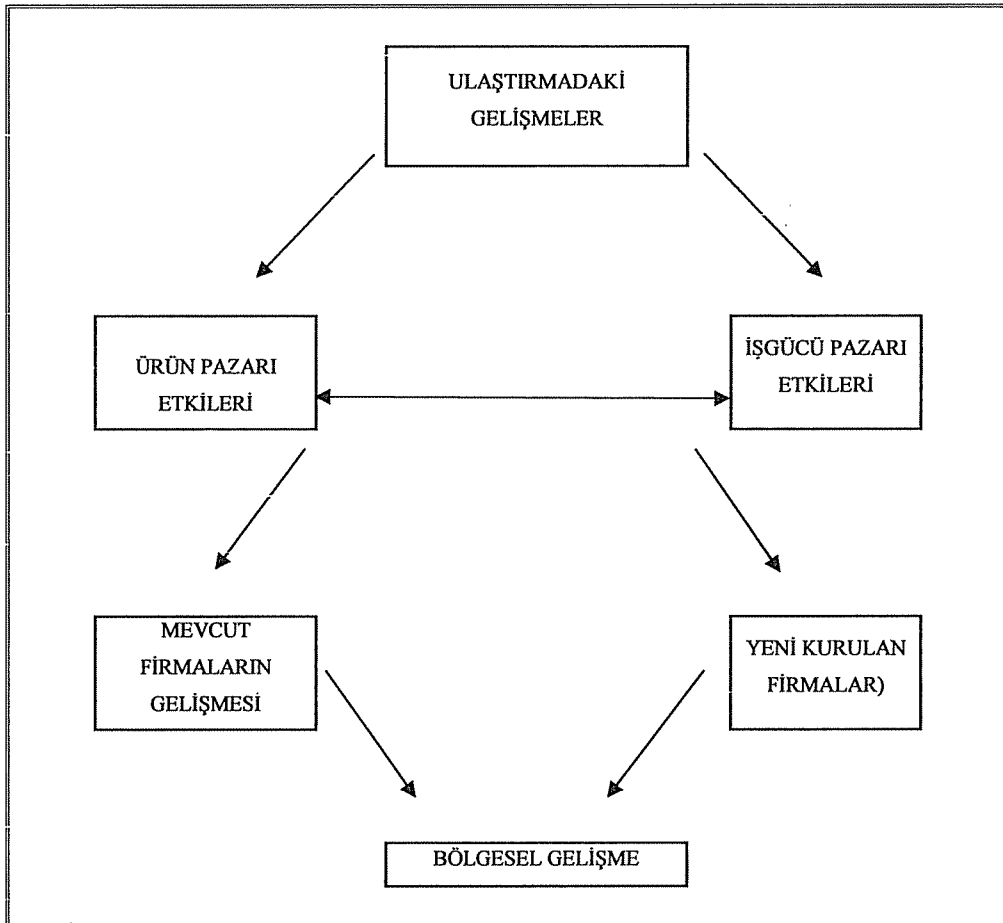
<sup>29</sup> Şerafettin Aksoy, *Vergi Hukuku Ve Türk Vergi Sistemi*, Filiz Kitapevi, İstanbul 1989, s.190.

alanlarında, yumuşak zeminin kütüklerle takviyesi ve tunç çağında, İsviçre'deki göl köylerinin kütüklerden meydana getirilmiş olan sokakları insanların oluşturduğu ilk yolların örnekleridir<sup>30</sup>.

Ulaşım ve ulaşırmada meydana gelen değişim ve gelişmeler, değişim ve gelişmenin yaşandığı bölgenin ekonomisinde değişikliklere neden olmaktadır.

Aşağıda, şekil 1'de; ulaşırmada (karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolunda) meydana gelen gelişmenin, gelişmenin yaşandığı bölgeye ne şekilde etki ettiği gösterilmiştir.

Şekil 1:Ulaşırmanın bölgesel gelişmeye etkisi



Kaynak: Murat Darçın, "Türkiye'de Ulaşım Göstergelerinin İller Bazında Çok Değişkenli Analiz Teknikleri Yardımı İle Karşılaştırılması", Gazi Üniversitesi, Doktora Tezi, Ankara, Mayıs 2006, s.15

<sup>30</sup> Karayolları Genel Müdürlüğü, **Karayolları Tarihi**, Ankara, Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Şube Müdürlüğü, 2007. s.12-13.

Şekilde görüldüğü üzere, ulaştırma altyapısına yapılan yatırımlar nedeniyle ulaştırmada meydana gelen iyileşme ve gelişmeler insanların ve malların aynı mesafelere daha kısa sürede veya daha az maliyetle taşınmalarına yol açmaktadır.

Örneğin; ulaşımda yaşanan gelişmelerden önce belirli büyüklüğün üzerindeki malların karayolu ile taşınması yüksek maliyetlerden dolayı ekonomik değilken yapılan demiryolu yatırımları ile ekonomik hale gelebilir. Ulaşımda yaşanan gelişmeden dolayı daha önce ekonomik olmayan hammadde taşımalarının ekonomik hale gelmesi hammaddelerin üretim yapılan yere getirilmesine ilişkin taşıma maliyetlerinin azalması neticesinde üretim maliyetlerinin azalmasına neden olacaktır. Taşıma maliyetlerindeki azalma nedeniyle daha önce üretimi karlı olmayan ürünlerin üretim ve satışı karlı hale gelebilir. Bu şekilde kurulan işletmeler sağladıkları gelir nedeniyle kuruldukları bölgenin ekonomik olarak gelişmesini sağlarlar.

İnsanların bir yerden başka bir yere ulaşım sürelerinin kısalması işgücü hareketliliğini ve alternatifini artırmak yoluyla işgücü maliyetlerini de azaltacaktır. Maliyetlerin azalması aynı miktardaki emek, araç ve yakıtle daha fazla yolculuk imkanı sağlar. Ticari amaçlı seyahat ve eşya taşımacılığında daha fazla yerleşim yerine ulaşım daha fazla ürün elde edilmesine neden olur. Üründe ve insan kaynağında meydana gelen artış ekonomik olarak daha fazla kazanç ve gelir elde edilmesine yol açar.

Ulaşım talebinin giderilmesinde; az gelişmiş, gelişmekte olan ve gelişmiş ülkeler dikkate alındığında karayolu, demiryolu, deniz yolu ve havayolu yük ve yolcu taşımacılığının ulaşım sektöründeki yapı ve ağırlığının farklılıklar gösterdiği görülmektedir. Ulaşım yapısındaki bu farklılık aynı zamanda ülkelerin gelişmiş, az gelişmiş veya gelişmekte olan ülke olarak sınıflandırılmasında bir veri olarak kullanılabilir. Bu durum, ulaşımın ekonomi üzerinde önemli bir etken olduğu hususu yanında ülkelerin ekonomik yapısının da ulaşımın şekillenmesinde etkili olduğunu göstermektedir.

## **2.7. ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNİ BELİRLEYEN UNSURLAR VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ**

### **2.7.1. Ulaştırma Sistemlerini Belirleyen Unsurlar**

Bu başlık altında ulaştırma sistemlerini belirleyen unsurlar olarak yer, zaman, talep, işbölümü ve uzmanlaşma, fiyat, güvenilirlik, ulaşılabilirlik konuları ele alınacaktır.

#### **2.7.1.1. Ulaştırmada Yer Unsuru**

Özellikle mal taşımacılığında, malların daha çok olduğu bölgelerden hiç olmadığı ya da daha az olduğu bölgelere taşınması sorunu, ulaştırmada yer unsurunu öne çıkarmaktadır. Sadece yük taşımacılığında olmamakla beraber yolcu taşımacılığında da bireyin daha iyi şartlarda yaşaması, daha tatminkar bir üretim – tüketim faaliyetinde bulunabilmek için bir yere yerleşmesi, çalışması seyahat etmesi yer unsuruyla açıklanmaktadır<sup>31</sup>.

Mal taşımacılığında malların marjinal faydasının göreceli olarak daha az olduğu bir yerden yüksek olduğu yere ulaştırılması, ulaştırmanın önemli bir ögesi olmaktadır. Ulaştırmanın ana prensibi olan doğru mal akışını gerçekleştirebilmek için uygun ulaştırma sisteminin kullanılması gerekmektedir.

#### **2.7.1.2. Ulaştırmada Zaman Unsuru**

Ulaştırmada bir diğer önemli unsur, zamandır. Özellikle mal taşımacılığında doğal şartların önemi açıktır. Mevsimsel etkiler nedeniyle taşımacılığın zorlaşması, ihtiyaç anında tüketicilere malların ulaştırılmasının önündeki engeller olarak belirtilmektedir. Hiç şüphesiz bu gibi durumlar göz önüne

<sup>31</sup>Cem Saatçioğlu, Ulaştırma Sistemleri Ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları,1. Baskı,Gazi Kitapevi, Ocak 2006, s.9.

alınarak tüketiciye zamanında, ihtiyaç anında mallara ulaşabilme imkanı verebilmek, ulaştırma sistemlerinde önemli bir faktör olarak görülmeliktir. Arz – talep ilişkisi dikkate alındığında buna uygun bir düzenleme yapmak kaçınılmaz olmaktadır. Talebi karşılayacak üretim düzenlemesi ve ulaştırma sistemlerinin buna göre ayarlanması ve stokların düzenlenerek kıtlık ya da bolluk zamanlarında ulaştırma faaliyetlerinin yükseltilmesi ya da azaltılması konuları da önemli olmaktadır. Bunun yanında sürekli bir ulaştırma hizmeti yerine zamana göre ihtiyaç duyulan zamanda ulaşım ve ulaştırma faaliyetinin düzenlemesi gerekmektedir. Bir diğer önemli hususu da stratejik öneme sahip malların (doğalgaz, petrol gibi) taşınmasında devletin de düzenleyici rolünü göstermesi gerektiğidir<sup>32</sup>.

Yer değiştiren eşya ve insanın yer değiştirme mesafesi artıkça ulaştırma süreleri de değişmektedir. Aynı mesafenin bir uçak, otomobil veya tren ile alınması için gereken zaman farklı olmaktadır. Yer değiştiren eşya için zaman faydası seçilen ulaştırma türüne bağlıdır. Bu ise yolculuk zamanındaki net kısalmaların, kaza sayılarının, konforun, çalışma zamanının, boş ve dinlenme zamanlarının bir fonksiyonu olarak değerlendirilmektedir. Kişilerdeki genel eğilim taşıma mesafelerine göre kendilerine en çok zaman faydası sağlayacak ve diğer ulaştırma sistemlerine oranla maliyeti düşük ulaştırma sistemini seçme yönünde olmaktadır. Burada elde edilen toplam yararın %80'i kazanılan zamanın payı olmaktadır<sup>33</sup>.

### **2.7.1.3. Ulaştırmada Arz- Talep Unsuru**

Ulaştırma sektöründe arz kavramı, ekonomideki arz kavramıyla bir takım farklılıklar göstermektedir. Ekonomi biliminde tam rekabet koşulları altında işletilen bir firma, satmak veya üretmek istediği malın miktarını belirli bir fiyat düzeyinde belirlemektedir. Ulaştırmada arz planlaması ve yönetimi, karar vermede etkileyici ve etkilenen değişik aktörlere sahip birbirinden farklı, bazen birbirlerine ters düşen amaçları olabilen, farklı düzeylerdeki kararların alınmasını gerektiren ve tüm bu kararlar ile bunların çeşitli etkileri arasında yüksek düzeyde etkileşimlerin

<sup>32</sup> Saatçioğlu, A.e., s.10.

<sup>33</sup> Necdet Tekin, *Yolcu Talep Tahminlerinin Ekonomik ve Matematiksel Analizi*, İstanbul, Marmara Üniversitesi Yayın No:409, 1984, s.7.

bulunduğu, olası karar seçeneklerinin fazla olduğu, karar vermede doğrudan doğruya ve dolaylı etkilerin bulunduğu bir çevre içinde çalışmasını gerektiren “ karmaşık bir karar verme süreci” olarak tanımlanmaktadır<sup>34</sup>.

Ulaştırma talebin belirlenmesi kent, bölge, ülke ya da uluslar arası bazda ve belirli bir zaman içinde nerelerdeki, hangi özellik ve miktarlardaki insan ya da yüklerin, nerelere, hangi amaç ya da nedenlerle, ne zaman ve hangi koşullarda ulaşmak ya da ulaştırmak istendiğinin belirlenmesidir<sup>35</sup>.

#### **2.7.1.4. Ulaştırma İşbölümü ve Uzmanlaşma Unsurları**

Sanayi devriminden sonra uzmanlaşmanın öneminin artması her sektörde olduğu gibi ulaştırma sektöründe de önem arz eden bir konu olmuştur. İşbölümü ve ona bağlı uzmanlaşma, söz konusu sektörün neredeyse vazgeçilmez unsurlarıdır. Ayrıca ulaştırma hizmetinde görülen teknolojik gelişmeler ulaştırma firmalarını da doğrudan etkileyerek, zamanı etkin kullanan, verimli, ucuz, rahat ve güvenli bir mal ve yolcu taşımacılığı arzına olanak sağlamaktadır.

Modern dünyada, devletlerin ekonomik hayatı denetleyici ve düzenleyici rollerinin ön plana çıkmasıyla birlikte özellikle diğer ülkelerle entegre olabilmek adına ulaştırma alt yapılarına önem verilmekte, böylece yük ve yolcu taşımacılığında ulaşılmak istenen her noktaya rahatça varılmaktadır. Ulaştırma alt yapılarına devletler tarafından verilen önemin bir diğer nedeni ise askeri ve savunma amacıyla ulaşım ağlarına duyulan ihtiyaçtır.

#### **2.7.1.5. Ulaştırma Fiyat Unsuru:**

Ulaştırma sistemlerini seçmede önemli bir etkende fiyat konusudur. Yük ve yolcu taşımacılığında seçilen ulaştırma türü ne olursa olsun, ulaştırma hizmetinin sağlanmasında birleşik maliyetlerin ve türdeş bir ulaşım çıktısı biriminin

<sup>34</sup> Aydın Erel, “Ulaştırma Planlanmasında Talep-Sunu İlişkileri” 3. Ulaştırma Kongresi Bildirileri Kitabı, Türkiye MMOB, İstanbul, 5-7 Haziran 1995, s.88.

<sup>35</sup> Erel, A.e, s.84.

bulunmayışı, fiyat ve maliyet arasındaki ilişkinin belirsizliğine ve değişebilirliğine yol açmaktadır. Fiyat belirlenirken uygun bir temel olarak kısa ve uzun dönem marjinal maliyetler ve ortalama maliyetler arasında bir seçim yapmak önemli olduğu kadar, bu konular etkin bir fiyatlamayı zorlaştıran unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>36</sup>.

Ulaştırma hizmetlerinde fiyat belirleme, serbest şekilde tarafların anlaşma yolu ile fiyat belirlemesi, diğeri ise tarife yoluyla yapılan belirlemedir. Tezimizin konusunu oluşturan lastik tekerlekli toplu ulaşım araçlarında fiyatlandırma tarife usulüne göre belirlenmektedir.

#### **2.7.1.6. Ulaştırmada Güvenlik Unsuru**

Günümüzde özellikle yolucu taşımacılığında ulaştırma talebini belirleyen en önemli unsurlardan biri güvenlik unsurudur. İnsan hayatı ulaşım esnasında yaşanması muhtemel kazalar nedeniyle sürekli risk altındadır. Bundan dolayı ulaştırma araçlarında rahatlık, konfor, hız, yakıt tüketimi gibi ekonomik ve seyahat kalitesini artıran özelliklerin yanında, güvenliğe de önem verilmektedir. Özellikle otomobil üreticileri meydana gelen kazalarda yolcuların en az hasarla otomobilden çıkmasına yönelik araştırma geliştirme çalışmalarına önem vermektedirler. Bunun dışında seyahat edenler veya yolcu ve yük taşımacılığı faaliyetinde bulunanlar meydana gelebilecek zararlardan korunmak üzere kendilerini, araçlarını, araçlarda seyahat eden yolcuları ve taşıdıkları yükleri sigorta etmektedirler. Bu aynı zamanda sigortacılık faaliyetlerinin gelişmesinde de etkili olmaktadır. Böylece firmalar ve bireyler risklerini sigorta şirketlerine devrederek hem sigorta sektörünün gelişmesine yardımcı olmakta hem de daha güvenli bir şekilde ulaştırma faaliyetlerinden yararlanmaktadırlar.

---

<sup>36</sup> C.H. Sharp, *Ulaştırma İktisadı*, Çeviren: Ümit Şenesen, İstanbul, Akbank Kültür Yayınları, 1978, s. 12-13.

### 2.7.1.7. Ulaştırma Ulaşılabilirlik Unsuru

Ulaştırma sistemlerinden birinin zaman, konfor, güvenlik ve frekans bakımından analitik olarak diğerine üstün gelmesiyle açıklanan ulaşılabilirlik ulaştırma talebini etkileyen önemli bir unsurdur.<sup>37</sup> Bunun yanında ulaşım imkanları ve olayı ile doğrudan doğruya ilgili olan ulaşılabilirlik konusu ulaşım sisteminin bir sonucu olan iki nokta arasında fiziki gidiş geliş kapsayan, hız, güvenlik, ucuzluk ve kalite gibi sorunlarla zaman boyutunu da içeren bir kavramdır<sup>38</sup>. Zamanın daha da önemli olduğu günümüzde teknolojik gelişmelerle birlikte sadece mal ve hizmetlerin ulaştırma süresi değil, kişilerin seyahat süreleri de kısalmıştır.

### 2.7.2. Ulaştırma Sistemleri

Ulaştırma sistemi, yer değiştirme faaliyetlerinin tam olarak gerçekleşebilmesi için tüm alt sistemlerin ve araçların koordineli çalışmasını analiz ve organize eden sistemler bütünüdür. Ulaştırma sisteminin sistemler bütünü olarak ele alınmasının nedeni, ulaştırmanın unsur ve fonksiyonlarının çeşitli olmasıdır. Yer değiştirme faaliyeti, trafik akımı, trafik ağı, yük, insan gibi saydığımız unsur ve fonksiyonların hepsine bir arada “ ulaştırma sistemi” denilmektedir<sup>39</sup>.

Ulaştırma ağları kapladıkları alan bakımından kara, hava ve su olarak üçlü bir ayırma tabii tutulabilir. Ulaştırma sistemleri ise günümüzde; karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu ve boru hattı olarak ayırma tabii tutulmaktadır.

Ulaştırma sistemlerinin özelliklerine göre karşılaştırıldığı tablo aşağıdaki gibidir.

<sup>37</sup> Tekin, a.g.e., s.12.

<sup>38</sup> Atilla Alpöge, “Toplu Taşıma Politikası”, Şehircilik Enstitüsü Dergisi, Sayı: 13, İTÜ, İstanbul, 1977, s.92.

<sup>39</sup> Mamarasulov, a.g.t., s.6.

“Tablo1: Ulaştırma Sistemlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması

Ulaştırma Sistemleri	Altyapı Maliyeti	İşletme Maliyeti	Teknolojik Geliştirme Maliyeti	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen yer sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Uluslar arası Ulaştırma Özelliği	Hava Durumundan Etkilenmesi
Karayolu	Yüksek	Orta	Orta	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Çok Yüksek	Orta
Denizyolu	Düşük	Orta	Yüksek	Yavaş	Sınırlı	Çok yüksek	Sınırlı	Yüksek
Havayolu	Orta	Yüksek	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Çok Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Çok yüksek	Orta	Çok Yüksek	Orta	Sınırlı	Yüksek	Orta	Çok düşük
Boru Hattı	Orta	Çok yüksek	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Çok düşük

Kaynak: Cem Saatçioğlu, Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları: Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları, Ankara, Gazi Kitabevi, 2006, s.48.

Görüldüğü gibi ulaştırma sistemleri maliyet, hız, içsel, dışsal ve yapısal çeşitli durumlarda verimlilik ve kullanılabilirlik gibi kıstaslarda değişik konumdadır (Tablo 1). Her Ulaşım sisteminin kendine özgü artı ve eksileri vardır ve tek başına ideal bir sistem olarak değerlendirilmezler. Böylece her sistemi en etkin olduğu koşullarda çalışması gerekmektedir<sup>10</sup>. İşte bundan olsa gerek ulaştırma sistemleri konusunda karar almada Tablo 1’deki durumları ve orada gösterilmeyen diğer durumları göz önünde bulundurarak, bölgesel, ülke içi ve küresel ulaştırma sistemlerini bir bütün olarak değerlendirmek en doğrusudur.”

### 2.7.2.1. Karayolu Ulaştırması

Karayolu ulaştırması insanlık tarihi kadar eski geçmişi olan ulaştırma alt sistemidir. Dünyada karayolu ulaştırması özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında otomobilin ve diğer motorlu kara taşıtlarının gelişimine bağlı olarak gelişme göstermiştir<sup>40</sup>. Önemi tarihin hiçbir döneminde kaybetmeyen karayolu ulaştırması, bu günde motorlu araçların günümüzdeki hızlı gelişiminden dolayı halen en yaygın kullanılan ulaştırma alt sistemidir.

<sup>40</sup> Güngör Evren, “Türkiye’de Ulaştırma Politikalarına Eleştirel Bir Bakış”, 2. Ulaşım Ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı, Ankara, TMMOB Yayını, 1999, s.4.

Karayolu ulaştırmasının vazgeçilmez unsuru olan motorlu araçların yaklaşık yüzyıllık geçmişlerinde önceleri, buhar güç üretimi için kullanılmış bunu daha sonraları benzin, dizel, gaz, güneş enerjisi ve en son hidrojen izlemiştir. Motor gücü ile hareket edebilen ilk otomobil 1885'te G. Daimler tarafından üretilmiştir. Motorlu araçlar sanayi bu tarihten başlayarak günümüze kadar hızla gelişmiş ve yaygın bir kullanım alanı bulmuştur. Özellikle 1913 yılından itibaren Henry Ford tarafından iş ve yığın metodunun uygulandığı otomobil sanayinde standardizasyona gidilmiş ve düşük maliyetler sağlanmıştır<sup>41</sup>.

Günümüzde karayolu ulaşım araçlarının üretimine ve geliştirilmesine ilişkin olarak yapılan ar-ge çalışmaları neticesinde önemli ilerlemeler sağlanarak, üretim maliyetlerinin azaltılmasına çalışılmaktadır.

Karayolu ulaştırmasının aktarmasız taşımayı sağlaması, yolu kullananlara en yüksek hareket ve davranış serbestisi vermesi, terminal ihtiyacının bulunmaması, tüm coğrafi yapılaraya inşa edilmesinin mümkün bulunması nedeniyle ulaşım ağı kurmanın sınırsız olması sistemin avantajlarıdır<sup>42</sup>.

Karayolu ulaştırması diğer ulaştırma sistemlerine yardımcı ve tamamlayıcı olarak da kullanılabilir. Karayolu ulaştırmasının diğer sistemlere göre daha az güvenliklı oluşu, uzun mesafeli ve çok büyük taşımalar için uygun olmayışı, yüksek enerji tüketimi, çevreye diğer sistemlere göre daha fazla zarar vermesi, araçların hızının yoldaki trafik yoğunluğuna bağlı bulunması sistemin dezavantajlarıdır.

### **2.7.2.2. Havayolu Ulaştırması**

Ulaştırma sistemleri içerisinde en yeni ve en az yararlanılan alt sistem havayolu ulaştırmasıdır. Havayolu ulaştırması I. Dünya savaşı öncesi sadece askeri amaçlar için kullanılmakta iken savaştan sonra ticari havacılık faaliyetlerinin

<sup>41</sup> Muzaffer Günay, Ulaştırma Açısından Türkiye'nin Dış Ticaret Gerçekleşmeleri Analizi ve Deniz Ticaret Filosunun Planlanması, Ankara, Hacettepe Ün. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayını, 1985,s.22.

<sup>42</sup> Ergün, a.g.e., s.51-52.

başlaması ile birlikte sivil havacılık yaygınlaşmaya başlamıştır. İlk ticari hava seferleri 1919'da Fransa'da başlamış, daha sonra 1926 yılında ABD'de görülmüştür. Düzenli seferler ise II. Dünya Savaşı sonrasında başlamıştır<sup>43</sup>. Günümüzde en yeni teknolojilerin kullanıldığı, sahip olduğu hız nedeniyle kendisine olan talebin belirli bir seviyenin altına düşmediği havayolu ulaştırması her gün daha fazla kullanılan bir sistem durumundadır.

### 2.7.2.3. Denizyolu Ulaştırması

Başlangıcı çok eski dönemlere uzanan denizyolu ulaştırmasının gelişimi uzmanlar tarafından üç evreye ayrılmaktadır. Birinci evre; deniz ulaşımından sahillere bağlı kalınarak kısa mesafeli taşımaların yapıldığı ve XV. yüzyıla kadar olan evredir. İkinci evre, pusula ve dürbünün bulunması neticesinde sahillere bağımlılıktan kurtulunarak uzun mesafeli taşımaların yapıldığı XV.-XVI. yüzyıllar arasındaki süreçtir. Son evre olan üçüncü evre ise XVI yüzyıldan sonra teknolojik gelişmeye paralel olarak elektronik yön bulma ve uydu yer tespit cihazlarının denizyolu ulaştırmasında kullanılması ise okyanus aşırı seyahatler gerçekleştirilmeye başlanmıştır<sup>44</sup>. Denizyolu taşımacılığı günümüzde büyük hacimli hammadde, yarı mamul ve mamul maddelerin taşınmasında tercih edilen bir sistemdir. Yük taşımacılığı dışında turizm, şehir içi ulaşım vb. amaçlarla azda olsa yolcu taşımacılığında da kullanılmaktadır.

Hızın önemli olmadığı durumlarda büyük miktarlarda, çok büyük hacimli ürünlerin uzun mesafelere taşınmasına imkan vermesi, hızının düşük olmasına rağmen güvenilirliğinin yüksek olması, değişken maliyetlerin havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması denizyolu ulaştırmasının avantajlarını teşkil etmektedir. Bunun yanında denizyolu ulaştırmasında hızın düşük olması, ulaşım ağı kurmanın doğal koşullara bağlı olması nedeniyle çok kısıtlı olması, terminallerin, suyollarının tesis ve kanalların yeterlilik

<sup>43</sup> Cem Saatçioğlu, a.g.e., s.47.

<sup>44</sup> Metin Çancı, Murat Erdal, *Uluslar arası Taşımacılık Yönetimi*, 2.Baskı, İstanbul, Uluslar arası Taşımacılık Ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği Yayını, 2003, s. 266.

durumlarının ulaşımın esnekliğini sınırlandırması, terminallerdeki muhtemel trafik sıkışıklıkları sistemin dezavantajları olarak sıralanabilir<sup>45</sup>.

#### 2.7.2.4. Demiryolu Ulaştırması

Demiryolu ulaşırması buharlı makinelerin yapılmasını müteakip ilk buharlı lokomotifin 1804 yılında kullanılmaya başlanması ile birlikte gelişme göstermiş bir sistemdir. Günümüzde demir yolları yük taşımada olduğu kadar yolcu taşımada da önemle üzerinde durulan ve kullanılmaya çalışılan bir sistemdir. Özellikle son teknolojik gelişmeler ile demiryolu araçları olan trenlerin hızlarında meydana gelen artışlar bunların yük dışında yolcu taşımalarında da talep edilmelerine yol açmaktadır.

Demiryolu ulaşırmasının hem uzun hem de kısa mesafelerde büyük miktarda taşımalar için uygun olması, birim başına taşıma maliyetinin diğer sistemlere göre düşük olması, demiryolu ulaşımında trafik sorununun bulunmaması, güvenli, konforlu ve son dönemlerde hızlı seyahat imkanının bulunması sistemin avantajları olarak sayılabilir. Buna karşın altyapı inşa maliyetlerinin yüksek oluşu, kademeli yatırımın mümkün olmayışı, sistemin çalışmasının arazinin koşullarına bağlı bulunması gibi hususlar da sistemin dezavantajları olarak sayılabilir.

#### 2.7.2.5. Boru Hattı Ulaştırması

Boru hatları; petrol, doğalgaz ve diğer petrol ürünleri, su, kimyasallar, sıvı içinde asılı katı maddeleri uzak mesafelere kesintisiz olarak taşıya bilen sistemlerdir. Boru hattı ulaşırması, ulaşırma sistemleri içerisinde sabit maliyeti en yüksek değişken maliyeti en düşük ulaşırma sistemidir<sup>46</sup>.

Hava ve trafik koşullarından etkilenmemesi, araziden kaynaklanan sınırlamanın çok az oluşu, değişken maliyetlerinin düşük oluşu sistemin avantajları

---

<sup>45</sup> Kurt, a.g.t., s.46.

<sup>46</sup> Ergün, a.g.e., s.54.

olarak sayılabilirken sabit maliyetlerinin yüksek oluşu, sınırlı ürünlerin taşınmasına uygun olması, alternatifinin bulunmaması nedeniyle doğal tekel olması, her türlü saldırıya karşı hassas olması ise dezavantajlardır.

## 2.8. ULAŞTIRMANIN EKONOMİ İÇERİSİNDEKİ YERİ

Ulaştırma sektörü, ülkenin yönetsel kalitesi, sosyal istikrarı, eğitim sistemi ve yasal altyapısıyla birlikte ülke kalkınması için gerekli unsurlar arasında ön sıralarda bulunmaktadır. Ulaştırmanın en belirgin özelliklerinden biride yatırımların kendi bağımsız amaçları için değil, ülke ekonomisinin kapsamlı amaçları için yapılmasıdır. Cumhuriyetten günümüze kadar ulaştırma sektörünün ekonomi içerisindeki yeri ve büyüklüğü gerek yapılan yatırımların miktarı açısından gerekse de GSMH oranı yönünden sürekli artış göstermiştir<sup>47</sup>.

Dünyada ve Türkiye’de ulaştırma sektörünün genel bütçeler içerisindeki payı giderek artan bir eğilim göstermektedir. Gelişmiş ülkelerin birçoğunda toplam yatırımlar içinde ulaştırma yatırımlarının payı %15-40 arasında değişmektedir. Avrupa Birliğinde (AB) ulaştırma sektörünün ekonomik faaliyet olarak milli hâsılaya katkısı ortalama %7 iken, ulaştırma yatırımlarının toplam kamu yatırımları içerisindeki payı ortalama %40 dolayındadır<sup>48</sup>.

“Ulaştırma, üretim faaliyetlerinin ayrılmaz bir ögesidir. Sektörde gerçekleşecek küçük bir gelişme tüm ekonomik göstergeler üzerinde etkili olmaktadır. Ulaştırma sisteminin işleyişini sağlayan alt sektörlerin kendilerine özgü altyapı ihtiyaçları bulunmaktadır. Ulaşımın iyileştirilmesi için alt yapı yatırımlarının gerektirdiği sermaye, özellikle gelişmekte olan ülkeler için büyük tutar oluşturduğundan söz konusu ülkeler için altyapı projelerini finanse edecek ve inşasını gerçekleştirecek kaynaklar çok iyi değerlendirilmeli ve kullanılmalıdır.

<sup>47</sup> Türkiye Genç İş Adamları Derneği, 2000’li Yıllara Doğru Türkiye’nin Önde Gelen Sorunlarına Yaklaşımlar, 22-Ulaştırma, Simge Ofset Matbaacılık, Mart 1997, s.3.

<sup>48</sup> Bülent Günsoy, “Ulaştırma Ekonomisinde Alt Sistemler Arası Öncelik Sorunu ve Türkiye Uygulaması”, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Haziran 1994, s.7.

Ulaştırma, ekonominin kalkınması için çok elzem olan temel altyapıdır. Ulaştırma hizmetleriyle ekonomik kalkınma için gerekli olan sosyal, siyasal ve ticari altyapı da oluşturulur. Ekonominin düzenli, güvenli ve istikrarlı işleyebilmesi ulaştırma hizmetlerinin ekonomi içerisindeki yoğunluğuyla doğrudan bağlantılıdır. Ulaştırma bilgi akışını sağlayarak ve insanların tasavvurlarını ilerleterek buluşlara, keşiflere ve yeniliklere önemli katkılarda bulunur. Ekonomi tarihçileri ekonomik kalkınma olayını büyük ölçüde ulaştırmaya atfeder<sup>49</sup>.”

Ulaştırma yatırımları, ekonomilerin gelişmesi için itici bir güç olmalarından dolayı ülkelerin ekonomik, sosyolojik ve politik yapılarının şekillenmesinde de etkili olabilmektedir. Bu özellikleri nedeniyle ulaştırma yatırımlarının değerlendirilmesinde sadece kar-zarar kriterine göre karar vermek yanlış kararlar alınmasına neden olabilir.

Bir ekonominin kalkınma seviyesi ne kadar düşük ise, söz konusu ekonomik ulaştırma yatırımlarının toplam yatırımlar içindeki payı o nispette büyük olacaktır. Kalkınmanın başlangıcında öncelik ulaştırma sektörüne verilmelidir<sup>50</sup>. Ulaştırma yatırımlarını ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak kullanmak gerekmektedir.

Ülkemizde cari fiyatlarla sektörler itibariyle toplam sabit sermaye yatırımları tablo 3'te verilmiştir.

---

<sup>49</sup> Nalçakan, a.g.t., s.47-48.

<sup>50</sup> İsmet Ergün, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Hacettepe Üniversitesi, Ankara, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları No:10,1985, s.12-46.

Tablo 3: Sektörler İtibariyle Toplam Sabit Sermaye Yatırımları Yüzdesi (Cari Fiyatlarla)

Sektörler	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tarım	4,50	4,30	4,00	3,60	4,70	4,00	4,10	4,20	3,90
Madencilik	1,10	1,50	1,40	1,70	1,80	1,70	1,60	1,60	1,70
İmalat	20,10	18,50	24,20	28,90	35,40	36,80	38,70	37,60	37,30
Enerji	6,50	11,10	8,90	5,80	3,40	3,90	4,00	4,40	4,30
Ulaştırma	29,40	25,30	19,80	18,30	21,20	21,90	20,00	19,40	19,70
Turizm	3,60	4,40	4,80	6,00	5,90	6,10	5,60	5,60	5,70
Konut	18,10	15,10	16,70	17,10	13,00	9,60	10,20	10,70	10,70
Eğitim	4,30	4,80	4,60	4,20	3,00	2,90	2,70	2,90	3,10
Sağlık	3,70	4,10	4,10	4,00	3,90	4,80	4,70	4,90	4,90
Diğer Hizt.	8,20	10,50	11,00	9,90	7,30	7,80	7,90	8,30	8,20

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı, Temel Ekonomik Göstergeler,

Ulaştırma sektörü, 2000 ve 2001 yıllarında toplam sabit sermaye yatırımları içerisinde % 29,40 ve % 25,30 ile ilk sırada yer almıştır. 2002 yılı ve izleyen yıllarda ulaştırma sektörünün toplam sabit sermaye yatırımlarından aldığı pay azalma göstermiştir. Aynı dönemlerde İmalat sektörünün toplam sabit sermaye yatırımlarından aldığı pay düzenli bir artış ile yaklaşık %20'lerden % 37'lere yükselmiştir. Ulaştırma sektörü bu yıllarda da imalat sektöründen sonra, toplam sabit sermaye yatırımları içerisinde en yüksek orana sahip ikinci sektör olmuştur. Tablodan görüldüğü üzere toplam sabit sermaye yatırımları içerisinde ulaştırma sektörünün payı yaklaşık % 20 dolayındadır.

Ulaştırma alt sistemleri olan; karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu ve boru hattı ulaşım sistemleri için 1995-2000 yılları arasında kamu tarafından yapılan yatırımların dağılımı aşağıda tablo 4' te gösterilmiştir.

Tablo 4: Ulaştırma Alt Sektörlerinin Kamu Ulaştırma Yatırımları içindeki Oranı (%)

	Karayolu	Otoyol	Havayolu	Demiryolu	Denizyolu	Boru Hattı
1995	29	51	8	7	2	4
1996	33	43	14	5	2	2
1997	39	33	15	5	2	6
1998	26	35	21	5	3	10
1999	29	21	33	6	3	8
2000 (Tahsis)	23	36	13	6	4	18

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.14.

Tablo 4 incelendiğinde; 1995-2000 yılları arasında kamu ulaştırma yatırımları içerisinde karayolu ve otoyol yatırımlarının, özellikle otoyol yatırımlarının 1999 yılı hariç en yüksek paya sahip olduğu görülmektedir. 1995-2000 yılları arasında tabloda görülen en önemli değişiklik havayolu ulaştırma yatırımlarının toplam yatırımlar içerisindeki oranında görülen yükselmedir. Özellikle 1999 yılında havayolu yatırımları kamu ulaştırma yatırımları içerisinde en yüksek orana sahiptir. Yine tablodan boru hattı ile ulaşım için yapılan yatırımların toplam kamu ulaştırma yatırımları içerisindeki oranının arttığı görülmektedir.

Türkiye’de ulaştırma ve haberleşme sektörünün de içerisinde bulunduğu hizmet sektörünün GSYİH içindeki payı 2000 yılında %62,6 2002 yılında %63,2 ve 2005 yılında %64,4 iken ulaştırma ve haberleşme sektörünün hizmet sektörü içindeki payı 2000 yılında %22,6 2002 yılında % 23,8 ve 2005 yılında % 22,9 dur<sup>51</sup>.

Tezin izleyen bölümünde, İstanbul ulaşımı hakkında genel bilgi verildikten sonra İstanbul’da faaliyet gösteren ticari taksi, minibüs ve ÖHO sahiplerinin vergilendirilme yöntemleri ile bunlara ait vergisel verilere yer verilecek, devamında kayıt dışılığın tespiti amacıyla düzenlenen anketlerden elde edilen verilerle beyan edilen vergisel veriler kıyaslanarak kayıt dışı (vergi dışı) ekonominin boyutunun tespitine çalışılacaktır.

<sup>51</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, s.34.(Çevirimiçi)  
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf>, 25/01/2010

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE VE İSTANBUL'DA ULAŞIM SEKTÖRÜ, VERGİLENDİRİLME YÖNTEMLERİ, VERGİSEL BÜYÜKLÜKLERİ

#### 3.1. TÜRKİYE VE İSTANBUL'DA ULAŞIM SEKTÖRÜ

##### 3.1.1. Türkiye'de Ulaşım Sektörü

Sınırların ortadan kalktığı, rekabetin arttığı dünyamızda yaşanan bu değişimi en fazla etkileyen ve etkileyecek olan sektörlerden biri ulaştırma sektörüdür. Sanayileşmenin hızla gelişmesine, nüfus artışına ve yerleşim merkezlerinin yaygınlaşmasına paralel olarak, ulaştırma sistemleri de konfor, hız ve güvenilirlik yönünden devamlı gelişmeler kaydetmektedir<sup>1</sup>.

Ülkemizdeki sorun ulaşım türlerinin (karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu) toplam ulaşım talebinden aldıkları payın verimlilik, ekonomiklik ve gelişmiş ülke standartlarından büyük oranda sapmalar göstermesinden kaynaklanmaktadır. Devlet Planlama Teşkilatı (DTP) tarafından planlanan bütün yatırımlara rağmen karayolunun payının daha da artmasına karşılık özellikle deniz taşımalarının payının azalması bu sapmaya örnek teşkil etmektedir. Ulaşım türleri arasındaki bu orantısız sapmanın ilerleyen dönemlerde istenen seviyelere getirilmesinin güçlüğü hatta bu sapmanın daha da bozulma eğiliminde bulunması ülke ekonomimiz için endişe verici bir durum ortaya koymaktadır<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., Ulaştırma Sektörü, Sektör Araştırmaları Serisi/No:24, Ankara, s.4-7.

<sup>2</sup> Mete Orer, "Türkiye Ulaştırmasının Bölgesel Durumu", 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Maya Basın Yayın, s.114-115.

Ulaşımın, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi artan ulaşım talebine uygun demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının zamanında gerçekleştirilmemesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun taşıma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu kullanılarak yapılmasına neden olmaktadır. Bu durum fiziki standartlar ve ağ yoğunluğu açısından zaten yetersiz olan karayolu alt yapısının yasal sınırı aşan yüklemeler ve bakım-onarım hizmetleri için zamanında yeterli kaynak ayrılamaması gibi nedenlerle daha da yıpranmasına ve Türkiye’de verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına sebep olmuştur. Artan ulaşım talebi, uzun dönemli planlar yapılsa dahi kısıtlı kaynakların kısa vadeli kaygılarla karayolu iyileştirme ve yapım yatırımlarına tahsis edilmesine sebep olmaktadır. Eski bir alt yapı üzerinde işletmecilik yapan demiryollarının rekabet edebilirliği her geçen gün azalmaktadır. Demiryollarında büyük liman alt yapılarının inşasını özendirecek finansman modelleri bürokratik yapılanma sebebiyle gerçekleşmemiş, kısıtlı kamu kaynakları ise Türkiye’nin büyük kapasiteli limanlarının inşa edilmesine yönlendirilmemiştir. Sonuç olarak, kısıtlı kaynak, yanlış oturtulmuş karayolu ağırlıklı yapı ve sürekli artan talep kendi kendini besleyen olumsuz bir yapı yaratmıştır<sup>3</sup>.

Aşağıda tablo 5’te Türkiye, ABD ve Almanya’da karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımının toplam ulaşım içerisindeki oranına yer verilmiştir.

Tablo 5: 1999 Yılında Türkiye, ABD ve Almanya’da Ulaşımın Dağılımı(%)

Ülke	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
ABD	27,2	38,3	24	10,5
Almanya	58,2	22	12	7,3
Türkiye	96,20	2,13	0,02	1,76

Kaynak: DPT, Sekizinci Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT. 2586-ÖİK.598,Tablo:2, Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. “Ulaştırma Sektörü” Sektör Araştırmaları Serisi No:24 Ankara 2001

<sup>3</sup> Devlet Planlama Teşkilatı 2006 Yılı Programı, s.208 (Çevirimiçi) <http://ekutup.dtp.gov.tr/program/2006.pdf>, 22 Aralık 2009.

Tablo 5'te görüldüğü üzere, ülkemizdeki ulaşım türlerinin oransal dağılımı ile Almanya ve ABD'nin ulaşım türlerinin oransal dağılımı arasında önemli farklılıklar vardır. ABD de %27,2, Almanya'da %58,2 olan karayolu taşımacılığı ülkemizde %96,2 gibi çok yüksek bir düzeydedir. Buna karşılık ABD'de %38,3, Almanya'da %22 olan demiryolu taşımacılığı ülkemizde %2,13, denizyolu ile havayolu taşımacılığının oranı ise ABD'de %24, %10,5, Almanya'da %12 ile %7,3 iken Türkiye'de sırasıyla %0,02 ve %1,76 dır. Bu durum ülkemiz ulaşımının türel dağılımının gelişmiş ülkelere göre ne denli farklı ve ekonomik olmadığını açık bir göstergesidir.

Tablo 6: 2003 yılı AB ülkeleri ile Türkiye'nin sahip olduğu karayolu, demiryolu ve havayolu ağ yoğunluğu,

Ülkeler	Karayolu Yoğunluğu km/km <sup>2</sup>	Otoyol Yoğunluğu km/km <sup>2</sup>	Demiryolu Yoğunluğu km/1000km <sup>2</sup>	Havayolu Yolcu Trafiği (1000 adet)
Çek Cumhuriyeti	0,737	0,006	121	7.788
Fransa	0,715	0,017	58	96.296
Almanya	0,675	0,032	101	121.136
Belçika	0,571	0,056	113	15.087
Avusturya	0,444	0,019	71	15.799
AB-25	0,454	0,014	51	32.408
Türkiye	0,196	0,002	11	34.267

Kaynak: Avrupa Birliği Enerji-Ulaştırma İstatistikleri (2003), Karayolları Trafik İstatistikleri (2003), DHMİ İstatistikleri (2003), Euro stat, OECD-IEA(2002)

Yukarıda tablodaki veriler incelendiğinde; Türkiye'nin AB-25 ortalamasının oldukça altında karayolu, otoyol ve demiryolu ağına sahip olduğu görülmektedir. AB'ye üye 25 ülkede ortalama kilometrekareye düşen karayolu uzunluğu 0,454 km, oto yol uzunluğu 0,014 km iken, ülkemizde ise sırasıyla 0,196 km ve 0,002 km'dir. Tablodan da görüldüğü üzere ülkemizde havayolu yolcu trafiği ise oldukça yüksek rakamlara ulaşmıştır. 2003 yılında AB'ye üye 25 ülkenin ortalama havayolu yolcu trafiği 32.408 bin iken ülkemizde aynı yılda 34.267 bin hava yolu yolculuğu gerçekleştirilmiştir.

### 3.1.1. Deniz Ulaşımı

Hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüz dünyasında deniz ve denizcilik; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı ulusal bir yapıdan ziyade uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişme ve koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini belirlemektedir.

Bugün dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 80 'i deniz yolu ile yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları fazladır. Demiryolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat ve havayolu taşımacılığına göre 22 kat daha ucuzdur. Diğer avantaj ise özellikle sanayi hammaddesini oluşturan büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir noktadan diğer bir noktaya taşınması imkânını sağlaması olarak belirtilebilir<sup>4</sup>.

Denizyolu ulaşımının diğer ulaşım türlerine göre daha avantajlı olmasının bir nedeni de deniz yolu ulaşımının geliştirilmesinde ihtiyaç duyulan yatırım çeşidinin azlığıdır. Denizyolu ulaşımı altyapı yatırımı olarak deniz yolu iskeleleri dışında taşıma yolu yatırımı gerektirmeyen bir ulaştırma sistemidir. Yine deniz yolunda seyahat hızının küçük olmasına karşın uç noktalarının konumuna bağlı olarak seyahat süresinin karayolu hatlarından daha kısa olmasına yol açabilmektedir. Deniz yolu ulaştırma sistemi, zaman değeri düşük büyük hacimli kitle taşımaları için ekonomik olabilen bir sistemdir.

Deniz yolu ulaşımının karayolu ulaşımına göre bir avantajı da, karayolu ulaştırmasında bir yönde bir şeritte taşıt yoğunluğunun taşıt trafik akımının kapasiteye yaklaşması hallerinde trafik akımının yavaşlamasına, sıkışmasına, bekleme ve toplam seyahat süresinin artmasına rağmen deniz ulaşımında limanlarda

---

<sup>4</sup> TÜBİTAK, Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli, Ankara, Temmuz 2003, (Çevirimiçi), [http://www.tubitak.gov.tr/tubitak\\_content\\_files/vizyon2023/ut/utp\\_son\\_surum.pdf](http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ut/utp_son_surum.pdf), 06 Mart 2010

oluşabilecek yağılmalardan kaynaklanan durumlar hariç sayılan olumsuzlukların meydana gelmesi mümkün değildir<sup>5</sup>.

Ülkemizde 1950 yılına kadar, doğru bir tercih olarak demiryolu ve denizyoluna ağırlık veren politikalar benimsenmiştir. Bu uygulama sonucunda 1950 yılında yük taşımalarında miktar (ton) olarak demiryolu %55.1, denizyolu %27,8 pay alırken, karayolunun payı %17.1 idi. Aynı dönemde yolcu taşımacılığında taşıma türleri arası dağılım %49.9 karayolu, %42.2 demiryolu, %7.5 denizyolu ve %0.6 havayolu şeklindeydi. 1950 yılından sonra en pahalı taşıma türü olan karayolu taşımacılığını destekleyen politikalar, her hükümet döneminde devam ederek Türkiye’de ulaşımı karayoluna bağımlı hale getirmiştir. Böylece günümüzde yurtiçi taşımacılık; yükte %92, yolcuda %95 karayolu payı ile dengesiz, pahalı ve sağlıksız bir yapıya dönüşmüştür. Bu olumsuz durum sık sık gündeme getirilmesine ve düzeltilmesinin gerekliliği konusunda beyanlar verilmesine karşın, durum değişmemektedir. Nitekim son on yıllık dönemde ulaştırma yatırımları içinde denizyolu payının ortalama %2,4 oranında olması bu durumu çok açık bir şekilde göstermektedir. Diğer taraftan tonaj bazında dış ticaret taşımalarımızın %87,4’ü en ucuz ve ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımaları %3,6 gibi çok düşük değerdedir<sup>6</sup>.

Ülkemizde denizyolu taşımacılığına Cumhuriyetin ilk yıllarında olduğu gibi yine gereken önemin verilerek denizyolu ulaşımının diğer ulaşım türlerine özellikle karayolu taşımacılığı karşısında toplam ulaşım içerisindeki oranının artırılması amacıyla limanlarımızın geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğini kazanmak ülkemizin hedefi olmalıdır. Bu amaçla limanlar dünya ulaşım yolları ağı içinde ana odak/arter oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılmalıdır.

<sup>5</sup> Sadettin Özen, “İstanbul’un Ulaştırma Sorunları ve Uzun Dönemli Çözüm Yaklaşımları”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yayını, Maya Basın Yayını, s.177.

<sup>6</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, Dokuzuncu Kalkınma Planı, Deniz Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara 2007, s. 1-4 (Çevirimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulasirm/oik678.pdf>, 09 Şubat 2010.

Deniz ulaştırmasında denize kıyısı olan ülkeler için önemli bir avantaj olan kabotaj tekeline ülkemizde sahiptir. Ancak AB'ye üyelik yolunda ilerleyen ülkemizden beklenen ve talep edilen bir hususta kabotaj tekelinin AB lkeleri için kaldırılmasıdır. Bu lkemiz denizyolu ulaştırmasının dünya ile rekabetinde gelişmesini tam olarak tamamlayamaması nedeniyle sıkıntı yaşamasına neden olacaktır.

Avrupa Birliği lkeleri arasında kabotaj tekeli bulunmamaktadır. Ancak Türkiye sahip olduğu kabotaj tekelinin AB lkeleri yönünden kaldırılmasında Yunanistan'a tanınan istisnayı örnek göstererek, AB yeliğinden sonraya bırakılması yönünde çalışmalıdır. Türkiye Avrupa Birliğine tam ye olduğunda kabotaj tekeli sona erdirmek zorunda kalacaktır. Bu nedenle, AB'ye tam üyelik gerçekleşene kadarki döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasının temini amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır. AB müzakereleri sürecinde Yunanistan'a tanınan istisna uygulamasının ülkemize de tanınmasının sağlanması için çaba gösterilmelidir<sup>7</sup>.

### 3.1.2. Hava Ulaşımı

Havayolu taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; hava yolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük lde etkisi olurken diğer yandan serbestleşme, zelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hkim olduğu bir pazara dönüştürmüştür.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma zel İhtisas Komisyonu Raporu s.35-38(evirimii) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik598.pdf>,07 Ocak 2010.

<sup>8</sup> TÜBİTAK "Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli", (evirimii), <http://vizyon2023.Tubitak.gov.tr/teknolojiongoruşu/paneller/> (2005),06 Mart 2010.

Havacılıkta sürdürülebilirliğin önemi giderek artmaktadır. Çünkü sektör hızla büyümektedir. Bir yanda artan uçak sayısına bağlı olarak harcanan yakıt miktarı diğer yanda uluslar arası politik faktörler ve anlaşmazlıklar havayolu ulaşım maliyetlerini artırmaktadır. Havacılık endüstrisi sürdürülebilirlik bağlamında 1970'lerden bu yana öncü olmuştur. Örneğin uçak motorlarının gürültü düzeyi 20 desibel azalmıştır. Son 40 yıl içinde yakıt kullanımı %70 oranında düşürülmüştür. Sektör e-dönüşümün öncüsüdür. Yalnız bilet değil bakım dokümanlarında da kâğıt israfı en aza indirilmiştir. Ancak uçakların rotaları, bekleme süreleri, hava limanlarında kaybedilen zamanlar, trafik kontrollerinin yetersizliği hala sorundur. Bütün çabalara rağmen fosil yakıt kullanımı artmakta CO2 emisyonları beklenen düzeye çekilememektedir. Yeni yakıt araştırmaları ve uygulamaları devam etmektedir.

Her ne kadar hava limanı inşası için çok geniş araziye ihtiyaç duyulmakta ise de uçakların hareketleri için karayolu ve demiryolu taşıtları için kilometrelerce yol inşa edilmesine gerek yoktur. (Uluslararası bir hava limanı için yaklaşık 7 km<sup>2</sup>'lik alana ihtiyaç vardır.) Kalkış ve varış noktaları karşılıklı olarak dikkate alındığında alan ihtiyacı km<sup>2</sup> olarak diğer ulaşım sistemlerinden çok daha düşüktür<sup>9</sup>.

Türkiye'de havayolu ulaştırma sektörü, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde Türk Hava Yollarının (THY) bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girdiği ve yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmekte olduğu görülmektedir. Aynı dönemde, özel sektör havayolu işletmelerinin sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları payda da önemli artışlar gözlenmiştir<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Oya Torum, "İklim Değişikliği ve Havacılık", UTED, Uçak Teknisyenleri Dergisi, Mart 2007, (Çevirimiçi), <http://www.uted.org/dergi/2007/mart/iklim.htm>, 06 Ekim 2009.

<sup>10</sup>Devlet Planlama Teşkilatı, "Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı", Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, DPT: 2584, ÖİK: 596, Ankara, s. 42 (Çevirimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik596.pdf>, 07 Ocak 2010.

Ülkemizde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) tarafından işletilen toplam 42 havalimanı ve havaalanı bulunmaktadır. Bunlardan 20'si uluslararası statüdedir. Bu meydanlardaki yolcu trafiğinin yaklaşık yüzde 95'i Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Dalaman, Bodrum/Milas, Adana ve Trabzon havalimanlarında gerçekleşmektedir. Dolayısıyla bu meydanların kapasitelerinin artırılmasına yönelik yatırımlar ile hizmet standartlarının yükseltilmesi sektör açısından önceliğini korumaktadır<sup>11</sup>.

Uçaklarda kullanılan akaryakıttaki özel tüketim vergisinin sıfırlanması ve uçak biletlerinden alınan eğitime katkı payı ve özel işlem vergisi gibi maliyet unsurlarının kaldırılması ile yolcu bilet ücretlerinde düşüş sağlanmış ve havayolu yolculuk talebinde patlama yaşanmıştır. Bunun sonucunda, 2004 yılında havalimanı ve meydanlarında gerçekleşen yolcu trafiği, bir önceki yıla göre dış hatlarda % 20,8 artarak 30,4 milyon, iç hatlarda % 58,1 artarak 14,4 milyon ve toplamda ise % 30,7 artarak 44,8 milyon olarak gerçekleşmiştir. 2005 yılında ise dış hat yolcu trafiğinin % 18,8 artışla 36,1 milyon, iç hat trafiğinin % 38,9 artışla 20 milyon, toplam trafiğin ise % 25,3 artışla 56,1 milyon olarak gerçekleşmesi beklenmektedir<sup>12</sup>.

AB'ye girme sürecinde olan Türkiye'nin tam üye olabilmesi için gerekli olan şartlardan bir tanesi de merkezi Hollanda'da bulunan Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği'ne (Joint Aviation Authorities, (JAA)) tam üyeliğidir. Bu nedenle başta Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olmak üzere sektörde hizmet veren ilgili kurum ve kuruluşların JAA kuralları olan JAR'ları benimsemeleri ve uygulamaları gerekmektedir<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi, İnternet sayfası, (Çevirim içi) <http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx>, 26 Mart 2010.

<sup>12</sup> Devlet Planlama Teşkilatı 2006 Yılı Programı, s.212(Çevirimiçi), <http://ekutup.dtp.gov.tr/program/2006.pdf>, 22 Aralık 2009.

<sup>13</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, "Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı", Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, DPT: 2584, ÖİK: 596, Ankara, s.38-40,(Çevirimiçi) <http://ekutup.dtp.gov.tr/ulastirm/oik596.pdf>, 17 Şubat 2009.

### 3.1.3. Kara Ulaşımı

Ülkemizde dünyada olduğu üzere ulaşımın ilk türü olarak karayolu ulaşımı ortaya çıkmıştır. Karayolu ulaşımı tüm dünyada olduğu üzere ulaşım türleri arasında en yüksek orana sahip olmandır. Karayolu ulaşımı her ülkede en yüksek orana sahip olmasına karşılık diğer ulaşım türlerinin ulaşım içerisindeki payları ülkelerin gelişmişlik düzeylerine göre farklılıklar göstermektedir. Ülkelerin gelişmişlik düzeyi artıkça karayolu ulaşımının toplam ulaşım içerisindeki payı azalmaktadır. Karayolu ulaşımının toplam ulaşım içerisindeki payını belirleyen bir diğer husus ise ülkelerin diğer ulaşım türleri olan denizyolu, havayolu ve demiryolunu kullanabilmeleri kabiliyetidir. Örneğin; denize kıyısı olmayan bir ülkenin, denize kıyısı olan bir ülkeye göre ulaşım talebinin karşılanmasında karayolu ulaşımından daha fazla yararlanması doğal bir durumdur.

Bu durumun Türkiye için geçerli olduğunu ifade etmek güçtür. Çünkü üç tarafı denizlerle çevrili ve en büyük ekonomiye sahip şehri İstanbul'un neredeyse bir göl gibi tüm çevresine yayıldığı Marmara denizinden, denizyolu ulaşımı açısından yeterince yararlanabildiğini ifade etmek olanaklı değildir. Türkiye'de ulaşımın %90'ından fazlasının karayolu ile yapılıyor olması bunun en güçlü kanıtıdır.

Karayolu ulaşımının ulaşım içerisinde bu kadar büyük bir orana sahip olmasının bir nedeni de; karayolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre sahip olduğu, ulaşım konusu kişi veya malları başlangıç veya üretim yerinden varış veya tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşımaya uygun olmasından kaynaklanan avantajıdır<sup>14</sup>.

Türkiye'de karayolu ulaşımını sağlayan taşıtların yıllar itibariyle gelişimine bakıldığında; ülkemizde 1992 yılında 4 milyon 584 bin 717 olan toplam taşıt sayısı 1993 yılında 5 milyona, 1996 yılında 6 milyona, 1998 yılında 7 milyona,

<sup>14</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT: 2586, ÖİK: 598, Ankara, s.4-42, Çevirimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik598.pdf>, 07 Ocak 2010.

2000 yılında 8 milyona, 2004’de 10 milyona ve 2008 yılında Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre, 13.765.395 âdete ulaşmıştır. 16 yıllık süre içerisinde ülkemizdeki taşıt sayısı % 200 oranında artış göstermiştir. 13.765.395 adet toplam taşıtın; 6.796.629 (%49,9) adedini otomobiller, 2.066.007 (%15) adedini kamyonetler, 2.181.383 (%15,8) adedini motosikletler, 1.358.577 (%9,9) adedini traktörler, 744.217 (%5,4) adedini kamyonlar, 383.548 (%2,8) adedini minibüsler, 199.934 (%1,4) adedini otobüsler ve 35.100 (%0,3) adedini özel amaçlı taşıtlar oluşturmaktadır<sup>15</sup>.

### 3.2. İstanbul’da Ulaşım Sektörü

İstanbul; ticari, ekonomik, finansal, kültürel, eğitim ve sosyal yönleri ile Türkiye’nin en önemli merkezidir. İstanbul’da yürütülen faaliyetler Türk ekonomisinin üçte birinden fazlasını oluşturmaktadır. Ülkemiz için son derece önem arz eden bu kentimizin işlevlerini tam olarak aksatmadan ve en düşük maliyetle yerine getirebilmesi, ekonomik değerlerin oluşmasına temel olan hareketliliğin rahat ve kolay bir şekilde sağlanması ile mümkün olabilir.

İstanbul, Türkiye’nin dış dünya ile olan bağlantılarının başlıca merkezidir. Bu yönü ile de kent içi ulaşımının rahat olması, dış bağlantıların daha kolay oluşmasına ve bu bağlantılarla doğrudan ilişkili olan ekonomik faaliyetlerin canlılık kazanmasına imkân verecektir.

Ülkemizde özel bir yeri ve önemi olan İstanbul’da bugünkü ulaşım imkânlarının yukarıda sıralanan fonksiyonlarını hızlı, rahat, eksiksiz, güvenli ve ucuz şekilde yerine getirdiğini ifade etmek zordur. Her geçen gün artan ve ekonomik kayıplara yol açan trafik sıkışıklığı, uzayan ve kişileri bezdiren yolculuk süreleri bir türlü azaltılamayan trafik kazaları ve gürültü ulaşım hizmetlerinin ne kadar kötü düzeyde olduğunun göstergeleridir. Bu olumsuzlukların giderilememesinin en

<sup>15</sup>Türkiye İstatistik Kurumu, *İstatistik Göstergeler (1923-2008)*, Ankara, TÜİK Matbaası, Yayın No:3361,s.415, (Çevirimiçi) [http://tuik.gov.tr/yillik/Ist\\_gostergeler.pdf](http://tuik.gov.tr/yillik/Ist_gostergeler.pdf), 05 Ocak 2010.

önemli nedenlerinden biri İstanbul'un ulaşım altyapısının, tüm modları kapsayacak şekilde, hızla artan nüfus ve motorlu taşıt artışının getirdiği talebi karşılayacak ölçüde oluşturulmamış olmasıdır<sup>16</sup>.

İstanbul'un ulaşım sorununda toplu taşıma altyapısının ve olanaklarının yetersizliği elbette ki büyük önem taşımaktadır. Ancak daha önemlisi var olan ve sağlanacak olanakların sistemdeki koordinasyonsuzluk nedeniyle, verimli biçimde kullanılmamasıdır. İstanbul'da planlama, yatırım, işletme, yönetim ve denetimle ilgili işlevsel yetki ve sorumluluklar, çatışan birçok kurum arasında dağılmıştır. İstanbul'da ulaşım sorununun çözümü için farklı yetki ve işleve sahip kurumlar arasında gerekli koordinasyonu sağlayacak biçimde yeni bir yönetim örgütünün oluşturulması veya İstanbul ulaşımı konusunda söz ve yetki sahibi olan kurumların yetkilerinin tek kurumda toplanması sağlanmalıdır<sup>17</sup>.

Bütün planları alt üst eden bir gelişim seyrine sahip, hızlı ve plansız büyüyen İstanbul'un birçok sorunu bulunmaktadır. İstanbul'da yaşayanlar tarafından en çok şikayet konusu edilen sorun ulaşım sorunudur. İstanbul Büyükşehir Belediyesine (İBB) bağlı Beyaz Masaya yapılan yaklaşık 250 bin şikayetin yaklaşık % 87'si yol bozukluğu gibi şikayetlerde dahil, ulaşım ve ulaşım sistemleri ile ilgilidir<sup>18</sup>.

Bir ulaşım ağı iki yada daha çok merkezi birbirine bağlayan çok sayıda tek tek yollardan oluşmuştur. Bunların buldukları yerlerin seçimlerinde doğal koşullar yanında, ekonomik, stratejik ve toplumsal nedenlerin de büyük rolü vardır<sup>19</sup>.

İstanbul'da halen karayolu, demiryolu, denizyolu taşıma türlerinde ulaşım hizmeti veren 19 farklı ulaşım aracı bulunmaktadır. Aşağıda tablo 7'de İstanbul

<sup>16</sup> Vecdi Diker Çalışma Grubu, "İstanbul'un Ulaşım ve Trafik Sorunu-Üçüncü Çevre Yolu ve Boğaz Geçişi", 8. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Maya Basın Yayın, s.46.

<sup>17</sup> Fikri Şentürk, "Ulaştırmanın Yönetimi Ve Ulaşım Bilgi Sistemi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniv., İstanbul 2006, s.22-23.

<sup>18</sup> Çetin Gümüšoğlu, İstanbul Kent İçi Ulaşımına Genel Bakış-Karşılaşılan Sorunlar Ve Çözüm Önerileri, Panel Kitabı, İstanbul, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, Eylül 2001, s.27.

<sup>19</sup> Erol Tümerterkin-Nazmiye Özgüç, Ekonomik Coğrafya, İstanbul, Çantay Kitapevi, 1997, s.605.

ulaşımında kullanılan bu 19 farklı ulaşım aracına, bunların filo sayılarına ve günlük yolcu taşıma kapasitelerine yer verilmiştir.

Tablo 7: İstanbul'daki ulaşım araçlarına ilişkin bilgiler (2009)

İŞLETME	Filo	%	Yolculuk/gün	%	ÖZEL	KAMU
İETT Metrobüs	334	0,02	715.000	5,61	KARA: 88,31	
İETT Otobüs	2501	0,15	1.500.000	11,76	Özel : 70,94	
ÖHO	2057	0,12	1.225.000	9,6	Kamu : 17,37	
Otomobil	1.602.730	96,02	2.800.000	21,95		
Dolmuş Taksi	590	0,04	70.000	0,55		
Minibüs	5.860	0,35	2.000.000	15,68		
Taksi	17.416	1,04	535.000	4,19		
Servis oto	36.902	2,21	2.419.000	18,97		
TCDD	58	0	141.000	1,11	RAYLI: 8,47	
Hafif Metro	126	0,01	390.000	3,06	Özel : 0,00	
Metro	46	0,003	225.000	1,76	Kamu : 8,47	
Cadde Tramvayı	66	0,004	295.000	2,31		
İETT Tramvay	4	.0,0002	2.824	0,02		
Moda Tramvay	4	.0,0002	1.800	0,01		
İETT Füniküler	2	.0,0001	10.800	0,08		
Kabataş Füniküler	2	.0,0001	13.210	0,1		
Teleferik	4	.0,0002	700	0,01		
İDO	98	0,01	325.000	2,55	DENİZ : 3,22	
Deniz Motorları	393	0,02	85.000	0,67	Özel : 0,67	
					Kamu : 2,55	
<b>TOPLAM</b>	<b>1.669.193</b>	<b>100</b>	<b>12.754.334</b>	<b>100</b>	<b>Özel : 71,61</b> <b>Kamu : 28,39</b>	

Kaynak: İETT Genel Müdürlüğü İnternet Sayfası, (Çevirimiçi)  
<http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=38#>

Tablo 7'deki değerler, İstanbul'daki yolcu taşımasının çok büyük oranda akaryakıt tüketimine dayalı, küçük kapasiteli, yolu kullanmada verimi ve trafik güvenliğinin, düşük, kirletici, bireysel taşımacılığın hakim olduğu karayolu araçları ile yapılmakta olduğunu açık olarak ortaya koymaktadır. Bu tablonun ulaşımda denizyolu ve raylı sistemlerin yolcu taşımasındaki oranlarının yüksek olduğu bir yapıya dönüştürülmesi, İstanbul'daki yolcu taşımacılığına ilişkin sorun ve sıkıntıların giderilmesi için gereklidir.

### 3.2.1. Deniz Ulaşımı

Deniz ulaşımına olanak tanıyan kentlerimizde deniz işletmeciliği giderek ihmal edilmekte ve kent içi ulaşım karayolu ağırlıklı çözülmeye çalışılmaktadır. Bu kentlerimizde deniz taşımacılığının kent içindeki payları azalmaktadır. Su yüzeyi ulaşımının kara ulaşımı ile (karayolu, demiryolu) aktarma alanları düzenlenerek, kolayca bütünleştirilme olanağı ortadan kalkmaktadır. Altyapı yatırım maliyeti bakımından karayoluna üstünlüğü olan deniz taşımacılığının ihmal edilmesi ile taşıma ekonomisinde yapılabilecek tasarruflar göz ardı edilmektedir<sup>20</sup>.

Deniz ulaşımında kullanılan araçların taşıma kapasiteleri diğer tüm araçlara göre oldukça yüksektir. Bu özelliği deniz ulaşımının büyük hacimli yük ve yoicü taşımacılığına uygunluk açısından ilk sırada yer almasını sağlamaktadır.

Deniz ulaşım sistemlerinin ilk yatırım maliyetleri sağladıkları kapasite büyüklüğü dikkate alındığında denizin doğal altyapısının kullanılması nedeniyle diğer tüm ulaştırma altyapı sistemlerine göre düşüktür.

Deniz araçları güvenlik açısından da avantajlıdır. Teknolojideki yeni gelişmelerin uygulanmasıyla güvenlik daha da artırılabilir. Deniz ulaşım sistemleri, çevre kirletici etkisi az olan ulaşım sistemleri arasındadır.<sup>21</sup>

Bir yandan 31,5 km uzunluğundaki Boğaz tarafından, öte yandan 7,3 km Haliç tarafından üç bölgeye ayrılmış olan; ayrıca yaklaşık 75km'lik Marmara kıyı şeridine yerleşmiş bulunan İstanbul, deniz ulaşımı açısından beklide dünyanın hiçbir kentinde rastlanamayacak ölçüde doğal olanaklara sahiptir. Milattan 658 yıl önce

<sup>20</sup> Devlet Planlama Teşkilat, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Kent İçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu, DPT 2582, ÖİK 594, Ankara 2001, s.29 (Çevirimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulasitim/oik594.pdf>, 17 Ocak 2010.

<sup>21</sup> Kemal Selçuk Ögüt, "Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması ve İstanbul Örneği", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Şubat 1995, s.28-29.

kurulmuş olan kentin, bu nedenle Boğaziçi ve Haliç boyunca gelişmeye başladığı bilinmektedir<sup>22</sup>.

İstanbul metropoliten alanı içindeki denizyolu taşımacılığının payı, kent içi yolcu taşımacılığı açısından, gittikçe azalmaktadır. 2004 yılı için metropoliten alana giriş yapan yolcu trafiği içinde denizyolu taşımacılığının payı %9 civarında, kent içi yolcu taşımacılığındaki payı ise %3'tür. Denizyolu taşıma sisteminde, şehir hatları vapurları, deniz otobüsleri ve deniz motorlarıyla günde ortalama 160.000 yolcu taşımaktadır. Şehir hatlarının bu rakam içindeki payı ise % 63 civarındadır. Yüksek konforlu ve hızlı deniz taşımacılığı için İstanbul Deniz Otobüslerinden (İDO) yararlanılmaktadır. İstanbul'da deniz otobüsleriyle günlük ortalama 31.000 yolcu ve 2.600 araç taşınmaktadır<sup>23</sup>.

İstanbul'da denizyolu ulaşımını sağlayan kurumlar; Türkiye Denizcilik İşletmelerinin (TDİ) şehir hatları vapurlar, İstanbul Deniz Otobüslerinin (İDO) deniz otobüsleri ve özel kişi ve kurumlara ait deniz motorlarıdır. Bu işletmeler hakkında aşağıda kısa bilgiler verilmiştir.

#### Türkiye Denizcilik İşletmeleri:

1843'de "Fevaid-i Osmaniye İdaresi" adı ile faaliyete geçen kuruluş, 18.06.1984'de "Türkiye Denizcilik İşletmeleri" adını almış ve 06.02.1995 tarihinde de A.Ş. haline dönüştürülmüştür. Boğaz, Marmara ve Haliç'teki toplam iskele sayısı 47'dir<sup>24</sup>. 2005 yılı Mart ayında TDİ şehir hatlarının yönetimi, vapur ve iskeleleri ile birlikte İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ne devredilmiştir.

<sup>22</sup> Ögüt, a.g.t., s.81

<sup>23</sup> Aktan,a.g.t.,s.156

<sup>24</sup> Volkan Öge, "İstanbul'da Kentiçi Ulaştırma Sistemlerinin Gerektirdiği Alanlar Ve Alan Kullanım Maliyetleri", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniv., 2007,s.13-14)

### İstanbul Deniz Otobüsleri:

İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. 1987 yılında İBB tarafından kurulmuştur. Bugün 25 adet deniz otobüsü, 10 adet hızlı feribot, 17 araba vapuru, ve 37 adet şehir hatları yolcu vapuru İDO tarafından işletilmektedir<sup>25</sup>. Özellikle deniz otobüsleri sağladıkları yüksek konfor ve hızlı ulaşım ile genelde yüksek gelir gurubundakilere hizmet vermekte iken kullanılan yakıtta yapılan indirim ile bilet ücretlerinde düşüş sağlamış buda yapılan yolculuk sayılarının artmasına neden olmuştur.

### Deniz Motorları:

İstanbul'da özel kişilerce çalıştırılan deniz motorlarının sahipleri, Avrasya – Den Tur Taşıyıcılar Kooperatifi ve Tur Yol – S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi adı altında örgütlenmişlerdir.

### 3.2.2. Hava Ulaşımı

Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşıma sistemlerinden sonra ortaya çıkan havayolu ulaşımında özellikle son yıllarda yakıt tüketimi, fiyatlandırma, teknolojik gelişme ve ileri teknolojinin kullanımında büyük ilerlemeler sağlanmıştır.

Hava ulaşımına ilişkin altyapı maliyetlerinin diğer sistemlerle karşılaştırıldığında düşük olması, bu ulaşım türünü cazip hale getirmektedir. Ancak araç maliyetlerinin çok yüksek olması nedeniyle yüksek miktarda sermaye gerektirmesi fazla sayıda girişimcinin bu ulaşım türü ile ilgilenmesini engellemektedir. Buna karşılık sağladığı yüksek hız nedeniyle, bu ulaşım türüne sürekli bir talep olmakta ve bu talep belirli bir limitin altına düşmemektedir. Hava ulaşımı son yıllara kadar sadece şehirler ve ülkeler arasında yolcu ve yük

<sup>25</sup> İstanbul Deniz Otobüsleri, İnternet Sayfası, (Çevirimiçi), <http://ido.com.tr/index.cfm?page=SubPage&textid=6&kapsam=1&ln=tr>, 19 Ocak 2010.

taşımacılığında kullanılmaktaydı. Ancak helikopterlerde ve düşey olarak iniş ve kalkış yapabilen uçaklardaki gelişmeler ile hava ulaşımı kent içi ulaşım da girmiş durumdadır.

Kent içi toplu taşımacılığında hava ulaşımının kullanılması helikopterle sağlanmaktadır. Bu amaçla kurulan çeşitli firmalar müşterilerinin isteklerine göre saatlik araç kiralamalarında bulunabilmektedirler<sup>26</sup>.

Tüm dünyada olduğu gibi, İstanbul'da da hava ulaşımının kent içi toplu taşımacılıkta kullanılması çok yenidir. Özel sektör ve Türk Hava Kurumu küçük kapasiteli uçaklar ve helikopterlerle yolcularına hizmet vermektedir.

İstanbul içerisinde biri Yeşilköy'de Türkiye'nin en yoğun havalimanı olma özelliğini taşıyan Atatürk Havalimanı<sup>27</sup> diğeri Kurtköy'de Sabiha Gökçen Havalimanı (1988 yılında Havalimanı ve İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP)<sup>28</sup> olarak planlanmış olmak üzere iki havalimanı vardır. Bir de İstanbul'a yakın ve İstanbul'un etki alanı içine giren Tekirdağ'da Çorlu Havalimanı bulunmaktadır.

Atatürk Havalimanı Türkiye'nin konumu bakımından, batı ülkeleriyle Ortadoğu ve Uzakdoğu arasındaki ilişkide transfer merkezi niteliği taşıyan, turistlerin büyük bir bölümünün ülkemize giriş yapmasını sağlayan bir ulaşım odağıdır. Uluslararası bağlamdaki önemi yanında bu havalimanı ülkenin en etkin ve güçlü sanayi ve ticaret merkezi olan İstanbul'un Anadolu ile bağlantısını sağlama görevini de

---

<sup>26</sup> Ögüt, a.g.t, s.29

<sup>27</sup> 1911'de askeri amaçlarla açılan ve her türlü yolcu tesisinden yoksun ilk pist ve hangar ile iki savaş arasında İtalya, Almanya, Romanya, Ankara, İzmir ve Adana ile bağlantı sağlamıştır. Terminal tesisleri 1947'de planlanıp 1949'da inşaatına başlanmış, 1953'te uluslararası hizmete giren alanda artan kapasiteye paralel olarak 1961'de planlanan yeni pist 1972'de hizmete girmiş ve 1971'de planlanan yeni terminal ancak 1983'de açılmıştır.

<sup>28</sup> İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havalimanı Projesi, Savunma Sanayi Müsteşarlığı tarafından İstanbul'un Anadolu yakasında, Kurtköy yöresinde gerçekleştirilmekte olan ve Endüstriyel Destek, Araştırma-Geliştirme, Bilim ve Teknoloji, Eğitim/Öğretim boyutları içeren bir sosyo-ekonomik kalkınma projesidir. İTEP'in içerisinde ileri teknoloji merkezi, havacılık merkezi, endüstri parkları, üniversiteler ve kongre merkezleri vardır. 661 hektarlık bir alan içerisinde şu anda yalnızca Havalimanı inşaatı bitmiş durumdadır.

üstlenmiş bulunmaktadır. Türkiye havayolu trafiğinin yarısına yakın kısmının Atatürk Havalimanı tarafından yapılıyor olması, bu havalimanının önemini ortaya koymaktadır<sup>29</sup>.

Sabiha Gökçen Hava Limanı, İstanbul'un uluslararası kültür, ticaret ve karar merkezine dönüşmesi durumunda Avrupa yakasındaki havalimanının yetersiz kalacağı ve İstanbul'un Anadolu ve Avrupa yakaları için ayrı ayrı havaalanına sahip olması gerektiğine ilişkin olarak 1983 yılında oluşan fikirler neticesinde planlanmıştır. 1983 yılındaki planlama kapsamında havalimanı ancak 2001'de uçuşa açılabilmiştir. Sabiha Gökçen Havalimanı, İstanbul Anadolu yakası Pendik/Kurtköy'de, Pendik'in kuzeydoğusunda, E-5 ve TEM Otoyolları arasında, üç ilçenin (Pendik-Tuzla-Orhanlı) sınırları içerisinde yer almaktadır. Sabiha Gökçen Havalimanı Kadıköy'e 40 km, Pendik'e 12 km, Taksim'e ise 50 km mesafededir. TEM otoyoluna olan 1,5 km'lik kısa mesafesi ile karayolu ile ulaşım açısından kolay erişilebilir konumdadır<sup>30</sup>.

### 3.2.3. Kara Ulaşımı

İstanbul konumu itibari ile Avrupa ve Anadolu yakaları arasında bir köprü özelliği taşıdığından, uluslararası transit taşımacılık açısından önemli bir konuma sahiptir. Kent içi trafiğe hizmet eden E-5 çevreyolu ile şehirlerarası ve uluslararası transit trafiğe hizmet eden TEM otoyolu nitelikli yollardır. Her iki yolun kent içi ulaşımına katkısı son derece önemlidir. Bunun yanında kent içi ulaşım sistemi ana arter, arter ve konut dokusu içerisinde yer alan tali yollardan oluşmaktadır. İstanbul il sınırları içinde ana arter olarak tanımlanan yolların toplam uzunluğu 5.585 km. civarındadır.

İstanbul gibi hem ekonominin merkezi konumunda olan hem de deprem riski ile karşı karşıya bulunan bir kentin diğer kentler ile karayolu bağlantısının E-5 ve TEM gibi iki ana arter ile sınırlı bulunması önemli bir eksiklik.

<sup>29</sup> Güngör Evren, "Atatürk Havalimanı Gelişim Etüdü", 4. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, 3-4-5- Haziran 1998 Denizli, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Maya Basın, İstanbul, s. 179.

<sup>30</sup> Esin Özlem Aktuğlu Aktan, "Kent Biçimi – Ulaşım Etkileşmesine İlişkin (Tarihsel Ve Güncel) Yaklaşımlar Ve İstanbul Örneği", Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniv., İstanbul 2006, s.162-164.

özellikle transit yük ve yolcu taşımacılığında İstanbul trafiğinin yoğunlaşmasına neden olduğu gibi olası bir depremde bu iki yolun birden hasar görmesi durumunda karayolu ile İstanbul'a ulaşımında çok büyük sıkıntılar yaşanacaktır. Bu nedenle İstanbul'un diğer kentlerle bağlantısını sağlayan yeni ana arterlerin yapılması yerinde olacaktır.

İstanbul'un Anadolu ve Avrupa yakaları arasındaki yoğunluk farkı ulaşım güzergahları üzerinde de etkisini göstermektedir. Anadolu yakasındaki arterlerin yoğunluk değerleri, en merkezi bölgelerde bile, Avrupa yakasında görülen değerlere ulaşmamaktadır<sup>31</sup>.

İstanbul'da otomobil sahipliğinde hızlı bir gelişme yaşanmaktadır. Otomobil sahipliğinde yaşanan bu hızlı gelişmeye rağmen İstanbul'daki otomobil sahipliği gelişmiş ülke şehirlerine göre oldukça düşüktür. Nüfus artış hızına ve yaşayanların gelirlerinde meydana gelen yükselmeye paralel olarak İstanbul'da önümüzdeki yıllarda otomobil sahipliğinin hızlanarak artacağını ifade etmek yanlış olmayacaktır. İstanbul'daki ulaşım sorunlarının özel otomobil kullanımının artmasından dolayı daha da yoğunlaşmasının önlenmesi için insanların ulaşım gereksinimlerinde özel araçlarını değil toplu taşıma araçlarını kullanmalarının sağlanması gerekmektedir.

### **3.3. İSTANBUL'DA TİCARİ AMAÇLI KARA ULAŞIMI**

Dünyanın en eski kentlerinden biri olan yaklaşık olarak yirmibeş yüzyıldan fazla bir süredir çeşitli toplumlarda yerleşme alanı olarak önem kazanmış bulunan İstanbul'un ulaşım ile ilgili sorunlarının başlangıcı da oldukça eski tarihlere uzanır. İstanbul'un coğrafi alanının İstanbul Boğazı ve Haliç gibi iki doğal bariyer ile üç ayrı kara parçasına bölünmüş olması şehir ve ulaştırma planlamacılarının böylesine büyük bir ticaret ve sanayi merkezinin çok sayıda değişik tarihsel

---

<sup>31</sup>Aktan, a.g.t., s.148-150

faaliyetine cevap verebilecek nitelikte ulaşım sistemi geliştirme konusundaki çabalarını güçleştirmektedir<sup>32</sup>.

1825 yılına kadar faytona binmenin sadece Padişahın imtiyazında olduğu İstanbul'da ilk toplu taşıma 1830 yılında deniz ulaşımında kayıklar ile yapılmıştır. Daha sonra 1837 yılında Boğaz'da Rus ve İngiliz vapurları ile yolcu taşınması, 1869 yılında kurulan Dersaadet Tramvay Şirketi ile de Tophane – Ortaköy arasında olmak üzere tramvay taşınması başlatılmıştır<sup>33</sup>.

İstanbul'da ulaşım talebinin karşılanmasında, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşım türlerinin tamamından az ya da çok faydalanılmaktadır. Bu gün itibariyle İstanbul'da toplu ulaşım talebini karşılayan toplam 19 adet ulaşım aracı çeşidi bulunmaktadır<sup>34</sup>.

Ülkemizin en kalabalık ve hareketli şehri İstanbul'da insanların hareketlilik katsayısı 1,1 dolayındadır. Gelişmiş ülkelerdeki hareketlilik katsayısı ise 3 dolayındadır. İstanbul'da yapılan günlük yolculuk sayısı 20 milyon dolayındadır<sup>35</sup>. İstanbul'daki hareketlilik katsayısının şehrin gelişmesine paralel olarak artacağı dikkate alındığında İstanbul'da toplu ulaşımın önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

İstanbul'da ulaşım türlerinin yıllar itibariyle toplam ulaşım içerisindeki paylarına aşağıda tablo 8'de yer verilmiştir.

<sup>32</sup> Bedii Sarsan, "İstanbul'un Ulaşım Sorunu", Cumhuriyetin 50. Yılında İstanbul'un İdari Sorunları Semineri (Raporlar-Tartışmalar), İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, İdare Hukuku ve İdare İlimleri Enstitüsü, fakülteler Matbaası, İstanbul 1973, İstanbul Ün. Yayın No:1885, Hukuk Fakültesi yayın No:420, İdare Hukuku ve İdare İlimleri Enstitüsü Yayın No:3, s. 147.

<sup>33</sup> Nadir Yayla, "İstanbul'da Taksi Taşımacılığı-Şirketleşmeden Beklenen Yaralar", 8. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Maya Basın Yayın, s.117.

<sup>34</sup> İETT İnternet Sayfası, (Çevrimiçi), <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=38>, 25 Kasım 2009.

<sup>35</sup> Murat Ergün, "Kent içi Ulaşımında Akıllı Ulaşım Sistem Uygulamaları", Toplu Ulaşımında Akıllı Sistemler ve Uygulamaları Akyolbil Sistemi, Panel Konuşmaları, 12 Mart 2009, İstanbul 2009, İBB İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, s.38.

Tablo 8: Ulaşım Türleri 1987-2006 Değişim (%)

Ulaşım Türü	1987%	1996%	2006%
Özel Oto	19,3	19,2	26,34
Taksi+Dolmuş	10,2	9,4	4,75
Servis Araçları	10,4	11,5	21,48
Otobüs	35,2	34,1	24,12
Minibüs	19	19,6	16,71
Raylı Sistemler	3,8	3,6	4,6
Deniz	2,1	2,6	2

Kaynak: Murat ÇELİK, "İstanbul 2007 Ulaşım Ana Planı Çalışma Süreci ve Edinilen Deneyimler", 8. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Maya Basın Yayın, s.68

Tablo incelendiğinde özel otoların ulaşım içerisindeki payının yükselmekle birlikte en büyük değişikliğin servis araçlarında meydana geldiği servis araçlarının ulaşım içerisindeki paylarının 1987 yılında % 10,4 iken bu oranın 2006 yılında iki kattan fazla artarak %21,48 seviyesine ulaştığı görülmektedir. Raylı sistemlerin payı ise 1987 yılına göre 1996 yılında % 3,8 den 2006 yılında % 4,6'ya yükselmiştir.

Ticari taksiler ile dolmuşların payı 1987 yılında % 10,2 iken 1996 yılında % 9,4'e, 2006 yılında % 4,75'e gerilemiştir. Minibüs ve otobüslerin payında da bir azalma olmuştur. Deniz taşımacılığının aldığı pay ise 1987 yılında % 2,1 iken 1996 yılında % 2,6, 2006 yılında %2 dir. Yani deniz ulaşımının toplam içerisindeki oransal payında 1996 yılında küçük bir yükselme olmasa karşılık 2006 yılında bu oran tekrar azalarak 1987 yılındaki orana gerilemiştir.

### 3.3.1. Servisler

Toplu taşımadaki yetersizlik karşısında son yıllarda servis araçları sayısında büyük artışlar olmuş, İstanbul'da okul ve personel servisi olarak yaklaşık 34.000 adet kayıtlı ve yaklaşık 16.000 adet kaçak olmak üzere toplam 50.000 adet servis aracı faaliyet göstermektedir. Belediyedeki kayıtlara göre sayıları farklı olan

servis araçlarının taşımadaki payları ise İstanbul genelinde yaklaşık %15 dolayındadır<sup>36</sup>.

Servis araçları; minibüs, midibüs ve otobüslerden oluşmaktadır. Bu araçların genellikle mesai başlangıç ve bitiş saatlerinde yaptıkları servisler dışında gün boyu atıl kalışı ve kente hizmet sunmayışları kent ulaşımının verimliliği bakımından bir kayıp olarak değerlendirilmektedir. Standart toplu taşıma türleri ile kıyaslandığında kapıdan kapıya hizmet sunmaları, ayrılmış koltuk ya da ayakta durma yerini garanti etmeleri ile zaman tarifeli bir hizmet sunmaları gibi avantajlarından dolayı İstanbul'luların yaklaşık beşte biri tarafından kullanılmaktadır. Ancak zirve saatler dışında kullanılmamaları, merkeze yakın alanlarda yol yüzeyini kaplayarak beklemeleri gibi olumsuz özellikleri ortadan kaldıracak düzenlemelerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Araçların standart dışı ve aşırı yaşlı oluşu bu araçlarla klasik toplu taşıma hizmetleri verilmesini engellemektedir. Servis araçları işletmeciliği, kullanıcıların yolculuk isteklerine en uygun hizmeti vermeye çalışan, bir anlamda konfeksiyon değil sipariş üretim yapan, bir ulaşım türü olarak kısa ve uzun dönemde varlığını sürdürecektir<sup>37</sup>.

Kamu ve özel kuruluşlara hizmet eden özel plakalı servis araçları konusunda İl Trafik Komisyonlarınca plaka tahdidi getirilerek sayılarının dondurulması yoluna gidilmiştir. Ancak bunların işletilmesi, denetimi, araç teknik muayenesi konusunda bir düzenleme bulunmamaktadır<sup>38</sup>.

### 3.3.2. İ.E.T.T.

Otobüsler kent içi yolcu taşımacılığının esasını oluşturan toplu taşımacılık sistemleri içeriğinde oldukça önemli yer tutarlar. Ulaşım sorununu raylı taşıma

<sup>36</sup> İstanbul Ticaret Odası, İstanbul Kentiçi Ulaşımında Servis Taşımacılığı, İTO Yayın No: 2010/23 İstanbul, İnter Basım , 2010, s.36-37.

<sup>37</sup> Öğüt, a.g.t., s.61.

<sup>38</sup> Devlet Planlama Teşkilat, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Kent İçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu, DPT 2582, ÖİK 594, Ankara 2001, s.33 (Çevirimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik594.pdf>, 17 Şubat 2009

sistemleri ile çözmüş olan kentlerde dahi otobüsler, her zaman raylı taşıma sistemlerini besleyen sistem olarak önemlerini kurumaktadırlar.

### 3.3.3. Özel Halk Otobüsleri

İstanbul'da 1927 yılında başlayan ÖHO taşımacılığı ilk kez 1960 yılında ruhsatlandırılmış ve İBB tarafından 1982 yılında yapılan düzenleme ile birlikte sayıları artmıştır. Bu gün 1.283'ü ÖHO, 707'si bölgesel otobüs, 89'u çift katlı ve 3'ü turistik amaçlı olmak üzere toplam 2.082 adet otobüs hizmet vermektedir<sup>39</sup>.

Özel halk otobüsleri adından da anlaşılacağı gibi önceleri şahıslar tarafından, daha sonraları ise şahısların birleşerek şirketleşmek ve dernekleşmek suretiyle oluşturdukları tüzel kişilikler tarafından işletilmektedir.

Günümüzde, İBB Başkanlığı'na bağlı Trafik Müdürlüğü denetiminde çalışan ÖHO, 1985 yılında Belediye Başkanlığı'nın teklifine binaen alınan Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) kararıyla İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün yönetim, yürütüm ve denetimine verilmiştir. Bu bağlamda Otobüs İşletme Daire Başkanlığı'na bağlı Özel Halk Otobüsleri Şube Müdürlüğü kurularak çalışmalar bu birim çatısı altında sürdürülmektedir<sup>40</sup>.

Özel halk otobüslerinin çalıştıkları hatlar ve sayıları taksiler ve minibüsler gibi sınırlamaya tabi olup dileyen herkes özel halk otobüsü biçiminde taşımacılık yapmamaktadır<sup>41</sup>.

Özel halk otobüsleri ya sadece kendilerine tahsis edilen hatlarda çalışmakta ya da İETT ile aynı hatları kullanarak yolcu taşımacılığı yapmaktadırlar. Özel halk otobüsleri ticari amaçlı yolcu taşımacılığı yaptıklarından özellikle

<sup>39</sup> İETT Genel Müdürlüğü, **İETT 2008 Yılı Faaliyet Raporu**, y.y., t.y., s.90.

<sup>40</sup> İETT Genel Müdürlüğü İnternet Sayfası,(Çevirimiçi) <http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=49>, 25Kasım 2009.

<sup>41</sup> Devlet Planlama Teşkilat, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu kent içi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu, DPT 2582, ÖİK 594, Ankara 2001, s.30-31 (Çevirimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulasitim/oik594.pdf>, 07 Ocak 2010.

yolcunun yoğun olduğu hatlarda çalışmaktadırlar. Bu nedenle doluluk oranları İETT otobüslerine eşit veya genelde daha fazladır.

Tablo 9: Özel Halk Otobüslerinin Sayısı (2009 yılı)

Cinsi	Sayısı
Normal	1.283
Bölgesel Taşımacılık Yapan	707
Çift Katlı	89
Turistik(Çift Katlı)	3
TOPLAM	2.082

Kaynak: İETT Genel Müdürlüğü internet sayfası, (Çevirimiçi) <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=49,25/11/2009>

### 3.3.4. Minibüsler

Ülkemizde uzun yıllardan beri kullanılan dolmuş ve minibüs sistemleri ara toplu taşıma sistemleri olarak kabul edilmektedir.

Taşıdıkları yolcu sayısı itibariyle ara toplu taşıma sistemleri, taksilere göre daha ekonomiktir. Ancak bu sistemler otobüs taşımacılığı ile karşılaştırıldığında daha verimsiz olmaktadır. Ayrıca sürat yapmaya uygun olmaları nedeniyle kaza yapma olasılıkları fazladır.

Dolmuş biçimindeki ara toplu taşıma sisteminin ilk ortaya çıkışı otomobil üretimine paralel olarak Amerika Birleşik Devletlerinde (ABD) görülmüştür. Bu sistem Amerikan kentlerinin düşük yoğunlukla büyümesinde önemli etkenlerden biri olmuştur. Özel otomobil üreticilerinin baskısıyla 1920'lerden sonra bu ulaşım türü pek çok eyalette yasaklanmış ve yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde tamamen kaybolmuştur. Günümüzde ara toplu taşıma hizmetlerinin, batı ülkelerinde yeniden canlandırılmaya çalışıldığı gözlenmektedir. Türkiye gibi gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkelerde ise çeşitli biçimler altında ara toplu taşıma sistemlerinin varlığı uzun yıllardır sürmektedir. Ara toplu taşıma sistemlerinin son yıllarda hem gelişmiş,

hem de az gelişmiş ülkelerde görülmesi farklı nedenlere dayanmaktadır. Az gelişmiş ülkelerde ara toplu taşımanın varlığı büyük ölçüde geleneksel yüksek kapasiteli toplu taşıma sistemlerinin hizmet yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Hızlı kentsel büyüme ve kamu kaynaklarının sınırlılığı, söz konusu ülkelerde bu yetersizliğin başlıca nedenidir. Toplu taşıma hizmetlerindeki bu açık, çoğunlukla örgütsüz özel kesim tarafından ve küçük bireysel girişimlerle kapatılmaktadır. Benzer ya da farklı biçimler altında ara toplu taşıma sistemleri, Latin Amerika'dan Afrika'ya Orta Doğu'dan Uzak Doğu'ya kadar her az gelişmiş ülkede görülmektedir<sup>42</sup>.

İstanbul'da ulaşım alanında yaşanan sıkıntılar Avrupa'da uygulaması bulunmadığı ifade edilen başka bir taşıma türünün ortaya çıkmasına neden olmuştur. "12 kişilik küçük otobüs"<sup>43</sup> olarak tanımlanan karayolu araçlarıyla yapılan bu taşıma türü minibüslerle yapılan yolcu taşımalarıdır. Minibüsler zamanla taşıdıkları insan sayısı itibariyle İstanbul ulaşımında önemli bir unsur haline gelmişlerdir. İstanbul'da taşımacılık yapan minibüs sayısı 5.860 adet olup günde ortalama 2 milyon kişiyi taşımaktadırlar. İstanbul ulaşımının %15,68'ni minibüsler karşılamaktadır<sup>44</sup>.

Taksi işletmeciliğinde olduğu gibi minibüs işletmeciliği yapmak içinde minibüslere tahsis edilen plakalardan birinin sahibi olunması gerekmektedir. Minibüs plakaları ve hatları da taksi plakaları gibi kanuni sınırlamaya tabidir. Minibüslerin ruhsatlandırılmaları ve hat belirlemeleri İBB tarafından yapılmakta, alınan kararlar İl Trafik Komisyonunca onaylanmaktadır. Bundan dolayı dileyen herkes istediği gibi minibüs işletmeciliği yapamamaktadır Bu sınırlama taksi plakalarında olduğu gibi minibüs hatlarının da fiyatlarının sürekli yükselmesine neden olmaktadır. Minibüs sahipleri de taksi sahipleri gibi oda ve dernek şeklinde örgütlenmiştir. Minibüslerin

<sup>42</sup> Ögüt, a.g.t., s.19-20

<sup>43</sup> Türkçe Sözlük, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Dil Kurumu, Yeni Baskı, 2.Cilt, Ankara 1988, s.1028.

<sup>44</sup> İETT İnternet Sayfası, (Çevirimiçi) <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=38>, 25 Kasım 2009.

çalışma koşulları ile taksilerin çalışma koşulları büyük oranda benzerlik göstermektedir<sup>45</sup>.

Minibüsleri taksilerden ayıran en önemli özellik taksilerin çalışma alanlarının herhangi bir bölge ile sınırlı olmamasına karşılık minibüslerin sadece belli hatlarda çalışabilmeleridir. Bu nedenle taksi plaka alım satım bedelleri birbirine yakın iken minibüslerin hat fiyatları çalıştıkları hatlara göre farklılık göstermektedir. Yolcu sirkülasyonunun fazla olduğu hatlarda çalışan minibüslerin kazancıda fazla olduğundan bu tip hatlarda çalışan minibüslerin hat alım satım fiyatları da diğer hatlardaki minibüslerinin hat bedellerine göre daha yüksek olmaktadır.

Minibüslerin çalıştıkları hatların uzunluğu birbirinden farklı olduğundan “indi-bindi” olarak tanımlanan en kısa mesafe dışında fiyat tarifeleri de taksilerin aksine birbirinden farklılık arz etmektedir.

### 3.3.5. Ticari Taksiler

Karayolları Trafik Kanununa göre 8 yolcu kapasitesinin altındaki araçlara taksi denilmektedir. 1961 yılı İstanbul İl Trafik Komisyonu kararı uyarınca taksilere plaka tahdidi konulmuş ve 1986 yılından bu güne kadar İstanbul İl Trafik Komisyonu tarafından açılan ihalelerde 18.284 taksi plakası verilmiştir<sup>46</sup>.

Ticari taksi plakası; belli bir il sınırı içinde bedel karşılığında yolcu taşıma hakkı veren bir plaka türüdür. Dolayısıyla şehir içinde yolcu taşımacılığı yapabilmek için ticari taksi plakasına sahip olmak gerekir.

<sup>45</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı Toplu Ulaşım Hizmetleri Şube Müdürlüğü'nün 18/08/2006 tarih 12734-81/040-200/2911 sayılı yazısı

<sup>46</sup>Fatih Petriçli, “Taksi İşletmeciliğinde Vergi Kayıp Ve Kaçağının İstanbul'daki Boyutu İle Taksi Plakası sahipleri Ve Taksilerde Çalışan Şoförlerin Gelirlerinin Vergi Kanunları Açısından Değerlendirilmesi”, *Vergi Raporu Dergisi*, Vergi Denetmenleri Yayını, 2005 Nisan Haziran, Sayı. 76, s.9.

İstanbul'da taksi taşımacılığını düzenleyen özel bir yasa veya yönetmelik bulunmamaktadır. Bununla birlikte, çok sayıda yasa, yönetmelik ve kararnameler ile komisyon kararlarında taksi ile yolcu taşımacılığı hakkında hükümler bulunmaktadır. İstanbul'daki taksi taşımacılığında ruhsat verilmesi ve ücret belirlenmesi ile işletme yönünden denetim esas olarak 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu uyarınca İBB yetki ve sorumluluğundadır. İBB bu yetkiyi UKOME aracılığı ile kullanmaktadır.

Diğer yandan taksi işletmeciliğine ilişkin olarak bünyesinde çeşitli hükümler barındıran 507 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Kanunu ve yönetmeliği, Araçların İmal Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik, 230 sayılı Taşıt Kanunu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliği, 353 sayılı İşyeri Açma ve Çalışma ve Çalışma Ruhsatlarına Dair Kanun Hükmünde Kararname vb. birçok yasal mevzuat bulunmaktadır.

1970'li yıllara kadar İstanbul'da özel otomobil sahipliği düşük, otobüs ve diğer toplu taşıma araçları ile sunulan taşıma hizmetinin her yönden yetersiz oluşu taksilerin yolcu taşımadaki paylarının yüksek olmasına yol açmıştır. Bu pay, toplu taşımanın gelişmesi, daha önemlisi özel otomobil sayısı ile birlikte son yıllarda sayıları 40.000.- aşan servis araçlarının etkinliğinin artması ile giderek azalmıştır. Nitekim 1973 yılında taksilerin yolcu taşımadaki payı dolmuş taksiler ile birlikte %19,8 iken 1985 yılında %10,5'e düşmüştür. Bugün ise % 5 dolayındadır<sup>47</sup>.

Ticari taksilerin çalışma saatleri, sahipleri veya kiralayanlar tarafından işletilmesine ilişkin olarak aşağıda açıklamalarda bulunulmuştur.

İstanbul'da faaliyet gösteren taksiler genelde iki vardiya ( 12'şer saat ) halinde çalışmaktadırlar. Vardiya başlangıç saatleri anlaşmaya göre değişmekle beraber, -05.00-17.00 ile 17.00-05.00, 02.00-16.00 ile 16.00-02.00, 03.00-15.00 ile 15.00-03.00 saatleri arasında yapılmaktadır. İlk vardiyada çalışan, vardiyası bittikten

---

<sup>47</sup> Nadir Yayla, a.g.m., s.117.

sonra, daha önce belirlenen araç devir yerine giderek, aracı diğer şoföre teslim eder. İkinci vardiya için aracı yakıtı tam dolu olarak alan şoför vardiya bitiminde araç deposunu kendisi teslim aldığı gibi dolu olarak teslim eder.

Ticari taksi işletmeciliğinde uygulanan kurala göre, her şoför, çalıştığı vardiya sonunda taksi sahibinin istemiş olduğu parayı vermek zorundadır. Zira ticari taksi sahipleri araçlarını şoförlere belirlenen parayı vermeleri şartıyla teslim etmekte, aksi takdirde başka biri ile anlaşmaktadır. Bu nedenle ticari araçta çalışan kişinin “Bugün az kazandım, müşteri bulamadım” gibi bir iddia ticari taksi sahibine veya kiralık plaka sahibine anlaşılan parayı vermeme şansı bulunmamaktadır. Benzin, mazot ya da oto gaz masrafları ile müşteri olmaması nedeniyle oluşacak zarar araç şoförüne ait olup, taksi sahibinin geliri (tamir bakım vs hariç ) nettir.

Genel olarak sistem aynen tatil yöreleri ya da kaplıcalarda uygulanan devre mülklerde olduğu gibi işlemektedir. Aslında ticari taksidede şoför çalıştırılmayıp, günün belirli saatlerinde ticari taksi kiraya verilmektedir. Çünkü GVK'nın 61. maddesinde, işverene tabi ve belirli bir iş yerine bağlı olarak çalışanlara hizmetleri karşılığı verilen para ücret olarak tanımlanmıştır. Ticari taksi işletmeciliğinde ise taksidede çalışana ödenen bir bedel olmayıp, aksine ticari taksidede çalışan tarafından ticari taksi sahibine ödenen bir bedel mevcuttur<sup>48</sup>.

İstanbul'da lastik tekerlekli toplu taşıma araçları olan ticari taksiler, minibüsler ve özel halk otobüslerine ilişkin bilgilere yukarıda yer verilmeye çalışılmıştır.

İstanbul ve Türkiye genelinde işletilen ticari taksi, minibüs ve özel halk otobüsleri sahiplerinin bu gün itibariyle nasıl vergilendirildikleri ile bunlar tarafından beyan edilen yıllık gayri safi hasılat tutarları ile diğer bazı verilere aşağıda yer verilmiştir.

---

<sup>48</sup> Fatih Petriçli, a.g.m., s.9.

### **3.4. İSTANBUL'DA TİCARİ TAKSİ, MİNİBÜS VE ÖZEL HALK OTOBÜSLERİNİN VERGİLENDİRİLME YÖNTEMLERİ**

İstanbul'da kara yolu üzerinden ulaşım faaliyetinde bulunan ve tezimizin konusunu oluşturan ticari taksiler, minibüsler ve özel halk otobüsleri sahiplerinin bu faaliyetlerinden elde ettikleri kazançlarının vergilendirilmesinde bu araçların çalıştırılmasından elde edilmesi muhtemel kazancın tutarı yanında, araçların kapasiteleri, araç sahiplerinin eğitim durumları ve vergiye karşı olan direnimleri belirleyici olmuştur.

Ülkemizde ve İstanbul'da faaliyet gösteren ticari taksi, minibüs ve özel halk otobüs sahiplerinden gerçek kişilerin kazançları basit usulde ticari kazanç ve gerçek usulde ticari kazanç, tüzel kişilik olarak örgütlenenlerin kazançları ise kurum kazancı kabul edilerek bu kazanç türlerine ilişkin vergileme rejimlerine göre vergilendirilmektedir.

Aşağıda önce gerçek kişilerin gelirlerinin tespit yöntemi olan gerçek usul (işletme hesabı ve bilanço usulü) ile basit usulde gelir tespit yöntemleri hakkında bilgi verilecek daha sonra şahıs işletmesi vasfından çıkarak ayrı bir tüzel kişilik şeklinde örgütlenen mükelleflerin tabi olduğu kurumlar vergisi mükellefiyeti hakkında genel bilgi verilecektir.

Ticari taksi, minibüs ve özel halk otobüsü sahiplerinin vergilendirilmesine ilişkin olarak verilen bilgilerden sonra bu kişi ve kurumlar tarafından İstanbul ve Türkiye genelinde beyan edilen; gayri safi hasılat, giderler, vergi matrahı, tahakkuk eden vergilere ilişkin olarak GİB'den mail ortamında alınan bilgilere tablolar halinde yer verilecektir.

### 3.4.1. Gelir Vergisine Göre Ticari Kazanç

Gelir Vergisi Kanunu'muzda (GVK), vergiye tabi unsurların ve verginin hesaplanması bakımından ihtiyaç duyulan bilgilerin en iyi mükellefin kendisi tarafından bilinebileceğini kabul eden, bu nedenle mükellefin beyanının vergilendirmeye esas alınmasını öngören beyana dayalı vergi tarh yöntemi uygulanmaktadır<sup>49</sup>.

Ticari kazanç GVK sayılan yedi gelir unsurundan biridir. Gelir vergisine göre ticari kazanç tespit yöntemleri, gerçek usul ve basit usulde ticari kazanç tespit yöntemi olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Gerçek usulde ticari kazanç tespit yöntemi ise bilanço usulü ve işletme hesabı usulü olmak üzere iki şekilde hesaplanmaktadır.

#### 3.4.1.1. Gerçek Usulde Ticari Kazanç

GVK'nın 37'nci maddesine göre; "Her türlü ticari ve sınai faaliyetlerden doğan kazançlar ticari kazanç olarak tanımlanmıştır.

Ticari faaliyetin ve dolayısıyla ticari kazancın en belirgin unsurları faaliyetin sermaye ve ticari emekten oluşan bir organizasyona dayanması ve bu organizasyonun işlemlerinin süreklilik göstermesidir. Bir faaliyetin sürekli yapıp yapılmadığı ile bu faaliyetin organizasyon içinde yapıp yapılmadığının tespit etmek bazen oldukça güçtür<sup>50</sup>.

Ticari faaliyetin sürekliliğinden bahsedebilmek için faaliyetin hiç ara verilmeksizin yapılması gerekmemektedir. Örneğin bir salça fabrikası sezonunda çalışıp diğer zamanlarda çalışmıyorsa süreklilik ortadan kalkmaz. Aynı şeyi şeker fabrikası veya turizm işletmeleri için de söyleyebiliriz. Bunun anlamı sezonu geldiğinde çalışmaya devam eden bir işletmenin süreklilik özelliğini taşıdığıdır.

<sup>49</sup> Abdurrahman Akdoğan, *Vergi Hukuku Ve Türk Vergi Sistemi (Temel İlkeler, Vergileme Ve Vergiler Hukuku, Uygulama Örnekleri)*, Gazi Kitapevi, 8. Baskı, 2008, s. 60.

<sup>50</sup> Hayrullah Doğan, Hasan Yalçın, *Türk Vergi Sistemi, Uygulama Yayınları*, İstanbul 2009, s.32.

Ticari organizasyonun varlığını gösteren en belirgin kriterler, organizasyona sermaye tahsis edilmesi, personel istihdamı, ticaret siciline kaydolma gibi kriterlerdir. Bununla birlikte sürekli bir işlemin yapılması da ticari organizasyonun varlığının gösteren bir kriter olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yaptıkları ticari faaliyet kapsamında gelir vergisi mükellefi olması gerekenlerden bazıları, vergilendirmedeki zorluklar, sosyal kaygılar ile bunların faaliyetlerinin parasal büyüklüğü nedeniyle vergi potansiyelleri dikkate alınarak GVK ile gelir vergisi dışında tutulmuşlardır. Bu kişiler esnaf muafılığı olarak adlandırılan hükümler nedeniyle gelir vergisine tabi değildirler. Bunların dışında kalan yani esnaf muafılığından yaralanmayan kişiler ise gelir vergisine tabidiler.

Gelir vergisine tabi olanlar ise kazançlarının tespit yöntemine göre yukarda açıklandığı üzere basit usulde gelir vergisine tabi olanlar ve gerçek usulde gelir vergisine tabi olanlardır. Geliri gerçek usulde tespit edilen mükellefler ise; bilanço esasına tabi mükellefler ve işletme hesabına tabi mükellefler olarak ikili bir ayırımı tabi tutulmuştur.

-Bilanço usulünde ticari kazancın tespiti;

Vergi Usul Kanunu'nun (VUK) 176. maddesinde defter tutmak bakımından tüccarlar ikiye ayrılmış, birinci sınıf tüccarların bilanço esasına göre, ikinci sınıf tüccarların ise işletme hesabı esasına göre defter tutmaları gerektiği ifade edilmiştir. Aynı Kanunun 177. maddesinde; 01/01/2009 tarihinden itibaren, satın aldıkları malları olduğu gibi veya işledikten sonra satan veya yıllık alımlarının tutarı 120.000. TL'yi veya satışlarının tutarı 170.000. TL'yi aşanlar<sup>51</sup> ile bunlar dışındaki işlerle uğraşıp bir yıl içinde elde ettikleri gayri safi iş hasılatı 67.000.TL'yi aşanların, her türlü ticaret şirketlerinin ve kendi istekleri ile bilanço usulüne göre defter tutmayı tercih edenlerin bilanço esasına göre defter tutmak zorunda oldukları belirtilmiştir. GVK'nın 38. maddesine göre bilanço usulüne göre ticari kazanç, teşebbüsteki öz

<sup>51</sup> 393 Sıra Numaralı VUK Genel Tebliği, 29/12/2009 tarih 27447 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

sermayenin hesap dönemi sonunda ve başındaki değerleri arasındaki müspet farktır. Bu dönem zarfında sahip veya sahiplerce:

-İşletmeye ilave olunan değerler bu farktan indirilir;

-İşletmeden çekilen değerler ise farka ilave olunur.

Ticari kazancın bu suretle tespit edilmesi sırasında, VUK' nın değerlemeye ait hükümleri ile GVK'nın indirilecek ve indirilmeyecek giderlere ilişkin hükümlerine uyulur. GVK'nın 38. maddesinde ifade edilen "öz sermaye" kısaca teşebbüsün bilançosundaki aktif toplamından bilançoda yer alan borçların tenzilinden sonra kalan tutardır. Yani işletmenin dönem sonundaki öz sermaye tutarından dönem başındaki öz sermaye tutarının tenzili neticesinde olumlu bir fark olması durumunda bu işletmenin kazancı kabul edilerek vergilendirilir. Bazen ticari hayatın gereği olarak işletmelerin dönem sonundaki öz sermayeleri ile dönem başındaki öz sermayeleri arasındaki fark menfide olabilir, yani işletme kar değil zararda edebilir bu durumda işletme de faaliyet neticesinde bir kazanç oluşmadığından vergilendirilecek bir tutarda bulunmaz.

Ticari kazançları bilanço usulüne göre tespit edilen gelir vergisi mükellefleri, VUK' nın 182. maddesine göre; yevmiye defteri, defteri kebir ve envanter defteri tutarlar. Bu defterler ile birlikte sürekli imalat işi ile uğraşanlar imalat defteri, banka, banker ve sigorta şirketleri banka ve sigorta muameleleri defteri, depo işletenlerle nakliye ambarları da ayrıca ambar defteri tutarlar.

Bilanço usulüne göre defter tutan mükellefler tutmaları zorunlu olan defterlerden yevmiye ve envanter defterlerini VUK'da yer alan hükümlere göre notere tasdik ettirmek zorundadırlar. VUK'ta tutulması zorunlu olan defterler arasında sayılan kebir defteri, aynı Kanunun "Tasdike tabi defterlerin" yer aldığı 220. maddesinde sayılmadığından VUK'ya göre tasdik zorunluluğu yoktur.

Bilanço usulüne tabi olup gerçek usulde vergilendirilen gelir vergisi mükellefleri, VUK sayılan defterler ile aldıkları ve düzenledikleri belgeleri tarh

zaman aşımı süresi (5 yıl) içinde muhafaza etmek ve istendiğinde vergi idaresine ve incelemeye yetkili olan denetim elemanlarına ibraz etmek zorundadırlar.

-İşletme hesabında ticari kazancın tespiti;

VUK 176. maddesine göre birinci sınıf tüccarlar dışında kalan tüccarlar ikinci sınıf tüccar olarak adlandırılmıştır. İkinci sınıf tüccarlar işletme hesabı defteri tutarlar. İkinci sınıf tüccarların kazançları da işletme hesabına göre tespit edilir. Ticari kazancın işletme hesabına göre tespitine ilişkin hükümlere GVK'nın 39. maddesinde yer verilmiştir. Anılan maddede işletme hesabına göre ticari kazanç; bir hesap dönemi içinde elde edilen hasılat ile giderler arasındaki müspet fark olarak tanımlanmıştır. Aynı maddenin devamında elde edilen hasılat, tahsil olunan paralarla tahakkuk eden alacaklar, giderler ise tediye olunan ve borçlanılan meblağlar olarak ifade edilmiştir.

Ticari kazancın işletme hesabı esasına göre tespitinde, VUK' nun değerlemeye ait hükümleri ile GVK'nın 40. maddesinde yer verilen "İndirilecek giderler" ve 41. maddesinde yer verilen "Gider kabul edilmeyen ödemeler" hükümleri de dikkate alınmalıdır.

İşletme hesabı esasında, işletme hesabını içeren bir defter tutulur. Bu deftere işletme hesabı defteri denir. Söz konusu deftere kaydedilecek işlemlere ilişkin düzenlemelere VUK'nun 194. maddesinde yer verilmiştir.

İşletme hesabı defterinin sol tarafı gider, sağ tarafı hasılat kısmı olarak kullanılır. Defterin gider kısmına satın alınan malların veya yaptırılan hizmetler karşılığında ödenen veya borçlanılan paralar ve işletme ile ilgili ödenen veya borçlanılan paralar ve işletme ile ilgili diğer bütün giderler, hasılat kısmına ise satılan mal bedeli veya yapılan hizmet karşılığında tahsil edilen paralarla tahakkuk eden alacaklar ve işletme faaliyetinden elde edilen bütün hasılat yazılır.

Ticari kazançları işletme hesabına göre tespit edilen mükellefler, kullandıkları işletme defterini VUK' nun ilgili maddelerine göre notere tasdik ettirmek zorundadırlar.

İşletme hesabı esasına göre, işletme defteri tutan ikinci sınıf gelir vergisi mükellefleri, notere tasdik ettirdikleri işletme defteri ile aldıkları ve düzenledikleri belgeleri bilanço usulünde vergilendirilen gelir vergisi mükellefleri gibi tarh zaman aşımı süresi (5 yıl) içinde muhafaza etmek ve istendiğinde vergi idaresine ve incelemeye yetkili olan denetim elemanlarına ibraz etmek zorundadırlar.

Gerçek usulde ticari kazanç yöntemine tabi olan (Bilanço usulüne ve işletme hesabı usulüne göre kazancı tespit edilen) gelir vergisi mükellefi gerçek kişiler ilgili yıl kazançlarını ertesi yılın 1-25 Mart tarihleri arasında beyan ederler. Beyan edilen gelirler Mart ve Temmuz aylarında olmak üzere iki eşit taksitte ödenir.

Gerçek usulde ticari kazanç yöntemine göre vergilendirilen gelir vergisi mükellefleri GVK mükerrer 120. maddesine göre cari vergilendirme döneminin gelir vergisine mahsup edilmek üzere, üçer aylık dönemler halinde ticari kazancın tespitine ilişkin hükümlere göre hesaplanan matrah üzerinden GVK 103. maddesinde belirtilen ilk gelir vergisi dilimine ait oran üzerinden geçici vergi öderler.

Geçici vergi ilgili geçici vergi beyan dönemini izleyen ikinci ayın ondördüncü günü akşamına kadar beyan edilir, ödenmesi gereken bir tutarın bulunması halinde de onyedinci günü akşamına kadar ödenir. Mükellefler tarafından ödenen geçici vergi tutarının tarh edilen cari yıl vergisinden fazla olması halinde aradaki fark mükellefe iade edilir.

Ticari kazançları gerçek usulde tespit edilen gelir vergisi mükellefleri en basit şekliyle bir mal veya hizmetin alış bedeli ile satış bedeli arasındaki artı değer olarak tanımlanan katma değer<sup>52</sup> vergilendirilmesi için Katma Değer Vergisi Kanunu'nun (KDVK) ilgili hükümleri gereğince katma değer vergisine tabidirler. Ticari kazançları gerçek usulde belirlenen gelir vergisi mükellefleri hakkında katma değer vergisi mükellefiyeti de tesis edilerek bunların katma değer vergisi beyannamesi vermeleri sağlanır.

<sup>52</sup> Mehmet Arslan, *Türk Vergi Sistemi*, 2. Baskı, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, 2001, s.249.

Katma değer vergisi mükellefleri için; KDVK'nın 39. maddesinde vergilendirme dönemi takvim yılının üçer aylık dönemi olarak belirtilmesine karşılık Maliye Bakanlığı KDVK'nın 39. maddesinin kendisine verdiği yetkiye istinaden; işletme hesabı esasına göre defter tutan ve münhasıran; uluslar arası yük ve yolcu taşımacılığı, şehirlerarası yük taşımacılığı, şehir içi yük taşımacılığı yapanlar ile bu işleri birlikte yapanlar hariç tüm mükellefler için vergilendirme dönemini bir ay olarak tespit etmiştir.

Katma değer vergisi mükellefleri ilgili dönem beyannamelerini ertesi ayın yirmidördüncü günü akşamına kadar beyan ederler. Ödeme çıkması durumunda ise yirmi altıncı günü akşamına kadar da ödemelerini yaparlar.

### **3.4.1.2. Basit Usulde Ticari Kazanç**

Basit usulde ticari kazanç yöntemi, 4369 sayılı Kanun ile 01/01/1999 tarihinden itibaren götürü usulde ticari kazanç tespit yönteminin yerine getirilmiştir.

Basit usulde ticari kazanç tespit yöntemi ile yerine getirildiği götürü usulde ticari kazanç tespit yöntemi, idari ve siyasi nedenler dışında bazı meslek mensuplarının gelirlerinin ancak kendisini ve ailesini geçindirecek düzeyde olması, eğitim seviyelerinin düşüklüğü vergi ve muhasebe konularındaki bilgi düzeylerinin gerçek usulü uygulamak bakımından yetersiz kalmaları nedeniyle basit usul kapsamına alınmışlardır<sup>53</sup>.

Ancak günümüzde ticari taksilerin ve minibüslerin gelirleri dikkate alındığında, bu araç sahiplerinin basit usulde ticari kazanç tespit yönteminden yararlandırılmaları bu usulün ihdas ediliş (kazanç sağlayanların eğitim düzeylerinin düşüklüğü hariç) amacına uygun değildir. Aşağıda basit usulde ticari kazancın tespitine ilişkin genel açıklamalarda bulunulmuştur.

---

<sup>53</sup>Akdoğan, a.g.e., s.195.

Basit usulde ticari kazanç GVK 46. maddesinde, bir hesap dönemi içinde elde edilen hasılat ile giderler ve satılan malların alış bedelleri arasındaki müspet fark olarak tanımlanmıştır. Bu fark yapılan faaliyetle ilgili olarak VUK hükümlerine göre alınması ve verilmesi mecburi olan alış ve giderler ile hasılatlara ilişkin belgelerde yazılı tutarlara göre hesaplanır. Bu suretle tespit ve beyan olunan kazanç vergi tarhına esas alınır. Basit usulde vergilendirilen mükellefler kazancın tespiti ve VUK'nın defter tutma hükümleri hariç bildirme, vesikalar, muhafaza, ibraz, diğer ödevler ve ceza hükümleri yönünden GVK'da ve diğer kanunlarda yer alan ikinci sınıf tüccarlar hakkındaki hükümlere tabidirler.

Basit usulde vergilendirilen mükellefler faaliyetlerine ilişkin mal alış ve giderleri ile hasılatlarını gösteren belgeleri ayrı ayrı dosyalarda saklamak zorundadırlar. Bu belgelerin kayıtları mükelleflerin bağlı olduğu meslek odaları tarafından oluşturulan bürolarda tutulur. Bu bürolarda 3568 sayılı Kanuna göre yetki almış yeterli sayıda meslek mensubunun çalıştırılması zorunludur.

Basit usule tabi ticaret erbabından, sahte veya muhteviyatı itibariyle yanıltıcı belge düzenlediği veya kullandığı tespit edilenler, bu hususun kendilerine tebliği edildiği tarihi takip eden aybaşından itibaren ikinci sınıf tüccarlara ilişkin hükümlere tabi olurlar.

Ortaklardan birisi gerçek usulde gelir vergisi mükellefi olan ortaklıklarda diğer ortak veya ortakların da gelir vergisi gerçek usulde tespit edilir.

Basit usule tabi olmanın genel şartları ile özel şartlarından herhangi birini takvim yılı içinde kaybedenler ertesi takvim yılı başından itibaren gerçek usulde vergilendirilirler. Basit usulün şartlarına haiz olanlardan, bu usulden yararlanmak istemediklerini yazı ile bildirenler bu talepleri doğrultusunda takip eden aybaşından veya izleyen takvim yılı başından itibaren gerçek usulde vergilendirilirler. Herhangi bir şekilde gerçek usulde vergilendirilecek olanlar ve gerçek usulde vergilendirilen mükellefler bir daha hiçbir şekilde basit usule dönemezler. Daha önce gerçek usulde vergilendirilmekte iken işini terk eden mükellefler bu tarihten sonra işe başlamaları

halinde yine gerçek usulde vergilendirileceklerdir. Bu kişilerin aynı türden iş yapan eş ve çocukları da bu faaliyetleri nedeniyle basit usulden yararlanmazlar.

Kişilerin ticari kazançlarının basit usule göre belirlenebilmesi GVK'nın 47 ve 48. maddelerinde belirtilen aşağıdaki koşulların varlığına bağlıdır. Aşağıdaki koşullara haiz gerçek kişiler faaliyetlerinden dolayı basit usule tabi mükellefiyet tesis ettirebilirler.

01/01/2010 tarihi itibarıyla basit usule tabi olmanın genel şartları şunlardır:

"1. Kendi işinde bilfiil çalışmak veya bulunmak (işinde yardımcı işçi ve çırak kullanmak, seyahat, hastalık, ihtiyarlık, askerlik, tutukluluk ve hükümlülük gibi zaruri ayrılmalar dolayısıyla geçici olarak bilfiil işinin başında bulunmamak bu şartı bozmaz. Ölüm halinde iş sahibinin dul eşi veya küçük çocukları namına işe devam olunduğu takdirde, bunların bilfiil işin başında bulunup bulunmamlarına bakılmaz.)

2. İşyeri mülkiyetinin iş sahibine ait olması halinde emsal kira bedeli, kiralanmış olması halinde yıllık kira bedeli toplamı büyükşehir belediye sınırları içinde 4.300 TL. Diğer yerlerde 3.000 TL. aşmamak<sup>54</sup>.

3. Ticari, zirai veya mesleki faaliyetler dolayısıyla gerçek usulde Gelir Vergisi'ne tabi olmamak.

2 ve 3 numaralı bent hükümleri öteden beri işe devam edenlerde takvim yılı başındaki, yeniden işe başlayanlarda ise işe başlama tarihindeki duruma göre uygulanır."

01/01/2010 tarihi itibarıyla basit usule tabi olmanın özel şartları;

-Satın aldıkları malları olduğu gibi veya işledikten sonra satanların yıllık alımları tutarının 60.000 TL veya yıllık satışları tutarının 90.000 TL'yi aşmaması<sup>55</sup>,

<sup>54</sup> 273 Seri No'lu GVK Genel Tebliği, 29/12/2009 tarih 27447 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

<sup>55</sup> 273 Seri No'lu GVK Genel Tebliği, 29/12/2009 tarih 27447 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

-1 numaralı bentte yazılı olanların dışındaki işlerle uğraşanların bir yıl içinde elde ettikleri gayri safi iş hasılatının 30.000 TL'yi aşmaması,

-1 ve 2 numaralı bentlerde yazılı işlerin birlikte yapılması halinde, yıllık satış tutarı ile iş hasılatı toplamının 60.000 TL'yi aşmaması.

Basit usulde ticari kazanç yöntemine tabi olan gelir vergisi mükellefi gerçek kişiler ilgili yıl gelirlerini ertesi yılın 1-25 Şubat tarihleri arasında beyan ederler. Beyan edilen gelirler Şubat ve Haziran aylarında olmak üzere iki eşit taksitte ödenir. Basit usulde ticari kazanç sahipleri, gerçek usulde ticari kazanç sahiplerinden farklı olarak geçici vergi mükellefi olmadıklarından geçici vergi ödemezler.

Basit usule tabi gelir vergisi mükellefleri yaptıkları ticari faaliyetleri nedeniyle yaptıkları teslim ve hizmetler, gerçek usulde vergilendirilen gelir vergisi mükelleflerinden farklı olarak KDVK "Diğer istisnalar" başlıklı 17/4-a maddesine 4842 sayılı Kanun ile yapılan ilave ile KDV'den istisna edilmiştir.

Basit usule tabi gelir vergisi mükellefleri olan ticari taksi ve minibüs sahiplerinin belge düzenlemedikleri günlük hasılatları için gün sonunda "Muhtelif müşteriler" ibareli bir tek hasılat belgesi düzenlemeleri, Maliye Bakanlığı tarafından uygun görülmüştür.

### **3.4.2. Kurumlar Vergisine Göre Kurum Kazancı**

Kurum, bir yapı veya oluşumu ifade eder ve esas olarak "bir vücutta veya yapıda birleşmek veya bir yapıya katılmak veya yapı/vücut/teşekkül oluşturmak" anlamlarını taşıyan cooperate sözcüğünden gelmektedir. Kurum kavramı, vergi

teorisi bakımından firma organizasyon biçimini ifade eder. Bu kavramı ayrıca sermaye ortaklığı olarak da düşünmek mümkündür.<sup>56</sup>

5520 Sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu'nun(KVK)<sup>57</sup> birinci maddesinde; sermaye şirketlerinin, kooperatiflerin, iktisadi kamu kuruluşlarının, dernek ve vakıflara ait iktisadi işletmelerin ve iş ortaklıkları kazançlarının kurumlar vergisine tabi olduğu ifade edildikten sonra kurum kazancının gelir vergisinin konusuna giren gelir unsurlarından oluştuğu ifade edilmiştir.

Kurumlar vergisi mükelleflerinden tezimizin içeriği ile bağlantılı olan ve olabilecek kurumlar vergisi mükellefleri aşağıdaki gibidir.

- Sermaye şirketleri: 29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre kurulmuş olan anonim, limitet ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketler,

-Kooperatifler: 24/4/1969 tarihli ve 1163 sayılı Kooperatifler Kanununa veya özel kanunlarına göre kurulan kooperatifler,

-Dernek veya vakıflara ait iktisadî işletmeler: Dernek veya vakıflara ait veya bağlı olup faaliyetleri devamlı bulunan ve bu maddenin birinci ve ikinci fıkraları dışında kalan ticarî, sınaî ve zirai işletmeler ile benzer nitelikteki yabancı işletmeler, dernek veya vakıfların iktisadî işletmeleridir.

Kurumlar vergisi, mükelleflerin bir hesap dönemi içinde elde ettikleri safi kurum kazancı üzerinden hesaplanır.

Safi kurum kazancının tespitinde, GVK'nın ticarî kazanç hakkındaki hükümleri uygulanır.

<sup>56</sup> Robert W. McGee, "Latin Amerika'da Bazı Vergilendirme İlkeleri: Avrupa ve ABD Deneyimlerinden Dersler", Çeviri; Metin Sağlam, Tamer Budak, **Vergi Sorunları Dergisi**, Nisan 2005, Sayı:200, Yıl:28, 2005/5, s. 167-185.

<sup>57</sup>5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu, 21/06/2006 tarih ve 26205 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

VUK' nun 177. maddesinin birinci fıkrasının 4. ve 5. bentlerinde; her türlü ticaret şirketleri ile kurumlar vergisine tabi olan diğer tüzel kişiler birinci sınıf tüccar kabul edilerek bunların bilanço esasına göre defter tutmak zorunda olduğu ifade edilmiştir.

GVK'nın 38. maddesinde , bilanço esasında ticari kazancın, teşebbüsteki öz sermayenin hesap dönemi sonunda ve başındaki değerleri arasındaki müspet fark olduğu belirtilerek bu dönem zarfında sahip veya sahiplerce;

-İşletmeye ilave olunan değerlerin bu farktan indirileceği,

- İşletmeden çekilen değerlerin ise farka ilave olunacağı,

ifade edilmiştir.

Ticari kazancın bu şekilde tespit edilmesi sırasında VUK' nun değerlemeye ilişkin hükümleri ile GVK'nın ticari kazancın tespitinde indirilecek giderlere ilişkin 40. madde hükümlerine de uyulması gerekmektedir.

KVK' da safi kazancın belirlenmesinde temel ölçü dönem sonu ve dönem başı öz sermaye kıyaslamasıdır. Safi kurum kazancının tespitinde KVK' nun 8. ve müteakip maddelerinin yanı sıra GVK'nın indirilecek giderler ilişkin 40. maddesi de dikkate alınacaktır.

Kurumlar vergisi mükellefleri bir hesap dönemine ilişkin kurum kazancını hesap döneminin kapandığı ayı izleyen dördüncü ayın birinci gününden yirmi beşinci günü akşamına kadar beyan ederler. Kurumlar vergisi mükellefleri beyan ettikleri, kurum kazançlarını ilgili hesap dönemine ait beyannameyi verdikleri ayın sonuna kadar ödemek zorundadırlar.

Kurumlar vergisi mükellefleri cari vergilendirme döneminin gelir vergisine mahsup edilmek üzere, GVK belirtilen esaslara göre ve cari dönemin kurumlar vergisi oranında geçici vergi öderler.

Geçici vergi ilgili geçici vergi beyan dönemini izleyen ikinci ayın ondördüncü günü akşamına kadar beyan edilir, ödenmesi gereken bir tutarın bulunması halinde de onyedinci günü akşamına kadar ödenir. Mükellefler tarafından ödenen geçici vergi tutarının tarh edilen cari yıl vergisinden fazla olması halinde aradaki fark mükellefe iade edilir.

Kurumlar vergisi mükellefleri en basit şekliyle bir mal veya hizmetin alış bedeli ile satış bedeli arasındaki artı değer olarak tanımlanan katma değer<sup>58</sup> vergilendirilmesi için KDVK'nın ilgili hükümleri gereğince katma değer vergisine tabidirler. Kurumlar vergisi mükellefleri hakkında katma değer vergisi mükellefiyeti de tesis edilerek bunların katma değer vergisi beyannamesi vermeleri sağlanır.

Katma değer vergisi mükellefleri için KDVK'nın 39. maddesinde vergilendirme dönemi takvim yılının üçer aylık dönemi olarak belirtilmesine karşılık Maliye Bakanlığı KDVK'nın 39. maddesinin kendisine verdiği yetkiye istinaden; işletme hesabı esasına göre defter tutan ve münhasıran; uluslar arası yük ve yolcu taşımacılığı, şehirlerarası yük taşımacılığı, şehir içi yük taşımacılığı yapanlar ile bu işleri birlikte yapanlar hariç tüm mükellefler birer aylık dönemleri vergilendirme dönemi olarak tespit etmiştir.

Katma değer vergisi mükellefleri ilgili dönem beyannamelerini ertesi ayın yirmidördüncü günü akşamına kadar beyan ederler. Ödeme çıkması durumunda ise yirmi altıncı günü akşamına kadar da ödemelerini yaparlar.

### **3.5. TİCARİ TAKSİ, MİNİBÜS VE ÖZEL HALK OTOBÜSLERİNİN KAYIT İÇİ GAYRİ SAFİ HASILAT TUTARLARI İLE VERGİSEL BÜYÜKLÜKLERİ**

Ticari taksi, minibüs ve özel halk otobüslerinin İstanbul ve Türkiye geneli için gayri safi hasılat tutarları ile mükellefiyet sayıları, ticari kar tutarları, vergi

---

<sup>58</sup> Arslan, a.g.e., s.249.

matrahları ve tahakkuk eden vergi miktarlarına aşağıda ayrı ayrı tablo şeklinde yer verilmiştir.

### 3.5.1. Ticari Taksiler

İstanbul'da 1961 yılında İstanbul Vilayet Trafik Komisyonu kararı uyarınca taksilere plaka tahdidi getirilmiştir. 1961 yılından günümüze kadar İstanbul Vilayet Trafik Komisyonu tarafından açılan ihalelerde toplam 18.284 adet taksi plakası verilmiştir.<sup>59</sup>

İBB verilerine göre İstanbul'daki ticari taksi sayısı 17.416 dır. GİB Uygulama ve Vergi Yönetimi Daire Başkanlığı'ndan mail ortamında alınan bilgilerde İstanbul'da ticari taksi işletmeciliğinden dolayı mükellefiyeti bulunanların sayısı 2005-2008 yılları arasında 16.459 ile 16.544 arasında değişmektedir. Ticari taksi plaka sayıları ile mükellef sayıları arasındaki bu farklılığın nedeni bazı şahısların ellerinde birden fazla ticari taksi plakasının bulunmasıdır<sup>60</sup>.

Türkiye genelinde ticari taksi işletmeciliğinden mükellefiyeti bulunanların 2005-2008 yılları itibariyle sayıları 60.910 ile 66.764 arasında değişmektedir. Burada da bir mükellefin birden fazla ticari taksi sahibi olacağı kabul edildiğinde Türkiye genelindeki ticari taksilerin sayısı yaklaşık 70.000.- adet olarak kabul edilebilir<sup>61</sup>.

Aşağıda önce İstanbul'da daha sonra İstanbul dahil Türkiye genelinde ticari taksi sahibi vergi mükellefleri tarafından beyan edilen; gayri safi hasılat, maliyet ve giderler toplamı, toplam bilanço karı, toplam matrah ve toplam tahakkuka ilişkin verilere yer verilmiştir.

<sup>59</sup> Fatih Petriçli, Taksi İşletmeciliğine İlişkin Araştırma, Görüş ve Öneri Raporu, İstanbul, 2005, s.1.

<sup>60</sup> İETT İnternet Sayfası, (Çevirimiçi), <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=38>, 25 Kasım 2009

<sup>61</sup> Gelir İdaresi Başkanlığı Uygulama ve Vergi Yönetimi Daire Başkanlığı'ndan mail yolu ile istenen bilgiler, tarafımıza yine mail yolu ile gönderilmiştir. Vergi mükellefiyeti ve vergi tutarlarına ilişkin tüm veriler buradan alınan verilerden derlenmiştir.

Tüm tablolarda yer alan maliyet ve giderler toplamı; mükellefler tarafından beyan edilen gayri safi hasıllardan ticari kar tutarının tenzili neticesinde tarafımızca bulunmuştur.

Tablo 10: İstanbul'da ticari taksi sahiplerinin vergi beyan bilgileri

Dönemi	Mükellef Sayısı	Gayri Safi Hasılat	Maliyet Ve Giderler Toplamı	Ticari Kar	Toplam Matrah	Toplam Tahakkuk
2005	16.459	75.731.825,99	54.216.406,43	21.515.419,56	88.095.456,64	18.802.560,12
2006	16.544	111.526.396,41	70.923.985,18	40.602.411,23	131.258.183,25	22.308.356,22
2007	16.507	190.944.613,31	118.251.744,31	72.692.869,00	150.186.363,57	25.977.019,35
2008	16.516	298.425.791,54	175.460.876,34	122.964.915,20	164.863.100,00	28.907.794,40
		<b>676.628.627,25</b>	<b>418.853.012,26</b>	<b>257.775.614,99</b>	<b>534.403.103,46</b>	<b>95.995.730,09</b>

Kaynak: GİB, Uygulama ve Veri Yönetimi Daire Başkanlığı'ndan mail ortamında alınmıştır.

Tablo 11: Türkiye'de ticari taksi sahibi vergi mükelleflerinin vergi beyan bilgileri

Dönemi	Gayri Safi Hasılat	Maliyet Ve Giderler Toplamı	Ticari Kar	Toplam Matrah	Toplam Tahakkuk
2005	136.331.276,97	93.854.492,33	42.476.784,64	163.252.236,63	36.612.921,23
2006	263.152.804,82	172.058.935,89	91.093.868,93	246.860.244,85	40.629.118,99
2007	395.138.145,08	230.770.707,79	164.367.437,29	292.674.304,89	48.445.204,43
2008	594.266.378,85	341.322.369,60	252.944.009,25	316.636.922,51	52.777.299,20
	<b>1.388.888.605,72</b>	<b>838.006.505,61</b>	<b>550.882.100,11</b>	<b>1.019.423.708,88</b>	<b>178.464.543,85</b>

Kaynak: GİB, Uygulama ve Veri Yönetimi Daire Başkanlığı'ndan mail ortamında alınmıştır.

Ticari taksiler sahiplerinin 2005-2008 yılları arasındaki beyanları incelendiğinde; İstanbul'da 2008 yılında 2005 yılına göre gayri safi hasılat artışının % 394, vergi matrahı artışının %187 ve tahakkuk eden verginin %154 oranında arttığı görülmektedir. Bu durum kişilerin gayri safi gelirlerindeki artıştan daha fazla bir artışın giderlerde meydana geldiğini göstermektedir.

Türkiye genelinde yukarıdaki oranlar sırasıyla, %436, %194 ve %69'dur. Bu oranlardan İstanbul dışındaki illerde ticari taksi sahiplerinin beyan ettikleri gayri safi hasılat miktarları ile vergi matrahlarının İstanbul'dan daha fazla arttığı ancak buna karşılık tahakkuk eden vergideki artışın İstanbul'un altında kaldığı görülmektedir.

Türkiye ve İstanbul genelinde ticari taksi sahiplerine ait veriler incelendiğinde, mükellefler tarafından beyan edilen toplam vergi matrahı tutarının (İstanbul için 534.403.103,46 TL, Türkiye geneli 1.019.423.708,88 TL), mükellefler tarafından bildirilen ticari kardan ( İstanbul için 257.775.614,99 TL, Türkiye geneli 550.882.100,11 TL ) büyük olduğu görülmektedir. Kanımızca bu farklılığın nedeni; her yıl kamuoyuna da yansdığı üzere mükellefler tarafından bildirilen vergi matrahlarının vergi idaresi tarafından vergi matrahının gerçekliği ve doğruluğu konusunda vergi mevzuatında bulunan oto kontrol sistemlerinin kaldırılması nedeniyle, mükellefler tarafından beyan edilen vergi matrahlarının gerçeği yansıtmadığına ilişkin idarenin zımni görüşünün yansması olarak vergi idaresi tarafından mükelleflere vergi matrahlarının arttırılması yönünde yapılan telkinlerdir.

### **3.5.2. Minibüsler**

Ülkemiz ve İstanbul ulaşımında önemli bir yere sahip ara toplu taşıma aracı olan minibüs uygulamasının Avrupa'da olmadığı çeşitli kaynaklarda ifade edilmektedir.

GİB Uygulama ve Vergi Yönetimi Daire Başkanlığı'ndan alınan bilgilerde; 2005-2008 yılları arasında minibüs sahipliği nedeniyle vergi mükellefiyeti bulunanların sayısı 5.418 ile 5.896 arasında değişmektedir. Minibüs sahipliğinden mükellefiyeti bulunanların sayısı, ticari taksi sahibi olanların mükellefiyet sayıları gibi araç sayısı ile aynı değildir.

Aşağıda önce İstanbul'daki daha sonra İstanbul dahil Türkiye genelindeki minibüs sahipliğinden dolayı vergi mükellefi olanlar tarafından yıllar itibariyle beyan edilen; gayri safi hasılat, maliyet ve giderler toplamı, toplam bilanço kar, toplam matrah ve toplam tahakkuka ilişkin verilere yer verilmiştir.

Tablo 12:İstanbul'daki minibüs sahiplerinin vergi beyan bilgileri,

Dönemi	Mükellef Sayısı	Gayri Safi Hasılat	Maliyet Ve Giderler Toplamı	Ticari Kar	Toplam Matrah	Toplam Tahakkuk
2005	5.896	57.143.099,99	44.187.056,73	12.956.043,26	29.607.813,68	6.237.796,52
2006	5.758	89.133.702,79	69.303.959,56	19.829.743,23	40.022.696,18	6.934.803,06
2007	5.504	131.894.208,27	100.688.088,44	31.206.119,83	44.905.770,68	8.014.381,65
2008	5.418	149.724.036,91	112.966.186,61	36.757.850,30	46.939.140,83	8.614.067,32
		<b>427.895.047,96</b>	<b>327.145.291,34</b>	<b>100.749.756,62</b>	<b>161.475.421,37</b>	<b>29.801.048,55</b>

Kaynak: GİB, Uygulama ve Veri Yönetimi Daire Başkanlığı'ndan mail ortamında alınmıştır.

Tablo 13: Türkiye'de minibüs sahiplerinin vergi beyan bilgileri,

Dönem i	Gayri Safi Hasılat	Maliyet Ve Giderler Toplamı	Ticari Kar	Toplam Matrah	Toplam Tahakkuk
2005	247.822.436,63	190.767.236,74	57.055.199,89	155.417.119,44	34.576.656,47
2006	436.565.672,35	321.843.881,22	114.721.791,13	234.012.486,76	39.307.343,09
2007	705.481.119,03	512.990.767,73	192.490.351,30	296.558.560,09	48.687.966,74
2008	915.832.871,47	648.215.045,79	267.617.825,68	312.866.889,02	51.605.095,41
	<b>2.305.702.099,48</b>	<b>1.673.816.931,48</b>	<b>631.885.168,00</b>	<b>998.855.055,31</b>	<b>174.177.061,71</b>

Kaynak: GİB, Uygulama ve Veri Yönetimi Daire Başkanlığı'ndan mail ortamında alınmıştır.

İstanbul ve Türkiye'deki minibüs sahibi vergi mükelleflerinin yıllar itibariyle beyanları incelendiğinde, mükellefler tarafından elde edilen gayri safi hasılatın 2008 yılında 2005 yılına göre İstanbul'da, % 262 oranında, Türkiye genelinde ise % 369 oranında artış gösterdiği, buna karşılık tahakkuk eden toplam vergi miktarındaki artışın İstanbul'da %72, Türkiye genelinde % 149 olarak gerçekleştiği görülmektedir.

Türkiye ve İstanbul genelinde minibüs sahiplerine ait veriler incelendiğinde, mükellefler tarafından beyan edilen toplam vergi matrahı tutarının (İstanbul için, 161.475.421,37 TL, Türkiye geneli 998.855.055,31 TL), mükellefler tarafından bildirilen ticari kardan (İstanbul için 100.749.756,62 TL, Türkiye geneli 631.885.168,00 TL) büyük olduğu görülmektedir. Kanımızca bu farklılığın nedeni her yıl kamuoyuna da yansdığı üzere mükellefler tarafından bildirilen vergi matrahlarının vergi idaresi tarafından vergi matrahının gerçekliği ve doğruluğu konusunda vergi mevzuatında bulunan oto kontrol sistemlerinin kaldırılması nedeniyle, mükellefler tarafından beyan edilen vergi matrahlarının gerçeği

yansıtmadığına ilişkin idarenin zımnî görüşünün yansımaları olarak vergi idaresi tarafından mükelleflere vergi matrahlarının arttırılması yönünde yapılan telkinlerdir.

### 3.5.3. Özel Halk Otobüsleri

Toplu ulaşım aracı olarak özel halk otobüsleri, denetim, kontrol ve diğer her türlü idari işleminden dolayı İETT Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak bazen İETT otobüsleri ile aynı hatta bazen ise sadece kendilerine ait hatlarda toplu ulaşım konusunda faaliyet göstermektedirler.

Özel halk otobüsleri sahipleri, minibüs ve ticari taksi sahiplerinden farklı olarak şirketleşme konusunda önemli mesafeler kaydetmişlerdir. İstanbul'da kişi olarak tek başına faaliyet gösteren gerçek usulde gelir vergisi mükellefiyeti bulunan özel halk otobüsü sahipleri bulunmakla birlikte çok önemli bir bölümü bir araya gelerek şirketleşmişlerdir. İstanbul'daki özel halk otobüsleri sahiplerinin önemli bir bölümü 2009 yılından itibaren, Özulaş Toplu Taş. San. Tic. A.Ş., İstanbul Halk Ulaşım San. Tic. A.Ş., Öztaş Ulaşım Petrol Tur. San. Tic. A.Ş., Mavi Marmara Ulaşım Tur. Petrol Otomotiv A.Ş. ve Yeni İstanbul Halk Otobüsleri A.Ş. unvanları altında örgütlenerek şirketleşmişlerdir.

Aşağıda önce İstanbul'daki daha sonra İstanbul dahil Türkiye genelindeki özel halk otobüsü sahipliğinden dolayı vergi mükellefi olanlar tarafından yıllar itibarıyla beyan edilen; gayri safi hasılat, maliyet ve giderler toplamı, toplam bilanço kar, toplam matrah ve toplam tahakkuka ilişkin verilere yer verilmiştir.

Tablo14 : İstanbul'daki özel halk otobüsü sahiplerinin vergi beyan bilgileri,

Dönemi	Mükellef Sayısı	Gayri Safi Hasılat	Maliyet Ve Giderler Toplamı	Toplam Ticari Kar	Toplam Matrah	Toplam Tahakkuk
2005	3.511	332.182.187,29	316.248.955,52	15.933.231,77	16.525.199,94	3.848.633,23
2006	3.315	471.362.201,72	450.552.995,03	20.809.206,69	25.719.855,95	4.767.419,66
2007	3.084	589.722.414,72	566.579.209,15	23.143.205,57	28.050.679,63	5.222.722,63
2008	2.938	776.655.514,21	750.314.797,15	26.340.717,06	29.891.517,61	5.668.049,07
		<b>2.169.922.317,94</b>	<b>2.083.695.956,85</b>	<b>86.226.361,09</b>	<b>100.187.253,13</b>	<b>19.506.824,59</b>

Kaynak: GİB, Uygulama ve Veri Yönetimi Daire Başkanlığı'ndan mail ortamında alınmıştır.

Tablo 15: Türkiye'deki özel halk otobüsü sahiplerinin vergi beyan bilgileri:

Dönemi	Gayri Safi Hasılat	Maliyet Ve Giderler Toplamı	Toplam Ticari Kar	Toplam Matrah	Toplam Tahakkuk
2005	822.767.947,01	780.084.272,02	42.683.674,99	57.772.004,96	13.077.622,46
2006	1.180.060.917,48	1.112.961.229,37	67.099.688,11	89.972.256,68	15.436.205,61
2007	1.439.638.476,44	1.354.152.305,16	85.486.171,28	101.803.062,08	17.722.526,34
2008	1.819.659.746,70	1.724.409.727,00	95.250.019,70	106.148.851,72	18.754.768,41
	<b>5.262.127.087,63</b>	<b>4.971.607.533,55</b>	<b>290.519.554,08</b>	<b>355.696.175,44</b>	<b>64.991.122,82</b>

Kaynak: GİB, Uygulama ve Veri Yönetimi Daire Başkanlığı'ndan mail ortamında alınmıştır.

İstanbul'da faaliyet gösteren özel halk otobüslerine ilişkin GİB'den alınan veriler incelendiğinde, İETT Genel Müdürlüğünden alınan bilgiler ile mükellefiyet sayıları arasında uyumsuzluk olduğu görülmektedir. Yukarıda da ifade edildiği üzere İstanbul'da tek başına faaliyet gösteren özel halk otobüsü sahipleri olmakla birlikte çok önemli bir kısmı anonim şirket olarak örgütlenmişlerdir. Ancak GİB'ten alınan verilerde İstanbul'da faaliyet gösteren ÖHO'lere ilişkin mükellef sayıları 2005-2008 yılları arasında 2.938 ile 3.511 arasında değişmektedir. Oysaki İstanbul'da faaliyet gösteren ÖHO sayısı toplam 2.057 adettir.

Yapılan araştırmalar neticesinde veriler arasındaki bu farklılığın nedeninin, vergi daireleri tarafından yapılan mükellefiyet kayıtlarında mükellefin yaptığı mesleğin ifade edildiği meslek kodunun yanlış yazılmasından kaynaklanmış olabileceği fikrine varılmıştır.

Verilerin uyumsuzluğu nedeniyle ÖHO'lere ilişkin GİB verilerinden faydalanılmayacaktır. ÖHO'lere ilişkin tespit ve değerlendirmelerimize tezin ilerleyen bölümlerinde tekrar değinilecektir.

İstanbul ve Türkiye genelinde faaliyet gösteren ticari taksiler, minibüsler ve ÖHO sahipleri tarafından beyan edilen ve GİB alınan verilere yukarıda yer verilmiştir.

Tezin izleyen bölümünde ticari taksiler, minibüsle ve ÖHO ilişkin olarak doğrudan ölçme yöntemi (anket yolu ile) ile kayıt dışılığın tespiti amacıyla yapılan çalışmalar ile bu çalışmalardan elde edilen veriler kullanılarak ticari taksiler, minibüsler ve ÖHO tarafından beyan edilmesi gereken gayri safi hasılat tutarları tespit edilmeye çalışılmış, tespit edilen gayri safi hasılat tutarları ile GİB'den alınan veriler kıyaslanarak sektör bazında kayıt dışılığın boyutu tespit edilmeye çalışılmıştır. Kayıt dışılığın boyutunun tespitinden sonra kayıt dışılığın azaltılmasına yönelik önerilerimize yer verilmiştir.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### İSTANBUL'DA TİCARİ TAKSİ, MINİBÜS VE ÖZEL HALK OTOBÜSLERİNDE KAYIT DIŞILIĞIN BOYUTU VE ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ÖNERİLER

İstanbul ulaşımında ticari taksi, minibüsler ve ÖHO ilişkin olarak kayıt dışılığın tespitine yönelik olarak düzenlenen anketlerdeki veriler ile GİB alınan verilerin kıyaslanarak kayıt dışılığın boyutunun tespiti ile tespit edilen kayıt dışılığın önlenmesine yönelik önerilerimize aşağıda yer verilmiştir.

#### 4.1. KAYIT DIŞILIĞIN TESPİTİ AMACIYLA YAPILAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ

İstanbul'da ticari taksi, minibüs ve özel halk otobüslerinde kayıt dışılığın tespit edilmesi için tarafımızca hazırlanan ağırlıklı olarak ticari taksi ve minibüslerde kullanılan anket formu ile ticari taksi ve minibüs sahibi olanların veya bu taksi ve minibüsleri kiralayan ya da bu taksi ve minibüslerde şoför olarak çalışanların hem gayri safi kazançları hem de bu kazancın elde edilmesinde yaptıkları giderlerin tespit edilmesine çalışılmıştır. (Ek 1: Anket Formu)

Anket formunun düzenlenmesinde soruların açık bir şekilde anlaşılması, en önemli hususların başında gelmektedir. Katılımcıların eğitim düzeyi dikkate alınarak anket sorularının hazırlanmasında, ankete katılanların günlük yaşamlarında kullandıkları ifadeler yer vermeye özen gösterilmiştir. Bu şekilde soruların içeriğinin, katılımcılar tarafından açık biçimde anlaşılması sağlanarak, verilecek cevapların gerçeğe en yakın şekilde teminine çalışılmıştır.

Tam olarak anlaşılabilen bilimsel ifadeler içeren sorular nedeniyle, anketin düzenlenmesi sırasında ankete katılan her katılımcıya, sorulardaki bilimsel

ifadelerden neyin anlatılmak istendiğinin açıklanması gerekecektir. Anket formlarının; katılımcıların çalışma saatleri içersinde düzenleneceği dikkate alındığında, anket sorularının açıklanması ve cevaplarının alınması işlemi uzun süreyi gerektirecektir. Bu husus ankete katılımın belirlenen sayının altında kalmasına sebep olabileceği gibi anket sorularına verilecek cevapların baştan savma, gerçeği yansıtmayan cevaplar olmasına da neden olabilecektir. Ayrıca ankete verilen cevapların, ankete katılanlar tarafından tez dışında başka kurumlara verilmesinin veya başka şekilde kullanılmasının mümkün olduğu izlenimini edinmeleri halinde (anket sorularına verilen cevapların özellikle vergisel yönden anket katılımcılarını sıkıntıya sokabilecek olması dikkate alındığında) verilen cevaplarda gerçek tutarlardan sapmalar olabileceği ticari taksi sahipleriyle yapılan görüşmelerden anlaşılmıştır.

Bu nedenle soruların hazırlanmasında öğrenilmek istenilen verilerin bilimsel tanımları yerine anket katılımcılarının günlük yaşamda kullandıkları ifadeler yer verilmesine özellikle özen gösterilmiştir.

Bu amaçla tez konusunu oluşturan kayıt dışılığın tespiti için ticari taksi, minibüs ve özel halk otobüslerinin işletilmesinden elde edilen ve araçları kullanan yolculardan alınan toplam yolculuk bedellerinin yani gayri safi hasılat tutarlarının öğrenilmesi için hazırlanan; ticari aracın, sahibi tarafından işletilmesi durumunda bir günlük, bir haftalık, bir aylık gayri safi hasılatının sorulduğu 10 soru ile ticari aracın kiralanması halinde kiralayanın (Şoförün) bir günlük, bir haftalık, bir aylık gayri safi hasılatının sorulduğu 12. sorularda “gayri safi hasılat” bilimsel ifadesi yerine ankete katılanlar tarafından günlük yaşamda gayri safi hasılat ifadesi yerine kullanılan “kazanç” ifadesinin kullanılması tercih edilmiştir.

Bundan dolayı 10. ve 12. sorulara verilen cevapların analizinde ve grafiklendirilmesinde kullanılan “bir günlük kazancı, bir haftalık kazancı ve bir aylık kazancı” ibarelerinin ankete katılanların bir günlük gayri safi hasılatı, bir haftalık gayri safi hasılatı ve bir aylık gayri safi hasılatları olarak dikkate alınması gerekmektedir.

Yukarda yapılan açıklamalara istinaden tezin dördüncü bölümünde ve devamında, düzenlenen anketlerdeki sorularda kullanılan ifadelerle bütünlük sağlanması amacıyla ve özellikle 10. ve 12. sorulara ilişkin verilerin analizinde gayri safi hasılatı ifadesi yerine “kazancı” ifadesi kullanılmıştır.

Ancak tezin; 4.2.4.1. bölümünde “Ticari Taksi İşleticileri Yönünden” başlığı altında ticari taksiler için kayıt dışılığın rakamsal ve oransal büyüklüğünün tespit edildiği tablo 15. ve devamında, tezin 4.2.4.2. bölümündeki “Ticari Minibüs İşleticileri Yönünden” başlığı altında ticari minibüsler için kayıt dışılığın rakamsal ve oransal (%) büyüklüğünün tespit edildiği tablo 16 ve devamında; ankette kullanılan “kazanç” ifadesi yerine bilimsel tanımlamaya uygun olarak gayri safi hasılat ifadesi kullanılmıştır.

Özel halk otobüslerine ilişkin olarak anket yönteminin kullanılmamasının en önemli nedeni, yapılan araştırmalarda özel halk otobüslerinde AKBİL kullanımının yaygınlaşması ve bu araç sahiplerinin şirketleşmeleri nedeniyle araç sahiplerinin AKBİL kullanımına bağlı olarak gayri safi hasılatlarının gerçeğe yaklaştığı, vergisel açıdan beyan dışı bırakılan hasılatın çok önemli oranda halen uygulaması devam eden bilet uygulamasından kaynaklandığı tespit edilmiştir. İstanbul’da toplu taşıma araçlarında akıllı bilet sistemlerinin kullanımının yaygınlaşmasına müteakip bu sistemi kullanan araçların faaliyetlerine ilişkin gayri safi hasılatlarının gerçeğe yakın şekilde tespiti mümkün bulunmaktadır.

Ticari taksi ve minibüslerin gelir ve giderlerinin tespiti amacıyla hazırlanarak, ticari taksi ve minibüs sahipleri ve işleticilerinden alınan bilgilere göre doldurulan formlardan kaç adedinin düzenlenmesi durumunda, elde edilen verilerin tüm ticari taksi ve minibüs sahipleri için geçerli olacağının tespiti de önemlidir.

Bilimsel araştırmalarda, araştırmacılar zaman, maliyet ve çalışmaların belirli bir zaman dilimi içerisinde tamamlanmasının gerekliliğinden dolayı konu edindikleri araştırma alanındaki bütün denekleri araştırmaya dâhil etme şansına sahip

değildirler. Bu nedenle araştırmacılar, araştırdıkları alanı temsil ettiklerine inandıkları küçük bir grup üzerinden çalışmalarını yürütürler. Bu gruba ilişkin bulgularını ise genele teşmil ederler. Kural olarak küçük (örnek) grubun büyük gurubu temsil gücü, büyük gruba yaklaşıkça artmaktadır.

Asıl grubu temsil edecek küçük grubun sayısının tespiti önemlidir. Genellikle istatistikçilerin kabul ettikleri görüşe göre; 100.000 ve üzeri evren büyüklükleri için 384 adetlik grup büyüklüğü kabul edilebilir bir büyüklük olarak yeterli görülmektedir<sup>1</sup>.

İstanbul'da faaliyet gösteren ticari taksi ve minibüs işleticileri nezdinde toplam 267 adet formun düzenlenmesi sağlanmıştır. Ticari taksiler ait formların önemli bir bölümü Avrupa yakasında; Bayrampaşa, Gaziosmanpaşa, Bakırköy ve Şişli civarında çalışan ticari taksi işletmecileri, minibüslere ait formların önemli bir bölümü Avrupa yakasında; Bakırköy ve Topkapı'da bulunan ana minibüs duraklarında çalışan ticari minibüs işleticileri tarafından düzenlenmiştir.

Düzenlenen formlardan ticari taksilere ait olanların büyük bir bölümü tarafımızca; ticari taksi duraklarında, ticari taksilerin müşteri bulmak için beklediği ceplerde ve ticari taksilerin vardiya değişimlerinden önce aracın yakıt deposunu doldurdukları benzin istasyonlarında ticari taksi işleticileri ile birebir yapılan görüşmeler neticesinde, ticari minibüslere ait olanların önemli bir bölümü ise ticari minibüs duraklarında zor koşullarda tarafımızca düzenlenmiştir.

Ankete katılan toplam 267 kişiden önemli bir bölümü sadece kendilerini ilgilendiren sorulara cevap vermiş, diğer sorulara cevap vermemiştir. Örneğin; ticari taksinin sahibi tarafından işletilmesi durumunda ticari taksi sahibi sadece kendi kazancının sorulduğu 10 numaralı soruyu cevaplandırmış, ticari taksinin kiralanması halinde sahibine verilen ve kiralayanın kazançlarının sorulduğu 11 ve 12 numaralı

---

<sup>1</sup> Halit Çiçek, Psikolojik ve Sosyal Yönden Yükümlülerin Vergiye Karşı Tutum ve Tepkileri (İstanbul İli Anket Çalışması), İstanbul, İSMMMO Yayın No:65, Ağustos 2006,s.98.

soruları cevaplandırmamışlardır. Bu nedenle her soruya verilen cevap sayısı doldurulan anket sayısından azdır.

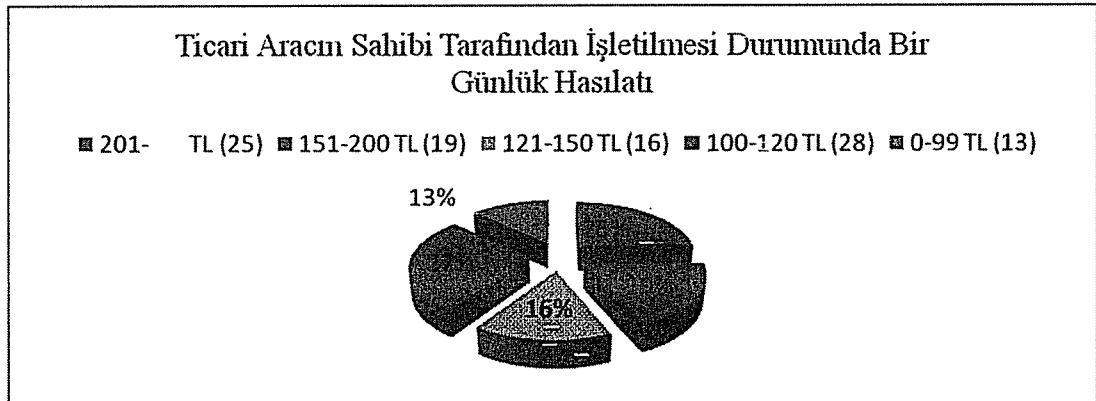
## 4.2.İSTANBUL'DA FAALİYET GÖSTEREN TİCARİ TAKSİ, MINİBÜS VE ÖHO KAYIT DIŞILIĞIN BÜYÜKLÜĞÜ

### 4.2.1. İstanbul'da Faaliyet Gösteren Ticari Taksilerde Kayıt Dışılığın Büyüklüğü

İstanbul'da faaliyet gösteren ticari taksilerde kayıt dışılığın tespiti için yapılan anket çalışmaları neticesinde ankete katılan 204 kişinin gelirlerine ve giderlerine ilişkin sorulara verdiği cevaplardan elde edilen veriler grafik şeklinde aşağıya aktarılmıştır.

- Ticari taksinin sahibi tarafından işletilmesi durumunda sahibinin bir günlük, bir haftalık ve bir aylık kazancının sorulduğu 10 numaralı soruya, anket dolduran toplam 204 kişiden 121 kişi cevap vermiş olup, bir günlük hasılatını bildiren 101 kişi tarafından verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıda grafikteki gibidir.

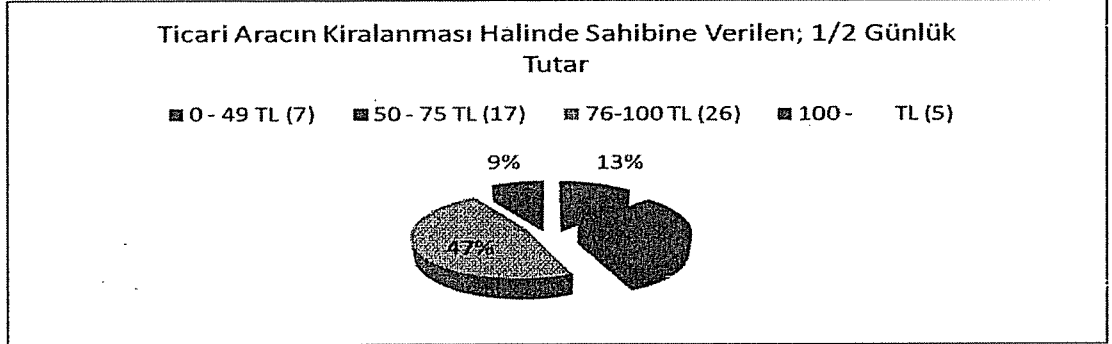
Grafik 1: Ticari aracın sahibi tarafından işletilmesi durumunda bir günlük kazancı:



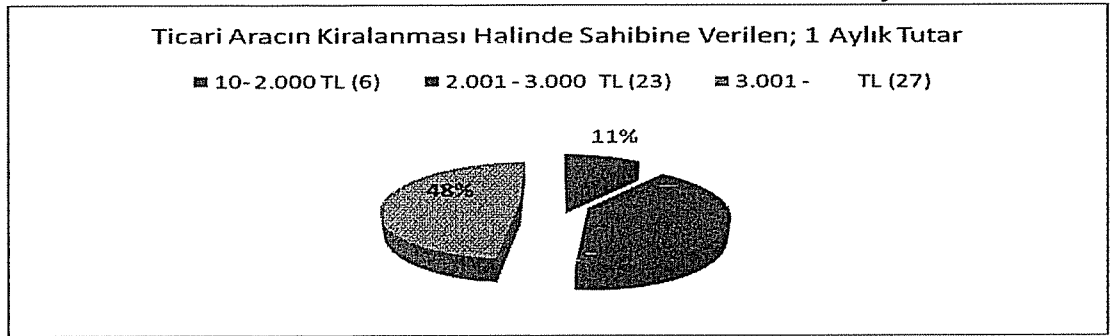
-Ticari aracın kiralanması halinde, araç sahibine verilen; yarım gün, tam gün ve aylık kira bedelinin sorulduğu 11 numaralı soruya, anket dolduran toplam 204

kişiden 141 kişi cevap vermiş olup, yarım günlük ve aylık olarak araç sahibine verilen tutarı belirten 55 ve 56 kişi tarafından verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıda grafiklerdeki gibidir.

Grafik 2: Ticari aracın kiralanması halinde sahibine verilen yarım günlük tutar:

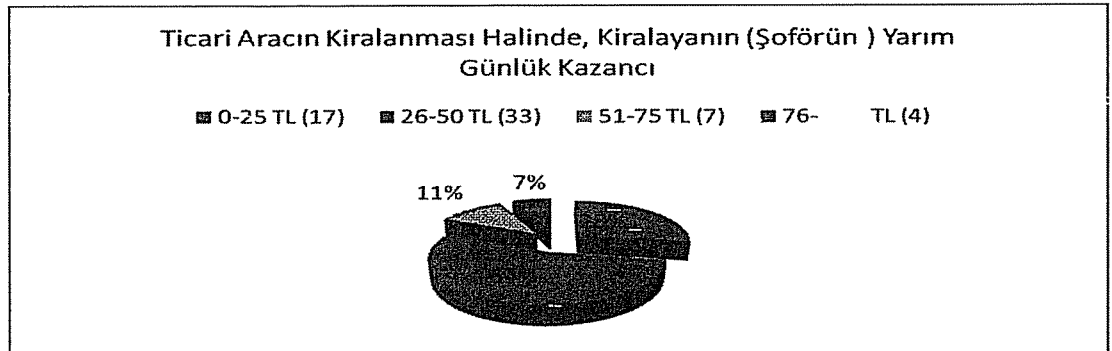


Grafik 3: Ticari aracın kiralanması durumunda sahibine verilen bir aylık tutar



-Ticari aracın kiralanması halinde kiralayanın yarım gün, tam gün ve aylık kazancının sorulduğu 12 numaralı soruya, anket doldurana toplam 204 kişiden 108 kişi cevap vermiş olup, yarım günlük kazancını belirten 61 kişi tarafından verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıda grafikteki gibidir.

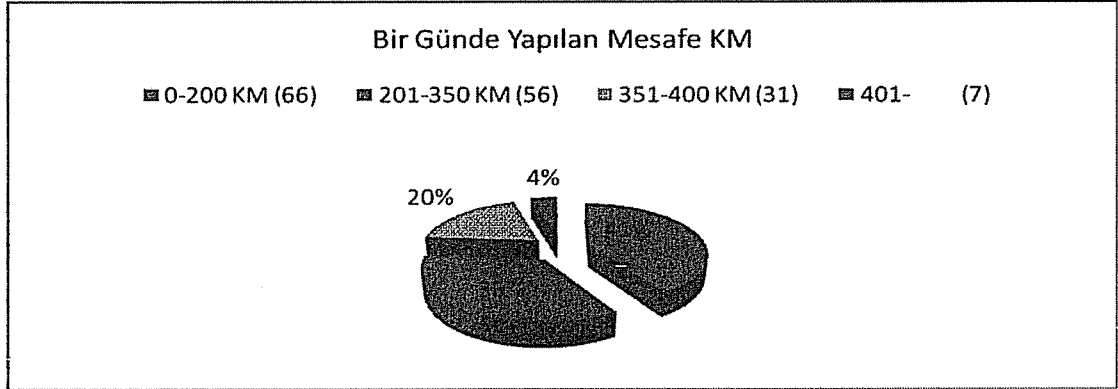
Grafik 4: Ticari aracın kiralanması halinde kiralayanın yarım günlük kazancı:



Ticari taksilerin gelirlerinin tespiti amacıyla ankete katılanlara sorulan yukarıdaki soruların yanında gelirin elde edilmesi için katılan giderlere ilişkin sorularda sorulmuştur. Ticari taksilerin giderlerine ilişkin olarak ankete katılanlara ticari taksinin en önemli giderleri arasında yer alan yakıt, lastikler ile tamir bakım giderlerine ilişkin sorular yöneltilmiştir. Ankete katılanlara yaptıkları giderlere ilişkin olarak sorulan sorulara verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıda grafiklerde gösterilmiştir.

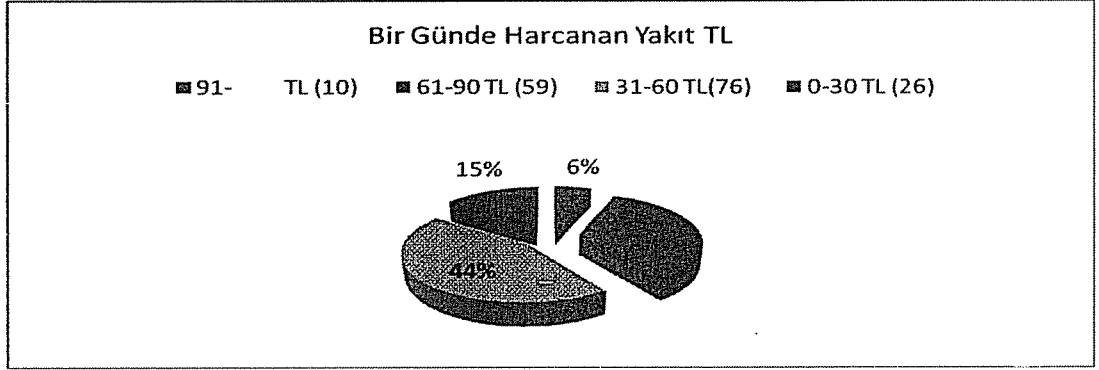
-Ticari taksinin, bir günde, haftada veya ayda yaptığı mesafenin sorulduğu 7 numaralı soruya, anket dolduran toplam 204 kişiden 195 kişi cevap vermiş olup, bir günlük mesafeye cevap veren 160 kişi tarafından verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıda grafikteki gibidir.

Grafik 5: Ticari araç tarafından bir günde yapılan kilometre:



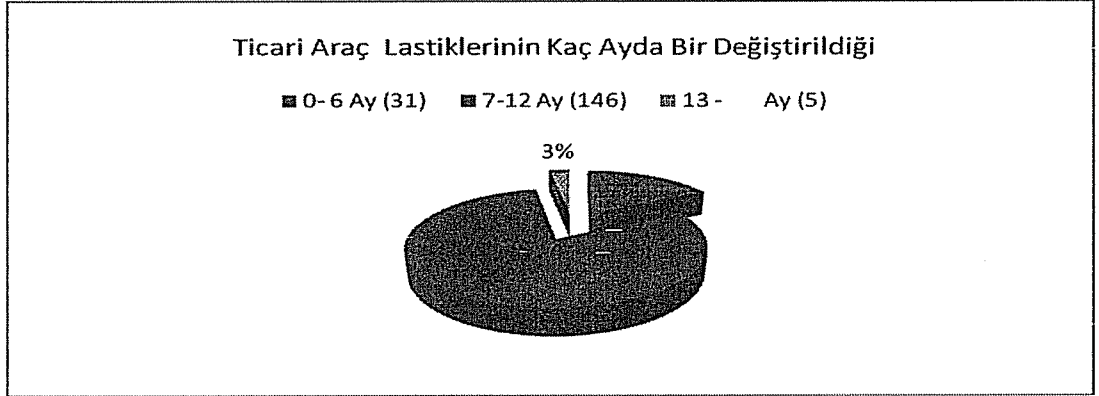
-Ticari araç tarafından bir günde, haftada veya ayda tüketilen yakıtın tutarı ile miktarının sorulduğu 9 numaralı soruya, anket dolduran toplam 204 kişiden 188 kişi cevap vermiş olup, bir günde harcanan yakıt tutarını veren 171 kişi tarafından verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıda grafikteki gibidir.

Grafik 6: Ticari araç tarafından bir günde harcanan yakıt bedeli:



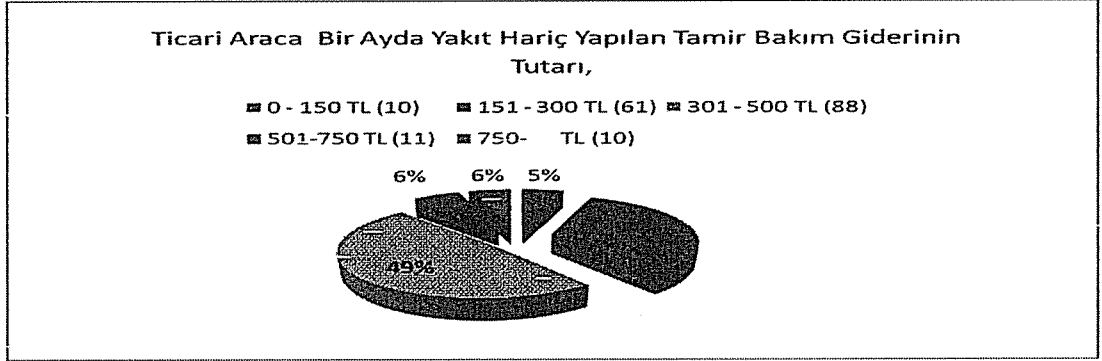
-Ticari araç lastiklerinin ne kadar sürede veya kaç kilometrede değiştirildiğine ilişkin 17 numaralı soruya, anket dolduran toplam 204 kişiden 182 kişi cevap vermiş olup, araç lastiklerinin kaç ayda değiştirildiğine ilişkin soruya verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıda grafikteki gibidir.

Grafik 7: Ticari araç lastiklerinin kaç ayda bir değiştirildiği:



-Ticari araca bir ayda veya yılda yakıt hariç yapılan tamir bakım giderlerinin sorulduğu 18 numaralı soruya, anket dolduran toplam 204 kişiden 180 kişi cevap vermiş olup, ayda yapılan giderlere ilişkin verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıda grafikteki gibidir.

Grafik 8:Ticari araca bir ayda yakıt hariç yapılan tamir-bakım gideri tutarı:



Yukarda ticari taksilerin gelirlerini tespit yönelik 10, 11 ve 12 numaralı sorulara ilişkin grafikler incelendiğinde; ticari aracın sahibi tarafından işletilmesi halinde sahibinin bir günlük kazancının sorulduğu 10 numaralı soruya, ankete katılanların %27'si 100-120 TL arasında diye beyanda bulunmuşlardır. Ticari aracın kiralanması halinde sahibine verilen yarım günlük kira bedelinin ne olduğuna ilişkin sorumuza ankete katılanların %47'si 76-100 TL arasında diye beyanda bulunmuşlardır. Ticari aracın kiralanması halinde kiralayanın bir günlük kazancının sorulduğu 12 numaralı soruya ankete katılanların %54'ü 26-50 TL diye beyanda bulunmuşlardır.

Ticari araç için bir günde harcanan yakıt tutarının sorulduğu 9 numaralı soruya ankete katılanların % 44'ü 31-60 TL arasında diye beyanda bulunmuşlardır:

İstanbul'daki 18.284 adet ticari taksinin %25'i tek vardiya, %75'i çift vardiya olarak çalışmaktadır<sup>2</sup>. Tek vardiya olarak çalışan araçlar genelde sahipleri tarafından işletilen, çift vardiya çalışan araçlar ise sahipleri tarafından kiraya verilmek suretiyle çalıştırılan araçlardır.

Buna göre İstanbul'daki 18.284 adet ticari taksinin 4.571 tanesi sahipleri tarafından kalan 13.713 tanesi ise sahipleri tarafından kiraya verilmek suretiyle çalıştırılmaktadır.

<sup>2</sup> Yayla, a.g.m., s.118.

Anket çalışmaları esnasında ticari taksi sahipleri ve kiralayanlar ile yapılan görüşmelerde, araç için ödenen yakıt bedellerinin günlük kazançlarının dışında olduğu, aracın yakıtının aracı kullanan kişiler tarafından ikmal edildiği, aracın deposunun tam doldurularak bir sonraki vardiyaya teslim edildiği, bunun dışındaki genel tamir- bakım ve vergi gibi giderlerin araç sahibi tarafından karşılandığı ifade edilmiştir.

Ticari taksilerin sahipleri tarafından işletilmesi durumunda bir günlük kazançları ortalama 110 TL dir. Bir aracın bir yılda ortalama (Kaza, tatil vb. nedenlerden dolayı) 330<sup>3</sup> gün çalıştığını kabul edildiğinde; ticari taksi sahibinin bir yıllık kazancı (110 TL\* 330 gün) 36.300 TL olmaktadır. 4.571 adet ticari taksinin sahibi tarafından işletildiği kabul edildiğinde bunların yıllık kazançları (36,300 TL\*4.571 adet) 165.927.300 TL dir.

Ticari taksilerin sahipleri tarafından kiraya verilmeleri halinde araç sahiplerine verilen yarım günlük kira bedeli ortalama 85 TL'dir. Ticari taksiyi kiralayarak çalıştıran şoförün bir günlük kazancı ise 40 TL'dir. Yukarda açıklanan nedenlerden dolayı ticari taksinin 330 gün çalıştığı kabul edildiğinde; taksi sahibi ile kiralayanın bir günlük kazançları ((85 TL\*2) + 40 TL) 210 TL olmaktadır. Bu durumda sahibi tarafından kiraya verilen bir taksinin bir yıllık kazancı (210 TL\*330 gün) 69.300,00 TL olmaktadır. Kiralık olarak çalışan ticari taksi sayısı 13.713 olduğuna göre, bunların yıllık hasılatları (69.300,00 TL\* 13.713 adet) 950.031.900,00 TL dir. Buna göre İstanbul'daki ticari taksilerin yıllık gayri safi kazançları (165.927.300TL+ 950.031.900,00 TL) 1.116.238.200,00 TL olmaktadır.

İstanbul'daki ticari taksi sahibi mükellefler tarafından 2005 yılında beyan edilen toplam hasılatın 75.731.825,99 TL, 2006 yılında 111.526.396,41 TL, 2007 yılında 190.944.613,31 TL ve 2008 yılında 298.425.791,54 TL olduğu 2005-2008

<sup>3</sup> Bir yılda çalışılan gün sayısı, ticari taksi ve minibüs işleticileri ile yapılan görüşmelerden elde edilen bilgilerden belirlenmiştir. Ticari taksilerin günlük gelirlerinin yüksek olması ve sahipleri veya işleticilerinin gelir kaybına uğramak istememeleri nedeniyle kaza, tamir bakım gibi haller dışında araçlar sürekli çalıştırılmaktadır.

yılları arasında beyan edilen toplam gayri safi hasılat tutarının 676.628.627,55 TL olduğu dikkate alındığında İstanbul'da ticari taksiler yönünde beyan dışı bırakılan gayri safi hasılatın büyüklüğü daha net ortaya çıkmaktadır.

Ticari taksilere ilişkin gayri safi hasılatın tespitinde, ticari taksi tarafından tüketilen yakıt bedelinin de bulunan tutara ilave edilmesi gerekmektedir. Çünkü ticari taksi işleticileri ile yapılan görüşmelerde ticari taksi deposunun dolu olarak alındığı ve vardiya sonunda yine dolu olarak teslim edildiği, bildirilen hasılatların içerisinde yakıt tutarının dahil olmadığı ifade edilmiştir.

Ticari taksi sahipleri tarafından doldurulan anketin 9 numaralı sorusunda ticari taksi tarafından tüketilen yakıtın bedeli sorulmuştur. Ankete katılan 204 kişiden 171 kişi bu soruyu cevaplandırmıştır. Verilen cevapların % 44'ü 76 kişi bir günde kullandıkları yakıt bedelinin 31- 60 TL arasında beyan etmiştir. Buna istinaden ticari taksi tarafından bir günde harcanan yakıt tutarı ortalama  $((31+60)/2)$  45 TL olarak kabul edilebilir. Bu durumda bir ticari taksi tarafından bir yılda kullanılan yakıt bedeli (45 TL\* 330 gün ) 14.850. TL olmaktadır. Bu tutar toplam taksi sayısı olan 18.284 ile çarpıldığında bulunan 271.517.400 TL yakıt bedelinin de ticari taksilerin gayri safi hasılatlarına eklenmesi gerekmektedir.

Ticari taksi sahiplerinin gerçek hasılatlarını beyan etmemeleri nedeniyle gerçek giderleri içinde belge alma ihtiyacı duymadıkları düşünüldüğünde kayıt dışının toplam tutarı çarpan etkisi dikkate alındığında çok daha yüksek boyutlara ulaşmaktadır.

Ticari taksilere ilişkin yapılan en önemli giderler arasında araçların sürekli kullanılmasından dolayı aracın yakıt giderleri, araç lastiklerinin değiştirilmesinden kaynaklanan giderler ile aracın tamir bakım giderleri gelmektedir.

Ticari taksilerin lastiklerinin kaç ayda bir değiştirildiğine ilişkin 17 numaralı sorumuza ankete katılan toplam 204 kişiden 182 kişi cevap vermiştir. Soruya cevap veren 182 kişinin %80'ine karşılık gelen 146 kişi 7-12 ay arasında

lastiklerini değiştirdiklerini ifade etmişlerdir. Bu verilere göre ticari taksi lastiklerinin ortalama 9,5 ayda bir değiştirildiği görülmektedir. Ticari taksi sahipleri tarafından bir yılda yapılan lastik giderlerinin tutarının tespitinde yılda 1,5 kez lastik değiştirildiği kabul edilecektir. İnternet üzerinde yapılan araştırmalarda lastik fiyatlarının farklılıklar gösterdiği görülmekle birlikte bir lastiğin fiyatı ortalama 150.00 TL olarak kabul edilmiştir. Buna göre bir aracın bir yıllık lastik gideri ((150\*4 adet)\*1,5) 900,00 TL olmaktadır. Tün taksilerin lastik gideri ise yılda (900,00 TL\* 18.284 adet) 16.455.600 TL olmaktadır.

Ticari taksilere lastikler ve yakıt dışında yapılan tamir bakım giderinin soruiddüğü 18. soruya ankete katılan toplam 204 kişiden 180 kişi cevap vermiştir. Bir aylık tamir bakım giderlerinin tutarını beyan edenlerin % 49'una karşılık gelen 88 kişi 301-500 TL arasında beyanda bulunmuşlardır. Bu verilere göre ticari taksinin bir aylık tamir bakım gideri ortalama 400,00 TL kabul edilebilir. Ticari taksinin bir yıllık tamir bakım gideri bu durumda ( 400,00 TL\* 12 ay) 4.800,00 TL olmaktadır. Tüm taksiler için bir yılda yapılan tamir bakım gideri; (4.800,00 TL\*18.284 adet) 87.763.200 TL olmaktadır.

Ticari taksilere ilişkin diğer gider kalemleri (trafik sigortası, araç kaskosu, yemek vb. diğer gider ve masraflar) için en iyimser tahmin ile yıllık 10.000 TL gider tutarı kabul edildiğinde, tüm ticari taksilerin bir yıllık diğer giderler tutarı (10.000 TL\*18.284 adet) 182.840.000 TL olmaktadır.

#### **4.2.2. İstanbul'da Faaliyet Gösteren Minibüslerde Kayıt Dışılığın Büyüklüğü**

İstanbul'da faaliyet gösteren ticari minibüsler nezdinde toplam 63 adet formun düzenlenmesi sağlanmıştır. Formların önemli bir bölümü Avrupa yakasında; Bakırköy ve Topkapı'da bulunan ana minibüs duraklarında çalışan ticari minibüs işletmecileri tarafından düzenlenmiştir.

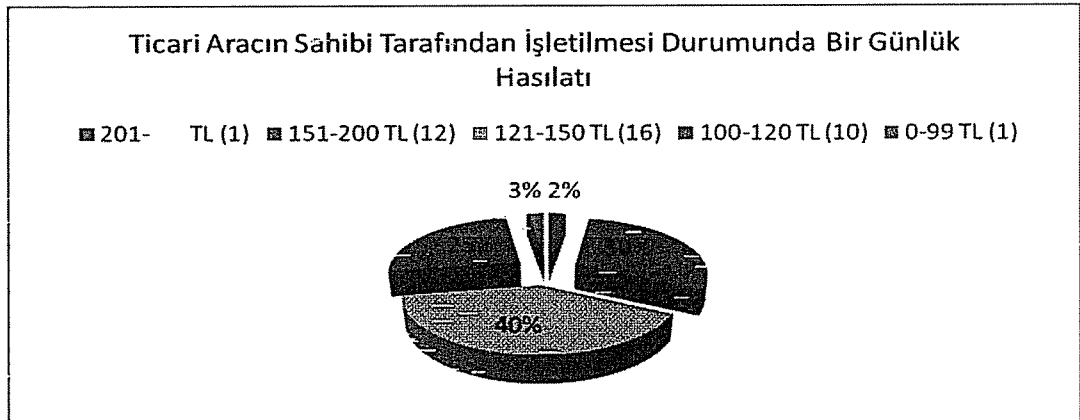
Düzenlenen 63 adet formun önemli bir bölümü tarafımızca ticari minibüs duraklarında, ticari minibüs işleticileri ile birebir yapılan görüşmeler ile düzenlenmiştir.

Ankete katılan toplam 63 kişiden önemli bir bölümü sadece kendilerini ilgilendiren sorulara cevap vermiş, önemli bir bölümü diğer sorulara cevap vermemiştir. Örneğin; ticari minibüsün sahibi tarafından işletilmesi durumunda ticari minibüs sahibi sadece kendi kazancının sorulduğu 10 numaralı soruya cevaplandırmış, ticari minibüsün kiralanması halinde sahibine verilen ve kiralananın kazançlarının sorulduğu 11 ve 12 numaralı soruları cevaplandırmamışlardır. Bu nedenle her soruya verilen cevap sayısı doldurulan anket sayısından azdır.

İstanbul'da faaliyet gösteren ticari minibüslerde kayıt dışılığın tespiti için yapılan anket çalışmaları neticesinde ankete katılan 63 kişinin gelirlerine ve giderlerine ilişkin sorulara verdiği cevaplardan elde edilen veriler grafik şeklinde aşağıya aktarılmıştır.

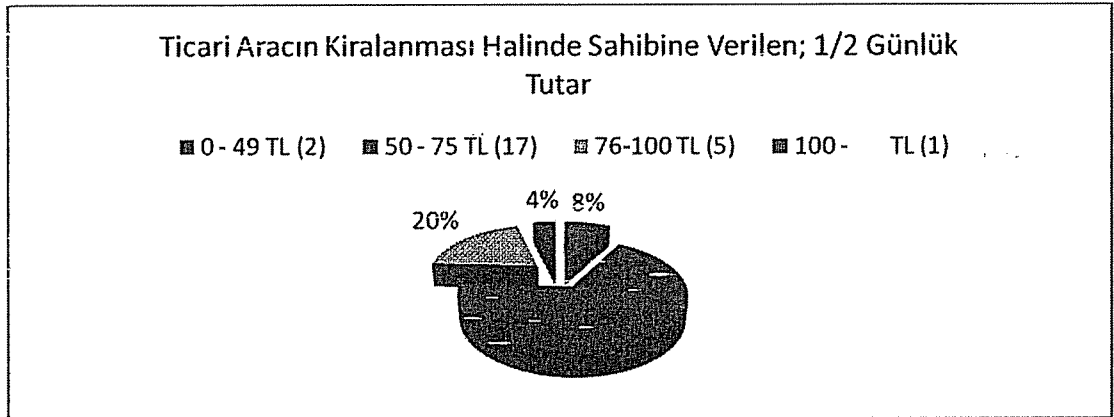
- Ticari aracın sahibi tarafından işletilmesi durumunda sahibinin bir günlük, bir haftalık ve bir aylık kazancının sorulduğu soruya 10 numaralı soruya, anket dolduran toplam 63 kişiden 41 kişi cevap vermiş olup, bir günlük hasılatını bildiren 39 kişi tarafından verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıdaki grafikteki gibidir.

Grafik 9: Ticari aracın sahibi tarafından işletilmesi durumunda bir günlük kazancı:



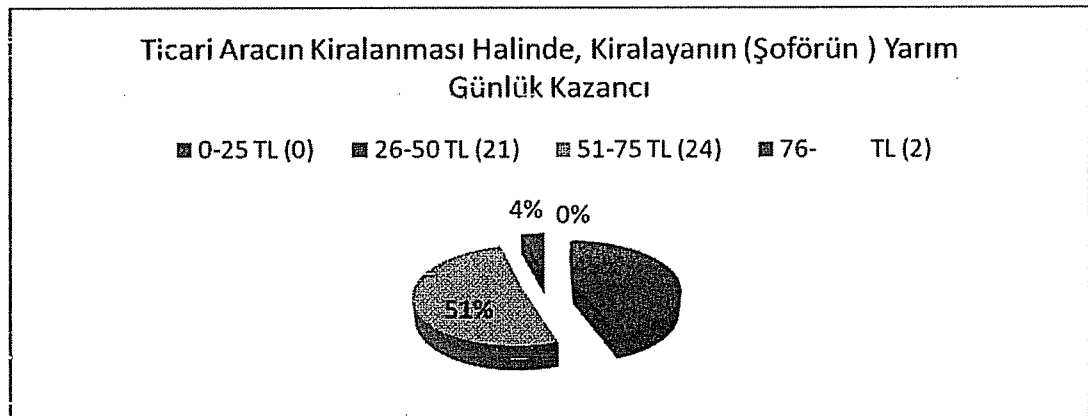
-Ticari aracın kiralanması halinde, araç sahibine verilen; yarım gün, tam gün ve aylık kira bedelinin sorulduğu 11 numaralı soruya anket dolduran toplam 63 kişiden 44 kişi cevap vermiş olup, araç sahibine verilen yarım günlük tutarı belirten 24 kişi tarafından verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıdaki grafikteki gibidir.

Grafik 10: Ticari aracın kiralanması halinde sahibine verilen yarım günlük tutar:



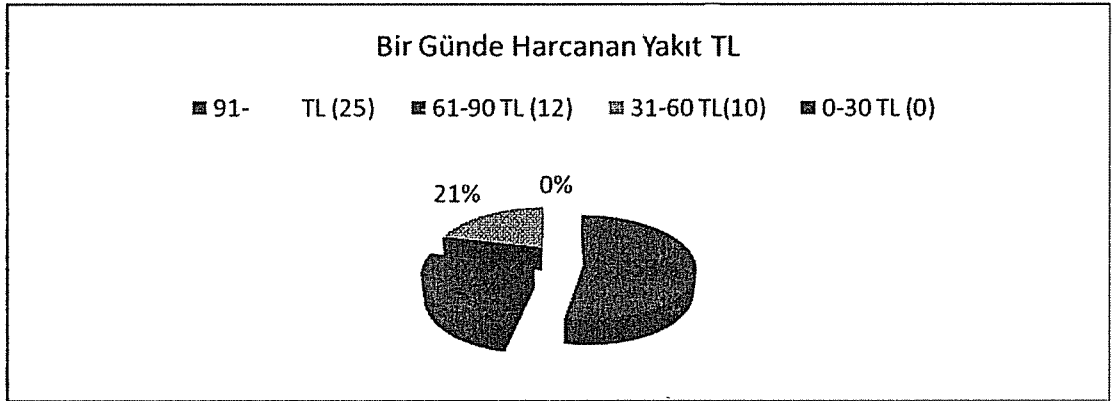
-Ticari aracın kiralanması halinde kiralayanın yarım gün, tam gün ve aylık kazancının sorulduğu 12 numaralı soruya anket dolduran toplam 63 kişiden 59 kişi cevap vermiş olup, yarım günlük kazancını belirten 47 kişi tarafından verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıdaki grafikteki gibidir.

Grafik 11: Ticari aracın kiralanması halinde kiralayanın yarım günlük kazancı:



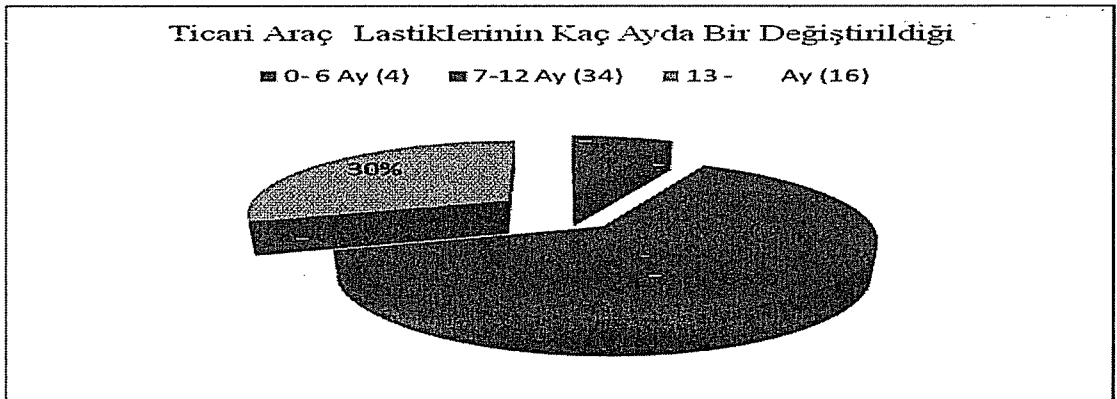
-Ticari araç tarafından bir günde, haftada veya ayda tüketilen yakıt tutarı ile miktarının sorulduğu 9 numaralı soruya anket dolduran toplam 63 kişiden 51 kişi cevap vermiş olup, bir günde harcanan yakıt tutarını veren 47 kişi tarafından verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıdaki grafikteki gibidir.

Grafik 12: Ticari araç tarafından bir günde harcanan yakıt bedeli:



-Ticari araç lastiklerinin ne kadar sürede veya kaç km değiştirildiğine ilişkin 17 numaralı soruya anket dolduran toplam 63 kişiden 54 kişi cevap vermiş olup, araç lastiklerinin kaç ayda değiştirildiğine ilişkin soruya verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıdaki grafikteki gibidir.

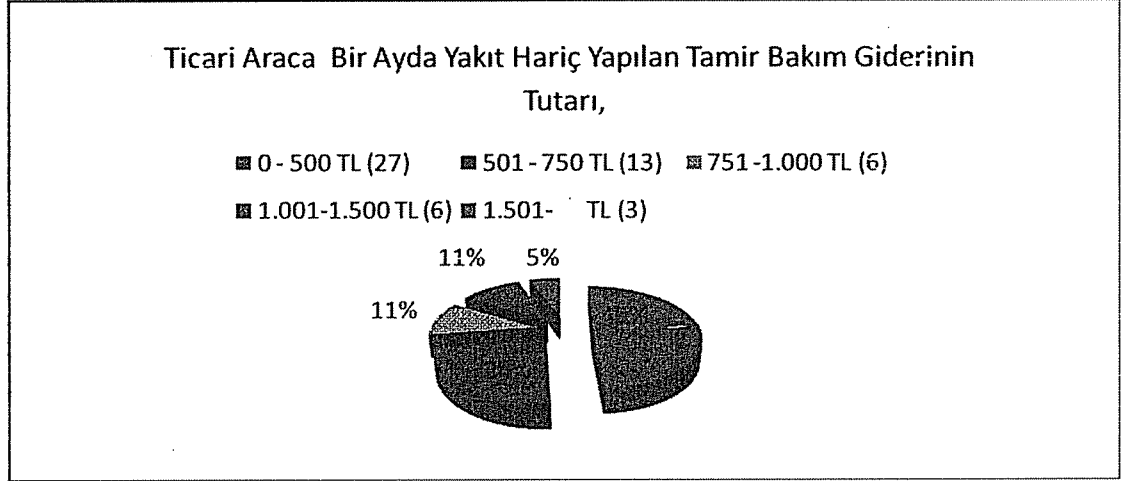
Grafik 13: Ticari araç lastiklerinin kaç ayda bir değiştirildiği:



-Ticari araca bir ayda veya yılda yakıt hariç yapılan tamir bakım giderlerinin sorulduğu 18 numaralı soruya anket dolduran toplam 63 kişiden 60 kişi

cevap vermiş olup, ayda yapılan giderlere ilişkin bilgi veren 55 kişi tarafından verilen cevapların dağılımı ve içeriği aşağıdaki grafikteki gibidir.

Grafik 14:Ticari araca bir ayda yakıt hariç yapılan tamir-bakım gideri tutarı:



Minibüslere ilişkin yukarıda yer verilen anket veriler dışında İstanbul Vergi Dairesi Başkanlığı tarafından İstanbul'da faaliyet gösteren minibüslere ilişkin yapılan çalışmalar neticesinde 2005 yılında İstanbul genelinde 145 hatta çalışan minibüslerin yıllık ortalama gayri safi hasılatları tespit edilmiştir.

2005 yılındaki hat güzergahları ile günümüzdeki hat güzergahları ve sayılarında İstanbul trafiğinde yolcu taşıma kapasitesi yönünden önemli bir yere sahip Metrobüs sisteminin faaliyete geçmesiyle önemli değişiklikler olmuştur.

Minibüslere ilişkin olarak düzenlenen anketlerdeki minibüs hatlarından, 2005 yılında gayri safi hasılatları belirlenenlerden örtüşenlerin, 2005 yılına ilişkin gayri safi hasılatları T.C. Merkez Bankası<sup>4</sup> internet sitesinde yer alan enflasyon hesaplayıcısı kullanılarak ( 2005 Haziran ayındaki 100 TL'nin 2010 Ocak ayındaki tutarının enflasyon nedeniyle 149,02 TL olduğu hesaplanmıştır. Fark % 49) 2010 yılı Ocak ayına göre revize edilmiştir.

<sup>4</sup> T.C. Merkez Bankası, Enflasyon Hesaplayıcısı, (Çevirimiçi), www.tcmb.gov.tr, 06 Şubat 2010.

Minibüs hatlarına ilişkin olarak tespit edilen gayri safi hasılat tutarları ile minibüs işleticileri tarafından doldurulan anket formlarındaki minibüs hatlarından örtüşenler aşağıda tablo da gösterilmiştir.

Tablo 16: İstanbul'da faaliyet gösteren minibüslerin yıllık gayri safi hasılatları (2005 verilerininin 2010 Ocak ayına revize edilmiş tutarları):

Hat İsmi	Yıllık Gayrisafi Hâsulat
Bakırköy - Bahçelievler	55.130,00
Bakırköy - Esenler	93.870,00
Bakırköy - Yenibosna	93.870,00
Bakırköy - İkitelli	59.600,00
Bakırköy - Osmaniye	55.130,00
Habipler - Bağcılar	67.050,00
Gaziosmanpaşa - Aksaray	62.580,00
Topkapı - Güngören Bağcılar	58.110,00
Çiftlik - Topkapı	81.354,00
Esenler - Topkapı	67.050,00
Avcılar - Topkapı	74.500,00
Arnavutköy - Gaziosmanpaşa	64.070,00
Bir Hattın Ortalama Gayri Safi Hasılatı	69.359,50

Kaynak: Minibüs işleticileri tarafından doldurulan anket verileri ile İstanbul Vergi Dairesi Başkanlığı tarafından yapılan minibüs hatlarına ilişkin hasılat çalışmalarından derlenmiştir.

Yukarıda minibüslerin gayri safi hasılatlarını tespiti yönelik 10, 11 ve 12 numaralı sorulara ilişkin grafikler incelendiğinde; ticari aracın sahibi tarafından işletilmesi halinde sahibinin bir günlük kazancının sorulduğu 10 numaralı soruya, ankete katılanların %40'ı, 100-120 TL, %30'u 151-200 TL ve %25'i 100- 120 TL arasında diye beyanda bulunmuşlardır. Ticari aracın kiralanması halinde sahibine verilen yarım günlük kira bedelinin ne olduğuna ilişkin sorumuza ankete katılanların %68'i 50-75 TL arasında diye beyanda bulunmuşlardır. Ticari aracın kiralanması halinde kiralayanın yarım günlük kazancının sorulduğu 12 numaralı soruya ankete katılanların %51'i 50-75 TL arasında diye beyanda bulunmuşlardır.

Ticari araç için bir günde harcanan yakıt tutarının sorulduğu 9 numaralı soruya anket katılanların % 53'ü 91 TL ve üzeri, %26'sı 61-90 TL ve %21'i 31-60 TL arasında diye beyanda bulunmuşlardır.

Aracın mülkiyetinin kendisine mi ait yoksa kiralık mı olduğuna ilişkin 4 numaralı soruya ankete katılan toplam 63 kişiden 60 kişi cevap vermiştir. Cevap verenlerin % 58'ine karşılık gelen 35 kişi aracın kiralık olduğunu, %42'sine karşılık gelen 25 kişi aracın kendisine ait olduğunu beyan etmiştir. Bu verilere göre; İstanbul'daki 5.839<sup>5</sup> adet ticari minibüsün %58'i kiralık, %42'si ise sahibi tarafından işletilmektedir. Kiraya verilen minibüsler kira bedeli nedeniyle genelde tam gün yani çift vardiya çalışmaktadırlar. Sahipleri tarafından işletilen minibüslerde gelir kaybına uğramamak için genelde sahibinin çalışmadığı saatlerde başkalarına verilmek üzere çalıştırılmaktadırlar.

Anket çalışmaları esnasında ticari minibüs sahipleri ve kiralayanlar ile yapılan görüşmelerde, araç için ödenen yakıt bedellerinin günlük kazançlarının dışında olduğu, aracın yakıtının aracı kullanan kişiler tarafından ikmal edildiği, aracın deposunun tam doldurularak bir sonraki vardiyaya teslim edildiği, bunun dışındaki genel tamir- bakım ve vergi gibi giderlerin araç sahibi tarafından karşılandığı ifade edilmiştir.

Ticari minibüsün sahibi tarafından işletilmesi durumunda sahibinin bir günlük kazancı ortalama ( Kendi çalışmasından elde ettiği (121-150) ortalama 135 TL+ Yarım gün başkasını çalıştırmasından dolayı 60 TL) 195TL'dir. Bir aracın bir yılda ortalama (Kaza, tatil vb. nedenlerden dolayı) 330 gün çalıştığı kabul edildiğinde; bir ticari minibüs sahibinin bir yıllık kazancı (195 TL\* 330 gün) 64.350 TL olmaktadır. 2.452 adet ticari minibüsün sahibi tarafından işletildiği kabul edildiğinde bunların yıllık kazançları (64.350 TL\*2.452 adet) 157.786.200 TL'dir.

<sup>5</sup> İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Ulaşım Daire Başkanlığı, Toplu Ulaşım Hizmetleri Şube Müdürlüğü'nün, 18/08/2006 tarihli ve 12734-81/040-200/2911 sayılı yazı eki.

Ticari minibüslerin sahipleri tarafından kiraya verilmeleri halinde araç sahiplerine verilen yarım günlük kira bedeli ortalama 60 TL'dir. Ticari minibüsü kiralayarak çalıştıran şoförün yarım günlük kazancı ise 60 TL'dir. Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı ticari minibüsün 330 gün çalıştığı kabul edildiğinde; taksi sahibi ile kiralayanın bir günlük kazançları  $((60 \text{ TL} + 60 \text{ TL}) * 2)$  240 TL olmaktadır. Bu durumda bir minibüsün bir yıllık kazancı  $(240 \text{ TL} * 330 \text{ gün})$  79.200 TL olmaktadır. Kiralık olarak çalışan ticari minibüs sayısı 3.387 adet olduğuna göre, bunların yıllık hasılatları  $(79.200 \text{ TL} * 3.387 \text{ adet})$  268.250.400 TL dir. Bu durumda İstanbul'daki ticari minibüslerin yıllık kazançları  $(157.786.200 \text{ TL} + 268.250.400 \text{ TL})$  426.036.600 TL'dir.

Ticari minibüs sahibi mükellefler tarafından 2005 yılında beyan edilen toplam gayri safi hasılatın 57.143.099,99 TL, 2006 yılında 89.133.703,79 TL, 2007 yılında 131.894.208,27 TL ve 2008 yılında 149.724.036,91 TL ile bu yıllar gayri safi hasılat toplamının 427.895.047,96 TL olduğu dikkate alındığında İstanbul'daki ticari minibüsler yönünde kayıt dışının boyutu daha net görülebilmektedir.

Ticari minibüslere ilişkin gayri safi hasılatın tespitinde, ticari minibüs tarafından tüketilen yakıt bedelinin de bulunan tutara ilave edilmesi gerekmektedir. Çünkü ticari minibüs işleticileri ile yapılan görüşmelerde ticari minibüs deposunun dolu olarak alındığı ve vardiya sonunda yine dolu olarak teslim edildiği, bildirilen hasılatların içerisinde yakıt tutarının dahil olmadığı ifade edilmiştir.

Ticari minibüs sahipleri tarafından doldurulan anketin 9 numaralı sorusunda ticari minibüs tarafından tüketilen yakıtın bedeli sorulmuştur. Ankete katılan 63 kişiden 51 kişi bu soruyu cevaplandırmıştır. Tüketilen yakıtın bir günlük bedeline ilişkin beyanda bulunan toplam 47 kişi tarafından verilen cevapların % 53'ü 25 kişi bir günde kullandıkları yakıt bedelini 91 TL ve üstü olarak beyan etmiştir. Buna istinaden ticari minibüs tarafından bir günde harcanan yakıt tutarı ortalama 100 TL olarak kabul edilebilir. Bu durumda bir ticari minibüs tarafından bir yılda kullanılan yakıt bedeli  $(100 \text{ TL} * 330 \text{ gün})$  33.000. TL olmaktadır. Bu tutar toplam

minibüs sayısı olan 5.839 ile çarpıldığında bulunan 192.678.000 TL yakıt bedelinin de ticari minibüslerin gayri safi hasılatlarına eklenmesi gerekmektedir.

2005 yılında gayri safi hasılatları belirlenen ve anketteki hatlarla örtüşen hatlardaki minibüslerin yıllık ortalama gayri safi hasılatlarının 2010 Ocak ayına revize edilmiş tutarı, 69.359,50 TL'dir. Yapılan anketler neticesinde bir minibüsün bir yıllık gayri safi hasılatı ortalama (71.775 TL + 33.000 TL yakıt bedeli) 104.775 TL olarak bulunmuştur. Aradaki farkın, 2005 yılından günümüze kadar İstanbul'un nüfusunun artmasına karşılık minibüs sayısının değişmemesi nedeniyle minibüse olan talebin artmasından kaynaklanan gelir artışı olarak yorumlanması çokta yanlış olmayacaktır. İki veri bu husus dikkate alınarak karşılaştırıldığında yapılan anket çalışmalarında elde edilen verilerin genel hakkında fikir beyan etmek için yeterli olduğu düşünülmektedir.

Ticari minibüs sahiplerinin gerçek hasılatlarını beyan etmemeleri gerçek giderleri içinde belge alma ihtiyacı duymamalarına yol açmaktadır. Bu durum ise ulaşım sektörüne girdi sağlayan veya hizmet veren sektörlerde de belge alınmaması nedeniyle kayıt dışılığa neden olmaktadır. Bu hususta dikkate alındığında kayıt dışı gayri safi hasılat tutarı tespit edilen tutarın en az iki katına yakın olduğu kabul edilebilir.

Ticari minibüslere ilişkin yapılan en önemli giderler arasında araçların sürekli kullanılmasından dolayı araç lastiklerinin değiştirilmesinden kaynaklanan giderler ile aracın tamir bakım giderleri gelmektedir.

Ticari minibüslerin lastiklerinin kaç ayda bir değiştirildiğine ilişkin 17 numaralı sorumuza ankete katılan toplam 63 kişiden 54 kişi cevap vermiştir. Soruya cevap veren 54 kişinin %63'üne karşılık gelen 34 kişi 7-12 ay arasında lastiklerini değiştirdiklerini ifade etmişlerdir. Bu verilere göre ticari minibüs lastiklerinin ortalama 9,5 ayda bir değiştirildiği görülmektedir. Ticari minibüs sahipleri tarafından bir yılda yapılan lastik giderlerinin tutarının tespitinde yılda 1,5 kez lastik değiştirildiği kabul edilecektir. İnternet üzerinde yapılan araştırmalarda lastik

fiyatlarının farklılıklar gösterdiği görülmekle birlikte bir lastiğin fiyatı ortalama 150.00 TL olarak kabul edilmiştir. Buna göre bir aracın bir yıllık lastik gideri  $((150*4 \text{ adet}) * 1,5)$  900,00 TL olmaktadır. Tüm minibüslerin lastik gideri ise yılda  $(900,00 \text{ TL} * 5.839 \text{ adet})$  5.255.100 TL olmaktadır.

Ticari minibüslere lastikler ve yakıt dışında yapılan tamir bakım giderinin sorulduğu 18. soruya ankete katılan toplam 63 kişiden 55 kişi cevap vermiştir. Bir aylık tamir bakım giderlerinin tutarını beyan edenlerin % 49'una karşılık gelen 27 kişi 0-500 TL arasında, % 24'üne karşılık gelen 13 kişi 501-750 TL beyanda bulunmuşlardır. Bu verilere göre ticari minibüsün bir aylık tamir bakım gideri ortalama 500,00 TL kabul edilebilir. Ticari minibüsün bir yıllık tamir bakım gideri bu durumda  $(500,00 \text{ TL} * 12 \text{ ay})$  6.000,00 TL olmaktadır. Tüm minibüsler için bir yılda yapılan tamir bakım gideri;  $(6.000,00 \text{ TL} * 5.839 \text{ adet})$  35.034.000 TL olmaktadır.

Ticari minibüslere ilişkin diğer gider kalemleri (trafik sigortası, araç kaskosu, yemek vb. diğer gider ve masraflar) için yıllık 13.000 TL gider tutarı kabul edildiğinde, tüm ticari minibüslerin bir yıllık diğer giderler tutarı  $(13.000 \text{ TL} * 5.839 \text{ adet})$  75.907.000 TL olmaktadır.

### **4.3.3. İstanbul'da Faaliyet Gösteren Özel Halk Otobüslerinde Kayıt Dışılığın Büyüklüğü**

İstanbul'da halen İETT Genel Müdürlüğü'nün denetim ve kontrolünde faaliyet gösteren özel halk otobüslerine ilişkin olarak yapılan araştırmalar neticesinde İstanbul'daki toplam sayıları yaklaşık 2.057 olarak ifade edilen özel halk otobüslerinin 2009 yılından itibaren bireysel çalışanları olmakla birlikte önemli bir kısmının anonim şirket şeklinde örgütlendiği tespit edilmiştir. Şirketleşmenin en önemli nedeni İETT Genel Müdürlüğü'nün belirli bir sayının altındaki araç sahiplerini muhatap almamasıdır.

Özel halk otobüslerinde halen hem AKBİL ile seyahat edilebilmekte hem de dileyen para karşılığı bilet ile seyahat edebilmektedir. AKBİL ile yapılan yolculuk bedelinin tespitinde herhangi bir problem bulunmamaktadır. AKBİL ile yapılan yolculuk bedelleri AKBİL makinelerinde elektronik ortamda izlenebilmektedir. Bu makinelerde, makinenin bulunduğu araca belirli bir zaman içinde AKBİL kullanarak kaç kişinin bindiği, binenlerin kaçının tam, kaçının indirimli olduğu bunların parasal tutarlarına kolayca ulaşılabilir. Bu nedenle özel halk otobüslerinde AKBİL ile yapılan yolculuklarda AKBİL makinesinin hafızasına müdahale edilmediği sürece kayıt dışı hasılatın bahsedilmesi mümkün bulunmamaktadır. Kayıt dışı hasılat özel halk otobüslerinde AKBİL dışında para vererek bilet ile yolculuk yapanlarda olmaktadır. Özel halk otobüslerinde verilen biletler İETT Genel Müdürlüğü tarafından özel halk otobüslerine verilmektedir. Ancak para ile yolculuk yapanlara verilmesi gereken biletler verilmeyerek bunlardan elde edilen yolculuk bedelinin kayıtlara yansıtılmasından kaçınılmaktadır.

Özel halk otobüslerinde, gerek tezin önceki bölümlerinde ifade edildiği üzere GİB'den alınan verilerde uyumsuzluk olması, gerekse de kayıt dışılığın gayri safi hasılat açısından para karşılığı bilet ile yapılan yolculuklar için geçerli olması, para karşılığı yapılan yolculuk sayısının, para ile yapılan yolculuklardan yüzde kaçına bilet verildiğinin tespiti çok zaman ve süre gerektirmesi nedeniyle bireysel olarak yapılması mümkün değildir.

Ayrıca yine tezin önceki bölümlerinde belirtildiği üzere gerek İETT yetkilileri gerek özel halk otobüsü işleticileri ile yapılan görüşmelerde yakın zamanda özel halk otobüslerinde sadece AKBİL uygulamasına geçileceği, otobüslerde biletçi ve yardımcı uygulamasının kaldırılacağı ifade edildiğinden, özel halk otobüslerinde kayıt dışı gayri safi hasılatın tespitine ilişkin güçlükler rağmen bunun tespitinin mümkün olması halinde bile yapılan tespit sadece geçmişe yönelik olacak, gelecek açısından herhangi bir olumlu yanı olmayacaktır.

Tezimizin asıl amacı geçmiş dönemdeki kayıt dışılığın tespit edilerek gelecekte kayıt dışılığın önlenmesidir. Bu nedenle özel halk otobüslerinde kayıt dışılığın boyutuna ilişkin herhangi bir tespitte bulunulmamıştır.

#### 4.2.4. İstanbul'da Faaliyet Gösteren Ticari Taksi Ve Minibüslerde Kayıt Dışı Gayri Safi Hasılatın Büyüklüğü

Ticari taksi ve minibüslerin işletilmesinden elde edilen gayri safi hasılatların ne kadarının gelir idaresine bildirildiği ne kadarının bildirilmeyerek kayıt dışı bırakıldığı aşağıda tezin önceki bölümlerinde elde edilen veriler analiz edilerek ve karşılaştırılarak bir sonuca ulaşılmaya çalışılmıştır.

##### 4.2.4.1. Ticari Taksi İşleticileri Yönünden

Tezin ticari taksilerde kayıt dışılığın boyutuna ilişkin verilerin incelendiği bölümündeki veriler ile ticari taksi sahipleri tarafından GİB bildirilen 2008 yılına ait gayri safi hasılat ve vergi matrahlarına ait veriler aşağıdaki tabloda karşılaştırılmıştır.

Tablo 17: İstanbul'daki Ticari Taksi Sahiplerinin Beyanları İle Hesaplanan Gayri Safi Hasılatlarının ve Vergi Matrahlarının Karşılaştırılması:

1	Beyan Edilen Gayri Safi Hasılat	298.425.791,54
2	Hesaplanan Gayri Safi Hasılat	1.387.755.600,00
3=2-1	Kayıt Dışı Gayri Safi Hasılat	1.089.329.808,46
4=3/2	Kayıt Dışı Hasılatın Oranı	78%
5	Beyan Edilen Giderler	175.460.876,34
6	Hesaplanan Giderler	558.577.200,00
7	Beyan Edilen Vergi Matrahı	164.863.100,00
8=2-6	Hesaplanan Vergi Matrahı	829.178.400,00
9=8-7	Kayıt Dışı Vergi Matrahı	664.315.300,00
10=9/8	Kayıt Dışı Vergi Matrahı Oranı	80%

Tablo incelendiğinde, İstanbul'da faaliyet gösteren sayıları yaklaşık 18.000 dolayında olan ticari taksilerin işletilmesi neticesinde 2008 takvim yılına ilişkin olarak GİB beyan edilen gayri safi hasılat tutarının 298.425.791,54 TL olduğu, buna karşılık yapılan anket çalışmasından elde edilen verilerin analizinden

beyan edilmesi gereken gayri safi hasılat tutarı 1.387.755.600,00 TL olarak hesaplanmıştır. Bu verilere göre ticari taksi işleticileri tarafından elde edilen her 100 TL gayri safi hasılatın sadece 22 TL'si beyan edilmekte kalan 78 TL'si beyan edilmeyerek kayıt dışı bırakılmaktadır.

Tablodan görüldüğü üzere, gayri safi hasılatın, genel olarak; hasılatın elde edilmesine ilişkin yapılan giderlerin düşülmesinden bulunan ve üzerinden verginin tarh edildiği vergi matrahı dikkate alındığında; hesaplanan vergi matrahı 829.178.400,00 TL olarak belirlenmesine karşılık beyan edilen vergi matrahı 164.863.100,00 TL'dir. Yani vergi matrahı yönünden de % 80 oranında bir kayıp söz konusudur. Bulunan vergi matrahı farkının GVK 103.maddesinde yer alan gelir dilimlerinden %20'lik ikinci dilime girdiği kabul edildiğinde devletin bir yıllık vergi kaybı ( 664.315.300,00 TL\*%20) 132.862.060,00 TL'dir.

İstanbul'daki vergi matrahına ilişkin yukarıdaki veriler Türkiye geneline teşmil edildiğinde; Türkiye genelinde beyan edilmesi gereken vergi matrahı tutarı ((316.636.922,51 Türkiye geneli beyan edilen vergi matrahı X 829.178.400,00 İstanbul için hesaplanan vergi matrahı)/164.863.100,00 İstanbul için beyan edilen vergi matrahı) 1.542.229.357,50 TL beyan dışı bırakılan vergi matrahı (1.542.229.357,50 TL \* %80) 1.233.738.486,00 TL'dir. Bulunan vergi matrahı farkının GVK 103.maddesinde yer alan gelir dilimlerinden %20'lik ikinci dilime girdiği kabul edildiğinde devletin bir yıllık vergi kaybı ( 1.233.783.486,00 TL\*%20) 246.756.697,20 TL'dir.

Ticari taksi sahipleri tarafından İstanbul'da eksik ödenen 132.863.060,00 TL vergi dışında, ticari taksi sahiplerinin gerçek hasılatlarını beyan etmemeleri gerçek giderleri içinde belge alma ihtiyacı duymamalarına yol açmaktadır. Bu durum ise ulaşım sektörüne girdi sağlayan veya hizmet veren sektörlerde de belge alınmaması nedeniyle kayıt dışılığa neden olmaktadır. İstanbul geneli için beyan edilen gider miktarı 175.460.876,34 TL olduğu halde hesaplanan gider miktarının 558.577.200,00 TL olarak tespit edildiği dikkate alındığında kayıt dışı gayri safi

hasılat tutarı toplamının tespit edilen tutarın en az iki katına yakın olduğu kabul edilebilir.

#### 4.2.4.2. Ticari Minibüs İşleticileri Yönünden

Tezin ticari minibüslerde kayıt dışılığın boyutuna ilişkin verilerin incelendiği bölümündeki veriler ile ticari minibüs sahipleri tarafından GİB bildirilen 2008 yılına ait gayri safi hasılat ve vergi matrahlarına ait veriler aşağıdaki tabloda karşılaştırılmıştır.

Tablo 18: İstanbul'daki Ticari Minibüs Sahiplerinin Beyanları İle Hesaplanan Gayri Safi Hasılatlarının ve Vergi Matrahlarının Karşılaştırılması:

1	Beyan Edilen Gayri Safi Hasılat	149.724.036,91
2	Hesaplanan Gayri Safi Hasılat	618.714.600,00
3=2-1	Kayıt Dışı Gayri Safi Hasılat	468.990.563,09
4=3/2	Kayıt Dışı Hasılatın Oranı	76%
5	Beyan Edilen Giderler	112.966.186,61
6	Hesaplanan Giderler	308.874.100,00
7	Beyan Edilen Vergi Matrahı	46.939.140,83
8=2-6	Hesaplanan Vergi Matrahı	309.840.500,00
9=8-7	Kayıt Dışı Vergi Matrahı	262.901.359,17
10=9/8	Kayıt Dışı Vergi Matrahı Oranı	85%

Tablo incelendiğinde, İstanbul'da faaliyet gösteren sayıları yaklaşık 5.839 dolayında olan ticari minibüslerin işletilmesi neticesinde 2008 takvim yılına ilişkin olarak GİB beyan edilen gayri safi hasılat tutarının 149.724.036,91 TL olduğu, buna karşılık yapılan anket çalışmasından elde edilen verilerin analizinden beyan edilmesi gereken gayri safi hasılat tutarı 618.714.600,00 TL olarak hesaplanmıştır. Bu verilere göre ticari taksit işleticileri tarafından elde edilen her 100 TL gayri safi hasılatın sadece 24 TL'si beyan edilmekte kalan 76 TL'si beyan edilmeyerek kayıt dışı bırakılmaktadır.

Tablodan görüldüğü üzere, gayri safi hasıllattan, genel olarak; hasılatın elde edilmesine ilişkin yapılan giderlerin düşülmesinden sonra bulunan ve üzerinden verginin tarh edildiği vergi matrahı dikkate alındığında; hesaplanan vergi matrahı 309.840.500,00 TL olarak belirlenmesine karşılık beyan edilen vergi matrahı 46.939.140,83 TL dir. Yani vergi matrahı yönünden de % 85 oranında bir kayıp söz konusudur. Bulunan vergi matrahı farkının GVK 103.maddesinde yer alan gelir dilimlerinden %20'lik ikinci dilime girdiği kabul edildiğinde devletin bir yıllık vergi kaybı ( 262.901.359,17 TL\*%20) 52.580.271,80 TL'dir.

İstanbul'a ait vergi matrahı verileri Türkiye geneline teşmil edildiğinde; Türkiye genelinde beyan edilmesi gereken vergi matrahı tutarı ((312.866.889,02 Türkiye geneli beyan edilen vergi matrahı X 309.840.500,00İstanbul için hesaplanan vergi matrahı)/46.939.140,83 İstanbul için beyan edilen vergi matrahı) 2.065.202.549,80 TL beyan dışı bırakılan vergi matrahı (2.065.202.549,80 TL \* %85) 1.755.422.167,33 TL'dir. Bulunan vergi matrahı farkının GVK 103.maddesinde yer alan gelir dilimlerinden %20'lik ikinci dilime girdiği kabul edildiğinde devletin bir yıllık vergi kaybı (1.755.422.167,33 TL\*%20) 351.084.433,47 TL'dir.

Ticari minibüs sahipleri tarafından İstanbul'da eksik ödenen 52.580.271,80 TL vergi dışında, ticari minibüs sahiplerinin gerçek hasılatlarını beyan etmemeleri gerçek giderleri içinde belge alma ihtiyacı duymamalarına yol açmaktadır. Bu durum ise ulaşım sektörüne girdi sağlayan veya hizmet veren sektörlerde de belge alınmaması nedeniyle kayıt dışılığa neden olmaktadır. İstanbul geneli için beyan edilen gider miktarı 112.966.186,61 TL olduğu halde hesaplanan gider miktarının 308.874.100,00 olarak tespit edildiği dikkate alındığında kayıt dışı gayri safi hasılat tutarı toplamının tespit edilen tutarın iki katına yakın olduğu kabul edilebilir.

### **4.3. İSTANBUL'DA FAALİYET GÖSTEREN TİCARİ TAKSİ, MINİBÜS VE ÖZEL HALK OTOBÜSLERİNDE KAYIT DIŞILIĞIN TESPİTİNE İLİŞKİN ÖNERİLER**

İstanbul ulaşımında yukarıdaki bölümlerde ortaya konmaya çalışılan kayıt dışılığın önlenmesinin yolu ticari taksi ve minibüs işleticilerinin gerçek gayri safi hasılatlarının tespit edilerek, beyan edilmesinin sağlanmasıdır.

Gerçek gayri safi hasılatın tespit edilerek, mükellefler tarafından beyan edilmesi sağlandıktan sonra vergi idaresi açısından vergi kaybından söz etmek mümkün olmayacaktır. Gayri safi hasılatın tespiti ve beyanından sonra mükelleflerin ödemeleri gereken vergi bu tutarlardan yapılan gider/maliyetler düşüldükten sonra tarh ve tahakkuk edileceğinden, giderlerini belgelendiremeyen mükellefler daha fazla vergi ödemek zorunda kalacaklardır. Bu mükelleflerin yaptıkları giderlerin belgesini almalarını da teşvik edeceğinden bu durum aynı zamanda ekonomide belge düzeninin de yerleşmesine yardımcı olacaktır.

Bahsedilen nedenlerden dolayı, mükelleflerin gayri safi hasılatlarının gerçeğe en yakın şekilde tespit edilerek beyan edilmesinin sağlanması için İstanbul'da halen İETT ve Özel Halk Otobüslerinde kullanılmakta olan ve akıllı bilet sistemi AKBİL olarak adlandırılan sistemin, minibüslere ve ticari taksilere adapte edilerek kullanılmasının yasal zorunluluk olarak getirilmesi yerinde olacaktır.

Aşağıda ticari taksiler için önerilen ve akıllı taksimetre olarak adlandırılabilir olan cihaz ile minibüslerde kullanılması önerilen ve halen İETT ve ÖHO kullanılan AKBİL makinelerine benzer sistemin detaylarına yer verilmiştir.

### **4.3.1. Ticari Taksi, Minibüs ve Özel Halk Otobüslerinde Gayri Safi Hasılatın Tespitine Yönelik Öneriler**

#### **4.3.1.1. Ticari Taksilerde Gayri Safi Hasılatın Tespitine Yönelik Öneriler**

İstanbul ulaşımının vazgeçilmez unsurlarından olan ticari taksilerin işletilmesinden kaynaklanan kayıt dışılığın önlenmesi ve kayıt altına alınması için taksilerde kullanılması önerilen ve “akıllı taksimetre” olarak adlandırılan cihazın kayıt dışılığın önlenmesinde faydalı olması için taşınması gereken özellikler aşağıda belirlenmiştir.

-Akıllı taksimetre günümüzde kullanılanlar gibi müşterinin gittiği mesafeye göre ücreti göstermeli,

- Akıllı taksimetre; müşteri taksi ücretini öderken, taksi sahibinin adı, soyadı, adresi, vergi numarası, vergi dairesi, taksiyi kullananın adı soyadı gibi bilgiler ile birlikte taşıma ücretini de içeren iki örnek belge vermeli,

- Akıllı taksimetre iki nüsha olarak çıkardığı belgede yer alan ödeme tutarını ve gerekirse diğer bilgileri aylar itibariyle hafızasında saklayabilecek bir yapıya sahip olmalı,

- Taksimetrede ödemenin kredi kartı, temassız kart ya da AKBİL ve elektronik kart ile ödenmesine imkan verecek düzenlemeler yapılmalı,

- Taksimetrenin hafızası ve diğer özellikleri ile oynanmaması için gereken önlemler alınmalı,

#### **4.3.1.2. Minibüslerde Gayri Safi Hasılatın Tespitine Yönelik Öneriler**

Minibüslerde kayıt dışılığın önlenmesi amacıyla taksilerde olduğu gibi minibüs sahiplerinin elde ettikleri gelirin kavranması yeterli olacaktır. Bunun içinde; minibüslerde İETT ve ÖHO olduğu gibi AKBİL kullanımına geçilmelidir.

İstanbul'da çalışan minibüs işleticilerinin gerçek gayri safi hasılatlarının tespit edilerek kayıt dışılığın azaltılmasını temin amacıyla kullanılması zorunluluğu getirilmesi önerilen akıllı bilet makinelerinin özellikleri ve çalışma usulleri aşağıda belirtilmiştir.

- Minibüslerde kullanılacak akıllı bilet makinelerinin İETT ve ÖHO kullanılanlardan farklı olarak asgari üç adet ücret gözü olmalı, üç ücret gözünden bir tanesi şu anda indi- bindi olarak adlandırılan asgari tutara göre ayarlanmalı, diğeri hattın tam ücretine ayarlanmalı, sonuncusu ise bu iki tarife içinde kalan mesafelerin ücretleri için ayarlanmalı,

-Minibüslerde kullanılacak akıllı makineler günlük, haftalık, aylık gelirleri hafızalarında saklayacak yeterli veri depolama alanına sahip olmalı,

-Minibüsle de kullanılacak makinelerde yolculuk bedelinin, kredi kartı, temassız kart, AKBİL veya İstanbul Kart ile ödenmesinin sağlanması,

-Minibüsler de kullanılacak makineler, günlük, haftalık ve aylık yolculuk bedellerinin kontrolüne ve uzaktan erişimine imkan verecek teknolojik donanım olmalı,

-Minibüslerde kullanılması önerilen akıllı makinelerde aracı kullanan sürücünün ehliyetindeki bilgileri okuyup hafızasına kaydedecek, minibüsü kullananın çalışmaya başladığı saat ile bıraktığı saati hafızasında muhafaza edebilmeli,

-Minibüslerde kullanılması önerilen akıllı makinelerinden, gün sonlarında, halen perakende satış yapan mükeilefler tarafından kullanılan ödeme kaydedici cihazlardan alınan Z raporuna benzer bir rapor alınabilmeli bu rapor VUK' da faturada bulunması gereken tüm özelliklere sahip olmalı ve hasılat faturası olarak kabul edilmeli,

#### **4.3.1.3. Özel Halk Otobüslerinde Gayri Safi Hasılatın Tespitine Yönelik Öneriler**

İETT Genel Müdürlüğü ve İstanbul Halk Ulaşım Tic. A.Ş. yetkilileri ile yapılan görüşmelerde, önümüzdeki günlerde özel halk otobüslerinde bilet ve biletçi uygulamasının kaldırılacağı, özel halk otobüslerinde de İETT otobüslerinde olduğu gibi sadece akbil, İstanbul Kart (Temassız kart) ve mümkün olması halinde kredi kartı ile ödemenin mümkün olacağı uygulamaların geçerli olacağı, bu ödeme araçlarına sahip olmayan yolcuların İETT otobüslerinde halen kullanılan şoföre yolculuk bedelini vererek şoförden alınan AKBİL veya İstanbul Kartı kullanmaları şeklindeki uygulamaya geçileceği ifade edilmiştir.

Özel halk otobüslerinde kayıt dışılığın en önemli nedeni olan bilet ve biletçi uygulamasının kaldırılması, özel halk otobüslerinin gayri safi hasılatlarının tamamının elektronik ortamda izlenmesine imkan sağlaması nedeniyle, özel halk otobüslerinde gayri safi hasılat yönünden kayıt dışılık önlenebilecektir.

#### **4.3.1.4. Ticari Taksi ve Minibüslerde Uygulanması Önerilen Akıllı Taksimetre ve Akıllı Makine Sistemlerinin Uygulanabilirliği**

Ticari taksi ve minibüslerde kullanılması önerilen; akıllı taksimetre ve akıllı makinelerin taşınması gerek özelliklerin bu günkü teknoloji ile istenilen şekilde üretilmesinin mümkün olup olamadığının öğrenilebilmesi amacıyla Türkiye 1994 yılından beri AKBİL uygulamasını ilk başlatan İstanbul Büyükşehir Belediyesi kuruluşu olan İstanbul Belediye Bilgi İşlem Enerji San. Tic. A.Ş (BELBİM) Projeler Müdürü M. Kürşat Çapar ile BELBİM'in Havalimanı Karşısı İstanbul

Dünya Ticaret Merkezi A3 Blok Kat 2-3 Yeşilköy-İstanbul adresinde bulunan yönetim binasında yapılan görüşmede özelliklerini yukarıda belirttiğimiz akıllı makinelerin üretimin mümkün olup olmadığını hakkında bilgi istenmiş ve bu konuda kendisine üretilmesi arzu edilen akıllı makinelerin taşınması gereken özellikleri içeren metin görüşmeden sonra internet ortamında mail olarak atılmıştır.

Belbim Projeler Müdürü M. Kürşat Çapar kendisine gönderilen mailimize verdiği cevabi mailde; ticari taksi ve minibüslerde kullanılmasının kayıt dışılığın azaltılması için faydalı olacağını düşündüğümüz özellikleri tarafımızca belirlenen akıllı taksimetre ve akıllı bilet makinelerinin üretiminin genel olarak mümkün olduğunu ifade etmiştir.

Belbim Projeler Müdürü M. Kürşad Çapar, akıllı makinelerin taşınması gereken özellikler ile kullanımına yönelik teknik özellikleri içeren maddelerin bulunduğu mailimize verdiği cevabi mailde; makinelerin 26\*21,5\*17 cm ebatlarında, yaklaşık 6,1 kg ağırlığında bulunduğunu, cihazların çalışması için ihtiyaç duyulan enerjinin aracın aküsünden temin edildiğini, GPS uydusundan faydalanılarak mesafe bazlı ödemenin mümkün olduğunu, mevcut cihazlarda raporların IrDA ile okunmasına karşılık, yeni cihazda raporların GPRS ile okunmasının mümkün bulunduğunu, yeni cihazlarda araç takip özelliğinin bulunacağını, cihazın aracı kullanana ilişkin bilgileri; AKBİL veya smart kart yardımı ile okuyabileceğini, yeni cihazların üretim maliyetinin yaklaşık 700 ABD\$ değerinde olduğunu, cihazın program geliştirme, müşteri hizmetleri ARGE vb. maliyetler düşünüldüğünde aylık maliyetinin yaklaşık 350 TL olduğu, cihazların aracın herhangi bir yerine monte edilmesinin mümkün bulunduğunu ifade etmiştir.

İstanbul ulaşımında İETT ve ÖHO'lerde halihazırda kullanılan akıllı bilet makinelerinin yapılacak küçük değişiklikler ile İstanbul da faaliyet gösteren ticari taksi ve minibüslerde kullanılmasının da mümkün olduğu görülmektedir.

Cihazın kullanılmaya başlanma maliyetin, 700 ABD \$ üretim maliyeti ve 300 ABD \$ ilk montaj bedeli olmak üzere toplam 1000\$ olduğu görülmektedir.

Merkez Bankasının internet sitesinde 1 ABD\$ 31/12/2009 tarihi itibariyle Türk Lirası karşılığı 1,4873 TL'dir. Buna göre kullanılması önerilen makinelerin montaj dahil Türk Lirası cinsinden değeri, (1.000\$\*1,4873) 1.487,30 TL'dir. Tezin önceki bölümlerinde ticari taksiler ve minibüsler yönünden elde edilen kayıt dışı veriler dikkate alındığında kayıt dışılığın önlenmesi için yaklaşık 1.500,00 TL'lik bir maliyet gelir idaresi açısından rahatlıkla katlanılabilecek bir maliyet tutarıdır.<sup>6</sup>

#### **4.3.2. Ticari Taksi Ve Minibüslerde Kayıt Dışılığın Önlenmesine Yönelik Öneriler**

İstanbul ve Türkiye genelinde faaliyet gösteren ticari taksi ve minibüslerde kayıt dışılığın önlenmesine ilişkin olarak kullanılması önerilen sistemlerin özelliklerine ve uygulanabilirliklerine ilişkin olarak yapılan açıklamalar dışında, kayıt dışılığın önlenmesinde bu sistemler ile birlikte yapılması önerilen düzenlemelere aşağıda nedenleri ile birlikte yer verilmiştir.

- Basit usulde ticari kazanç yönteminin terk edilmesi,

Kayıt dışılığın önlenmesi için ticari taksi ve minibüslerde kullanılması önerilen cihazlar ile birlikte araç sahiplerinin bu günkü vergilendirilme rejimi olan basit usulde ticari kazanç tespit yönteminin kaldırılması bunların gerçek usulde ticari kazanç tespit yöntemine göre vergilendirilmeleri gerekmektedir.

Zaten, basit usule tabi olmanın özel şartlarının belirlendiği GVK 48. maddesinin ikinci bendinde satın aldıkları malları olduğu gibi yada işledikten sonra satanlar dışındaki işlemlerle uğraşanların 2010 yılı içindeki gayri safi iş hasılatlarının 30.000.- TL'yi aşmaması gerektiği ifade edilmiştir. Ticari taksi ve minibüs sahiplerinin gayri safi hasılatlarının bu tutarları aştığı dikkate alındığında kanuni olarak da basit usule tabi olmaları mümkün bulunmamaktadır.

<sup>6</sup> T.C. Merkez Bankası, İnternet Sitesi Döviz Kurları Arşivi, (Çevirimiçi) <http://www.tcmb.gov.tr>, 06Şubat2010.

- Kurumsallaşmanın teşviki, ticari taksi ve minibüs sahiplerinin anonim şirket veya limitet biçiminde örgütlenmelerinin teşvik edilmesi veya mükellefiyete ilişkin işlemlerin (defter tutma, bildirimde bulunma vb.) ilgili odalar tarafından yerine getirilmesi,

Ticari taksi ve minibüs sahipleri tarafından cevaplanan toplam 267 adet ankette, eğitim durumun sorulduğu 2 numaralı soruya toplam 262 kişi cevap vermiştir. Cevap veren 199 adet ticari taksi işleticisinin, %43'üne karşılık gelen 86 kişi eğitim durumlarını lise, %39'una karşılık gelen 77 kişi ilköğretim, 63 adet minibüs işleticisinin %57'sine karşılık gelen 36 kişi ilköğretim ve %32'sine karşılık gelen 20 kişi lise olarak beyan etmişlerdir. Ticari taksi işleticilerinin %82'si minibüs işleticilerinin %89'u ilköğretim ve lise düzeyinde eğitim sahibidirler.

Ticari taksi ve minibüs işleticilerinin eğitim düzeyleri dikkate alındığında vergi mevzuatında belirtilen yükümlülüklerin kendileri tarafından yerine getirilmesinin zor ve güç olduğu ortadadır.

Ticari taksi ve minibüs işleticileri tarafından doldurulan toplam 267 adet anket formunda yer alan ve kazancın vergilendirilmesinde hangi usulü tercih edersiniz şeklindeki 22 numaralı soruya ticari taksi işleticilerinden cevap verev toplam 191 kişiden %74'üne karşılık gelen 141 kişi, minibüs işleticilerinden cevap veren 62 kişiden %76'sına karşılık gelen 47 kişi defter tutma zorunluluğu olmadan belirli bir tutarda vergi vermek şeklinde vergilendirilmeleri yönünde beyanda bulunmuşlardır.

Bu nedenle ticari taksi ve minibüs sahiplerinin vergisel işlemlerle uğraşmalarının önlenmesi amacıyla şirketleşmeleri teşvik edilmeli ya da bu kişilerin vergisel yükümlülüklerinin ilgili oda veya birlikler tarafından yerine getirilmesine yönelik düzenlemeler yapılmalıdır.

Ticari taksi ve minibüs sahiplerinin eğitim durumlarının dikkate alınarak gerçek usulde vergilendirilecek mükelleflerin sadece gider belgelerini ve hâsılatlarına ilişkin belgeleri almaları geri kalan vergisel işlemlerin ise, müteselsil sorumluluk kapsamında esnaf odaları veya şirketleşmiş muhasebe firmaları tarafından yürütülmesinin sağlanması,

- Araçlara takılacak cihazların ortalama 1.000.-\$ olan maliyetinin bir kısmının veya tamamının kayıt dışılığın kayıt altına alınmasından elde edilebilecek getirinin tutarına, elde edilme süresine göre araç sahipleri tarafından ödenecek vergiden tenziline izin vermek,

- Minibüs ve taksi işletmeciliğinin herkes tarafından yapılmasının engellenmesi için gereken tedbirlerin ve yasal düzenlemelerin getirilmesi,

-Taksilerde kullanılacak cihazdan çıkan belgelerin faturanın tüm özelliklerine sahip olması, istenildiği takdirde isim yazılmak koşuluyla faturaya dönüştürülmesi ( müşteri açısından) bununda taksici tarafından yapılması taksimetre cihazından alınacak 2 nüsha belgenin birinin müşteriye verilmesi, diğerinin ise taksici tarafından muhasebe işlemlerini yürüten kuruma verilmek üzere saklanması, kayıt dışılık ile mücadele açısından ibraz edilen hâsılat belgeleri ile taksimetrede kayıtlı hâsılatın belli aralıklarla (yılda 1 veya 2 defa) karşılaştırılarak kontrol edilmesi,

Yukarda önerilen düzenlemeler yanında özellikle ticari taksi ve minibüs sahiplerinin oluşabilecek itirazlarının en aza indirilmesi için bağlı oldukları oda ve birlikler ile görüşülerek yapılacak düzenlemelerde bunlarında fikirlerinin alınması yapılan düzenlemelerin başarılı olması açısından önemlidir.

## SONUÇ

Kayıt dışı ekonomi her ülkenin olduğu gibi Türkiye'nin de en önemli sorunlarından biridir. Kayıt dışı ekonomi aynı zamanda birçok sorunun da oluşmasına neden olması dolayısıyla ayrıca üzerinde durulan bir konudur.

Kamunun yerine getirmesi gereken mükellefiyetleri için ihtiyaç duyduğu kaynağı sağlanmasının en güvenli, sağlam ve ekonomi çevreleri tarafından kabul gören yolu gerçek veya tüzel kişilerin gelirleri üzerinden alınan vergilerdir. Ancak vergi kişi ve kurumların servetlerinde ya da kullanabilecekleri gelir miktarında azalmaya neden olmasından dolayı kişilerin mümkün olduğunca verme taraftarı olmadığı bir kamu kaynağıdır. Kişi ve kurumlar yaptıkları ekonomik faaliyetlerin bir bölümünü veya tamamını daha az ya da hiç vergi vermemek için kamu idaresine bildirmezler. Kamu idaresi eksik bildirilen veya bildirilmeyen matrah üzerinden ödenmesi gereken vergi miktarı kadar bir vergiden mahrum kalır.

Ayrıca kayıt dışı faaliyette bulunanlar kayıt içinde faaliyette bulunanlara göre maliyet yönünden ve satış fiyatı yönünden daha avantajlı olmaları nedeniyle haksız rekabete yol açmaktadırlar. Kayıt dışı ekonomi aynı sektörde faaliyet gösteren ve kayıt altında olanlar açısından vergi adaleti ve vergide eşitlik ilkelerinin gerçekleşmesini de engellemektedir.

Tez konumuzu oluşturan; İstanbul'da faaliyet gösteren ticari taksiler, minibüsler ve özel halk otobüslerinde kayıt dışılığın boyutunun tespitinde taksi ve minibüsler için anket yöntemi kullanılmış, özel halk otobüsleri için ise yapılan açıklamalarda belirtilen nedenlerden dolayı kayıt dışılığın tespitine yönelik bir karşılaştırma yapılmamıştır.

Ticari taksilere yönelik yapılan çalışmalarda, kayıt içi veriler içerisinde ilk dikkat çeken husus verginin temel mantığı olan vergi matrahının elde edilen gelirden

faaliyete ilişkin, vergi mevzuatınca izin verilen gider ve maliyetlerin indirilmesinden sonra kalan tutarın vergi matrahını oluşturacağına ilişkin kurala olan aykırılıktır.

GİB'den alınan ticari taksi sahiplerine ilişkin veriler incelendiğinde; ticari taksi sahipleri tarafından 2008 yılına ilişkin olarak beyan edilen ticari kar toplamının yaklaşık 123 milyon lira olmasına karşılık, bunlar tarafından vergi idaresine beyan edilen ve üzerinden verginin tarh edildiği vergi matrahı olarak bildirilen tutarın yaklaşık 165 milyon lira olduğu görülmüştür. Bu durum ticari taksi sahiplerinin kayıtlara göre beyan etmeleri gereken vergi matrahından yaklaşık % 34 oranında daha fazla ticari kazanç beyanında bulduklarını göstermektedir. Verginin kişilerin kullanabilecekleri gelirlerinde bir azalmaya neden olduğu dikkate alındığında vergi mükelleflerinin kendi arzuları ile beyan etmeleri gereken vergi matrahının çok üzerinde matrah beyan etiklerinin kabulü bu durumu açıklamak için yeterli değildir.

Bu farklılığın nedeni, daha öncede ifade edildiği üzere vergi idaresi tarafından mükelleflere beyan dönemlerinde vergi matrahlarını artırmaları yönünde yapılan telkinlerdir.

İstanbul ulaşımında kayıt dışılığın tespiti amacıyla hazırlanan anketlerdeki soruların hazırlanmasında bilimsel ifadeler yerine ankete muhatap olanların günlük yaşamlarında kullandıkları ifadelere yer verilmiştir. Bu nedenle anket içerisinde 10. ve 12. sorularda kullanılan "bir günlük kazancı" ifadesinin bir günlük gayri safi hasılatı olarak dikkate alınması gerekmektedir.

Ticari taksilere ilişkin olarak yapılan çalışmalar neticesinde elde edilen verilerin değerlendirilmesi ile ticari taksi işleticileri tarafından 2008 takvim yılında elde edilen gayri safi hasılat tutarının yaklaşık, 1.387,7 milyon lira olduğu, beyan edilmesi gereken vergi matrahının 829 milyon lira olduğu hesaplanmıştır. Bu veriler ticari taksi sahipleri tarafından beyan edilen; yaklaşık 298,5 milyon lira gayri safi hasılat ve yaklaşık 165 milyon lira vergi matrahı ile kıyaslandığında beyan edilmesi gereken her 100 lira gayri safi hasılatın ancak 22 lirasının beyan edildiği, 78 lirasının beyan edilmediği ortaya çıkmaktadır. Yine bu verilere göre 2008 yılında kayıt dışı

birakılan yaklaşık 664,3 milyon lira vergi matrahı nedeniyle vergi idaresince mahrum kalınan vergi tutarı İstanbul için 132,8 milyon lira Türkiye geneli için 246,7 milyon lira olarak hesaplanmıştır.

Ticari taksiler yönünden İstanbul'daki kayıt dışılıktan kaynaklanan vergi kaybı tutarını 132,8 milyon lira kabul etmek yanıltıcı olacaktır. Çünkü ticari taksi sahiplerinin 2008 yılına ilişkin gerçek vergi matrahlarının tespit için mükelleflerin gayri safi hasılatlarından 2008 yılında indirebilecekleri giderler toplamı yaklaşık 559 milyon lira olarak tespit edilmiştir. Ticari taksi sahipleri tarafından beyan edilen gayri safi hasılatlardan indirim konusu yapılan maliyet ve giderler tutarı ise yaklaşık 176 milyon liradır.

Ekonomik faaliyetlere ilişkin işlemlerde bir taraf için gider kabul edilen tutar diğer taraf için hasılat olmaktadır. Buna göre ticari taksi sahipleri tarafından kayıt dışı bırakılan hasılat nedeniyle yapılan toplam 559 milyon lira tutarındaki gider veya maliyetin 176 milyon lirası için belge alındığı kalan (559-176) 383 milyon lira gider veya maliyet unsuru için belge alınmadığı ortaya çıkmaktadır.

Bir mükellefin gideri, diğer mükellefin hasılatı olduğuna göre ticari taksi işleticileri tarafından belgesi alınmayan 383 milyon liranın, bu mal ve hizmetleri satanlar tarafından da hasılat olarak beyan edilmediğini gösterir. Çünkü bir mükellefin belgesiz sattığı bir mala ait hasılatını beyan etmesini beklemek insanın doğasına aykırıdır. Bu nedenle ticari taksi işleticilerine mal ve hizmet sunan kişiler tarafından beyan edilmeyen 383 milyon liranın da kayıt dışı hasılat olarak dikkate alınması gerekmektedir. 383 milyon liralık hasılatın mal ve hizmet temin edilen diğer alt sektörler içinde geçerli olduğu ile bu tutarlara ilişkin katma değer vergisinin de kayıt dışı kaldığı dikkate alındığında, ticari taksi işleticilerinin beyan etmedikleri kayıt dışı hasılat nedeniyle vergi idaresinin mahrum kaldığı vergi tutarının tespit edilenin en az iki katı olarak kabul etmek yanlış olmayacaktır.

Ticari taksilerde olduğu gibi ticari minibüslere yönelik yapılan çalışmalarda, kayıt içi veriler içerisinde ilk dikkat çeken husus verginin temel

mantığı olan vergi matrahının elde edilen gelirden faaliyete ilişkin vergi mevzuatınca imkan verilen giderlerin indirilmesinden sonra kalan tutarın, vergi matrahını oluşturacağına ilişkin kurala olan aykırılıktır.

GİB'dan alınan ticari minibüs sahiplerine ilişkin veriler incelendiğinde; ticari minibüs sahipleri tarafından 2008 yılına ilişkin olarak beyan edilen ticari kar toplamının yaklaşık 36,7 milyon lira olmasına karşılık, vergi idaresine beyan edilen ve üzerinden verginin tarh edildiği, vergi matrahı olarak bildirilen tutar yaklaşık 46,9 milyon liradır. Bu ticari minibüs sahiplerinin kayıtlara göre beyan etmeleri gereken vergi matrahından yaklaşık % 27 daha fazla ticari kazanç beyanında bulduklarını göstermektedir. Verginin kişilerin kullanabilecekleri gelirlerinde bir azalmaya neden olduğu dikkate alındığında, bu durum ancak ticari taksi sahiplerinin beyanlarındaki çelişkiye ilişkin açıklamalar ile izah edilebilir.

Ticari minibüslere ilişkin olarak yapılan çalışmalar neticesinde elde edilen verilerin değerlendirilmesi ile ticari minibüs işleticileri tarafından 2008 takvim yılında elde edilen gayri safi hasılat tutarının yaklaşık, 618,7 milyon lira olduğu, beyan edilmesi gereken vergi matrahının 309,8 milyon lira olduğu hesaplanmıştır. Bu veriler ticari minibüs sahipleri tarafından beyan edilen; yaklaşık 149,7 milyon lira gayri safi hasılat ve yaklaşık 46,9 milyon lira vergi matrahı ile kıyaslandığında beyan edilmesi gereken her 100 liralık gayri safi hasılatın ancak 24 lirasının beyan edildiği, 76 lirasının beyan edilmediği ortaya çıkmaktadır. Yine bu verilere göre 2008 yılında kayıt dışı bırakılan yaklaşık 262,9 milyon lira vergi matrahı nedeniyle mahrum kalınan vergi tutarı İstanbul için 52,5 milyon lira Türkiye geneli için 351 milyon liradır.

Ticari minibüsler yönünden de ticari taksilerde olduğu gibi İstanbul'da kayıt dışılıktan kaynaklanan vergi kaybı tutarını 52,5 milyon lira kabul etmek yanıltıcı olacaktır. Çünkü ticari minibüs sahiplerinin 2008 yılına ilişkin gerçek vergi matrahlarının tespit için mükelleflerin gayri safi hasılatlarından 2008 yılında indirebilecekleri giderler toplamı yaklaşık 309 milyon lira olarak tespit edilmiştir.

Ticari minibüs sahipleri tarafından beyan edilen gayri safi hasılatlardan indirim konusu yapılan maliyet ve giderler toplamı ise yaklaşık 113 milyon liradır.

Ekonomik faaliyetlere ilişkin işlemlerde bir taraf için gider kabul edilen tutar diğer taraf için hasılat olmaktadır. Buna göre ticari minibüs sahipleri tarafından kayıt dışı bırakılan hasılatlar nedeniyle yapılan toplam 309 milyon lira tutarındaki gider veya maliyetin 113 milyon lirası için belge alındığı kalan (309-113) 296 milyon lira gider veya maliyet unsuru için belge alınmadığı ortaya çıkmaktadır.

Ticari taksilere ilişkin yapılan açıklamaların ticari minibüsler içinde geçerli olduğu dikkate alındığında ticari minibüs işleticilerinin beyan etmedikleri kayıt dışı hasılat tutarı nedeniyle vergi idaresinin vergi kaybı tutarının tespit edilenin en az iki katı olarak kabul etmek yanlış olmayacaktır.

İstanbul'da faaliyet gösteren yaklaşık 18.000 adet ticari taksi ve 5.839 adet minibüs sahibi tarafından gayri safi hasılat olarak beyan edilmesi gereken her 100 liradan ticari taksi sahipleri tarafından 22 liranın, minibüs sahipleri tarafından ise 24 liranın beyan edildiği tespit edilmiştir. Diğer bir anlatımla her iki sektörde de kayıt dışılığın oranı yaklaşık % 400-450 dolayındadır. %400-450 oranındaki kayıt dışılığın çok yüksek olduğu düşünülebilir. Ancak bir ticari taksi veya minibüsün araç sahibi ve vardiyalı çalışan iki şoför dahil toplam üç aileyi geçindirdiği düşünüldüğünde bu oranın yüksek olmadığı makul olduğu kabul edilecektir.

Ticari taksi ve ticari minibüslerde % 400-450'ye varan kayıt dışılığın azaltılması için; ticari taksilerde, yolculuk bedeli dışında, aracı kullanan kişinin kimlik bilgilerini, ödenen ücreti hafızasında saklama, ödeme yapılırken ödeme tutarını gösteren, araç sahibine ilişkin vergisel bilgilerinde yer aldığı iki örnek belge verebilecek, ödemenin nakit dışında, kredi kartı, temassız kart, elektronik bilet ile yapılmasına imkan veren hasılatın uzaktan erişim ile kontrol ve tespit edilebildiği özelliklere sahip bir sistemin kullanılması önerilmiştir.

Ticari minibüslerde ise ticari taksiler için önerilen sistemde bulunması gereken özellikler dışında kısa mesafe, orta mesafe ve uzun mesafeye ait ücretlendirme için üç farklı tutarda ödemenin yapılabildiği ve halen İETT ve ÖHO kullanılan cihazlara benzer sistemlerin kullanılması önerilmiştir.

Kayıt dışılığın önlenmesi için ticari taksi ve minibüslerde kullanılması önerilen cihazlar ile birlikte araç sahiplerinin bu günkü vergilendirilme rejimi olan basit usulde ticari kazanç tespit yönteminin kaldırılması bunların gerçek usulde ticari kazanç tespit yöntemine göre vergilendirilmeleri, ticari taksi ve minibüs sahiplerinin eğitim düzeyleri dikkate alındığında, vergisel işlemlerle uğraşmalarının önlenmesi amacıyla şirketleşmelerinin teşvik edilmesi ya da bu kişilerin vergisel yükümlülüklerinin ilgili oda veya birlikler tarafından yerine getirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

Kayıt dışılığın önlenmesine yönelik olarak kullanılması önerilen cihazların yaklaşık 1.500 TL dolayındaki maliyetinin cihazları kullanacak vergi mükelleflerinin ödemeleri gereken vergi tutarından tenzil etmelerine izin verilmelidir.

Kayıt dışı ekonominin vergisel yönden vergi gelirlerini azaltıcı etkisi yanında toplumun sosyal ve ahlaki yapısı üzerinde neden olduğu aşınma nedeniyle üzerinde önemle durulması gerekmektedir.

Kayıt dışılığın önlenmesinde idari tedbirler ile birlikte toplumun kayıt dışılığa bakış açısı da önem taşımaktadır. Kayıt dışılığın önlenmesinde alınan idari tedbirler bir yere kadar etki sahibi olabilirler. Kanımızca asıl önemli olan toplumun kayıt dışılığa ve kayıt dışındakilere bakış açısıdır. Toplumun kayıt dışındakilere olan tepkisi ve psikolojik baskısı idari düzenlemeler ile desteklendikçe kayıt dışı ekonomiden kaynaklanan vergisel kayıplarda azalacaktır.

## KAYNAKÇA

### KİTAPLAR

- Akdoğan, Abdurrahman: **Vergi Hukuku Ve Türk Vergi Sistemi (Temel İlkeler, Vergileme Ve Vergiler Hukuku, Uygulama Örnekleri)**, 8. Baskı,y.y., Gazi Kitapevi, 2008.
- Akdoğan, Abdurrahman: **Kamu Maliyesi**, 10.bs., Ankara Gazi Kitapevi, 2005.
- Aksoy, Şerafettin: **Vergi Hukuku Ve Türk Vergi Sistemi**, İstanbul, Filiz Kitapevi, 1989.
- Altuğ, Osman: **Kayıt Dışı Ekonomi**, 2.Baskı, İstanbul, Türkmen Kitapevi, 1999.
- Aren, Sadun: **İstihdam Para Ve İktisadi Politika**, 10. Baskı, y.y., Savaş Yayınları, Haziran 1992.
- Arslan, Mehmet: **Türk Vergi Sistemi**, 2. Baskı, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, 2001.
- Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Kurumu: **Türkçe Sözlük**, 1. Cilt, Yeni Baskı, Ankara, Türk Dil Kurumu, 1988.
- Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Kurumu: **Türkçe Sözlük**, 2. Cilt, Yeni Baskı, Ankara, Türk Dil Kurumu, 1988.
- Aydın, M. Bülent: **Türkiye’de Kayıt Dışı Ekonomide Vergi Denetiminin Önemi 2002-2007**, İstanbul, Vergi Denetmenleri Derneği Yayını, 2006.
- Bakkal, Ufuk: **Kayıt Dışı Ekonomi**, İstanbul, Derin Yayınları, 2007.
- Barda, Süleyman: **Ulaştırma Ekonomisi Dersleri**, İstanbul, Mentşe Kitapevi, 1982.
- Barda, Süleyman: **Modern Ulaştırma Koordinasyon Ekonomisi ve Türkiye’nin İmkanları**, Ankara, MPKYayınları, 1970.
- Başol, Koray: **Türkiye Ekonomisi**, İzmir, 1994.
- Berberoğlu, Nejat: **Mikro İktisat Teorisi**, Eskişehir,Birlik Matbaası,1998.

- Çancı, Metin: Murat, Erdal: **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, 2. bs., İstanbul, Uluslar arası Taşımacılık Ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği Yayını, 2003,
- Çiçek, Halit: **Psikolojik ve Sosyal Yönden Yükümlülerin Vergiye Karşı Tutum ve Tepkileri (İstanbul İli Anket Çalışması)**, İstanbul, İSMMMO Yayın No:65, Ağustos 2006.
- Dinler, Zeynel: **İktisada Giriş**, 3. Basım, Ekin Kitapevi, 1997.
- Dinler, Zeynel: **Bölgesel İktisat**, Yenileştirilmiş 4. Basım, Bursa, Ekin Kitapevi, 1994.
- Doğan, Hayrullah: Yalçın, Hasan: **Türk Vergi Sistemi**, İstanbul, Uygulama Yayınları, 2009.
- Ercan, Metin: **“Kayıt Dışı Ekonomi ve Hızlı Tüketim Malları Sektörü”** Birinci Basım, Ankara, Comart uluslar arası Organizasyon ve Tanıtım Hizmetleri Yayını, Şubat 2006.
- Elker, Cüneyt: **Ulaşımında Politika ve Pratik**, Ankara, Gölge Ofset Matbaacılık, 2002.
- Ergün, İsmet: **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Ankara, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları No:10, 1985.
- Gelir İdaresi Başkanlığı: **Kayıt Dışı Ekonomiyle Mücadele Stratejisi Eylem Planı**, Ankara, 2008, (Çevirimiçi) <http://www.gib.gov.tr>, 08 Temmuz 2009.
- Gelir İdaresi Başkanlığı, **2010 Yılı Performans Programı**, GİB Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı Yayın No:100, Kasım 2009, (Çevirimiçi) <http://www.gib.gov.tr/fileadmin/beyannamerehberi/2010PerformansProgrami.pdf>, 25 Ocak 2010.
- Gökdere, Ahmet vd.: **İktisadın İlkeleri**, Ankara, Alkın Yayınevi, 1996.
- Günay, Muzaffer: **Ulaştırma Açısından Türkiye'nin Dış Ticaret Gerçekleşmeleri Analizi ve Deniz Ticaret Filosunun**

- Planlanması**, Ankara, Hacettepe Ün. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayını, 1985.
- İETT Genel Müdürlüğü: **İETT 2008 Yılı Faaliyet Raporu**, y.y., t.y.
- Karayolları Genel Müdürlüğü: **Karayolları Tarihi**, Ankara, Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Şube Müdürlüğü, 2007.
- Karlık, S. Rıdvan: **Cumhuriyet'in İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisi'nde Yapısal Dönüşüm**, 10. Bs., İstanbul, Beta Basım, 2005.
- Saatçioğlu, Cem: **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları**, Gazi Kitapevi, Ocak 2006.
- Sharp, C.H.: **Ulaştırma İktisadı**, Çeviren: Ümit Şenesen, İstanbul, Akbank Kültür Yayınları, 1978.
- Tekin, Necdet: **"Yolcu Talep Tahminlerinin Ekonomik ve Matematiksel Analizi"**, İstanbul, Marmara Üniversitesi Yayın No:409, 1984.
- Temel, Adil: Şimşek, Ayşegül: Yazıcı, Kuddusi: **Kayıt Dışı Ekonomi Tanımı Tespit Yöntemleri ve Türk Ekonomisindeki Büyüklüğü**, DPT. Ekonomik Modeller ve Stratejik Araştırmalar Müdürlüğü, Ankara, DPT Yayını, Eylül 1994.
- Tümertekin, Erol: Özgüç, Nazmiye: **Ekonomik Coğrafya**, İstanbul, Çantay Kitapevi, 1997.
- Türkiye Genç İş Adamları Derneği, **2000'li Yıllara Doğru Türkiye'nin Önde Gelen Sorunlarına Yaklaşımlar 22-Ulaştırma**, Simge Ofset Matbaacılık, Mart 1997.
- Türkiye İstatistik Kurumu: **İstatistik Göstergeler (1923-2008)**, Ankara, TÜİK Matbaası, Yayın No:3361,s.415, (Çevirimiçi) [http://tuik.gov.tr/yillik/Ist\\_gostergeler.pdf](http://tuik.gov.tr/yillik/Ist_gostergeler.pdf), 05Ocak2010.
- Uluatam, Özhan: **Mikro İktisat**, 9. Baskı, y.y., Savaş Yayınları, Eylül 1998.

- Us, Vuslat: **Kayıt Dışı Ekonomi Tahmini Yöntem Önerisi: Türkiye Örneği**, Türkiye Ekonomi Kurumu, Haziran 2004.
- Üstünel, Besim: **Ekonominin Temelleri**, 7. Baskı, y.y., Alfa Yayınevi, 1997.

### MAKALELER

- Acar, Mustafa: Işık, Nihat: “Kayıt Dışı Ekonomi: Ölçme Yöntemleri, Boyutları, Yarar ve Zararları Üzerine Bir Değerlendirme,” Erciyes Üniversitesi **İ.İ.B.F. Dergisi**, Sayı:21, Temmuz-Aralık 2003, s.120.
- Alpöge, Atilla: “Toplu Taşıma Politikası”, İstanbul, İTÜ **Şehircilik Enstitüsü Dergisi**, Sayı: 13, Yıl:1977, s.92.
- Altuğ, Osman: “Kayıt dışı Ekonomi: Vergiye Karşı Başkaldırı,” İstanbul, TÜSİAD Yayın Organı, **Görüş**, Sayı: 24, Mart 1994, s.62.
- Candemir, Yücel: “Ulaştırma Eğitimi ve Öğretimi: Türkiye’de ve Dünya’da” 6. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, İstanbul, TMMOB Yayını, 2005, s.111.
- Çelik, Murat: “İstanbul 2007 Ulaşım Ana Planı Çalışma Süreci ve Edinilen Deneyimler”, 8. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Maya Basın Yayın,2009, s.68.
- Çetintaş, Hakan: Vergil, Hasan: Türkiye’de Kayıt Dışı Ekonominin Tahmini, **Doğuş Üniversitesi Dergisi**, Sayı:4, 2003.
- Çiloglu, İsmail: “Kayıt Dışı Ekonominin İşleyişi ve Kamu Bütçesine Etkisi,” **Hazine Dergisi**, Sayı:12, Ekim- 1998,s.68.
- Derdiyok, Türkmen: “Türkiye’nin Kayıt Dışı Ekonomisinin Tahmini,” **Türkiye İktisat Dergisi**, TOBB Yay., Sayı:14, Mayıs- 1993.

- Diker, Vecdi Çalışma Grubu: "İstanbul'un Ulaşım ve Trafik Sorunu-Üçüncü Çevre Yolu ve Boğaz Geçişi", 8. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Maya Basın Yayın, 2009.
- Erel, Aydın: "Ulaştırma Planlanmasında Talep-Sunu İlişkileri" İstanbul, 3. Ulaştırma Kongresi Bildirileri Kitabı, TMMOB, , 5-7 Haziran 1995. S.84-88.
- Ergün, Murat: "Kent İçi Ulaşımında Akıllı Ulaşım Sistem Uygulamaları", Toplu Ulaşımında Akıllı Sistemler ve Uygulamaları Akyolbil Sistemi, Panel Konuşmaları, 12/03/2009, İstanbul, İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2009, s.8-38.
- Erkuş,Hakan: Karagöz,Kadir: "Türkiye'de Kayıt Dışı Ekonomi Ve Vergi Kaybının Tahmini" **Maliye Dergisi**, Sayı 156, Ocak-Haziran 2009, s.130.
- Evren, Güngör: "Atatürk Havalimanı Gelişim Etüdü", 4. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, 3-4-5- Haziran 1998 Denizli, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, Maya Basın,s.179.
- Evren, Güngör: "Türkiye'de Ulaştırma Politikalarına Eleştirel Bir Bakış", 2. Ulaşım Ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı, Ankara, TMMOB Yayını, 1999, s.4.
- Huzayyin Ali S.: "Etkin Ulaştırma Politikası Formülasyonu ve Uygulamasında Ulaştırma Eğitiminin Rolü", Çev. Yücel Candemir, **İktisat Dergisi**, Sayı:395, İÜ İFMC Yayını, İstanbul, Kasım1999,s.58-59.
- Kildiş, Yusuf: "Kayıt Dışı Ekonominin Ulusal-Uluslararası Boyutu ve Çözüm Önerileri", Dokuz Eylül Üniversitesi **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:2, İzmir Sayı:2, 2000,s.15-193.
- Mcgee, Robert W.: "Latin Amerika'da Bazı Vergilendirme İlkeleri: Avrupa ve ABD Deneyimlerinden Dersler", Çeviri; Metin

- Sağlam, Tamer Budak, **Vergi Sorunları Dergisi**, Nisan 2005, Sayı:200, Yıl:28, 2005/5,s.165-185.
- Orer, Mete: “Türkiye Ulaştırmasının Bölgesel Durumu”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Maya Basın Yayın, s.114-115.
- Öncü, Erhan: “Ulaşımında Uzun Dönemde Beklenen Gelişmeler ve Eğilimler”, 3. Ulaştırma Kongresi 5-6-7-Haziran 1995 İstanbul Bildiriler Kitabı, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, Maya Basın Yayın, s.25-39.
- Önder, İzzettin: “Kayıt Dışı Ekonomi ve Vergileme”, İstanbul Üniversitesi **Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, No:23-24, Ekim 2000-Mart 2001- İstanbul, s.4.
- Özen, Sadettin: “İstanbul’un Ulaştırma Sorunları ve Uzun Dönemli Çözüm Yaklaşımları”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yayını, Maya Basın Yayın, s.177.
- Petriçli, Fatih: “Taksi İşletmeciliğinde Vergi Kayıp Ve Kaçağının İstanbul’daki Boyutu İle Taksi Plakası sahipleri Ve Taksilerde Çalışan Şoförlerin Gelirlerinin Vergi Kanunları Açısından Değerlendirilmesi”, **Vergi Raporu Dergisi**, Vergi Denetmenleri Yayını,2005 Nisan Haziran, Sayı. 76, s.9.
- Sarılı, Mustafa Ali: “Türkiye’de Kayıt Dışı Ekonominin Boyutları, Nedenleri, Etkileri ve Alınması Gereken Tedbirler,” **Bankacılar Dergisi**, sayı: 41, 2002,
- Sarsan, Bedii: “İstanbul’un Ulaşım Sorunu”, Cumhuriyetin 50. Yılında İstanbul’un İdari Sorunları Semineri (Raporlar-Tartışmalar), İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, İdare Hukuku ve İdare İlimleri Enstitüsü, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1973, İstanbul Üniv. Yayın No:1885, Hukuk Fakültesi yayın No.420, İdare Hukuku ve İdare İlimleri Enstitüsü Yayın No:3, s. 147.

- Torum, Oya: “İklim Değişikliği ve Havacılık” UTED, **Uçak Teknisyenleri Dergisi**, Mart 2007, (Çevirimiçi), <http://www.uted.org/dergi/2007/mart/iklim.htm>, 06/10/2009.
- Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O: “Ulaştırma Sektörü”, Ankara, Sektör Araştırmaları Serisi/No:24,s.4-7.
- Yayla, Nadir: “İstanbul’da Taksi Taşımacılığı-Şirketleşmeden Beklenen Yararlar”, 8. Ulaştırma Kongresi, İstanbul İnşaat Mühendisleri Şubesi, Maya Basın Yayın, 2009, s.117.
- Zarakolu, Avni: “Memleketimizde Demiryolu Politikası” (Çevirimiçi) <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/248/2390.pdf>, s.573, 15 Ocak 2010.

#### **TEZLER:**

- Aktan, Esin Özlem Aktuğlu: “Kent Biçimi – Ulaşım Etkileşmesine İlişkin (Tarihsel Ve Güncel) Yaklaşımlar Ve İstanbul Örneği”, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Ün., İstanbul 2006.
- Aslan, Lokman: “Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi”, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Ün., 2009.
- Bulut, Halim Murat: “Kayıt Dışı Ekonominin Boyutları Etkileri ve Kayıt Dışı ile Mücadele Yöntemleri: Türkiye Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, Kafkas Ün., Kars, Haziran 2007.
- Darçın, Murat: “Türkiye’de Ulaşım Göstergelerinin İller Bazında Çok Değişkenli Analiz Teknikleri Yardımı İle Karşılaştırılması”, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara Mayıs 2006.

- Günsoy, Bülent: “Ulaştırma Ekonomisinde Alt Sistemler arası Öncelik Sorunu ve Türkiye Uygulaması”, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Haziran 1994.
- Kazaz, Ayhan: “Türkiye’de Altyapı Yatırımlarının Yapısı ve Gelişimi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Kurt, Cihan: “Türkiye’de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri Ve Önemi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ün., İstanbul 2010.
- Mamorasulov, Osmon: “Ulaştırma Sistemleri ve Politikalarının Ülke Ekonomilerindeki Rolü: Orta Asya Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ün. İstanbul 2009.
- Öge, Volkan: “İstanbul’da Kent İçi Ulaştırma Sistemlerinin Gerektirdiği Alanlar Ve Alan Kullanım Maliyetleri”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Ün. 2007.
- Ögünç, Fethi: Yılmaz, Gökhan: Estimating the Underground Economy in Turkey Ankara, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Yayını, 2000.
- Öğüt, Kemal Selçuk: “Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması ve İstanbul Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Şubat 1995.
- Selman, Ferhat: “Kayıt Dışı Ekonomi ve Türkiye’deki Boyutu”, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir 2007.
- Şapçı, Onur: “Türkiye’de Kayıt Dışı Ekonomi ve Türkiye Ekonomisindeki Büyüklüğün Tahmin Edilmesi (1980-2005 Dönemi Analizi),” Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Ün., 2006.
- Şendağ, Volkan: “Ulaştırma Harcamaları Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Ekonomisi Üzerine Bir Uygulama” Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Ün., Ağustos 2007.
- Şentürk, Fikri: “Ulaştırmanın Yönetimi Ve Ulaşım Bilgi Sistemi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ün., İstanbul, 2006.

Tecim, Burak Ali Han: “Kayıt Dışı Ekonomide Vergi ve Vergi Denetiminin Önemi,” Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniv, 2008.

## İNTERNET VE DİĞER KAYNAKLAR

- Devlet Hava Meydanları İşletmesi: İnternet sayfası, (Çevirimiçi)  
<http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx>, 26Mart2010.
- Devlet Planlama Teşkilatı: Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT: 2586, ÖİK: 598, Ankara (Çevirimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik598.pdf>, 07 Ocak 2010.
- Devlet Planlama Teşkilatı: Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Kent İçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu, DPT 2582, ÖİK 594, Ankara 2001,(Çevirimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik594.pdf>, 07Ocak2010.
- Devlet Planlama Teşkilatı: “Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, DPT: 2584, ÖİK: 596, Ankara <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik596.pdf>, 17Aralık2009.
- Devlet Planlama Teşkilatı: 2006 Yılı Programı (Çevirimiçi) <http://ekutup.dtp.gov.tr/program/2006.pdf>, 25Kasım2009.
- Devlet Planlama Teşkilatı: Dokuzuncu Kalkınma Planı, Deniz Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara 2007, (Çevirimiçi) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik678.pdf>, 09Şubat2010.

- Devlet Planlama Teşkilatı: Dokuzuncu Kalkınma Planı: 2007-2013,(Çevirimiçi),  
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf>,25 Ocak 2010.
- Devlet Planlama Teşkilatı: Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Kayıt Dışı  
Ekonomi Özel İhtisas Komisyonu Raporu,  
DPT:2603,OİK:614, Ankara 2001, (Çevirimiçi),  
<http://ekutup.dpt.gov.tr/ekonomi/kayitdis/oik.614.pdf>,  
25 Ocak 2010.
- Petriçli, Fatih: Taksi İşletmeciliğine İlişkin Araştırma, Görüş ve Öneri  
Raporu, İstanbul 2005.
- İETT Genel Müdürlüğü: İnternet Sayfası (Çevirimiçi)  
<http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=49>,25Kasım2009.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi: Ulaşım Daire Başkanlığı Toplu Ulaşım  
Hizmetleri Şube Müdürlüğü'nün 18/08/2006 tarih  
12734-81/040-200/2911 sayılı yazısı.
- İstanbul Deniz Otobüsleri: İnternet Sayfası, (Çevirimiçi),  
<http://ido.com.tr/index.cfm?page=SubPage&textid=6&kapsam=1&ln=tr>, 19 Ocak 2010.
- Türkiye Odalar Borsalar Birliği: Ulaştırma Kurulu Raporu, Ankara 1993.
- TÜBİTAK: Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli  
Temmuz 2003, Ankara (Çevirimiçi)  
[http://www.tubitak.gov.tr/tubitak\\_content\\_files/vizyon2023/ut/utp\\_son\\_surum.pdf](http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ut/utp_son_surum.pdf), 06 Mart 2010.
- Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası,: İnternet Sitesi, Enflasyon Hesaplayıcısı,  
(Çevirimiçi) [www.tcmb.gov.tr](http://www.tcmb.gov.tr), 06 Şubat 2010.
- Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası: İnternet Sitesi Döviz Kurları Arşivi,  
(Çevirimiçi) <http://www.tcmb.gov.tr>, 06 Şubat 2010.
- 273 Seri No'lu GVK Genel Tebliği, 29/12/2009 tarih 27447 sayılı Resmi Gazete'de  
yayımlanmıştır.
- 393 Sıra Numaralı VUK Genel Tebliği, 29/12/2009 tarih 27447 sayılı Resmi  
Gazete'de yayımlanmıştır.
- 5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu 21/06/2006 tarih ve 26205 sayılı Resmi  
gazete'de yayınlanmıştır.

## **EKLER**

Anket Formu

Bu form, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde yapılmakta olan İstanbul ulaşımı konulu tez için hazırlanmıştır. Formu, vakit ayrılarak doldurduğunuz için teşekkür ederim. Mustafa ÖZER Yüksek Lisans Öğrencisi

- 1 Adı Soyadı (Yazmak zorunlu değildir.) :  İlköğretim  Lise  Yüksekokul  Üniversite  Diğer
- 2 Eğitim durumu :  Dolmuş Taksi İşletmeciliği  Minibüs İşletmeciliği  Özel Halk Otobüsü İşletmeciliği  Deniz Motoru İşletmeciliği
- 3 İş :  Kendisine ait  Kiralık
- 4 Aracın mülkiyeti ve plakası :  Çalıştığı hatın güzergahı :
- 5 Minibüs , dolmuş taksi, özel halk otobüsleri ve deniz motorlarının çalıştığı hatta günde kaç sefer yaptığı :
- 7 Bir günde, bir haftada veya bir ayda yapılan mesafe ( kilometre olarak) taksi, dolmuş taksi, minibüs ve özel halk otobüsleri için,  
Bir günde  Bir haftada  Bir ayda  KM
- 8 Araçta kullanılan yakıt türü : Benzin  Dizel  LPG
- 9 Bir günde, bir haftada veya bir ayda harcanan yakıt tutarı ve miktarı : Günde  Haftada  Ayda  YTL  Litre
- 10 Ticari aracın, sahibi tarafından işletilmesi durumunda : Bir günlük kazancı  Bir aylık kazancı
- 11 Ticari aracın kiralanması halinde ; sahibine verilen : Yarım gün kira bedeli  Tam gün kira bedeli

12 Ticari aracın kiralınması halinde , kiralamanın (Şoförün ) : Yarım günlük kazancı Tam günlük kazancı Bir aylık kazancı

13 Yarım günlük sürenin hangi saatler arasında kapsadığı,(Aracın alındığı ve teslim edildiği saatler)

14 Taksinin çalışma şekli : Sabit durakta beklemek  Şehir içinde gezerek müşteri aramak  Her ikisi

15 Bir haftada veya bir ayda taşınan insan sayısı, Haftada  Ayda

16 Ticari aracın satılması durumunda tahmini plaka veya hat bedeli :  YTL

17 Ticari araç lastiklerinin ne kadar süre içerisinde veya kaç kilometrecede değiştirildiği, Süre (Ay olarak)  KM

18 Ticari araca bir ayda veya yılda yapılan yakıt harici tamir bakım giderlerinin tutarları, Ayda  Yılda  YTL

19 Sızce, korsan çalışan tahmini araç sayısı nedir. Araç sayısı :

20 Sızce korsan taşımacılık nasıl önlenir. :

21 İstanbul trafiğinde sizi en çok zorlayan unsur nedir ? Yolların durumu  Yolcuların davranışları

Trafik  Diğer :

22 Kazancın vergilendirilmesinde aşağıdakilerden hangisini tercih edersiniz :  
 Defter tutma zorunluluğu olmadan belirli bir tutarda vergi ödemek (Hayat standardı veya götürü usul gibi)   
 Defter tutarak ,gelir gider farkına göre vergi ödemek   
 Diğer :

23 İstanbul'da ticari ulaşım konusunda belirtmek istediğiniz başka bir konu var mı ?