

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI
MUHASEBE TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

TRABZON ALT BÖLGESİ'NDE ŞEHİRLERARASI OTOBÜS İŞLETMECİLİĞİ
VE ÖZGÜ MUHASEBE İŞLEMLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Demet AKKAYA

ARALIK – 2015

TRABZON

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**İŞLETME ANABİLİM DALI
MUHASEBE TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**TRABZON ALT BÖLGESİ'NDE ŞEHİRLERARASI OTOBÜS İŞLETMECİLİĞİ
VE ÖZGÜ MUHASEBE İŞLEMLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Demet AKKAYA

Danışman: Prof. Dr. Yusuf SÜRME

ARALIK – 2015

TRABZON

ONAY

Demet AKKAYA tarafından hazırlanan Trabzon Alt Bölgesi'nde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği ve Özgü Muhasebe İşlemleri adlı bu Çalışma 18/12/2015 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda *oybirliği/oyçokluğu* ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından *İşletme Anabilim* Dalında **yüksek lisans tezi** olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Yusuf SÜRMEŒEN (Başkan ve Danışman)

Doç. Dr. Abdulkerim DAŞTAN

Doç. Dr. Davut AYGÜN

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylım.../.../2015

Prof. Dr. Ahmet ULUSOY

Enstitü Müdürü

BİLDİRİM

Tez içindeki bütün bilgilerin, etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarını uygun olarak hazırlanan bu Çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim.

Demet AKKAYA

18/12/2015

ÖNSÖZ

Taşımacılık, insan ya da eşyanın gereksinimleri karşılamak amacıyla zaman ve yer faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesine yönelik hizmetler bütünüdür.

Karayolu taşımacılığı ise ulaşım sektörü içinde en önemli paya sahip ve en yaygın kullanılan taşımacılık türüdür. Bununla birlikte diğer taşımacılık türlerinin yapılmasına imkan vermeyen her türlü arazi ve doğa koşullarına karayolu taşımacılığının uyum sağlaması önemini daha da arttırmaktadır.

Türkiye'de yurtiçi yolcu ve yük taşımacılığının büyük bir kısmı karayolu taşımacılığıyla yapılmaktadır. Özellikle 1950 yılından itibaren Türkiye'de hem karayolu yapımı hem de motorlu araç teknolojilerindeki gelişmeler nedeniyle karayolu yolcu taşımacılığında diğer ulaşım sektörlerine göre hızlı bir gelişme yaşanmıştır. Karayolu yolcu taşımacılığında yaşanan bu gelişmeler şehirlerarası yolcu taşımacılığında da kendini göstermiş ve şehirlerarası otobüs işletmeciliği sektörüne de katkı sağlamıştır.

Çalışmada şehirlerarası otobüs işletmeciliği, Trabzon Alt Bölgesi'nde şehirlerarası otobüs işletmeciliği ve özgül muhasebe işlemleri ele alınmıştır.

Bu Çalışmanın konusunun seçiminde, çalışmanın azim ve kararlılık ile sürdürülmesinde bana yol gösteren ve yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Sayın Prof. Dr. Yusuf SÜRME'ne, lisansüstü öğrenim sürecinde değerli katkılarından dolayı Sayın Prof. Dr. Uğur KAYA'ya çalışmayı sabırla baştan sona okuyarak hatalarının düzeltilmesi ve daha güzel bir çalışma ortaya konulmasına katkı sağlayan Sayın Doç. Dr. Abdulkerim DAŞTAN'a ve bölüm arkadaşlarım Sayın Öğr. Gör. Uğur BELLİKLİ ile Sayın Songül SÜROL'a verdikleri destek ve yardımlar için sonsuz teşekkür ederim.

Aralık 2015

Demet AKKAYA

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET VE ANAHTAR KELİMELER.....	VIII
ABSTRACT AND KEYWORDS	IX
TABLolar LİSTESİ	X
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	XVI
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ.....	XVII
HARİTALAR LİSTESİ.....	XVIII
GRAFİKLER LİSTESİ.....	XIX
KISALTMALAR LİSTESİ.....	XX
GİRİŞ.....	1-2

BİRİNCİ BÖLÜM

1. ŞEHİRLERARASI OTOBÜS İŞLETMECİLİĞİ.....	3-22
1.1. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Tanımı ve Açıklaması.....	3
1.2. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Tarihi Gelişimi.....	4
1.2.1. Dünyada Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Tarihi Gelişimi	4
1.2.2. Türkiye'de Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Tarihi Gelişimi.....	7
1.3. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Özellikleri	15
1.3.1. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Genel Özellikleri.....	16
1.3.2. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Yapısal Özellikleri.....	16
1.4. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği Yapabilme Şartları	17
1.5. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Türkiye Ekonomisine Katkısı	21

İKİNCİ BÖLÜM

2. TRABZON ALT BÖLGESİ'NDE ŞEHİRLERARASI OTOBÜS İŞLETMECİLİĞİ.....	23-103
2.1. Trabzon Alt Bölgesi'nin Tanımı ve Açıklaması	23
2.2. Trabzon Alt Bölgesi'nde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği ³⁴	
2.2.1. Trabzon İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği.....	35
2.2.2. Ordu İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği.....	47
2.2.3. Giresun İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği	56
2.2.4. Rize İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği.....	63
2.2.5. Artvin İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği.....	73
2.2.6. Gümüşhane İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği.....	80
2.3. Trabzon Alt Bölgesi'nde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Ekonomik Katkısı.....	86
2.3.1. Milli Gelire Katkısı.....	86
2.3.2. İstihdama Katkısı.....	97

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. ŞEHİRLERARASI OTOBÜS İŞLETMECİLİĞİNE ÖZGÜ MUHASEBE İŞLEMLERİ	104-162
3.1. Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinde Muhasebe Organizasyonu.....	104
3.1.1. Belgeler.....	106
3.1.2. Defterler.....	115
3.1.3. Hesap Planı	119
3.1.4. Personel	131
3.2. Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Türk Vergi Kanunları Karşındaki Durumu ...	134
3.2.1. Gelir ve Kurumlar Vergisi Kanunu Karşısındaki Durumu.....	134
3.2.2. Katma Değer Vergisi Kanunu Karşısındaki Durumu.....	136
3.2.3. Özel Tüketim Vergisi Kanunu Karşısındaki Durumu	140
3.3. Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinde Muhasebe İşlemleri.....	141
3.3.1. Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinde Muhasebe Özellikleri	141

3.3.2.Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinde Özgü Muhasebe İşlemleri: Örnek Olaylar	142
3.3.2.1. Belirli Bir Seferin Maliyetinin Hesaplanması	142
3.3.2.2. Otobüsün Satın Alınması	145
3.3.2.3. Kiralık Otobüs Çalıştırma	147
3.3.2.4. Acentelere Komisyon Verme.....	150
3.3.2.5. Otobüse Değer Artırıcı Gider Yapma.....	152
3.3.2.6. Finansal Kiralama Yoluyla Otobüs Edinme	156
3.3.2.7. Yolcuların Sigorta Ettirilmesi.....	160
SONUÇ VE ÖNERİLER	163
YARARLANILAN KAYNAKLAR	168
ÖZGEÇMİŞ.	174

ÖZET

Bu tez Çalışmasının amacı, Trabzon Alt Bölgesi'nde şehirlerarası otobüs işletmeciliği hakkında bilgi vererek bu Bölgede faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs işletmeleri ve acenteler ile otobüs terminal müdürlükleri verilerine dayanarak, şehirlerarası otobüs işletmelerinin Trabzon Alt Bölgesi'ne ekonomik katkısını tespit etmek ve son olarak da şehirlerarası otobüs işletmelerine özgü muhasebe işlemleri hakkında bilgi vermektir.

Bu amaç doğrultusunda tez çalışması üç bölümde ele alınmıştır. Birinci bölümde şehirlerarası otobüs işletmeciliği tanımından, Dünya ve Türkiye'deki tarihi gelişiminden, genel ve yapısal özelliklerinden, şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapabilme şartları ve şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin Türkiye ekonomisine katkısından söz edilmiştir. İkinci bölümde Trabzon Alt Bölgesi tanımlanarak, bu bölgeyi oluşturan Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin ve Gümüşhane illerindeki şehirlerarası otobüs işletmeciliği hakkında bilgi verilerek, Trabzon Alt Bölgesi'nde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin ekonomik katkısından söz edilmiştir. Üçüncü bölümde ise şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin muhasebe organizasyonundan, Türk vergi kanunları karşısındaki durumundan ve son olarak şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin muhasebe işlemlerinin özelliklerinden bahsedilerek bu özellikler örnek olaylarla açıklanmıştır.

Çalışmanın sonuç ve öneriler kısmında konunun genel bir değerlendirilmesi yapılarak konuya ilişkin bazı öneriler ortaya konulmuştur.

Anahtar Sözcükler: Trabzon Alt Bölgesi, Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği, Acente, Ekonomik Katkı, Muhasebe İşlemleri.

ABSTRACT

The objective of this thesis is to specify economic contribution of intercity bus management on the Trabzon Sub Region and give information about the accounting transactions specific to intercity bus management basing on the intercity bus companies in that region, agency and bus terminal offices data by giving information about the intercity bus management in Trabzon Sub Region.

Thesis has been addressed in three sections in parallel with this objective. In the first section, the definition of intercity bus management, historical development in the world and Turkey, general and structural features and conditions of intercity bus management and its contribution to Turkey's economy. In the second section, Trabzon Sub Region has been defined and economical contribution of intercity bus management in Trabzon Sub Region by giving information about the intercity bus management in the Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin and Gümüşhane that form this region. In the third section, accounting organization of intercity bus management, its status in the Turkish tax laws, and at last features of accounting transactions of intercity bus management have been referred and these features are explained with samples.

In the conclusion and suggestion part of the study, some suggestions have been put forward by making overall evaluation.

Keywords: Trabzon Sub Region, Intercity Bus Management, Agency, Economic Contribution, Accounting Transactions.

TABLolar LİSTESİ

<u>Tablo Nr.</u>	<u>Tablonun Adı</u>	<u>Sayfa Nr.</u>
1	2010-2014 Yıllarındaki Motorlu Kara Taşıt Sayıları.....	14
2	2010- 2014 Yılları Arasında Motorlu Taşıt İhracatı (Adet).....	15
3	D Yetki Belgesi Türlerinin Özellikleri.....	18
4	T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na Bağlı Bölge Müdürlükleri ve TOBB Tarafından Verilen Belge Sayıları (2014).....	19
5	Bölge Müdürlüklerine Göre Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Yapan D1 Yetki Belgesi Sahibi Otobüs İşletmeleri ve Otobüs Sayıları (2014).....	20
6	Karayolu Taşımacılığında Taşınan Yolcu Sayısı (2014).....	22
7	Türkiye İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) ve Bölge Düzeyleri.....	24
8	Trabzon Alt Bölgesi'nin 2014 Yılında Aldığı ve Verdiği Göç Miktarı (Kişi).....	32
9	Trabzon Alt Bölgesi'nde İstihdamın Sektöre Göre Dağılımı (2010-2014).....	34
10	Trabzon Otobüs Terminali'nin Kapalı Alan Dağılımı.....	35
11	Merkezleri Trabzon İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri.....	39
12	Merkezleri Trabzon İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri.....	39
13	Merkezleri Trabzon İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları.....	40
14	Merkezleri Trabzon İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayısı (Adet).....	41
15	Trabzon Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet).....	43
16	Trabzon Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi).....	44
17	Trabzon Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldıran Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler.....	45
18	Trabzon İlinde Direkt Otobüs Kaldıran Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı (Kişi).....	45

19	Trabzon Otobüs Terminali'nden Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı.....	46
20	Ordu Otobüs Terminali'nin Kapalı Alan Dağılımı.....	47
21	Merkezleri Ordu İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri.....	49
22	Merkezleri Ordu İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri.....	50
23	Merkezleri Ordu İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları.....	51
24	Merkezleri Ordu İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayısı (Adet).....	51
25	Ordu Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet).....	53
26	Ordu Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi).....	53
27	Ordu Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldırılan Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler.....	54
28	Ordu İlinde Direkt Otobüs Kaldırılan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı (Kişi).....	54
29	Ordu Otobüs Terminali'nden Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı.....	55
30	Giresun Otogarı'nın Kapalı Alan Dağılımı.....	56
31	Merkezleri Giresun İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri.....	58
32	Merkezleri Giresun İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri.....	58
33	Merkezleri Giresun İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları.....	59
34	Merkezleri Giresun İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayısı (Adet).....	60
35	Giresun Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet).....	61
36	Giresun Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi).....	61

37	Giresun Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler.....	62
38	Giresun İlinde Direkt Otobüs Kaldıran Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı (Kişi).....	62
39	Giresun Otogarı'ndan Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı.....	63
40	Rize Otogarı'nın Kapalı Alan Dağılımı.....	64
41	Merkezleri Rize İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri....	65
42	Merkezleri Rize İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri.....	66
43	Merkezleri Rize İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları.....	67
44	Merkezleri Rize İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayısı (Adet).....	67
45	Rize Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet).....	69
46	Rize Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi).....	70
47	Rize Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler.....	71
48	Rize İlimden Direkt Otobüs Kaldıran Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı (Kişi).....	71
49	Rize Otogarı'ndan Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı.....	72
50	Artvin Otobüs Terminali'nin Kapalı Alan Dağılımı.....	73
51	Merkezleri Artvin İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri.....	74
52	Merkezleri Artvin İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri.....	75
53	Merkezleri Artvin İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları.....	76
54	Merkezleri Artvin İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayısı (Adet).....	76
55	Artvin Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet).....	77

56	Artvin Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi).....	78
57	Artvin Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldıran Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler.....	78
58	Artvin İlinden Direkt Otobüs Kaldıran Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı (Kişi).....	78
59	Artvin Otobüs Terminali'nden Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı.....	79
60	Gümüşhane Otogarı'nın Kapalı Alan Dağılımı.....	80
61	Merkezleri Gümüşhane İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri.....	81
62	Merkezleri Gümüşhane İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri.....	82
63	Merkezleri Gümüşhane İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları.....	82
64	Merkezleri Gümüşhane İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayısı (Adet).....	83
65	Gümüşhane Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet).....	84
66	Gümüşhane Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi),,,.....	84
67	Gümüşhane Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler.....	84
68	Gümüşhane İlinden Direkt Otobüs Kaldıran Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı (Kişi).....	85
69	Gümüşhane Otogarı'ndan Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı.....	85
70	Trabzon Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil).....	86
71	Trabzon Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin Günlük Gelirleri.....	87
72	Ordu Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil).....	89

73	Ordu Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin Günlük Gelirleri	89
74	Giresun Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil).....	91
75	Giresun Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin Günlük Gelirleri...91	
76	Rize Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil).....	92
77	Rize Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin Günlük Gelirleri.....	93
78	Artvin Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil).....	94
79	Artvin Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin Günlük Gelirleri	94
80	Gümüşhane Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil).....	95
81	Gümüşhane Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin Günlük Gelirleri.....	96
82	Trabzon Alt Bölgesi'ni Oluşturan İllerin Otogarındaki Çeşitli Birimlerde Çalışanların Sayısı (Kişi).....	97
83	Merkezleri Trabzon Alt Bölgesi'ni Oluşturan İlerde Bulunan Otobüs İşletmelerinde Çalışanların Sayısı (Kişi).....	98
84	Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Trabzon Otobüs Terminali'nde ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi).....	99
85	Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Ordu Otobüs Terminali'nde ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi).....	100
86	Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Giresun Otogarı'nda ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi).....	100
87	Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Rize Otogarı'nda ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi).....	101
88	Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Artvin Otobüs Terminali'nde ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi).....	102
89	Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Gümüşhane Otogarı'nda ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi).....	102

90	Türk Tekdüzen Hesap Planı ile İşletmelerde Tutulması İstenen Hesapların Sınıfsal Ayırımı.....	119
91	Özel Tüketim Vergisi Kanunu Ekinde Yeralan Mal Grupları ve Özel Tüketim Vergisi Oranları.....	140
92	Kilometre/ Maliyet Hesaplarında Baz Alınan Veriler.....	143
93	Mercedes-Benz Travego 15 SHD Marka Otobüsün Ordu-İstanbul- Ordu Seferine Düşen Maliyetin Hesaplamasının Oluşumu.....	144
94	Motorlu Taşıtlar Vergisi (II) Sayılı Tarife.....	146

ŞEKİLLER LİSTESİ

<u>Şekil Nr.</u>	<u>Şeklin Adı</u>	<u>Sayfa Nr.</u>
1	D1 Yetki Belgesi.....	18
2	Mesleki Yeterlilik Belgesi (SRC).....	21
3	Yolcu Taşıma Bileti.....	112
4	Yolcu Listesi.....	114
5	İtalyan Defter Tutma Yönteminin İşleyişi.....	118
6	7/A Seçeneğini Kullanan Hizmet İşletmelerinde Giderlerin Akışı	123
7	Muhasebe Servisi Organizasyon Şeması.....	133

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

<u>Fotoğraf Nr.</u>	<u>Fotoğraf Adı</u>	<u>Fotoğraf Nr.</u>
1	Dünya'daki İlk Otobüs (Carasses a cinq solz) (1662)	5
2	Dünya'daki İlk Atlı İki Katlı Otobüs (1840)	5
3	Dünya'daki İlk Benzin Motorlu Otobüs (1895)	6
4	Dünya'daki İlk Benzin Motorlu İki Katlı Otobüs (1919)	6
5	İlk Renault-Scemia Marka Otobüs (1926)	8
6	İstanbul Elektrikli Tramvay ve Tünel İşletmeleri'nin Scania-Vabis Marka Otobüs (1943).....	9
7	Kamil Koç Otobüsleri A.Şti'ne Ait Bir Otobüs (1958)	9
8	Kamil Koç Otobüsleri A.Şti'ne Ait Bir Otobüs (1962)	10
9	İlk Elektrikli Otobüs Doruk Electra (2012)	11
10	Eski Trabzon Otobüs Terminali	36
11	Trabzon Otobüs Terminali (2014)	36
12	Trabzon Büyükşehir Belediyesi Yeni Otobüs Terminali Projesi	37
13	Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti'ye Ait Bir Otobüs (1957)	38
14	Ordu Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminali (2014)	48
15	Kalafatlar Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. (1970)	49
16	Giresun Otogarı (2014)	56
17	Sezer Taşımacılık Otobüs İşletmesi Tur. Tic. Ltd. Şti. Ait Bir Otobüs (1969)	57
18	Rize Otogarı (2014)	64
19	Doğu Karadeniz Express Turizm Ltd. Şti.'ye Ait Bir Otobüs (1969)	66
20	Artvin Otobüs Terminali (2014)	74
21	Artvin Express Otobüs İşletmesi'ne Ait Bir Otobüs (1975)	75
22	Gümüşhane Otogarı (2014)	80
23	Gümüşhane Seyahat Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. Ait Bir Otobüs (1979)	81

HARİTALAR LİSTESİ

<u>Harita Nr.</u>	<u>Haritanın Adı</u>	<u>Sayfa Nr.</u>
1	Trabzon İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu.....	25
2	Ordu İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu.....	26
3	Giresun İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu.....	27
4	Rize İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu.....	28
5	Artvin İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu.....	30
6	Gümüşhane İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu.....	31
7	Trabzon Alt Bölgesi İllerin En Yoğun Göç Ettiği İlk Beş İl (2014).....	33
8	Trabzon Alt Bölgesi İllerin En Yoğun Göç Aldığı İlk Beş İl (2014).....	34

GRAFİKLER LİSTESİ

<u>Grafik Nr.</u>	<u>Grafğin Adı</u>	<u>Sayfa Nr.</u>
1	2014 Yılı İtibariyle Trabzon Alt Bölgesi'nin Nüfusu (Kişi).....	32

KISALTMALAR LİSTESİ

ADNKS	: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
ISO	: Internation Organization for Standardization - Uluslararası Standartlar Örgütü)
İBBS	: İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
KUGM	: Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü
MANAŞ	: MAN Kamyon ve Otobüs Sanayi Anonim Şirketi
OSD	: Otomotiv Sanayi Derneği
SRC	: Sürücü Mesleki Yeterlilik Belgesi
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TOF	: Tüm Otobüsçüler Federasyonu
TOFED	: Tüm Otobüsçüler ve İşletmeciler Federasyonu
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UATOD	: Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsçüler Derneği

GİRİŞ

Ulaşım insanların yaşamları boyunca ihtiyaç duydukları önemli hizmetler arasında yer almaktadır. Bu nedenle zamanla ulaşım imkanlarının, araçlarının ve teknolojilerinin de gelişmesi ülkelerin ulaşım sektörüne büyük ölçüde yatırım yapmalarını gerektirmiştir. Ayrıca artan nüfus, şehirleşme, insanların çalışma yerlerine olan uzaklığı, eğitim, tatil, askerlik, atamalar, tayin, mevsimlik göçler ve benzeri gereksinimler ulaşım sektörünün içinde özellikle karayolu ile yapılan yolcu taşımacılığının önemini arttırmaktadır. Bununla birlikte karayolu yolcu taşımacılığı sektörü içinde otobüs ile yapılan yolcu taşımacılığı önemli bir paya sahip olmakla birlikte günümüzde Türkiye'de bulunan otobüs işletmeleri, ülkedeki her noktaya yolcu taşımacılığı yapmaktadır.

Türkiye İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırmasına göre TR90 (Trabzon Alt Bölgesi)'nin Düzey üç bölge düzeyi; TR901 (Trabzon), TR902 (Ordu), TR903 (Giresun), TR904 (Rize), TR905 (Artvin), TR906 (Gümüşhane) illerinden oluşmaktadır. Bu bölge Türkiye'nin kuzey doğusunda yer almakta ve 35 174 km²'lik yüzölçümü ile Türkiye yüzölçümünün % 4,5'ine denk gelmektedir.

Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin ve Gümüşhane illerinde yaşayan insanlar gelir yapısı, alışkanlıklar ve mevcut imkanlara bağlı olarak özellikle karayolu yolcu taşımacılığında şehirlerarası otobüs işletmelerini tercih etmektedirler.

Trabzon Alt Bölgesi'nde şehirlerarası otobüs işletmelerinin gelişmesinde en önemli etkenler arasında; demiryolunun olmaması, denizyolunun zaman alıcı olması ve havayolunun da pahalı olması sayılabilir.

Bu Çalışmanın amacı, Trabzon Alt Bölgesi'nde şehirlerarası otobüs işletmeciliği hakkında bilgi vererek bu bölgede faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs işletmeleri ve acenteler ve otobüs terminal müdürlükleri verilerine dayanarak, şehirlerarası otobüs işletmelerinin Trabzon Alt Bölgesi'ne ekonomik katkısını tespit etmek ve son olarak da şehirlerarası otobüs işletmelerine özgü muhasebe işlemleri hakkında bilgi vermektir.

Çalışmada izlenen yöntem, konuya ilişkin kaynakların incelenip, Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan illerdeki şehirlerarası otobüs terminal müdürlükleri ile belediye kayıtları ve yine bu Bölgede faaliyet gösteren otobüs işletmeleri ve acentelerin kayıtları incelenerek, her bir ilin şehirlerarası otobüs işletmelerinin Türkiye ekonomisi ile Bölge ekonomisine katkısının ortaya koyulması ve mali nitelikli işlemlerinin muhasebe kavram ve ilkelerine göre kayıt altına alınarak değerlendirilmesidir.

Çalışma esas itibarıyla üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde şehirlerarası otobüs işletmeciliği tanımından, Dünya ve Türkiye'deki tarihi gelişiminden, genel ve yapısal özelliklerinden, şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapabilme şartları ve şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin Türkiye ekonomisine katkısından söz edilmiştir. İkinci bölümde Trabzon Alt Bölgesi tanımlanarak, bu bölgeyi oluşturan Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin ve Gümüşhane illerindeki şehirlerarası otobüs işletmeciliği hakkında bilgi verilerek sözkonusu Bölgede şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin ekonomik katkısından söz edilmiştir. Üçüncü bölümde ise şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin muhasebe organizasyonu, Türk vergi kanunları karşısındaki durumu ve son olarak şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin muhasebe işlemleri ve bu işlemlerin özelliklerinden söz edilerek bu özellikler örnek olaylarla açıklanmıştır.

Çalışmanın sonuç ve öneriler kısmında konunun genel bir değerlendirilmesi yapılarak konuya ilişkin bazı öneriler ortaya konulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. ŞEHİRLERARASI OTOBÜS İŞLETMECİLİĞİ

1.1. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Tanımı ve Açıklaması

Şehirlerarası otobüs işletmeciliği, otobüs sürücüsünden başka en az 25 oturma yeri olan bir araçla yolcu ve beraberindeki eşyayı herhangi bir ilin herhangi bir yerleşim noktasından alıp, diğer bir ilin herhangi bir yerleşim noktasına ulaştırma faaliyetlerini yerine getiren ekonomik birime denir.

Dünyada ve Türkiye'de yolcu taşımacılığında karayolu taşımacılığı en çok tercih edilen taşıma türüdür. Yolcu taşımacılığının; Türkiye'de % 95'i, Avrupa Birliği ülkelerinde % 79'u ve Amerika Birleşik Devletleri'nde ise % 89'u karayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Karayolu taşımacılığında, yolcu taşımacılığının yapılmasına yardımcı olan en önemli hizmet sektörü ise otobüs işletmeciliği olup, bunun yanında yolcu taşımacılığı otomobil, minibüs, kamyon ve benzeri motorlu araçlar yardımıyla da yapılmaktadır. Bu çalışmada otobüs ile yapılan yolcu taşımacılığı ele alınacaktır.

Günümüzde demiryolu bağlantısının olmadığı ya da pek az olduğu ülkelerde, şehirlerarasında yolcu taşımacılığında ve şehiriçi ulaşımda halkın büyük çoğunluğu için tek ulaşım imkanı otobüs ile yolculuktur. Güney Amerika, Afrika, Güneydoğu Asya ve Hindistan'ın birçok yerinde şehirler ile kırsal kesimler arasında ulaşım otobüs ile sağlanmaktadır. Dünyanın bazı yerlerinde ise örneğin, Endonezya'nın Sumatra Adası'nda tek ulaşım aracı otobüstür (<http://www.msxlabs.org/forum/muhendislik-bilimleri/210235-onemli-icatlar-otobus.html>).

Karayollarının genellikle yetersiz ve bakımsız olduğu az gelişmiş ülkelerde otobüsler yavaş gitmesine, kalabalık olması ve rahat olmamasına rağmen en çok tercih edilen motorlu araç olmuştur. Bunun en önemli sebebi, halkın maddi gücünün otomobil satın almayı, kiralamayı ya da bir yere uçakla gitmeyi karşılayamamasıdır.

Yukarıdaki açıklanan bazı genel durumlardan sonra Türkiye'de şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin gelişimine katkı sağlayan unsurları şöyle sıralamak mümkündür. Bunlar:

- Bazı şehirlerde demiryolunun olmaması,
- İnsanların yeni kültürler tanımak ve tanıtmak ihtiyacında olması,
- Şehirlerin sosyalleşme ve büyüme eğiliminde olması,
- Seyahat kolaylığı bakımından, otobüsün istenildiği an hareket edebilme ve istenilen yere gidebilme üstünlüğüne sahip olması,
- Bazı yolcuların özel otomobilinin olmaması,
- Devlet memurlarının şehirler bazında atanmalarına bağlı olarak yer değiştirmeleri,
- Gelişmiş şehirlere göç edilmesi,
- Üniversite eğitiminin yaygınlaşması,
- Askerlik görevinin yerine getirilmesi,
- Şehirlerarası otobüs işletmesi sahiplerinin faydalandıkları yolların tamir, bakım giderleri ile doğrudan doğruya ilgilenmemeleri,
- Otomotiv işletmelerinin ürettiği otobüslerini, krediyle satıp, kişilere çalıştıkça ödeme imkanı vermesi,
- Türkiye'de özellikle 1950 yılından sonra, karayollarına dönük taşıma modelinin seçilmesidir.

1.2. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Tarihi Gelişimi

Karayollarının, teknolojinin ve otomotiv sektörünün her geçen gün gelişmesine bağlı olarak, şehirlerarası otobüs işletmeciliği de geçmişten günümüze sürekli bir gelişim göstermiştir. Şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin tarihi gelişimi Dünya ve Türkiye açısından aşağıda ele alınmıştır.

1.2.1. Dünyada Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Tarihi Gelişimi

Dünyada ilk otobüsler 1662 yılında Fransa'nın başkenti Paris'te hizmete girmiştir. Sekiz kişi taşıma kapasitesine sahip bu otobüsler ahşap kasalı, ahşap dört tekerlekli ve bir çift atla çekilmekteydiler. Ancak bu otobüslere sıradan insanların binmesi yasaklanmış, sadece zengin insanların bu otobüslere binmesine izin verilmiştir. "Carosses a cinq solz" olarak adlandırılan bu otobüslerin kuruluşunun isim hakkını daha sonraları ünlü Fransız filozof ve bilim adamı Baise PASCAL almıştır. Bu otobüsler ile 18.03.1662 tarihinde ilk kez tarifeli seferlere Saint Antoine kapısı ile Lüksembourg kapısı arasında başlanmıştır.

Dünya'daki ilk otobüs olan "Carosses a cinq solz" Fotoğraf 1'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 1: Dünya'daki İlk Otobüs (Carrosses a cinq solz)(1662)

Paris'te ikinci otobüs yapımı denemesini 1819 yılında Jacques LAFITTE başlatmıştır. Bu yeni otobüs 18 kişi kapasitesine sahiptir ve bu otobüse tüm halkın binmesine izin verilmiştir. Bu otobüsler, ilk zamanlar Latince'de herkes için anlamına gelen "omnibus" adıyla ve bir süre sonra da "omni" kelimesi kaldırılıp yalnız "bus" adıyla anılmaya başlanmıştır (<http://www.turkcebilgi.com/ansiklopedi/otob.>).

Fransa'nın başkenti Paris'ten sonra 1829 yılında atlı otobüsler, kişi taşıma kapasitesi yirmi ikiye yükseltilecek İngiltere'nin Londra şehrinde kullanılmaya başlanmıştır. 1830 yılında da İngiltere'de on dört kişi kapasitesine sahip ilk buharlı otobüsler Goldsworthy GURNEY tarafından üretilmeye başlanmıştır.

İngiltere'de 1840'lı yıllara gelindiğinde ise Londra'da atlı iki katlı otobüsler üretilmeye başlanmıştır. Dünya'daki ilk atlı iki katlı otobüs Fotoğraf 2'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 2: Dünya'daki İlk Atlı İki Katlı Otobüs (1840)

Dünya'da ilk sekiz kişi taşıma kapasitesine sahip benzin motorlu otobüsler ise 1895 yılında Karl Friedrich BENZ tarafından Almanya'da üretilmeye başlanmıştır.

Dünya'daki ilk benzin motorlu otobüs Fotoğraf 3'de gösterilmektedir.



Fotoğraf 3: Dünya'daki İlk Benzin Motorlu Otobüs (1895)

İngiltere'de 1904 yılında benzin motorlu iki katlı otobüsler üretilmeye başlanmış ve bu otobüsler sekiz yıl içinde tümüyle atlı otobüslerin yerini almıştır. İngiltere'nin Londra şehrinde buharlı otobüsler de bu yıllarda hala kullanılmaktaydı, ancak bu otobüslerde yerini 1918 yılında benzin motorlu otobüslere bırakmışlardır.

Dünya'daki ilk benzin motorlu iki katlı otobüslerden biri Fotoğraf 4'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 4: Dünya'daki İlk Benzin Motorlu İki Katlı Otobüs (1919)

Amerika Birleşik Devletleri'nde ise ilk motorlu otobüs 1923 yılında John D.HERTZ tarafından Chicago'da kurulan ve daha sonraki yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nde

önemli bir otobüs üreticisi haline gelen The Yellow Coach Manufacturing Company'de üretilmeye başlanmıştır. Bu İşletmenin çoğunluk hisseleri 1925 yılında General Motors tarafından satın alınmış ve İşletmenin adı Yellow Truck & Coach Manufacturing Company olarak değiştirilmiştir (<http://en.wikipedia.org/wiki/Bus>).

Amerika Birleşik Devletleri'nde 1940'lı yıllardan sonra Gazoille-White ve Amerikan Ford marka otobüsler üretilmeye başlanmıştır. Zamanla Amerika'da otomotiv sanayi daha da gelişerek otobüs üreten işletmelerin sayısı artmıştır. Bu işletmeler arasında, Amerikan Ikraus, AM General, Blue Bird ve Ken Worth otobüs üretici işletmeleri yer almaktadır.

Amerika Birleşik Devletleri'nde 1960'lı yıllarda ise insanlar daha çok kendi otomobilleri ile seyahat etmeyi tercih etmişlerdir. Zamanla artan yakıt fiyatları ile bireysellikten toplumsallığa geçiş, Amerikalıları da karayolunda toplu taşıma araçlarını kullanmaya yöneltmiştir. Böylece 1960'lı yıllardan itibaren kaybolan otobüs ile yolcu taşımacılığı 2000'li yıllarda yeniden canlanmaya başlamıştır.

Bazı ülkelerin 2014 yılı itibariyle otobüs ile yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmeleri sayısına bakıldığında; Amerika'da Greyhound, Amerika'nın doğu kıyısındaki şehirlerarasında taşımacılık yapması ve çoğunlukla restoranlarda çalışan Uzakdoğulu göçmenler tarafından kullanılması nedeniyle Çin Mahallesi Otobüsleri olarak bilinen Chinatown Buses, Vamoose Bus, Bolt Bus, Peter Pan, California Shuttle Bus, Boston Expres, Eastern Shuttle, Indian Trails, Orange Belt Stages ve Megabus otobüs işletmeleri en önemlileri olmak üzere toplam 34 tane, Japonya'da 8 tane, Fransa'da 3 tane, İspanya'da 2 tane, İrlanda'da 4 tane, Romanya'da 7 tane, Hollanda'da 14 tane, Belçika'da 3 tane, Norveç'te ise 19 tane şehirlerarası otobüs işletmesi bulunduğu görülmektedir (http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_bus_operating_companies).

1.2.2. Türkiye'de Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Tarihi Gelişimi

Türkiye'de ilk otobüs ile yolcu taşımacılığı İstanbul Dersaadet Tramvay Şirketi'nce Fransa'dan 1926 yılında satın alınan dört adet Renault-Scemia marka otobüs ile başlamıştır. Şirketin satın almış olduğu otobüslerden biri ile 02.06.1927 tarihinde İstanbul'da Beyazıt ile Taksim hattında ilk sefer yapılmıştır. Şirketin aldığı diğer otobüslerde 5 ay sonra Beyazıt- Fuatpaşa- Mercan Yokuşu- Sultanhamam- Eski Postane -

Eminönü güzergâhında çalışmaya başlamıştır. Bu hat daha sonra Kadıköy'e kadar uzatılmıştır. Böylece İstanbul'daki ilk otobüsler tramvayların çıkmakta zorlandığı yokuşlarda hizmet vermeye başlamıştır. Ayrıca daha önceden tramvay hangarı olarak kullanılan Bağlarbaşı deposu, bu otobüslerin bakım ve onarımları için 1928 yılında garaj haline getirilmiştir (<http://tr.wikipedia.org/wiki/>).

İstanbul'da ilk otobüs işletmesi olan Boğaziçi Otobüsleri İşletmesi 1928 yılında kurulmuştur. Boğaziçi Otobüs İşletmesi 12 adet otobüs filosu ile İstanbul'da Taksim-Yenimahalle hattında yolcu taşımaya başlamıştır.

Renault-Scemia marka otobüs Fotoğraf 5'te gösterilmiştir.



Fotoğraf 5: İlk Renault-Scemia Marka Otobüs(1926)

İstanbul Dersaadet Tramvay Şirketi 1939 yılında İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (İETT) adını almıştır. Bu İşletme tarafından 1943 yılında İsveç'ten Scania-Vabis, Almanya'dan Mercedes-Benz, İngiltere'den Leyland marka otobüsler getirilmiştir.

İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri'nin Scania-Vabis marka otobüsü Fotoğraf 6'da gösterilmektedir.



Fotoğraf 6: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri'nin Scania-Vabis Marka Otobüsü (1943)

Türkiye'de şehirlerarası yolcu taşımacılığına ilk adımı atan özel işletme ise 1926 yılında Kamil KOÇ tarafından Bursa'da kurulan Kamil Koç Otobüsleri Anonim Şirketi olmuştur. Kamil Koç Otobüsleri Anonim Şirketi 1933 yılında Bursa ile Ankara arası yolcu taşıyan ilk işletme unvanını alırken, yine aynı İşletme 1949 yılında da İstanbul ile Ankara arasında yolcu taşıyan ilk işletme olma unvanını almıştır.

Kamil Koç Otobüsleri Anonim Şirketi'nin kurulduğu yıllarda şehirlerarası yolcu taşımacılığında kullandığı Mercedes Benz marka ve Magirus Deutz marka otobüsler Fotoğraf 7 ve Fotoğraf 8'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 7: Kamil Koç Otobüsleri A.Ş.'ne Ait Bir Otobüs (1958)



Fotoğraf 8: Kamil Koç Otobüsleri A.Şti'ne Ait Bir Otobüs (1962)

Türkiye'de 1963 yılında İzzet ÜNVER, İstanbul'da kurduğu *Ünver Otobüs Karoser Sanayii* adlı fabrikasında Magirus Deutz lisansı ile şehirlerarası yolcu taşımacılığında kullanılan otobüsleri üretmeye başlamıştır. İzzet ÜNVER 1969 yılında, işletmesinin adını "Otobüs Karoseri ve Turistik İşletmeler" olarak değiştirmiştir. Bu İşletme 1970'li yılların başında Koç Holding tarafından satın alınmış ve 1984 yılında da *Otokar* ön adıyla faaliyetini sürdürmüştür (Özdemir, 2011: 43). İşletme son olarak 24.03.2010 tarihinde de Otokar Otobüs Karoseri Sanayi A.Ş. olan ticari unvanını Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş. olarak değiştirmiştir.

Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş. 2002 yılının sonlarında Sultan markası ile 7 metre, 2007 yılında Doruk markası ile 9 metre uzunluğunda otobüslerin tasarımına ve üretimine başlamış ve 2012 yılında da Türkiye'deki ilk elektrikli otobüs olan Doruk Electra'yı üretmiştir. Doruk Electra otobüslerinin 5 yıllık bir çalışma sonucunda 1.000.000,- USD'lik AR- GE çalışması ile üretildiği, şehiriçi toplu taşımaya uygun olarak tasarlandığı ve bu otobüslerin yakıt tüketiminin normal otobüslere oranla % 90 daha az olduğu Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş. tarafından açıklanmıştır (<https://www.otokar.com.tr>).

Türkiye'de üretilen ilk elektrikli otobüs Doruk Electra Fotoğraf 9'da gösterilmiştir.



Fotoğraf 9: İlk Elektrikli Otobüs Doruk Electra(2012)

Türkiye'de 1960'lı yıllarda Otokar İşletmesi'nin yanında birkaç otomotiv sanayi işletmesi daha kurulmuştur. Bunlardan en önemlileri arasında Karsan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş., Otomarsan Otobüs ve Motorlu Araçlar A.Ş., Temsa Sanayi ve Ticaret A.Ş. ve MAN Türkiye A.Ş. gelmektedir.

Karsan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş.: Bursa'da 1966 yılında kurulmuştur. İşletme 1981 yılında ticari araç üretmeye başlamış, 1998-1999 yılları arasında Koç Grubu çatısı altında faaliyet göstermiş, 1998 yılında da İnanç KIRAÇ'ın çoğunluk hisselerini almasıyla Kıracı Holding bünyesine dahil edilmiştir. Karsan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş 2002 yılından itibaren Türkiye'nin tek bağımsız çok markalı araç üreticisi özelliğini kazanarak bugün Peugeot lisansı ile Peugeot Partner, Hyundai lisansı ile Hyundai HD 35/75, Renault Trucks lisansı ile Renault Trucks Premium Uzunyol, Premium Lander ve Kerax, Citroen lisansı ile Citroen Berlingo ve kendi markası olan J10'un üretimini gerçekleştirmektedir. Ayrıca Karsan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş Bursa Organize Sanayi Bölgesi'nde yer alan fabrikasında Ford, Tofaş, Türk Traftör ve benzeri işletmelere boya, montaj gibi endüstriyel hizmetler de sağlamaktadır. Uluslararası Standartlar Örgütü (International Organization for Standardization- ISO) tarafından 2011 yılında yapılan araştırmaya göre, Karsan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş. "Türkiye'nin En Büyük 500 Sanayi Kuruluşu" sıralamasında 91. sırada yer almıştır (www.karsan.com.tr).

Otomarsan Otobüs ve Motorlu Araçlar A.Ş.: İstanbul'da 1967 yılında kurulmuştur. İşletme, 1968 yılında 0302 Mercedes-Benz otobüslerin üretimine ve 1986 yılında da Aksaray ilindeki fabrikasında kamyon üretimine başlamıştır. Otomarsan Otobüs ve

Motorlu Araçlar A.Ş. 1990 yılında ticari unvanını Mercedes-Benz Türk A.Ş. olarak değiştirmiştir. Bu işletme günümüzde İstanbul-Hoşdere'deki fabrikasında şehirlerarası ve belediye tipi otobüsler, Aksaray ilindeki fabrikasında ise hafif ve ağır sınıf kamyonlar ve çekiciler üretmektedir (<http://tr.wikipedia.org/wiki/Otomarsan>).

Temsa Sanayi ve Ticaret A.Ş.: Adana'da 1968 yılında Sabancı Holding'e bağlı olarak kurulmuştur. İşletme otomotiv sektöründeki faaliyetlerine 1984 yılında Japon Mitsubishi Motors Corporation ile imzalanan Distribütörlük ve Üretim Lisans Anlaşmaları ile başlamıştır. Temsa Sanayi ve Ticaret A.Ş. 1987 yılında Adana İlindeki fabrikasında kamyon ve otobüs üretimine başlamış ve ilk otobüs üretimini aynı yıl "Maraton" marka otobüs ile gerçekleştirmiştir (<https://www.sabanci.com/tr/stratejik-is-kollari/sanayi/temsa/i-45>).

Temsa Sanayi ve Ticaret A.Ş. 1992 yılında Temsa markalı Prestij midibüs üretimini tamamlamış ve 1997 yılında Avrupa pazarına Euro Prestij markasıyla ihracat yapmıştır. İşletme 2001 yılında da ilk Temsa markalı otobüs olan Euro Safariyi Avrupa pazarına sunmuş ve 2003-2007 yılları arasında ürettiği ve dünya pazarına sunduğu toplam 12 farklı otobüs ve midibüs modeli ile ürün ağını genişletmiştir.

Temsa Sanayi ve Ticaret A.Ş. 2008 yılında otobüs sektörünün uluslararası en büyük fuarı olan Busworld Kortrijk'te "Yılın Üreticisi" ödülünü almıştır (Buldrgan, 2009: 4). İşletme Amerika pazarı için üretilen TS35 markalı otobüsünü 2010 ve TS30 markalı otobüslerini de 2012 yılında pazara sunmuş ve Avrupa pazarı için de Avenue ve Tourmalin marka otobüsler üretmiştir (<http://www.temsa.com.tr/kurumsal.aspx>).

MAN Türkiye A.Ş.: İstanbul'da 1966 yılında, 1/3 sermayesi bir Alman endüstri kuruluşu olan MAN (Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg) Truck & Brus'a ait olarak Tevfik ERCAN'ın sahibi olduğu Ercanlar Şirketi ortaklığı ile MAN Kamyon ve Otobüs Sanayi A.Ş. (MANAŞ) adıyla kurulmuştur. İşletmenin aynı yıl fabrika tesisleri de hizmete girmiştir. Kurulduğu ilk yıllarda kamyon üreten MANAŞ 1968 yılında 535 model seyahat otobüslerinin üretimine başlamıştır (<http://www.tekelman.com.tr/man-tarihcesi>). İşletme Ankara'da 1984 yılında motor fabrikası ve 1985 yılında da kamyon fabrikası açmıştır.

MAN Kamyon ve Otobüs Sanayi A.Ş. yönetimi 1995 yılında MAN Truck & Brus tarafından devralınarak Ankara'da kamyon üretimi ile şehiriçi ve seyahat otobüsleri

üretimini yapıldığı tesisler birleştirilmiştir. MANAŞ Haziran 1995 ayında Ankara'da belediye otobüsü üretimine başlamış ve Nisan 1996 ayında da S2000 model seyahat otobüslerinin üretimini gerçekleştirmiştir (<http://www.tekelman.com.tr/man-tarihcesi>).

MAN Kamyon ve Otobüs Sanayi A.Ş.'nin 2002 yılındaki sermaye yapısı içerisinde MAN Truck & Brus'ın hisse oranları %99,9'a ulaşmış ve şirket adını MAN Türkiye A.Ş. olarak değiştirmiştir.

MAN Türkiye A.Ş. 2004 yılında kapasite artırım projesi olan "Evolution 2004" ile yılda 2 000 adet otobüs üretecek kapasiteye ulaşarak endüstriyel üretime geçmiştir. İşletme aynı yıl Fortuna seyahat otobüsünün bir modeli olan Fortuna Mega otobüslerini basına tanıtmış ve bu otobüsler Dünya'nın en prestijli tasarım ödülllerinden Reddot "Winner 2003" ödülünü alarak kalitesini tescillemiştir.

MAN Türkiye A.Ş. son yıllarda toplam cirosunu ve cirodaki ihracat payını devamlı artırmış ve 41 ülkeye ihracat yapmaya başlamıştır. İşletme günümüzde belediye, servis otobüsleri ile MAN ve Neoplan marka seyahat otobüslerini Ankara tesislerinde üretmekte ve yine bu tesislerden tüm Dünya ülkelerine ihraç etmektedir.

Türkiye'de Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş., Karsan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş., Otomarsan Otobüs ve Motorlu Araçlar A.Ş., Temsa Sanayi ve Ticaret A.Ş. ile MAN Türkiye A.Ş. gibi otomotiv sanayilerin yanında Trabzon ilinde 1970 yılından önce faaliyete geçen şehirlerarası otobüs işletmelerinin otobüs talepleri Trabzon-Sürmene ile Giresun-Görece ilçelerinde faaliyet gösteren karoser atölyelerinden karşılanırdı. Bu ilçelerdeki karoser atölyelerinde üretildiği fabrikaca kamyon olarak dizayn edilmiş Leyland, Federal, L75 Scania Vabis marka kamyonlara çelik otobüs karoseri yapılmaktaydı. Zamanla Trabzon-Sürmene ile Giresun-Görece ilçelerinde faaliyet gösteren karoser atölyelerinden bir kısmı faaliyet alanına son vermiş, bir kısmı ise faaliyet alanını değiştirmiştir (Sürmen, 1998: 9).

Türkiye'de yolcu taşımacılığı sektöründe ilk mesleki sivil toplum kuruluşu 1970 yılında İstanbul'da kurulan Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsçüler Derneği (UATOD)'dir. Zamanla sektöre ait sorunların çözümünde anılan Dernek yetersiz kaldığından daha güçlü bir yapı içinde sorunların ilgili kurumlara iletilmesi gündeme gelmiş ve bunun sonucunda 2005 yılında Tüm Otobüsçüler ve İşletmeciler Federasyonu

(TOFED) kurulmuştur. TOFED'un ardından da Tüm Otobüsçüler Federasyonu'nun (TOF) kuruluş çalışmalarına başlanmış ve 30.03.2006 tarihinde İstanbul Valiliği'nin onayıyla Tüm Otobüsçüler Federasyonu (TOF)'nu kurulmuş ve çalışmalarını tamamlayarak faaliyetlerine resmen başlamıştır (<http://www.tof.org.tr/hakkimizda.php>).

Türkiye'de Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu ulaşımına önem verilirken 1948 yılında Amerika'dan sağlanan Marshall yardımına bağlı olarak ulaşım politikalarında değişiklik olmuş ve demiryolu ulaşım ağına verilen önem karayoluna kaydırılmıştır (Çetin ve diğerleri, 2011: 124).

Türkiye'de 1950 yılından sonra da "Gidemediğin Yer Senin Değildir" sloganının hakim olduğu taşıma politikası benimsenmiş ve böylece karayolu ulaşımı her geçen yıl yaygınlaşmaya başlamıştır.

Türkiye'de karayolu taşımacılığında kullanılan motorlu taşıt sayısında her geçen gün sürekli bir artış gözlenmektedir. Motorlu taşıt sayısının artmasını sağlayan etkenler içinde en önemlileri arasında, karayolu taşımacılığının ve otomotiv sanayinin gelişmesi ile karayolu taşımacılığı sektörüne yönelik teşvikler yer almaktadır.

Türkiye'de 2010-2014 yıllarındaki motorlu kara taşıt sayıları Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1: 2010-2014 Yıllarındaki Motorlu Kara Taşıt Sayıları

Sektör	2010	2011	2012	2013	2014
Otomobil	7 544 871	8 113 111	8 648 875	9 283 923	9 857 915
Ticari Araçlar	3 720 880	3 948 903	4 178 324	4 330 733	4 474 671
• Kamyonet	2 399 038	2 611 104	2 794 606	2 933 050	3 062 479
• Minibüs	386 973	389 435	396 119	421 848	427 264
• Kamyon	726 359	728 458	751 650	755 950	773 728
• Otobüs	208 510	219 906	235 949	219 885	211 200
Taşıt Araçları	11 265 751	12 062 014	12 827 199	13 614 656	14 332 586
Traktör	1 404 872	1 466 208	1 515 421	1 565 817	1 626 938
Toplam	12 670 623	13 528 222	14 342 620	15 180 473	15 959 524

Kaynak: www.tuik.gov.tr adresindeki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 1'de görüldüğü üzere, Türkiye'de motorlu kara taşıtları sayısının 2010 yılında 12 670 623 adet, 2011 yılında 13 528 222 adet, 2012 yılında 14 342 620 adet, 2013 yılında 15 180 473 adet ve 2014 yılında da 15 959 524 adet olduğu belirtilmiştir. Tablo 1'deki bu

verilerden yararlanarak, Türkiye'de son beş yıl içinde motorlu kara taşıt sayısının sürekli bir artış gösterdiği söylenebilir.

Otomotiv Sanayi Derneği (OSD) verilerine göre 2010-2014 yılları arasında ihraç edilen motorlu taşıt sayıları Tablo 2'de gösterilmiştir.

Tablo 2: 2010-2014 Yılları Arasında Motorlu Taşıtların İhracatı (Adet)

Sektör	2010	2011	2012	2013	2014	2014/ 2013 (%)
Otomobil	439 999	442 674	412 991	484 504	581 993	20
Ticari Araçlar	313 663	347 645	315 759	342 982	302 363	-12
• Kamyonet	306 902	319 366	292 601	300 765	269 995	-10
• Minibüs	800	20 163	16 429	34 664	26 458	-24
• Kamyon	2 411	3 912	2 682	3 055	1 281	-58
• Otobüs	3 550	4 204	4 047	4 498	4 629	3
Taşıtlar	753 662	790 319	728 750	827 486	884 356	7
Traktör	9 201	10 146	15 431	14 996	17 014	13
Toplam	762 863	800 465	744 181	842 482	901 370	7

Kaynak: <http://www.osd.org.tr/> adresindeki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 2' de görüldüğü üzere 2014 yılında 4 629 adet otobüs ihraç edilmiştir. Ayrıca Tablo 2'de 2014 yılında otobüs ihracatının 2013 yılına göre % 3 arttığı da görülmektedir.

Günümüzde Türkiye'de yolcu taşımacılığı yapabilme yetkisine sahip şehirlerarası otobüs işletmesi sayısı 343'dür. Bu şehirlerarası otobüs işletmelerinin en önemlileri arasında Metro Turizm Seyahat Organizasyon A.Ş, Kamil Koç Otobüsleri A.Ş, Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti, Pamukkale Turizm İşletmeciliği AŞ, Nilüfer Turizm A.Ş, Varan Otobüs İşletmeleri A.Ş, Efe Tur Seyahat A.Ş, Balıkesir Uludağ Turizm ve Seyahat A.Ş, Adıyaman Güleras Tur Turizm ve Ticaret A.Ş ve Jet Turizm Seyahat A.Ş yer almaktadır.

1.3. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Özellikleri

Şehirlerarası otobüs işletmeciliği faaliyetleri, oluşturdukları istihdam ile katma değerler ve geliştirdiği yenilikçi hizmetleriyle Türkiye'de en önemli hizmet sektörlerinden biri haline gelmiştir. Aşağıda şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin özellikleri genel özellikler ve yapısal özellikler olarak ele alınmıştır.

1.3.1. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Genel Özellikleri

Kişilerin şehirlerarası yolculuklarda otobüs yolculuğunu tercih etmelerinde karayollarının standart ölçülerde yapılmış olması, yolculuğun ucuz ve sürenin kısa olması etkilidir.

Türkiye'de şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin genel özellikleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir. Bunlar:

- Şehirlerarası otobüs işletmeciliğinde teknolojiye bağımlılığının yüksek olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliğinde rekabet ve taşıma maliyetlerinin önemli olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerde çalışan personelin (kaptan, host-hostes, muavin, büro elemanları ve benzeri) hizmetin gerektirdiği bilgi, yetenek ve eğitime sahip olması, ayrıca yabancı müşteriye yönelik çalışmalarda personelin yabancı dil bilen, sorunları kavrama ve hızlı sorun çözme yeteneğine sahip olan kişilerden olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin müşteriye karşı güler yüzlü hizmet vermeleri ve kaliteli servis yapmalarının zorunlu olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin güvenli ve konforlu bir otobüse sahip olması, ayrıca ferdi kaza sigortası yaptırmasının gerekli olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin tarifeli seferlerin aksamaması için sahip olduğu otobüs sayısının önemli olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin örgütlenmesi, yolcu taşıma hizmetinin gerçekleştirildiği coğrafi bölgenin büyüklüğü ile doğru orantılı olduğundan, şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin hizmet sunduğu bölgelerdeki temsilcilerinin, acentelerinin, güzergâhlarının ve sefer saatlerinin de örgütlenmesi ve planlanmasının son derece önemli olmasıdır.

1.3.2. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Yapısal Özellikleri

Türkiye'de şehirlerarası otobüs işletmelerinde üç çeşit yapılanma türü vardır. Bunlar; özmal yapılanma, karma yapılanma ve franchising yöntemi ile yapılanmadır.

Özmal Yapılanma: Şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin tamamen işletmeye ait otobüs, terminal ve alt yapı ile işletilmesi şeklindedir. Bu yapılanmanın üstünlüğü; işletmenin

sektörde hedeflediği hizmetlerin devamlılığını sağlaması için gerekli olan aktiflerin tedarik edilmesini sağlaması, sakıncası ise yeterli otobüs sayısına ulaşılamaması, akaryakıt ve yapılanma maliyetleridir. Varan Otobüs İşletmeleri A.Ş. bu yapılanma türüne örnek olarak gösterilebilir.

Karma Yapılanma: Şehirlerarası otobüs işletmesinin özmal ve kiralık otobüs kullanması şeklindedir. Karma yapılanma da özmal otobüs kullanım oranı % 60-70 ve kiralık otobüs kullanım oranı % 30-40 olarak yapılabildiği gibi özmal otobüs kullanım oranı % 15-25 ve kiralık otobüs kullanım oranı % 75-85 olarak da yapılabilmektedir (Kara ve diğerleri, 2009: 75). Birinci çeşit karma yapılanmaya Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti. örnek olarak verilebilir. İkinci çeşit karma yapılanmaya ise Kamil Koç Otobüsleri A.Ş. örnek olarak verilebilir.

Franchising* Yöntemi ile Yapılanma: Know-how ve markanın imtiyaz hakkı sahibi otobüs işletmesi, farklı otobüs işletmelerine belirli bir süreyi, koşulu ve sınırları kapsayan bir anlaşmayla markasını kullandırması şeklindedir. Bu yapılanmanın üstünlüğü; geniş kar potansiyeli olan sektörde otobüs işletmesine büyüme fırsatı vermesi, sakıncası ise, franchising yapılanan işletmenin kiraladığı aracı ya da hizmeti tanıtmaya riskinin fazla olmasıdır. Bu yapılanmaya Metro Turizm Seyahat Organizasyon A.Ş. örnek olarak gösterilebilir.

1.4. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği Yapabilme Şartları

Otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapılabilmesinin ilk şartı yetki belgesine sahip olmaktır. Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre Türkiye'de şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak olan otobüs işletmeleri yetki belgesi almak zorundadır. Ticari amaçla otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere D Yetki Belgesi verilmektedir. D Yetki Belgesi taşımanın şekline göre D1, D2, D3 ve D4 Yetki Belgesi olmak üzere dört türden oluşmaktadır. D Yetki Belgesi türlerinin özellikleri Tablo 3'te gösterilmiştir.

***Franchising:** Bir işletmenin bir başka işletmeye belirli bir ücret karşılığında mal ve hizmetini kullanma iznini veren bir anlaşmadır. Buradaki işletmeler birbirinden bağımsızdır. Türkçe karşılığı "imtiyaz (hak)" olan franchise, işlem konusu olan işletme, marka ya da isim hakkına denmektedir. Bu sözleşmelerde, imtiyaz sahibi taraf, belirli bir süre şartı ve bazı sınırlamalarla ticari işlemi yürütmek üzere, bu hakkı ikinci bir tarafa devretmektedir. Franchising'te taraflar sıkı bir işbirliği içerisinde. Franchising tarafları franchisor ve franchisee'dir. **Franchisor** ticari ilişkinin hak ve imtiyazlara sahip, franchising veren, **franchisee** ise bu hak ve imtiyazları belli bir ticari ilişki düzenlemesi altında alan ve kullanan taraftır (Aslanoğlu, 2007:74-75).

Tablo 3: D Yetki Belgesi Türlerinin Özellikleri

Yetki Belgesi Türü	Özellikleri
D1 Yetki Belgesi	Belirli bir ücret ve zaman tarifesine göre otobüs ile düzenli yolcu taşımacılığı yapacak olanlara verilmektedir.
D2 Yetki Belgesi	Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın yolcu durumuna göre arizi sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara, Önceden gruplandırılmış yolcuları hareket noktasından alıp aynı hareket noktasına götürmek ve/veya getirmek suretiyle mekik sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara, Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanunu ile Seyahat Acenteleri Yönetmeliği hükümlerine göre kurulmuş Seyahat Acenteliği Belgesine sahip olanlara verilmektedir.
D3 Yetki Belgesi	Sahibinin adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt/taşıtlarla, sadece kendi esas faaliyet konusu ile ilgili personelini taşıyacak ve ticari amaçla taşımacılık yapmayanlara verilmektedir.
D4 Yetki Belgesi	Taşıma mesafesine bakılmaksızın il içi ve 100 km' ye kadar olan otobüsle şehirlerarası tarifeli ya da tarifersiz olarak ticari yolcu taşımacılığı yapanlara verilmektedir.

Kaynak: <http://www.kugm.gov.tr/> adresindeki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Şehirlerarası otobüs işletmelerinin T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan almak zorunda olduğu belgelerden D1 Yetki Belgesi Şekil 1'de gösterilmektedir.

Şekil 1: D1 Yetki Belgesi



T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
KARAYOLU DÜZENLEME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

YETKİ BELGESİ

YETKİ BELGESİNİN		
VERİLİŞ TARİHİ	GEÇERLİLİK TARİHİ	NUMARASI
YETKİ BELGESİ SAHİBİ (U-NET NO = 693178)		
TİCARİ ÜNVANI		
KISA ÜNVANI		
ADRES		
TİCARET SİCİL NO		
VERGİ DAİRESİ / NO		

BELGE TÜRÜ
D1

ONAYLAYAN

BU YETKİ BELGESİ, ŞEHİRLERARASI OTOBÜS İLE TARİFELİ YOLCU TAŞIMACILIĞI YAPMAK ÜZERE VERİLMİŞTİR.

Ayrıca yurtiçinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara ise F1 Yetki Belgesi verilmektedir.

Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak olan otobüs işletmelerinin gerekli yetki belgelerini alabilmesi, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nce bazı şartların yerine getirilmesine bağlanmıştır. Bu şartlar:

- D1 Yetki Belgesi için başvuruların, ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş özmal otobüsler ile toplam 150 adet koltuk kapasitesine ve 60.000,- TL'lik sermaye ya da işletme sermayesine sahip olması,
- D2 Yetki Belgesi için başvuruların, ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş özmal otobüsler ile toplam 75 adet koltuk kapasitesine ve 30.000,- TL'lik sermaye ya da işletme sermayesine sahip olması,
- D3 Yetki Belgesi için başvuruların, ticari ya da hususi olarak kayıt ve tescil edilmiş en az bir adet özmal otobüse sahip olması,
- D4 Yetki Belgesi için başvuruların, ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş en az bir adet özmal otobüse ve 5.000,- TL'lik sermaye ya da işletme sermayesine sahip olmasıdır.

Bunun yanında, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nce yurtdışında şehirlerarası yolcu taşıma acenteliği yapacaklara verilen F1 Yetki Belgesi alabilme şartları vardır. Bunlar;

F1 Yetki Belgesi için başvuruların, faaliyet gösterdikleri yer ilçe ise 2.000,- TL'lik, il ise 6.000,- TL'lik sermaye ya da işletme sermayesi ile acentelik hizmetine elverişli müstakil bir büroya ya da faaliyette bulunduğu yerleşim biriminde kalkış yerindeki terminaller birleştirilmiş ise bu terminallerdeki bürolardan birinde yeterli bir alanın kullanım hakkına sahip olmalarıdır.

Türkiye'de otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı bölge müdürlükleri ve TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği) tarafından verilen D ve F türü belge sayıları Tablo 4'te gösterilmiştir.

Tablo 4: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na Bağlı Bölge Müdürlükleri ve TOBB Tarafından Verilen Belge Sayıları (2014)

Yetki Belgesi Türü	D1	D2	D3	D4	F1	Toplam
Verilen Belge Sayısı	343	1 717	1 632	42 485	2 202	48 379

Kaynak: T.C.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015: 57.

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na göre Türkiye'de toplam 12 bölgede D1 Yetki Belgesi bulunan şehirlerarası otobüs işletmeleri yolcu taşıma faaliyetlerini yerine getirmektedir. Bu bölgelerde toplam 55 662 adet özmal ve/veya kiralık otobüs ve 343 şehirlerarası otobüs işletmesi vardır.

Bölge müdürlüklerine göre şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan D1 Yetki Belgesi sahibi otobüs işletmeleri ve bölgelerdeki otobüs sayıları Tablo 5'te gösterilmiştir.

Tablo 5: Bölge Müdürlüklerine Göre Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Yapan D1 Yetki Belgesi Sahibi Otobüs İşletmeleri ve Otobüs Sayıları (2014)

Bölge Müdürlükleri	D1 Yetki Belge Sayısı	Otobüs Sayısı
İstanbul	50	8 874
Ankara	34	5 247
İzmir	26	8 084
Bursa	18	5 896
Adana	44	6 514
Antalya	14	5 447
Diyarbakır	31	2 814
Samsun	30	2 640
Erzurum	37	1 815
Trabzon	14	2 648
Sivas	29	2 127
Bolu	16	3 556
Toplam	343	55 662

Kaynak: <http://www.kugm.gov.tr/> adresindeki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan yetki belgeli işletmeler Karayolu Taşıma Kanunu'na istinaden çıkarılan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 58. ve 59. maddeleri gereği zaman tarifelerine uymak zorundadır. Zaman tarifelerinde değişiklik yapılacağı durumda T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın il müdürlüklerine başvurularak tarifeler değiştirilir.

Türkiye'de ticari amaçla yük ve yolcu taşımacılığında kamu adına hizmet ifa eden sürücülerin hizmet özelliğine göre eğitilmesi, sürücü-yolcu, yolcu-sürücü ilişkilerinin geliştirilmesi ve kamuya sunulan hizmetlerin iyileştirilmesi amacıyla Karayolu Taşıma Kanunu'na ile Karayolu Taşıma Yönetmeliği yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Bu Yönetmeliğin amacı Karayolu Taşıma Kanunu'nda yer alan karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşıma işinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını belirlemek, karayolu taşımalarının diğer taşıma sistemleri ile birlikte birbirini tamamlayıcı olarak

hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkanlarını daha faydalı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır.

Şehirlerarası yollarda yük ve yolcu taşımacılığı yapan tüm araçların sürücüleri için “ticari taşıt kullanma belgesi” yerine “**SRC Belgesi**”(Mesleki Yeterlilik Belgesi) sahibi olmaları zorunluluğu getirilmiş, belgesiz araç kullananlara ağır cezai müeyyideler uygulanması öngörülmüştür.

SRC Belgesi, ticari araç kullanıcılarının alması gereken belge türüne denilmektedir. Bu belgeyi kamyonet, kamyon, minibüs, otobüs, çekici ve benzeri ticari araç kullanan sürücüler almaktadırlar. Bu belge türlerinden yurt içi yolcu taşımacılığı yapacak kişilere SRC 2 Belgesi verilmektedir. Mesleki Yeterlilik Belgesi Şekil 2'de gösterilmiştir.

Şekil 2: Mesleki Yeterlilik Belgesi(SRC)

T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MESLEKİ YETERLİLİK BELGESİ TR-MINISTRY OF TRANSPORT, MARITIME AND COMMUNICATIONS CERTIFICATE OF PROFESSIONAL COMPETENCE	
ADI / NAME	SOYADI / SURNAME
BABA ADI / FATHER'S NAME	D.YERİ ve TAR./PLACE and DATE OF BIRTH
T.C. KİMLİK NO / ID NUMBER	
MES. YET. BELGE NO / CERT. OF PRO. COMPETENCE NO	
KAPSADIGI DIĞER MES.YET.BEL. / OTHER RELATED CERT.OF PRO COMPETENCE NO	
VERİŞ TARİHİ / ISSUE DATE	MYB TÜRÜ / CPC TYPE

Karayolu Taşıma Kanunu'na göre yük, kargo ve yolcu taşıyan diğer bir deyişle ticari olan taşıtı sevk ve idare eden kişide bulunması gereken birinci belge Sürücü Belgesi (ehliyet), ikincisi Mesleki Yeterlilik Belgesi (SRC), üçüncüsü ise Psikoteknik Rapor'dur. Bu belgelerden birinin eksik olması durumunda cezai işlem söz konusudur.

1.5. Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Türkiye Ekonomisine Katkısı

Türkiye 2013 yılında motorlu araç üretiminde Dünya'da 16. sırada; Avrupa'da ise en büyük otobüs üreticisi ve üçüncü en büyük motorlu araç üreticisi konumunda

bulunmuştur. Ayrıca Türkiye otomotiv ve oto yedek parça üretiminin de %75'ini Avrupa Birliği ülkelerine ihraç eden bir ülke konumundadır.

Karayolu taşımacılığında 2014 yılı itibariyle taşınan toplam yolcu sayısı Tablo 6'da gösterilmektedir.

Tablo 6: Karayolu Taşımacılığında Taşınan Yolcu Sayısı (2014)

İşletme Türleri	İşletme Sayısı	Taşıt Sayısı	Koltuk Kapasitesi	Yıllık Taşınan Yolcu Sayısı *(Kişi)
Yetki Belgeli Terminaller	275	-	-	-
Tarifeli Taşıma Yapan İşletmeler	416	10 191	461 255	235 701 305
İl İçi Taşıma Yapan İşletmeler	42 886	46 495	794 518	814 041 396
Yurtiçi Tarifersiz Taşıma Yapan İşletmeler	3 458	44 210	933 026	476 776 286
Toplam	47 035	100 996	2 190 799	1 526 518 987

Kaynak: T.C.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015: 34.

Tablo 6'da görülen tarifeli taşıma yapan 416 işletmeden 343'ü şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerdir. Ayrıca Türkiye'de yılda 200 000 000 kişi otobüs ile yolcu taşımacılığını tercih etmektedir.

Türkiye'de şehirlerarası otobüs işletmelerinin sahip olduğu her bir otobüs ile günlük 300 000, aylık 9 000 000 ve yıllık da 108 000 000 yolcu taşınmaktadır. Ayrıca, Türkiye'de şehirlerarası otobüs işletmelerinde 16 000 sürücü, 35 000 yardımcı hizmetli olmak üzere toplam 51 000 kişi çalışmaktadır (Ertürk, 2014, <http://www.ulasimuzmani.com/kose-yazisi/karayolu-yolcu-tasimaciligi-tasit-yolcu-ve-istihdam-istatistikleri>).

Türkiye'de şehirlerarası otobüs işletmeleri yaklaşık 51 000 kişiye istihdam imkanı sağladığına göre; bir ailenin dört kişiden oluştuğu varsayılarak şehirlerarası otobüs işletmelerinin yaklaşık 204 000 kişinin geçimini sağladığından söz edilebilir.

* Yıllık Taşınan Yolcu Sayısı= Toplam Koltuk Kapasitesi x Günlük Sefer Katsayısı x Ortalama Yıllık Doluluk Oranı (% 70) x Yıllık Gün Sayısı (365)

İKİNCİ BÖLÜM

2. TRABZON ALT BÖLGESİ'NDE ŞEHİRLERARASI OTOBÜS İŞLETMECİLİĞİ

2. 1. Trabzon Alt Bölgesi'nin Tanımı ve Açıklaması

Trabzon Alt Bölgesi Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin ve Gümüşhane illerinin oluşturduğu bir bölge sınıflandırmasıdır.

Türkiye'de Avrupa Birliğine uyum süreci doğrultusunda 22.09.2002 tarihinde geleneksel yedi coğrafi bölge sınıflandırılmasına ek olarak yeni bir bölge sınıflandırılması yapılmıştır. Bu çerçevede Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) ve Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından üç ayrı düzeyde İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) oluşturulmuştur.

Devlet Planlama Teşkilatı ve Türkiye İstatistik Kurumu tarafından oluşturulan İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırmasının; birinci düzeyinde 12 bölge, ikinci düzeyinde ekonomik, sosyal, kültürel ve coğrafi yönlerden benzer illerin belirli bir nüfus büyüklüğü de dikkate alınarak gruplandırılması ile 26 alt bölge, üçüncü düzeyde de idari yapıya uygun olarak oluşan 81 il yer almaktadır.

İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırmasına göre TR90 (Trabzon Alt Bölgesi)'nin Düzey üç bölge düzeyi; TR901 (Trabzon), TR902 (Ordu), TR903 (Giresun), TR904 (Rize), TR905 (Artvin) ve TR906 (Gümüşhane) illerinden oluşmaktadır. Bu bölge Türkiye'nin kuzey doğusunda yer almakta ve 35 174 km²'lik yüzölçümü ile Türkiye yüzölçümünün % 4,5'ine denk gelmektedir (TÜİK, 2011: IX).

Türkiye İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması ve Bölge Düzeyleri Tablo 7'de gösterilmektedir.

Tablo 7: Türkiye İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) ve Bölge Düzeyleri

Kod	Düzy 1(12 Bölge)	Kod	Düzy 2 (26 Alt Bölge)	Düzy 3 (81 İl)
TR1	İstanbul	TR10	İstanbul Alt Bölgesi	İstanbul
TR2	Batı Marmara	TR21	Tekirdağ Alt Bölgesi	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli
		TR22	Balıkesir Alt Bölgesi	Balıkesir, Çanakkale
TR3	Ege	TR31	İzmir Alt Bölgesi	İzmir
		TR32	Aydın Alt Bölgesi	Aydın, Denizli, Muğla
		TR33	Manisa Alt Bölgesi	Manisa, Afyonkarahisar, Kütahya, Uşak
TR4	Doğu Marmara	TR41	Bursa Alt Bölgesi	Bursa, Eskişehir, Bilecik
		TR42	Kocaeli Alt Bölgesi	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova
TR5	Batı Anadolu	TR51	Ankara Alt Bölgesi	Ankara
		TR52	Konya Alt Bölgesi	Konya, Karaman,
TR6	Akdeniz	TR61	Antalya Alt Bölgesi	Antalya, Isparta, Burdur
		TR62	Adana Alt Bölgesi	Adana, Mersin
		TR63	Hatay Alt Bölgesi	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye
TR7	Orta Anadolu	TR71	Kırıkkale Alt Bölgesi	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir
		TR72	Kayseri Alt Bölgesi	Kayseri, Sivas, Yozgat
TR8	Batı Karadeniz	TR81	Zonguldak Alt Bölgesi	Zonguldak, Karabük, Bartın
		TR82	Kastamonu Alt Bölgesi	Kastamonu, Çankırı, Sinop
		TR83	Samsun Alt Bölgesi	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya
TR9	Doğu Karadeniz	TR90	Trabzon Alt Bölgesi	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane
TRA	Kuzeydoğu Anadolu	TRA1	Erzurum Alt Bölgesi	Erzurum, Erzincan, Bayburt
		TRA2	Ağrı Alt Bölgesi	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan
TRB	Ortadoğu Anadolu	TRB1	Malatya Alt Bölgesi	Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli
		TR B2	Van Alt Bölgesi	Van, Muş, Bitlis, Hakkari
TRC	Güneydoğu Anadolu	TR C1	Gaziantep Alt Bölgesi	Gaziantep, Adıyaman, Kilis
		TR C2	Şanlıurfa Alt Bölgesi	Şanlıurfa, Diyarbakır
		TR C3	Mardin Alt Bölgesi	Mardin, Batman, Şırnak, Siirt

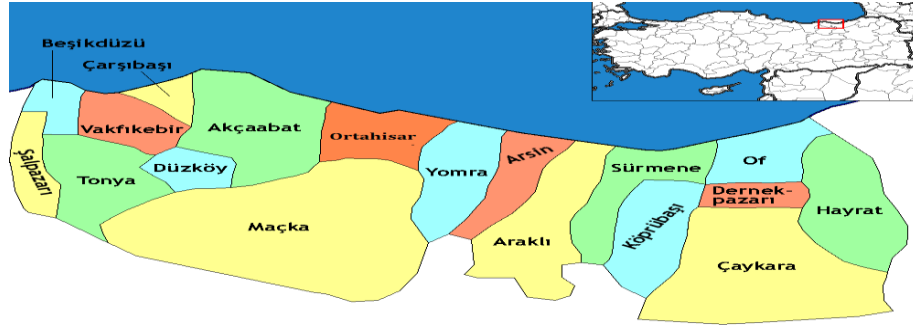
Kaynak: www.tuik.gov.tr adresindeki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Bu Çalışmada Türkiye'deki İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması içerisinde yer alan Trabzon Alt Bölgesi'ndeki şehirlerarası otobüs işletmeciliği incelenecektir. Bu Alt Bölge'deki şehirlerarası otobüs işletmeciliğini incelemeyden önce Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin ve Gümüşhane illeri ve bu illerdeki şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmeler hakkında da bilgiler verilecektir.

Trabzon: Kent tarihinde ilk yerleşme M.Ö. VIII. yüzyılda Miletli Kolonistlerce başlamıştır. Roma ve Bizans dönemlerini de yaşayan Trabzon, 1204 yılında Pontus devletinin başkenti olmuştur. Fatih Sultan Mehmet tarafından 1461 yılında fethedilen Trabzon ilinde Yavuz Sultan Selim şehzadelik yapmış ve Kanuni Sultan Süleyman da burada doğmuştur (TÜİK, 2011: IX). Trabzon 1923 yılında da yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin 61. il merkezi olarak yerini almıştır.

Karadeniz Bölgesinin Doğu Karadeniz bölümünde yer alan ve yüzölçümü 4 685 km² olan Trabzon ili, kuzeyden Karadeniz, doğudan Rize, batıdan Giresun, güneyden Gümüşhane ve Bayburt illeri ile çevrilmiştir. Arazisinin % 77'si dağlarla, % 33'ü ise platolarla kaplıdır. Ayrıca Trabzon ilinin topraklarının güneyinde uzanan dağlar, vadilerle yarılmış sırtlar halinde Karadeniz kıyısına kadar uzanmakta ve bazı yerlerde 2 000 metreyi de aşmaktadır (<http://www.trabzon.bel.tr/default1.htm>). Trabzon ilinin Türkiye haritasındaki yeri ve konumu Harita 1'de gösterilmiştir.

Harita 1: Trabzon İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu



Trabzon ilinin toplam 18 ilçesi vardır. Bunlar; Akçaabat, Beşikdüzü, Dernekpazarı, Köprübaşı, Ortahisar, Tonya, Araklı, Çarşıbaşı, Düzköy, Maçka, Sürmene, Vakfıkebir, Arsin, Çaykara, Hayrat, Of, Şalpaazarı ve Yomra'dır.

Trabzon ili kültürel ve sosyal yönden gelişmiş olmasına rağmen, beklenen ekonomik gelişmeyi tam olarak sağlayamamıştır. İlin ekonomisi halen tarım ve hayvancılığa dayanmaktadır. En önemli geçim kaynağı çay ve fındık olup, mısır, lahana ve patates kayda değer ürünler arasındadır. Hayvancılık daha çok süt ve süt mamulleri üretimine yönelik yapılmaktadır. Ayrıca balıkçılık da Trabzon ili için önemli bir geçim kaynağıdır.

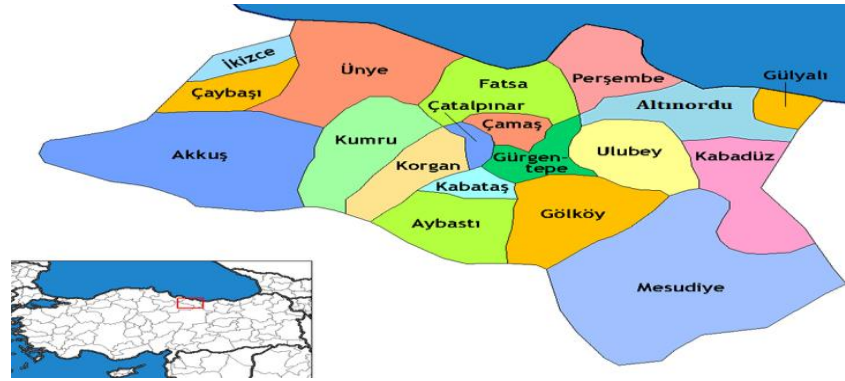
Trabzon ili nüfusu 2014 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 766 782 kişi olmuştur. Ayrıca Trabzon ili 2013 yılında Büyükşehir olmuştur.

Ordu: Kent tarihinde ilk yerleşme M.Ö. VIII. yüzyılda Miletli Kolonistlerce başlamıştır. Miletli Kolonistlerce Kotyora (Cotyora) ismi ile kurulan ilk şehrin yeri tam olarak bilinmemekle birlikte bu topraklar Nedler ve Perslerin yaşantısına da sahne olmuştur (TÜİK, 2011: XI). Roma ve Bizanslıların da hüküm sürdüğü Ordu ili XII.

yüzyılda Selçuklu Devleti sınırları içinde yer almış ve XIV. yüzyılda Osmanlı egemenliğine girmiştir.

Ordu 1920 yılına kadar kaza olarak kaldıktan sonra 17.04.1920 tarihinde merkezi Ordu olmak üzere Canik (Samsun) sancağına bağlı, Fatsa ve Ünye kazalarının da Ordu'ya bağlanması ile Ordu ili kurulmuştur. Ordu ilinin Türkiye haritasındaki yeri ve konumu Harita 2'de gösterilmiştir.

Harita 2: Ordu İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu



Karadeniz Bölgesi'nin Orta Karadeniz bölümünde yer alan ve yüzölçümü 5 952 km² olan Ordu ili, kuzeyden Karadeniz, doğudan Giresun, batıdan Samsun, güneyden Sivas ve Tokat illeri ile çevrilmiştir. Ordu ili genel olarak dağlıktır. Bu dağlar Canik ve Doğu Karadeniz Dağlarıdır. Kıyıya paralel uzanan ve batıdan doğuya doğru yükseklikleri artan bu dağlar, akarsular tarafından kesilerek derin vadiler ve yaylalar meydana getirmişlerdir. Ayrıca Ordu ilinin kıyıdan başlayarak yükselen topografyası ve engebeli arazi yapısı iç kesimlerde karayolu ulaşımını da kısıtlamaktadır.

Ordu ilinin toplam 19 ilçesi vardır. Bunlar; Akkuş, Altınordu, Aybastı, Çamaş, Çatalpınar, Çaybaşı, Fatsa, Gököy, Gülyalı, Gürgentepe, İkizce, Kabadüz, Kabataş, Korgan, Kumru, Mesudiye, Perşembe, Ulubey ve Ünye'dir.

Ordu ilinin ekonomik yapısı genel olarak tarıma dayanmaktadır. Tarım sektörü içinde başta bitkisel üretim olmak üzere hayvancılık, arıcılık, balıkçılık, ormancılık önemli alt sektörleri oluşturmaktadır. Bitkisel üretim içinde en önemli geçim kaynağı fındık ürünü olup mısır, patates ve tahıllar kayda değer ürünler arasında yer almaktadır.

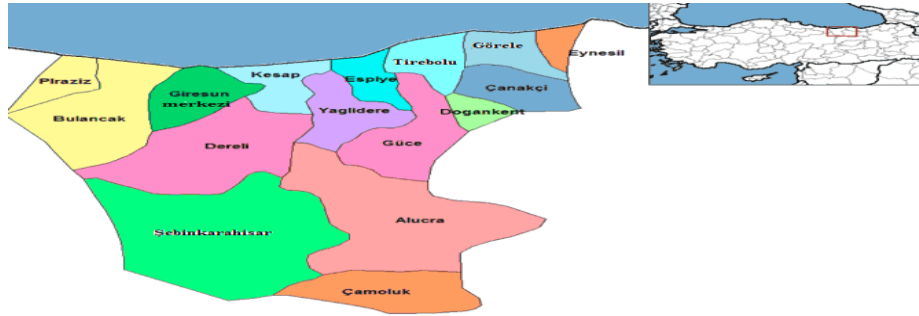
Ordu ili nüfusu 2014 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 724 268 kişi olmuştur. Ayrıca Ordu ili 2013 yılında Büyükşehir olmuştur.¹

Giresun: Kent tarihinde ilk yerleşme M.Ö. VIII. yüzyılda Miletli Kolonistlerce başlamıştır. M.Ö. VII. yüzyılda İskitlerin, Karadeniz'e göç etmesi ile Oğuz unsurları da bu bölgeye yerleşmiştir (<http://www.giresunkulturturizm.gov.tr/TR,57975/kent-tarihi.html>).

Roma ile Pontos arasında birkaç kez el değiştiren Giresun kentinin adı, Roma hâkimiyeti sırasında Kerasus olmuştur. Roma İmparatorluğunun ikiye bölünmesi ile de Doğu Roma İmparatorluğuna bağlanmış ve 1461 yılında Fatih Sultan Mehmet'in Trabzon'u fethetmesi ile Osmanlılara geçmiş, adı da Giresun olmuştur. Osmanlı yönetiminden Tanzimat'a kadar Trabzon'un bir ilçesi olan Giresun 1923 yılında il merkezi olarak ilan edilmiştir (TÜİK, 2011: XII).

Karadeniz Bölgesinin Doğu Karadeniz bölümünde yer alan ve yüzölçümü 6 832 km² olan Giresun ili kuzeyden Karadeniz, doğudan Trabzon ve Gümüşhane, batıdan Ordu, güneyden Sivas ve Erzincan illeri ile çevrilmiştir. Giresun ilinin Türkiye haritasındaki yeri ve konumu Harita 3'te gösterilmiştir.

Harita 3: Giresun İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu



Giresun ili, yüzey şekilleri bakımından engebeli bir görünüşe sahip olup yüzey şekillerinin çatısını Karadeniz kıyısı boyunca uzanan oldukça dar ve alçak düzlüklerden oluşan kıyı şeridi ile güneyde Kelkit Çayı Vadisi arasını kaplayan Giresun Dağları meydana getirmektedir. Giresun ilinin merkezi, Aksu ve Batlama vadileri arasında denize doğru uzanan bir yarımadanın doğusunda ve 2 km açığında Giresun Adası bulunmaktadır.

¹ 2004 yılında çıkartılan Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile Büyükşehir olmanın şartı il merkezinde nüfusun en az 750 000 kişiden oluşmasıydı. 2012 yılında On Üç İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Altı İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile yapılan değişiklikle, Büyükşehir olmanın nüfus kriteri şehir merkezinin dışına taşırılarak mülki sınıra endekslenmiştir. Böylece bu Kanundan yararlanarak Ordu ili Büyükşehir olmuştur.

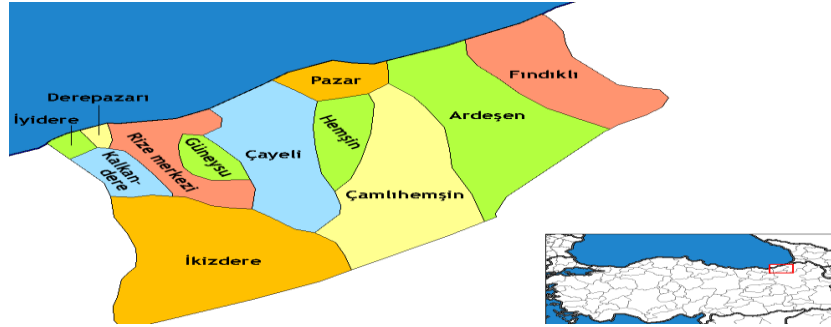
Giresun ilinin toplam 16 ilçesi vardır. Bunlar; Alucra, Bulancak, Dereli, Doğankent, Espiye, Eynesil, Görele, Güce, Keşap, Merkez, Piraziz, Tirebolu, Yağlıdere, Çamoluk, Çanakçı ve Şebinkarahisar'dır.

Giresun ilinin ekonomisi tarıma ve balıkçılığa dayalı sanayiye dayanmaktadır. Özellikle tarım ürünlerinde fındık, ekonomik hayatın her aşamasında kendini göstermektedir. Bununla birlikte Giresun ilinde faal nüfusun % 80'i tarımla uğraşmaktadır.

Giresun ili nüfusu 2014 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 429 984 kişi olmuştur.

Rize: Kentin yazılı tarih dönemi, M.Ö. VII. yüzyılda Miletli denizcilerin yaptıkları seferlerle başlamıştır. Bu dönemlerde Miletliler Doğu Karadeniz kıyılarında ticari yerleşmeler kurmuşlardır. Rize ili M.S. IV. yüzyıllara gelindiğinde ise Sasani ve Bizans arasında sürekli el değiştirmiş, Malazgirt Savaşı'ndan sonra da Türklerin eline geçmiştir. Ancak Selçukluların batıya yönelmesiyle tekrar Bizans egemenliğine giren Rize'nin bir kısmı 1461 yılında diğer kısımları da 1509 yılında Osmanlı topraklarına katılmış ve 1924 yılında da il olmuştur (TÜİK, 2011: XIV). Rize ilinin Türkiye haritasındaki yeri ve konumu Harita 4'te gösterilmiştir.

Harita 4: Rize İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu



Karadeniz Bölgesinin Doğu Karadeniz bölümünde yer alan ve yüzölçümü 3 922 km² olan Rize ili, kuzeyden Karadeniz, doğudan Artvin, batıdan Trabzon, güneyden Erzurum illeri ile çevrilmiştir.

Rize ilinin Doğu Karadeniz kıyı sıradağlarının kuzey yamacında yer alan toprakları dağlık ve engebelidir. İlin çok dar ve kabaca 80 km uzunluğundaki kıyı şeridinin genişliği akarsu vadileri dışında ortalama 20-150 metre arasında değişmektedir. Bununla birlikte çok sayıda akarsu tarafından kesilen bu şeridin en geniş düzlüklerini taban seviyesi ovaları

oluşturur. İlin kıyı düzlükleri gerisinde yükselti 150-200 metreye kadar yükselmektedir. Buradan itibaren arazi, giderek daralan akarsu vadileri tarafından derin bir şekilde yarılmıştır (TÜİK, 2011: XIV).

Rize ilinin toplam 12 ilçesi vardır. Bunlar; Ardeşen, Çamlıhemşin, Çayeli, Derepaşarı, Fındıklı, Güneysu, Hemşin, İkizdere, İyidere, Kalkandere, Merkez ve Pazar'dır.

Rize ilinin ekonomisi, ekilebilir arazisinin sınırlı olmasına rağmen tarıma, ikinci ekonomik faaliyet olarak da hayvancılığa dayalıdır. Rize'de tarım alanında çay dışındaki bitkisel ürünler genelde aile içi tüketimde kullanılmakta ya da yerel pazarlarda il içi tüketime sunulmaktadır. Bu ürünlerden üretim miktarı bakımında kayda değer olanları mısır, fasulye, patates, karalahana, fındık ve mandalınadır. Çay üretiminden önce il tarımının temel ürünleri olan bu ürünlerin, çay üretiminin yaygınlaşması ve Türkiye'de üretim miktarlarının hızla artması sonucu Rize'deki üretimlerinin Türkiye genelindeki üretimlerine göre payları azalmıştır.

Rize ili nüfusu 2014 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 329 779 kişi olmuştur.

Artvin: Kent tarihinde ilk yerleşme tam olarak bilinmemektedir. Bununla birlikte M.Ö. VII. yüzyılda İskitlerin, Kafkaslar çevresinden Anadolu'ya göç ettikleri ve bir kısmının da Artvin'e yerleştikleri bilinmektedir. Ortaçağda Bizans'ın himayesindeki Bagratlı Krallığı'nın yönetiminde kalan bölge daha sonraları Selçuklu, Saltuk, Moğol, Timur, Karakoyunlu, Akkoyunlu ve Safevi yönetiminde kalmış ve Yavuz Sultan Selim döneminde Osmanlı egemenliğine girmiştir.

Osmanlı döneminde Hopa ve Borçka; Trabzon'a, Artvin, Ardanuç ve Yusufeli; merkezi Ahıska olan Çıldır Eyaleti'ne bağlı olarak yönetilmiştir. Osmanlıların 1828'de Ruslara yenilmesi sonucu Çıldır kaybedilince buraya bağlı birimler Erzurum Eyaleti'ne dahil edilmiştir. 1877-1878 Savaşı sonucunda 03.03.1878 tarihinde imzalanan Ayastafanos Antlaşması gereği o zamanlar Batum'a bağlı Artvin, Ardanuç, Borçka, Şavşat ve Hopa'nın Kemalpaşa bucağı savaş tazminatı olarak Ruslara bırakılmıştır. Ruslar 03.03.1918 tarihinde imzalanan Brest-Litovsk Antlaşması gereğince Artvin topraklarından çekilmiştir. Artvin TBMM'nin girişimleri sonucu 23.02.1921 tarihinde anavatana kavuşmuş, 07.07.1921 tarihinde sancak olmuş, 24.04.1924 tarihinde de ile dönüşmüştür

(<http://www.artvinkultur.gov.tr/TR,55832/tarihce.html>). Artvin ilinin Türkiye haritasındaki yeri ve konumu Harita 5'te gösterilmiştir.

Harita 5: Artvin İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu



Karadeniz Bölgesinin Doğu Karadeniz bölümünde yer alan ve yüzölçümü 7 367 km² olan Artvin ili, Kuzeybatısından Karadeniz, kuzeyden Gürcistan Devleti ve doğudan Ardahan, batıdan Rize, güneyden Erzurum illeri ile çevrilmiştir.

Artvin ili arazi bakımından genel olarak dağlıktır. Arhavi ve Hopa ilçeleri, Karadeniz ile denize paralel uzanan Doğu Karadeniz Dağları arasında kalan dar bir düzlük alan üzerine kuruludur. İlin Karadeniz'e olan kıyı uzunluğu 34 kilometredir. Kıyıda iç bölgelere doğru gidildikçe arazinin birden yükseldiği görülür. Artvin ilinde ova olarak nitelendirilebilecek alanlar, Hopa ve Arhavi kıyı şeridindeki alüvyal düzlükler dışında mevcut değildir.

Artvin ilinin toplam 8 ilçesi vardır. Bunlar; Ardanuç, Arhavi, Borçka, Hopa, Murgul, Merkez, Şavşat ve Yusufeli'dir.

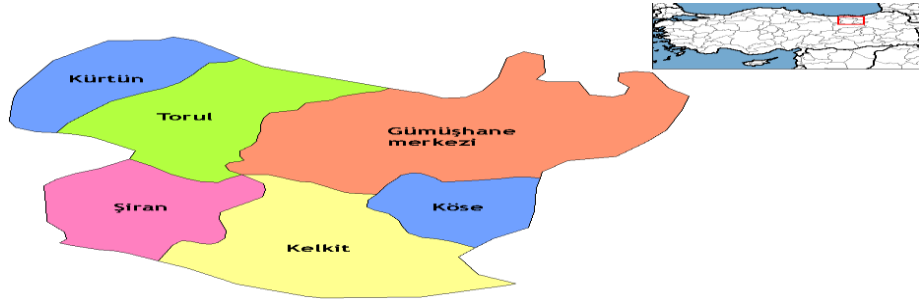
Artvin ili ekonomisi daha çok tarıma dayanmaktadır. Bitkisel üretim çoğunlukla Çoruh nehri ve kollarının oluşturmuş olduğu vadi tabanında bulunan tarımsal arazilerde yapılmaktadır. Tarımsal işletmeler de küçük aile işletmelerinden oluşmaktadır. Bu nedenle gübre ve zirai ilaç kullanımı yok denecek kadar azdır. Özellikle Çoruh vadisi boyunca kurulan ve Yusufeli ilçesinde yoğunlaşan sebze yetiştiriciliğinde domates, kavun, patlıcan, ıspanak, marul gibi ürünler yetiştirilmektedir.

Artvin ili nüfusu 2014 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 169 674 kişi olmuştur.

Gümüşhane: Kente M.Ö. VIII. yüzyılın sonlarına doğru Kimmer ve İskitlerin akınları başlamıştır. Daha sonra bölgeye Medler, Persler ve Pontos Krallığı egemen olmuştur. M.Ö. I yüzyılda bölgede Romalıların hakimiyeti görülmektedir. M.S. 395 yılında Bizans İmparatorluğu topraklarının içinde yer alan Gümüşhane VII. ve VIII. yüzyılda önce Arap egemenliğine ardından tekrar Bizans egemenliğine girmiş ve XI. yüzyılda da Saltuklular tarafından fethedilmiştir. Fatih Sultan Mehmet 1461 yılında Trabzon Rum İmparatorluğu'nu yıkarak yöreyi Osmanlı egemenliği altına almıştır. Gümüşhane 07.07.1916 tarihinde Ruslar tarafından işgal edilmiş, 15.02.1918 tarihinde işgalden kurtulmuş ve 1925 yılında da il olmuştur (TÜİK, 2011: XVII).

Karadeniz Bölgesinin Doğu Karadeniz bölümünde yer alan ve yüzölçümü 6 437 km² olan Gümüşhane ili, kuzeyden Trabzon, doğudan Bayburt, batıdan Giresun, güneyden Erzincan illeri ile çevrilmiştir. Gümüşhane ilinin Türkiye haritasındaki yeri ve konumu Harita 6'da gösterilmiştir.

Harita 6: Gümüşhane İlinin Türkiye Haritasındaki Yeri ve Konumu



Gümüşhane ilinin deniz seviyesinden yüksekliği ortalama 1 210 metredir. Yeryüzü şekilleri bakımından Köse, Kelkit ve Şiran ilçelerinin yer aldığı güney kesimi yüksek bir plato özelliği gösterirken, Merkez, Torul ve Kürtün ilçelerini kapsayan kuzey kesimi oldukça engebelidir. Gümüşhane ilinin en yüksek noktası 3 331 metre ile Abdal Musa Tepesidir (TÜİK, 2011: XVII).

Gümüşhane ilinin toplam 6 ilçesi vardır. Bunlar; Kelkit, Köse, Kürtün, Merkez, Şiran ve Torul'dur.

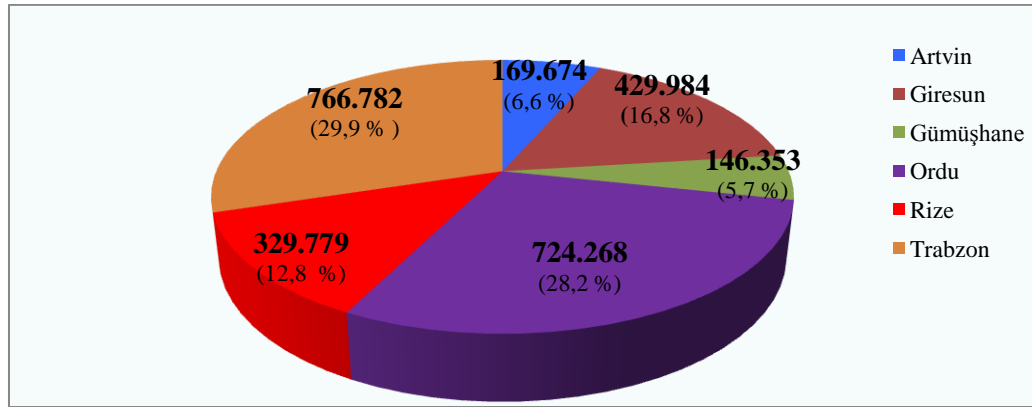
Gümüşhane ilinde ekonomik olarak tarım arazisinin kullanımında tarla bitkileri ilk sırada yer almaktadır. Daha sonra sırasıyla yem ve sanayi, meyvecilik ve sebzeçilik yetiştiriciliği yapılmakta olup geri kalan arazi nadas ve işlenmeyen tarım arazisidir. Bitkisel üretim içinde tarım bitkilerinde buğday, arpa; sanayi bitkilerinde patates,

şekerpancarı; yem bitkilerinde de yonca başta gelmektedir. Gümüşhane ilinde hayvancılıkta yoğun bir şekilde yapılmaktadır. Bunun yanında Gümüşhane ili madencilik yönünden oldukça zengindir. Ayrıca tekstil, meyve suları, un fabrikası, kireç fabrikası, süt ve gümüş boya fabrikası, kibrit, tabanca üreten silah ve yem fabrikası ilin başlıca sanayi kuruluşlarıdır.

Gümüşhane ili nüfusu 2014 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 146 353 kişi olmuştur.

Trabzon Alt Bölgesi'nin (TR90) 2014 yılı nüfusu Grafik 1'de gösterilmiştir.

Grafik 1: 2014 Yılı İtibariyle Trabzon Alt Bölgesi'nin Nüfusu (Kişi)



Kaynak: www.tuik.gov.tr adresindeki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Grafik 1'de görüldüğü üzere Trabzon Alt Bölgesi'nin toplam nüfusun %29,9'u Trabzon'da, % 28,2'si Ordu'da, %16,8'i Giresun'da, %12,8'i Rize'de, %6,6'sı Artvin'de ve %5,7'si Gümüşhane'de ikamet etmektedir.

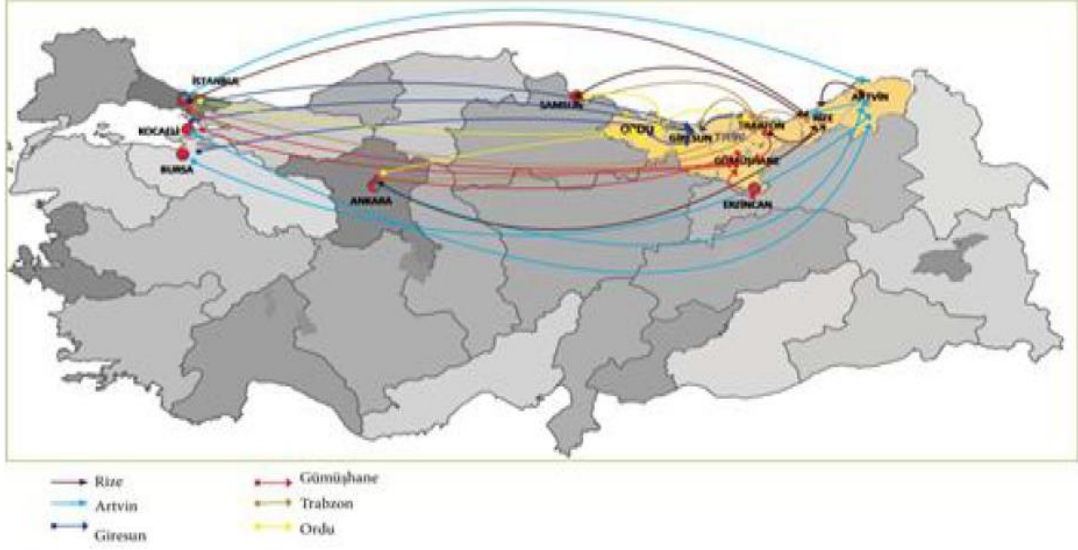
Trabzon Alt Bölgesi'nin 2014 yılındaki aldığı ve verdiği göç miktarı Tablo 8'de gösterilmiştir.

Tablo 8: Trabzon Alt Bölgesi'nin 2014 Yılında Aldığı ve Verdiği Göç Miktarı (Kişi)

İller	Aldığı Göç	Verdiği Göç
Trabzon	31 847	29 741
Ordu	28 555	39 947
Giresun	26 857	23 620
Rize	17 311	17 932
Artvin	9 551	10 187
Gümüşhane	18 811	16 071
Toplam	132 932	137 498

Kaynak: www.tuik.gov.tr adresindeki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Harita 8: Trabzon Alt Bölgesi İllerinin En Yoğun Göç Aldığı İlk Beş İl (2014)



Kaynak: www.tuik.gov.tr adresindeki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Trabzon Alt Bölgesi'nde istihdamın sektörlere göre dağılımı Tablo 9'da gösterilmiştir.

Tablo 9: Trabzon Alt Bölgesi'nde İstihdamın Sektörlere Göre Dağılımı (2010- 2014)

Yıllar	Tarım (Bin Kişi)	Sanayi (Bin Kişi)	Hizmet (Bin Kişi)	Tarım (%)	Sanayi (%)	Hizmet (%)
2010	567	131	338	54,7	12,7	32,6
2011	555	153	329	53,6	14,7	31,7
2012	569	138	324	55,2	13,4	31,4
2013	451	137	370	47,1	14,3	38,6
2014	437	171	370	44,7	17,5	37,8

Kaynak: www.tuik.gov.tr adresindeki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 9'da görüldüğü üzere, Trabzon Alt Bölgesi'nin (Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane) istihdamın 2010-2014 yılları itibariyle sektörel dağılımı incelendiğinde, hizmet sektörünün payının 2010 yılında % 32,6'dan 2014 yılında % 37,8'e ve sanayi sektörünün payının da % 12,7'den, % 17,5'e çıktığı görülürken, tarım sektörünün payının ise % 54,7'den % 44,7'ye düştüğü gözlenmektedir.

2.2. Trabzon Alt Bölgesi'nde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği

Çalışmanın bu kısmında Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin ve Gümüşhane illerinde şehirlerarası otobüs işletmeciliği ele alınmıştır.

2.2.1. Trabzon İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği

Trabzon ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin yapılmasını kolaylaştıran Trabzon Otobüs Terminali²'nin faaliyete geçmesinden önce otobüs terminali hizmetleri Moloz ve Suluhan'da toplu, Taksim meydanında ise dağınık yazıhanelerde yürütülmekteydi. Trabzon Büyükşehir Belediye'si bu dağınıklığı önlemek ve şehir trafiğini rahatlatmak için 1974 yılında Değirmendere mevkiinde bir otobüs terminali inşa etmiştir. Ancak bu Otobüs Terminali gerek yazıhane ve peron sayısının azlığı ve gerekse sosyal amaçlı tesislerin olmaması nedeniyle ihtiyaca cevap verememiştir. Bu nedenle aynı mevkiide İbank³ A.Ş. tarafından 15 115 m²'lik alan üzerine Trabzon Otobüs Terminali yeniden inşa edilmiş ve 29.01.1988 tarihinde faaliyete geçmiştir (Trabzon Yıllığı 1997: 142). Trabzon Otobüs Terminali'nin kapalı alan yüzölçümü 3 475 m², açık alan yüzölçümü ise 11 640 m² dir. 2014 verilerine göre Trabzon Otobüs Terminali'nin kapalı alan dağılımı Tablo 10' da gösterilmiştir.

Tablo 10: Trabzon Otobüs Terminali'nin Kapalı Alan Dağılımı

Cinsi	Adedi
Bilet Gişesi	18
Otobüs İşletmesi Müdüriyeti	18
Lokanta	1
Kafeterya	3
PTT	1
Berber	2
Zabıta	1
Danışma	1
Polis Karakolu	1
Büfe	6
Mescit	1
Emanet Deposu	1
Tuvalet	2
İdari Bina	1
Taksi Durağı	1
Su Tahsisat	1
Kitapçı ve Kırtasiye	1
Terzi	1
Kuru Temizleme	1
Konfeksiyon	1
Kargo Yerleri	2
Nikah Salonu	1
İnternetcafe	1

Kaynak: Trabzon Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminal Müdürlüğü Kayıtları, 2014

²**Terminal:** otobüs, uçak ve benzeri taşıtların yolcularını ilk aldığı ya da son bıraktığı yerdir. **Otogar** ise şehirlerarası çalışan motorlu taşıtların yolcularını aldıkları ve indirdikleri yerdir.

³ İller Bankası'nın ismi İbank A.Ş. olarak kısaltılmıştır.

Trabzon Otobüs Terminali aradan geçen 27 yılda birkaç küçük tadilat dışında pek değişikliğe uğramamıştır. Açıldığı ilk yıllarda en geniş ve modern otobüs terminalerinden biri olmasına rağmen zamanla bakımsızlıktan eskimiştir. Bununla birlikte şehrin artan nüfusu ve yolcu trafiği Trabzon Otobüs Terminali'ne fazla gelmekte bu da yolcu trafiği sıkışıklığına ve otobüs seferlerinin aksaması gibi durumların yaşanmasına sebep olmaktadır. Son yıllarda bu sorunların çözümü için Akyazı bölgesine yapılacak olan yeni otobüs terminalinin Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü, TOKİ, Karayolları ve Trabzon Büyükşehir Belediyesi'nin ortak protokolünde Milli Emlak tarafından tahsis edilecek olan hizmet alanına yapılacağı planlanmıştır.

Mevcut otobüs terminalinden günümüzde (2014) Türkiye'nin hemen her iline gün boyu ulusal ve yerel otobüs işletmeleri tarafından otobüs seferleri düzenlenmektedir. Bununla birlikte Trabzon ilinin halen birçok ilçesinde otobüs terminali bulunmamaktadır.

Trabzon ilinin eski otobüs terminaline ait bir görüntü Fotoğraf 10'da, Trabzon Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminaline ait görüntü Fotoğraf 11'de ve Trabzon Büyükşehir Belediyesi yeni otobüs terminali projesi ise Fotoğraf 12'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 10: Eski Trabzon Otobüs Terminali



Fotoğraf 11: Trabzon Otobüs Terminali (2014)



Fotoğraf 12: Trabzon Büyükşehir Belediyesi Yeni Otobüs Terminali

Projesi

Trabzon ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin gelişimine katkı sağlayan çeşitli unsurlar vardır. Bu unsurları aşağıdaki biçimde sıralamak mümkündür. Bunlar:

- Denizyolunun zaman alıcı olması,
- Demiryolunun olmaması,
- Trabzon'un tarihi ipek yolu üzerinde bulunması ve doğu illerinin Karadeniz'e açılan bir penceresi olması,
- Trabzon'un Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Kültür merkezi olması,
- Trabzon'un göç verdiği iller arasındaki yolların yılın her ayında açık olması,
- Trabzon'daki insanların yeni kültürler tanımak ve tanıtmak ihtiyacında olması,
- Seyahat kolaylığı bakımından, otobüsün istenildiği an hareket edebilme ve istenilen yere gidebilme üstünlüğüne sahip olması,
- Trabzon'da üniversite eğitiminin yaygınlaşması,
- Askerlik görevinin yerine getirilmesi,
- Şehirlerarası otobüs işletmesi sahiplerinin faydalandıkları yolların tamir, bakım giderleri ile doğrudan doğruya ilgilenmemeleri,
- Otomotiv işletmelerinin ürettiği otobüslerini, krediyle satın, kişilere çalıştıkça ödeme imkanı vermesi,
- Türkiye'de özellikle 1950 yılından sonra, karayollarına dönük taşıma modelinin seçilmesidir.

Trabzon ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliği ilk olarak 1954 yılında Reisoğlu Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. ile başlamıştır.

Reisoğlu Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. Trabzon-Erzurum güzergahında tarifeli yolcu taşımacılığı yapmaktaydı. Reisoğlu Otobüs İşletmesi Ltd.Şti.'ye şehirlerarası otobüs

işletmeciliği faaliyetlerinde sırasıyla Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. şti, şürmeneli Otobüs İşletmesi Adi. Kom. şti, şürmene Birlik Seyahat ve Otobüs İşletmesi Adi. Kom. şti (daha önce Gencay) ve Büyük Liman Otobüs İşletmesi Koll. şti. izlemiştir. Bu şehirlerarası otobüs işletmelerinden Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. şti, Trabzon-Samsun daha sonra Samsun-Ankara güzergahında; Büyük Liman Otobüs İşletmesi Koll. şti., Trabzon-Samsun-Ankara güzergahında tarifersiz; şürmeneli Otobüs İşletmesi Adi. Kom. şti. ile şürmene Birlik Seyahat ve Otobüs İşletmesi Adi. Kom. şti. ise Trabzon-şürmene ilçesi ile İstanbul güzergahında tarifeli şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapmışlardır. Bu şehirlerarası otobüs işletmelerinden Reisoğlu Otobüs İşletmesi Ltd. şti. ve Büyük Liman Otobüs İşletmesi Koll. şti. rekabet koşullarından etkilenerak faaliyetlerine son vermek zorunda kalmışlardır. şürmeneli ile şürmene Birlik Seyahat ve Otobüs İşletmesi Adi. Kom. şti. şehirlerarası otobüs işletmeleri ise faaliyetlerine başladıktan üç yıl sonra şürmene Birlik Seyahat ve Otobüs İşletmesi Adi. Kom. şti adıyla birleşmişlerdir. şürmene Birlik Seyahat ve Otobüs İşletmesi Adi. Kom. şti. de 1994 yılında faaliyetine son vermiştir (şürmen, 1998: 7-8).

Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. şti.' ye ait bir otobüs Fotoğraf 13'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 13:Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. şti. 'ye Ait Bir Otobüs (1957)

Merkezleri Trabzon il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmeleri Tablo 11'de gösterilmiştir.

Tablo 11: Merkezleri Trabzon İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Kanberoğlu Turizm ve Seyahat Ltd. Şti.	1970	Akçaabat- Trabzon
Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti.	1958	Akçaabat-Trabzon
Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti.	1957	Ortahisar-Trabzon
Turay Turizm Seyahat Ltd. Şti.*	1973	Ortahisar-Trabzon
Sürmene Birlik Seyahat ve Otobüs İşletmesi Adi. Kom. Şti.**	1962	Sürmene-Trabzon
Oflular Turizm Ltd. Şti.**	1974	Of-Trabzon
Diñçtur Turizm Ltd. Şti.**	1975	Ortahisar-Trabzon
Trabzon Seyahat Ltd. Şti.**	1975	Araklı-Trabzon

Kaynak: Trabzon Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

*1959 yılında Tarhan Aygün adıyla Trabzon-Erzincan güzergahında hizmete giren işletme 1973 yılında Turay Turizm Seyahat Ltd. Şti. adını almıştır.

**Diñçtur Turizm Ltd. Şti. 1979 yılında, Oflular Turizm Ltd. Şti. 1985 yılında, Sürmene Birlik Seyahat ve Otobüs İşletmesi Adi. Kom. Şti. 1994 yılında, Trabzon Seyahat Ltd. Şti. ise 1997 yılında faaliyetlerine son vermiştir.

Trabzon'da şehirlerarası otobüs işletmelerinin çoğunun faaliyetlerine 1970 yılından sonra başladıkları Tablo 11'de görülmektedir. Bunun nedeni ise ilk zamanlar otobüs üreten fabrikalarının talepleri karşılayacak kapasitede üretim yapmamalarıydı.

Merkezleri Trabzon il sınırları içerisinde bulunmayan otobüs acenteleri Tablo 12'de gösterilmiştir.

Tablo 12: Merkezleri Trabzon İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Adıyaman Gülaras Tur Turizm ve Ticaret A.Ş.	1993	Adıyaman
Adıyaman Ünal Turizm Uluslararası Taşımacılık ve Ticaret Ltd Şti.	1983	Adıyaman
Artvin Ses Seyahat Nakliyat Ticaret Ltd. Şti.	2010	Artvin
Aydoğan Turizm Ticaret Ltd. Şti.*	2007	Bafra-Samsun
Can Dersim Tunceliler Turizm Seyahat Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.	1967	Tunceli
Cesur Bingöl Tur İnşaat Mad. Nak. Gıd. Oto. Yakıt Tic. ve San. Ltd. Şti.	2010	Bingöl
Doğu Karadeniz Expres Turizm Ltd. Şti.	1985	Rize
Düzce Güven Seyahat Turizm Sanayi ve Tic. Ltd. Şti.	2005	Düzce
Genç Turizm Nakliye İnşaat Mad. San. ve Tic. Ltd. Şti.	1996	Altınordu-Ordu
Gol-den Organizasyon İnşaat Nak. Gıda ve Paz. İht.İhr. ve Tic. Ltd. Şti.	2002	İstanbul
Has Bingöl Turizm Gıda Akaryakıt. İnş.Tic. ve San.Ltd. Şti.	2005	Bingöl
Has Turizm Seyahat Sanayi ve Tic. Ltd. Şti	1952	Hatay
Has Aras İğdır Turizm Ltd. Şti.(İğdırlı)	1989	İğdır
İstanbul Seyahat Turizm Tic. A.Ş.	1940	Tekirdağ
Kamil Koç Otobüsleri A.Ş.	1926	Bursa
Kontur Turizm Uluslararası Nakliyat Petrol ve Din. Tesis. Tic. Ltd. Şti.	1984	Konya
Lüks Artvin Seyahat Taşımacılık Taah. Tur. Paz. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti	1997	Artvin
Lüks Gümüşhane Turizm Seyahat Nak. İht ve İhr. Tic. Ltd. Şti	2006	Gümüşhane
Lüks Karadeniz Otobüs İşletmesi A.Ş.	1988	Rize
Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Tic. A.Ş.	1987	İstanbul
Öz Diyarbakır Seyahat Ticaret Ltd. Şti.	1981	Diyarbakır
Öz Elbistan Seyahat Turizm A.Ş.	1977	K.Maraş

Tablo 12 (Devamı)

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Özemniyet Otobüs İşletmesi ve Ticaret Ltd. Şti.	1960	Bartın
Özgül Bafra Turizm A.Ş.**	1999	Bafra-Samsun
Abdurrahim NUR.Özlem Cizre Nuh Otobüs İşletmesi Ltd. Şti	1990	Cizre-Şırnak
Rize Ses Seyahat ve Ticaret .A.Ş.	1993	Rize
S.S.Sakarya VİB Kooperatifi	1997	Sakarya
Sema Turizm Organizasyon Ticaret Ltd. Şti.	1991	Giresun
Sıla Özlem İhracat Turizm Seyahat Nak. Taah.İnş. San. Tic. Ltd. Şti.	2006	Şiran-Gümüşhane
Sinop Birlik Turizm Ticaret A.Ş.	1995	Sinop
Star Diyarbakır Turizm Ltd. Şti.	2001	Diyarbakır
Süha Turizm Şehirlerarası Otobüs İşletmesi Sey.Acnt.Trz.Tin.San.A.Ş.	2008	Kayseri
Tokat Yıldızı İtimat Turizm Petrol Otobüs Nak.San. ve Tic. A.Ş.	2001	Tokat
Üstün Erçelik Otobüs İşletmesi Ticaret Ltd. Şti.	1982	Zonguldak
Van Gölü Turizm Seyahat ve Ticaret A.Ş.	1972	Van
Yeni As Bafra Otobüs İşletmesi Sanayi ve Ticaret A.Ş.	2010	Bafra-Samsun
Yeşil Artvin Ekspres Seyahat Turizm Ticaret İht ve İhr Ltd. Şti.	1998	Artvin
Yeşil Sahil Seyahat Turizm Taşımacılık Ltd. Şti.	1988	Rize

Kaynak: Trabzon Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Acentelerin Kayıtları, 2014

* As Bafra Turizm Ltd. Şti. 2007 yılında Aydoğan Turizm Ltd. Şti. adını almıştır.

**1989 yılında kurulan Özlem Bafra Turizm A.Ş., 1999 yılında Özgül Bafra Turizm A.Ş. adını almıştır.

Trabzon Otobüs Terminali'nde Tablo 12'de gösterilen otobüs işletmelerinden başka ilçelere, Bayburt, Gümüşhane, Rize ve Giresun iline her saat başı yolcu taşıyan minibüsler de bulunmaktadır. Bunun yanı sıra Trabzon Otobüs Terminali'nde Gürcistan-Batum ve Azerbaycan-Bakü'ye seferler düzenleyen otobüs işletmeleri de yer almaktadır. Ancak, bu çalışmada şehiriçi ve yurtdışı yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmelerine yer verilmeyip sadece şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmeler incelediğinden diğer alanlarda faaliyet gösteren işletmelere değinilmemiştir.

Merkezleri Trabzon il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin sefer güzergahları Tablo 13'de gösterilmiştir.

Tablo 13: Merkezleri Trabzon İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları

İşletmenin Adı	Trabzon İli ile Bağlantılı Sefer Güzergahları
Kanberoğlu Turizm ve Seyahat Ltd. Şti.	Ordu, Samsun, Zonguldak, Adana, Ankara, Balıkesir, Bursa, Yalova, İzmit, İstanbul, İzmir, Eskişehir, Denizli, Aydın, Isparta, Mersin, Antalya, Kayseri, Niğde, Hatay, Gümüşhane, Bayburt, Erzurum, Rize
Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.	Giresun, Ordu, Samsun, Zonguldak, İstanbul, Ankara, Bursa, Çanakkale, Gümüşhane, Erzurum
Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti.	Samsun, Adana, Ankara, Balıkesir, Bursa, İstanbul, İzmir, Mersin, Hatay, Antalya, Muğla
Turay Turizm Seyahat Ltd. Şti.	Adana, Erzincan, Hatay, Gaziantep, K.Maraş, Kayseri, Malatya, Mersin, Niğde, Osmaniye, Sivas, Şanlıurfa, Gümüşhane

Kaynak: Trabzon Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Trabzon merkezli şehirlerarası otobüs işletmelerinin Trabzon ilinden tarifeli sefer düzenledikleri illerin çoğu Trabzon'un göç verdiği illerdir. Trabzon'un göç verdiği iller daha önce Harita 7'de belirtilmiştir.

Merkezleri Trabzon il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin otobüs sayıları Tablo 14'de gösterilmiştir.

Tablo 14: Merkezleri Trabzon İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayıları (Adet)

İşletmenin Adı	Özmal Otobüs	Kiralık Otobüs	Toplam
Kanberoğlu Turizm ve Seyahat Ltd. Şti.	21	13	34
Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.	17	10	27
Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll.Şti.	67	30	97
Turay Turizm Seyahat Ltd. Şti.	6	9	15
Toplam	111	62	173

Kaynak: Trabzon Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 14'de görüldüğü üzere, Trabzon merkezli şehirlerarası otobüs işletmeleri özmal otobüs sayısı 111, kiralık otobüs sayısı ise 62 olmak üzere toplam 173 adet otobüse sahiptir.

Trabzon Otobüs Terminali'nden günde yakın mesafe ile uzak mesafeye direkt ortalama 95 otobüs kalkmaktadır. Ancak, bu sefer sayıları yolcuların yoğun olduğu aylarda (Şubat, Ağustos, Eylül ve Ekim) daha da artmaktadır. Sefer sayılarını yoğun olduğu aylar ya Karadeniz Teknik Üniversitesi'nin açılış, sömestri tatili ve kapanış zamanı ya asker gönderme, bayram ya da çay ve fındık hasatının başlama ya da sonudur.

Trabzon ilindeki kişilerin otobüs yolculuğunu tercih etme sebepleri arasında karayollarının standart ölçüde yapılması, yolculuğun ucuz ve yolculuk süresinin kısa olması olarak sayılabilir.

Trabzon ilinde şehirlerarası otobüs yolculuğu yanında denizyolu ve havayoluyla yolcu taşımacılığı da yapılmaktadır. Trabzon ilinden denizyoluyla Rusya-Sochi'ye yolcu seferleri düzenlenmektedir. Nitekim 2014 yılı itibariyle denizyoluyla yolculuk yapan yolcu sayısı 37 659 kişi, havayoluyla yolculuk yapanların sayısı ise 2 707 314 kişidir (http://www.trabzon.gov.tr/index.php?p=icerik_&cid=143).

Trabzon Otobüs Terminali'ndeki şehirlerarası otobüs işletmeleri ve acentelerden direkt kalkan 95 otobüsün dağılımı Tablo 15'de, bu otobüslerce güzergahlara taşınan günlük ortalama yolcu sayısı Tablo 16'da gösterilmektedir.

Tablo 15: Trabzon Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet)

Güzergahlar	Ulusoy		Kanberoğlu		Süzer		Adıyaman Ünal		Has Turizm		İstanbul Seyahat		Kamil Koç		Kontur		Metro		Özlem Cizre Nuh		Sakarya VİB		Sıla Özlem		Turay		Tokat Yıldızı		Sema Turizm		Toplam
	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	
Trabzon-Ankara	2	35	1	38	1	25							1	25			2	32													7
Trabzon-Antalya	1	30	1	22									1	20			2	20													5
Trabzon-Adana			2	25									1	15			2	20													5
Trabzon-Aydın													1	20																	1
Trabzon-Bursa	2	20	1	25	1	25							2	20			1	20													7
Trabzon-Balıkesir	1	20																													1
Trabzon-Burdur													1	15																	1
Trabzon-Bingöl																			1	20											1
Trabzon-Çanakkale													1	15			1	15													2
Trabzon-Diyarbakır																			1	15											1
Trabzon-Erzurum	4	30	2	30																											6
Trabzon-Erzincan																									2	15					2
Trabzon-Gümüşhane																						1	15	2	18						3
Trabzon-Gaziantep																1	20								1	15					2
Trabzon-Hatay			1	18					1	15							1	15													3
Trabzon-İstanbul	7	30	2	35	1	25							4	20			3	25													17
Trabzon-İzmir	1	25	1	15									1	20			1	20													4
Trabzon-Karabük	1	15																													1
Trabzon-Konya	1	20													1	20	1	20													3
Trabzon-Kütahya													1	15																	1
Trabzon-Muğla													1	15			2	18													3
Trabzon-Mersin	1	20																						1	20						2
Trabzon-Sakarya																					1	20									1
Trabzon-Sinop	1	15																													1
Trabzon-Samsun	2	15	3	25																									1	20	6
Trabzon- Sivas																											1	18			1
Trabzon-Şanlıurfa							1	15																1	10						2
Trabzon-Tekirdağ										2	24						1	20													3
Trabzon-Van			1	15																											1
Trabzon-Zonguldak			1	20									1	15																	2
Toplam	24		16		3		1		1		2		16		1		18		2		1		1		7		1		1		95

SS :Sefer Sayısı

OYS :Ortalama Yolcu Sayısı

Tablo 16: Trabzon Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi)

Güzergahlar	Ulusoy	Kanberoğlu	Süzer	Adıyaman Ünal	Has Turizm	İstanbul Seyahat	Kamil Koç	Kontur	Metro	Özlem Cizre Nuh	Sakarya VİB	Sıla Özlem	Turay	Tokat Yıldızı	Sema Turizm	Toplam
	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	
Trabzon-Ankara	70	38	25				25		64							222
Trabzon-Antalya	30	22					20		40							112
Trabzon-Adana		50					15		40							105
Trabzon-Aydın							20									20
Trabzon-Bursa	40	25	25				40		20							150
Trabzon-Balıkesir	20															20
Trabzon-Burdur							15									15
Trabzon-Bingöl										20						20
Trabzon-Çanakkale							15		15							30
Trabzon-Diyarbakır										15						15
Trabzon-Erzurum	120	60														180
Trabzon-Erzincan													30			30
Trabzon-Gümüşhane												15	36			51
Trabzon- Gaziantep									20				15			35
Trabzon-Hatay		18			15				15							48
Trabzon- İstanbul	210	70	25				80		75							460
Trabzon- İzmir	25	15					20		20							80
Trabzon-Karabük	15															15
Trabzon-Konya	20							20	20							60
Trabzon-Kütahya							15									15
Trabzon-Muğla							15		36							51
Trabzon- Mersin	20												20			40
Trabzon- Sakarya											20					20
Trabzon-Sinop	15															15
Trabzon-Samsun	30	75													20	125
Trabzon- Sivas														18		18
Trabzon-Şanlıurfa				15									10			25
Trabzon- Tekirdağ						48			20							68
Trabzon-Van		15														15
Trabzon-Zonguldak		20					15									35
Toplam	615	408	75	15	15	48	295	20	385	35	20	15	111	18	20	2 095

GTYS: Güzergahların Toplam Yolcu Sayısı

Trabzon ilinden direkt otobüs kaldıran otobüs işletmelerinin Trabzon ilindeki toplam şube sayısı 62'dir. Trabzon Otobüs Terminali'nden direkt otobüs kaldıran otobüs işletmeleri ile acenteler için batı, doğu ve güney illerindeki şubeler Tablo 17'de gösterilmiştir.

Tablo 17: Trabzon Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldıran Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler

İşletme	Akcaabat	Vakfikebir	Beşikdüzü	Çarşıbaşı	Maçka	Araklı	Sürmene	Of	Yomra	Arsin	Dernekpazarı	Çaykara	Hayrat	Toplam
Ulusoy	X	X	X	X		X	X	X			X	X		9
Kanberoğlu	X	X	X	X	X	X	X	X						8
Süzer	X	X	X	X		X	X	X	X					8
İstanbul Seyahat		X					X	X						3
Kamil Koç	X	X			X	X	X	X					X	7
Kontur	X	X												2
Metro	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X		11
Sakarya VİB	X	X	X			X	X	X						6
Tokat Yıldızı	X	X	X	X		X	X	X						7
Sema Turizm			X											1
Toplam	8	9	7	5	2	7	8	8	2	1	2	2	1	62

Kaynak: Trabzon Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin ve Acentelerinin Kayıtları, 2014

Trabzon ilinde direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı Tablo 18'de gösterilmiştir.

Tablo 18: Trabzon İlinde Direkt Otobüs Kaldıran Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı (Kişi)

İşletmeler	Şube Sayısı (a)	Ortalama Yolcu Sayısı (b)	Sefer Sayısı (c)	Toplam Yolcu Sayısı (a \times b \times c)
Ulusoy Turizm	9	1	16	144
Kanberoğlu Turizm	8	1	10	80
Süzer Seyahat	8	1	3	24
İstanbul Seyahat	3	1	2	6
Kamil Koç	7	1	15	105
Kontur Turizm	2	1	1	2
Metro Turizm	11	1	15	165
Sakarya VİB	6	1	1	6
Tokat Yıldızı	7	1	1	7
Sema Turizm	1	1	1	1
Toplam	62			540

Tablo 18'de görüldüğü üzere, Trabzon ilinde direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı 540'dır. Her şubenin bağlı

olduğu şehirlerarası otobüs işletmesinin ya da acentesinin her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama olarak tespit edilmiştir.

Trabzon Otobüs Terminali'nden direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerine şubelerinin vermiş olduğu yolcu sayıları şehirlerarası otobüs işletmeleri ile acentelere dağıtılırken şu yol izlenmiştir: Önce tek sefer yapılan ilin güzergahındaki şubenin sadece o otobüse vereceği yolcu sayısı toplam yolcu sayısından, sefer sayısı da toplam sefer sayısından indirilmiştir. Geri kalan yolcu sayısı güzergahlara yapılan sefer sayıları ile orantılı olarak güzergahlara dağıtılmıştır.

Trabzon Otobüs Terminali'nden direkt kalkan otobüs işletmeleri ile acentelere şubelerince verilen yolcuların güzergahlara göre dağılımı Tablo 19' da gösterilmiştir.

Tablo 19: Trabzon Otobüs Terminali'nden Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı

Güzergahlar	Ulusoy	Kanberoğlu	Süzer	İstanbul Seyahat	Kamil Koç	Kontur	Metro	Sakarya VİB	Tokat Yıldızı	Sema	Toplam
Trabzon-Adana					5		4				9
Trabzon-Ankara	35	20	8		24		34				121
Trabzon-Antalya		8			9		8				25
Trabzon-Aydın					2						2
Trabzon-Balıkesir	6										6
Trabzon-Bursa	15	10	6		15		15				61
Trabzon-Çanakkale					4		4				8
Trabzon-Erzurum	5	2									7
Trabzon-Gaziantep							4				4
Trabzon-Hatay							4				4
Trabzon-İstanbul	56	25	10	6	25		50				172
Trabzon-İzmir					8		10				18
Trabzon-Karabük	9										9
Trabzon-Konya						2	5				7
Trabzon-Kütahya					4						4
Trabzon-Muğla					4						4
Trabzon-Sakarya								6			6
Trabzon-Samsun	12	15					14			1	42
Trabzon-Sinop	6										6
Trabzon-Sivas									7		7
Trabzon-Tekirdağ							5				5
Trabzon-Zonguldak					5		8				13
Toplam	144	80	24	6	105	2	165	6	7	1	540

Öteyandan çeşitli illerden kalkarak Trabzon Otobüs Terminali'ne uğrayan ve transit otobüs olarak adlandırılan otobüs sayısı günde 47'dir. Bu tür otobüslerin Trabzon Otobüs Terminali'ndeki acentelerinin sayısı 18'dir. Bununla birlikte her acentenin acenteliğini

yaptığı her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama 6 olarak tespit edilmiştir. Buna göre;

Acente Sayısı	Yolcu Sayısı (a)	Sefer Sayısı (b)	Toplam Yolcu Sayısı (a x b)
18	6	47	282

Trabzon iline ilişkin veriler bir bütün olarak değerlendirildiğinde; Trabzon il sınırları içerisinde çeşitli güzergahlara giden günlük ortalama yolcu sayısının toplam 2 917 (2095 + 540 + 282), günlük ortalama sefer sayısının 142 (95 + 47) olduğu ve bir otobüse (direkt kalkan ile transit geçen) düşen ortalama yolcu sayısının 21 (2 917: 142) kişi olduğu görülmektedir.

2.2.2. Ordu İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği

Ordu ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin yapılmasını kolaylaştıran Ordu Otobüs Terminali faaliyete geçmeden önce otobüs terminal hizmetleri Ordu il merkezindeki Belediye meydanında dağınık haldeki yazıhanelerde yapılmaktaydı. Ordu Belediyesi bu dağınıklığı önlemek amacıyla 1987 yılında şehir merkezine 2 km uzaklıktaki alana yüzölçümü 6 000 m² olan otobüs terminali inşa etmiştir. Ordu Otobüs Terminali'nin kapalı alan yüzölçümü 1 240 m², açık alan yüzölçümü ise 4 760 m² dir. Ordu Otobüs Terminali'nin kapalı alan dağılımı Tablo 20'de gösterilmiştir.

Tablo 20: Ordu Otobüs Terminali'nin Kapalı Alan Dağılımı

Cinsi	Adedi
Bilet Gişesi	17
Otobüs İşletmesi Müdüriyeti	1
Lokanta	1
Kafeterya	1
PTT	1
Berber	1
Zabıta	1
Danışma	1
Polis Karakolu	1
Büfe	3
Mescit	1
Emanet Deposu	1
Tuvalet	1
Çocuk Emzirme Odası	1
Taksi Durağı	1
Su Tahsisat	1
İdari Bina	1
Dernek	3

Kaynak: Ordu Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminal Müdürlüğü Kayıtları, 2014

Ordu ilinde son yıllarda yükselen taleple birlikte yeni Ordu Otobüs Terminali projesi hazırlanmış ve çalışmalar hızlandırılmıştır. Ordu ilinin Eskipazar bölgesinde yapılması planlanan yeni otobüs terminalinin 22 000 m²'lik arazi üzerine kurulması planlanmaktadır. Büyükşehirlere ve bölgenin tamamına otobüs seferleri düzenlenen mevcut otobüs terminalinde 17 tane bilet gişesi bulunurken yeni Ordu Otobüs Terminali'nde bu sayının 40'a yaklaşması ve otobüs trafiğinin ortadan kalkması hedeflenmektedir. Ordu Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminaline ait bir görüntü Fotoğraf 14'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 14: Ordu Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminali (2014)

Ordu ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin gelişimine katkı sağlayan çeşitli unsurlar vardır. Bu unsurlar arasında Trabzon ili için sayılan sebeplere ilave olarak Ordu ilinde denizyolu yolcu taşımacılığının olmaması sayılabilir.

Ordu ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliği 1960 yıllarının sonlarına kadar merkezleri Trabzon ilinde olan Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti. ve Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti. aracılığıyla yapılmaktaydı. Bu Otobüs İşletmeleri Ordu-Giresun-Trabzon ve Ordu-Ankara arası tarifersiz otobüs seferleri düzenlemekteydiler. Ordu ilinden Samsun'a ise her saat başı minibüs olması sebebiyle Ordulular Samsun merkezli taşımacılığı da istedikleri zaman kullanabiliyorlardı. Merkezi Ordu'da bulunan şehirlerarası otobüs işletmesi ise o zamanlar sadece Kalafatlar Otobüs İşletmesi Ltd. Şti idi. Bu İşletme Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti. ile beraber haftada iki gün olmak üzere İstanbul'a aktarmasız otobüs seferleri düzenlemekteydi. Ayrıca bu alternatiflerin dışında Ordu ilindeki yolcular isterlerse Samsun'dan hareket eden otobüsleri kullanma imkanına sahiptiler (1967 İl Yıllığı: 198). Kalafatlar Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. ait bir otobüs Fotoğraf 15'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 15: Kalafatlar Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. (1970)

Merkezleri Ordu il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmeleri Tablo 21'de gösterilmiştir.

Tablo 21: Merkezleri Ordu İl Sınırları içerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Aybastı Özyay Turizm Otobüs İşletmesi Kuy. Gıda Hayvancılık Nakliyat İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.	1997	Aybastı-Ordu
Eray Turizm Seyahat Otobüs İşletmesi ve Tic. Ltd. Şti.	1984	Ünye-Ordu
Aybastı İtimat Fatsalılar Otobüs İşletmesi ve Tic. Ltd. Şti.	2013	Fatsa-Ordu
Genç Turizm Nakliye İnş. Mad. San. ve Tic. Ltd. Şti.	1996	Altınordu-Ordu
Özler Aybastı İtimat Otobüs İşletmesi A.Ş.	1992	Aybastı-Ordu
Nokta Turizm Otobüs İşletmesi Ltd. Şti.*	2009	Fatsa-Ordu
Lüks Fatsalılar Turizm Ticaret Ltd. Şti.*	1992	Fatsa-Ordu
Uzay Turizm Ltd. Şti.*	1994	Fatsa-Ordu

Kaynak: Ordu Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

*1992 yılında kurulan Lüks Fatsalılar Turizm Ticaret Ltd. Şti ile Uzay Turizm Ltd. Şti. birleşerek 2009 yılında Nokta Turizm Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. adını almıştır.

Günümüzde (2014) Merkezleri Ordu ilinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinden 1984 yılında kurulan Eray Turizm Seyahat Otobüs İşletmesi ve Ticaret Ltd. Şti., 1992 yılında kurulan Özler Aybastı İtimat Otobüs İşletmesi A.Ş., 1996 yılında kurulan Genç Turizm Nakliye İnşaat Maden Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti., 1997 yılında kurulan Aybastı Özyay Turizm Otobüs İşletmesi Kuyumculuk Gıda Hayvancılık Nakliyat İç ve Dış Ticaret Ltd. Şti., 2009 yılında kurulan Nokta Turizm Otobüs İşletmesi Ltd.Şti. ve 2013 yılında kurulan Aybastı İtimat Fatsalılar Otobüs İşletmesi ve Ticaret Ltd. Şti faaliyetlerine halen devam etmektedirler. Bu otobüs işletmelerinden Ordu Otobüs Terminali'nde yazıhaneleri bulunan işletmeler ise Genç Turizm Nakliye İnşaat Maden Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. ve Aybastı İtimat Fatsalılar Otobüs İşletmesi ve Ticaret Ltd. Şti.'dir.

Merkezleri Ordu il sınırları içerisinde bulunmayan otobüs acenteleri Tablo 22'de gösterilmiştir.

Tablo 22: Merkezleri Ordu İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Adıyaman Gülaras Tur Turizm ve Ticaret A.Ş.	1993	Adıyaman
Adıyaman Ünal Turizm Uluslararası Taşımacılık ve Ticaret Ltd Ş.ti.	1983	Adıyaman
Anadolu Ulaşım A.Ş.	2003	Uşak
Artvin Ses Seyahat Nakliyat Ticaret Ltd. Şti.	2010	Artvin
Aydoğan Turizm Ticaret Ltd. Şti	2007	Bafra-Samsun
Can dersim Tunceliler Turizm Seyahat Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.	1967	Tunceli
Can Diyarbakır Turizm Petrol Otomotiv İnş.Gıd. San. Tic. Ltd. Şti.	2011	Diyarbakır
Doğu Karadeniz Expres Turizm Ltd. Şti.	1968	Rize
Düzce Güven Seyahat Turizm Sanayi ve Tic. Ltd. Şti.	2005	Düzce
Hazar Turizm Şehirlerarası Otobüs İşletmesi.Petrol Ltd. Şti.	1967	Elazığ
Fındikkale Taşımacılık Turizm Oto.Pet.Org.Dağ. Tic. ve San. Ltd. Şti.	1986	Giresun
Golden Organizasyon İnşaat Nak. Gıda ve Paz. İht.İhr. ve Tic. Ltd. Şti.	2002	İstanbul
Görel Seyahat Taşımacılık Turizm Ticaret Ltd.Şti.	1993	Görel-Giresun
Has Bingöl Turizm Gıd.Akrt.İnş.Tic. ve San.Ltd. Şti.	2005	Bingöl
Has Turizm Seyahat Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti	1952	Hatay
Has Aras Iğdır Turizm Ltd. Şti.	1989	Iğdır
İstanbul Seyahat Turizm ve Otobüs İşletmesi A.Ş	1940	Tekirdağ
Kamil Koç Otobüsleri A.Ş.	1926	Bursa
Kanberoğlu Turizm ve Seyahat Ltd. Şti.	1970	Akçaabat-Trabzon
Kontur Turizm Uluslararası Nakliyat Petrol ve Din.Tesis. Tic. Ltd. Şti.	1984	Konya
Lüks Artvin Seyahat Taşımacılık Taah.Turizm Paz.İç ve Dış Tic. Ltd. Şti	1997	Artvin
Lüks Gümüşhane Turizm Seyahat Nakliyat İht ve İhr. Tic. Ltd. Şti	2006	Gümüşhane
Lüks Karadeniz Otobüs İşletmesi A.Ş.	1992	Rize
Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Tic. A.Ş.	1987	İstanbul
Öz Diyarbakır Seyahat Ticaret Ltd. Şti.	1981	Diyarbakır
Öz Sivas Huzur Turizm T.V.O.T.H.İ.T.M.T.V.S. . Ltd. Şti	2003	Sivas
Özemniyet Otobüs İşletmesi ve Ticaret Ltd. Şti.	1960	Bartın
Özgül Bafra Turizm A.Ş	1999	Bafra-Samsun
Abdurrahim NUR.Özlem Cizre Nuh Otobüs İşlet. Ltd. Şti.	1990	Cizre-Şırnak
Rize Ses Seyahat ve Ticaret A.Ş.	1993	Rize
S.S.Sakarya VİB Kooperatifi	1997	Sakarya
Sema Turizm Organizasyon Ticaret Ltd. Şti.	1991	Giresun
Batman Öz Star Seyahat Turizm İnş.Nak.Pet.Taah.San.ve Tic. Ltd. Şti.	2002	Batman
Süha Turizm Şehirlerarası Otobüs İşletmesi Seyh.Acnt.Trz.Tin.San.A.Ş.	2008	Kayseri
Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti.	1958	Akçaabat-Trabzon
Tokat Yıldızı İtimat Turizm Petrol Otomotiv Nak.San. ve Tic. A.Ş.	2001	Tokat
Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll.Şti.	1957	Ortahisar-Trabzon
Turay Turizm Seyahat Ltd. Şti.	1973	Ortahisar-Trabzon
Üstün Erçelik Otobüs İşletmesi Ticaret Ltd. Şti.	1982	Zonguldak
Van Gölü Turizm Seyahat ve Ticaret A.Ş	1972	Van
Varan Turizm Seyahat A.Ş.	1946	İstanbul
Yeni As Bafra Otobüs İşletme Sanayi ve Ticaret A.Ş.	2010	Bafra-Samsun
Yeşil Artvin Ekspres Seyahat Turizm Ticaret İht ve İhr Ltd. Şti.	1998	Artvin
Yeşil Sahil Seyahat Turizm Taşımacılık Ltd. Şti.	1988	Rize

Kaynak: Ordu Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Acentelerin Kayıtları, 2014

Ordu Otobüs Terminali'nden Tablo 22'de gösterilen otobüs işletmelerinden başka ilçelere, Giresun ve Samsun iline her saat başı yolcu taşıyan minibüsler de vardır. Bunun yanı sıra Ordu Otobüs Terminali'nde Gürcistan-Batum ve Azerbaycan-Bakü'ye seferler düzenleyen otobüs işletmeleri de yer almaktadır. Ancak, bu Çalışmada şehiriçi ve yurtdışı yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmelerine yer verilmeyip sadece şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmeler incelediğinden diğer alanlarda faaliyet gösteren işletmelere değinilmemiştir.

Merkezleri Ordu il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin sefer güzergahları Tablo 23'de gösterilmiştir.

Tablo 23: Merkezleri Ordu İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları

İşletmenin Adı	Ordu İli ile Bağlantılı Sefer Güzergahları
Aybastı Özyay Turizm Otobüs İşletmesi Gıd. Nak.İç ve Dış Tic. Ltd.Şti.	İstanbul, Ankara
Eray Turizm Seyahat Otobüs İşletmesi ve Tic. Ltd. Şti.	Samsun, İstanbul, Ankara
Aybastı İtimat Fatsalılar Otobüs İşletmesi ve Tic. Ltd. Şti.	İstanbul, Bolu, Samsun, Erzincan, Gümüşhane, Sinop, Trabzon, Sakarya, Ankara,
Genç Turizm Nak. İnş. Mad. San. ve Tic. Ltd. Şti.	İstanbul, Ankara, Afyon
Özler Aybastı İtimat Otobüs İşletmesi ve Tic. Ltd. Şti.	İstanbul

Kaynak: Ordu Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren İşletme Kayıtları, 2014

Ordu merkezli şehirlerarası otobüs işletmelerinin Ordu ilinden tarifeli sefer düzenledikleri illerin çoğu Ordu'nun göç verdiği illerdir. Ordu ilinin göç verdiği iller daha önce Harita 7'de belirtilmiştir.

Merkezleri Ordu il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin otobüs sayıları Tablo 24'de gösterilmiştir.

Tablo 24: Merkezleri Ordu İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayıları (Adet)

İşletmenin Adı	Özmal Otobüs	Kiralık Otobüs	Toplam
Aybastı Özyay Turizm Otobüs İşletmesi Gıd. Nak. İç ve Dış Tic. Ltd.Şti.	17	13	30
Eray Turizm Seyahat Otobüs İşletmesi ve Tic. Ltd. Şti.	8	-	8
Aybastı İtimat Fatsalılar Otobüs İşletmesi ve Tic. Ltd. Şti.	4	3	7
Genç Turizm Nak. İnş. Mad. San. ve Tic. Ltd. Şti.	6	2	8
Özler Aybastı İtimat Otobüs İşletmesi A.Ş.	6	1	7
Toplam	41	19	60

Kaynak: Ordu Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 24'de görüldüğü üzere, Ordu merkezli şehirlerarası otobüs işletmeleri özmal otobüs sayısı 41, kiralık otobüs sayısı ise 19 olmak üzere toplam 60 adet otobüse sahiptir.

Ordu Otobüs Terminali'nden günde yakın mesafe ile uzak mesafeye direkt ortalama 24 otobüs kalkmaktadır. Ancak, bu sefer sayıları yolcuların yoğun olduğu aylarda (Şubat, Ağustos, Eylül ve Ekim) daha da artmaktadır. Sefer sayılarını yoğun olduğu aylar ya Ordu Üniversitesi'nin açılış, sömestri tatili ve kapanış zamanı ya asker gönderme, bayram ya da fındık hasatına başlama ya da sonudur.

Ordu ilindeki kişilerin otobüs yolculuğunu tercih etmesi sebepleri arasında karayollarının standart ölçüde yapılması, yolculuğun ucuz ve yolculuk süresinin kısa olması, demiryolunun olmaması sayılabilir.

Ordu Otobüs Terminali'ndeki şehirlerarası otobüs işletmeleri ve acentelerden direkt kalkan 24 otobüsün dağılımı Tablo 25'de, bu otobüslerce güzergahlara taşınan günlük ortalama yolcu sayısı Tablo 26'da gösterilmektedir.

Tablo 25: Ordu Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet)

Güzergahlar	Genç Turizm		Fatsahlılar Turizm		Ulusoy		Metro		Kamil Koç		Görel Seyahat		İstanbul Seyahat		Fındikkale		Huzur Turizm		Sakarya VİB		Toplam
	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	
Ordu-Ankara			1	20			2	20	2	25					1	20					6
Ordu-Erzurum					1	20															1
Ordu-İstanbul	1	30	1	15	1	30	1	20			2	15			1	20			1	15	8
Ordu-Rize					1	15			4	15											5
Ordu-Sivas																	1	15			1
Ordu-Tekirdağ													1	20							1
Ordu-Trabzon									2	15											2
Toplam	1		2		3		3		8		2		1		2		1		1		24

SS : Sefer Sayısı

OYS : Ortalama Yolcu Sayısı

Tablo 26: Ordu Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi)

Güzergahlar	Genç Turizm	Fatsahlılar Turizm	Ulusoy	Metro	Kamil Koç	Görel Seyahat	İstanbul Seyahat	Fındikkale	Huzur Turizm	Sakarya VİB	Toplam
	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	
Ordu-Ankara		20		40	50			20			130
Ordu-Erzurum			20								20
Ordu-İstanbul	30	15	30	20		30		20		15	160
Ordu-Rize			15		60						75
Ordu-Sivas									15		15
Ordu-Tekirdağ							20				20
Ordu-Trabzon					30						30
Toplam	30	35	65	60	140	30	20	40	15	15	450

GTYS : Güzergahların Toplam Yolcu Sayısı

Ordu ilinden direkt otobüs kaldıran işletmelerin Ordu ilçelerindeki toplam şube sayısı 36'dır. Ordu Otobüs Terminali'nden direkt otobüs kaldıran otobüs işletmeleri ile acenteler için batı, doğu ve güney illerindeki şubeler Tablo 27'de gösterilmiştir.

Tablo 27: Ordu Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldıran Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler

İşletme	Perşembe	Fatsa	Ünye	Akkuş	Kumru	Korgan	Aybastı	Gürgentepe	Ulubey	Gölköy	Toplam
Genç Turizm	x	x						x	x	x	5
Fatsalılar		x	x		x	x					4
Ulusoy		x	x								2
Metro	x	x	x	x	x		x	x	x	x	9
Kamil Koç	x	x	x								3
Görel Seyahat		x									1
İstanbul Seyahat		x	x	x		x					4
Fındikkale	x	x	x					x	x	x	6
Sakarya VİB		x	x								2
Toplam	4	9	7	2	2	2	1	3	3	3	36

Kaynak: Ordu Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin ve Acentelerinin Kayıtları, 2014

Ordu ilinde direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı Tablo 28'de gösterilmiştir.

Tablo 28: Ordu İlinde Direkt Otobüs Kaldıran Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı(Kişi)

İşletmeler	Şube Sayısı (a)	Ortalama Yolcu Sayısı (b)	Sefer Sayısı (c)	Toplam Yolcu Sayısı (a x b x c)
Genç Turizm	5	1	2	10
Aybastı İtimat Fatsalılar	4	1	2	8
Ulusoy Turizm	2	1	3	6
Metro Turizm	9	1	10	90
Kamil Koç	3	1	8	24
Görel Seyahat	1	1	2	2
İstanbul Seyahat	4	1	1	4
Fındikkale Turizm	6	1	5	30
Sakarya VİB	2	1	1	2
Toplam	36			176

Tablo 28'de görüldüğü üzere, Ordu ilinde direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı 176'dır. Her şubenin bağlı olduğu şehirlerarası otobüs işletmesinin ya da acentesinin her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama olarak tespit edilmiştir.

Ordu Otobüs Terminali'nden direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerine şubelerinin vermiş olduğu yolcu sayıları şehirlerarası otobüs işletmeleri ile acentelere dağıtılırken şu yol izlenmiştir: Önce tek sefer yapılan ilin güzergahındaki şubenin sadece o otobüse vereceği yolcu sayısı toplam yolcu sayısından, sefer sayısı da toplam sefer sayısından indirilmiştir. Geri kalan yolcu sayısı güzergahlara yapılan sefer sayıları ile orantılı olarak güzergahlara dağıtılmıştır.

Ordu Otobüs Terminali'nden direkt kalkan otobüs işletmeleri ile acentelere şubelerince verilen yolcuların güzergahlara göre dağılımı Tablo 29' da gösterilmiştir.

Tablo 29: Ordu Otobüs Terminali'nden Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı

Güzergah	Genç Turizm	Fatsahlılar	Ulusoy	Metro	Kamil Koç	Görelle Seyahat	İstanbul Seyahat	Fındikkale	Sakarya VİB	Toplam
Ordu-Ankara		4		25	10			8		47
Ordu-Erzurum			1							1
Ordu-İstanbul	10	4	3	25		2		22	2	68
Ordu-Rize			2							2
Ordu-Samsun				40	10					50
Ordu-Tekirdağ							4			4
Ordu-Trabzon					4					4
Toplam	10	8	6	90	24	2	4	30	2	176

Öteyandan çeşitli illerden kalkarak Ordu Otobüs Terminali'ne uğrayan ve transit otobüs olarak adlandırılan otobüs sayısı günde 48'dir. Bu tür otobüslerin Ordu Otobüs Terminali'ndeki acentelerinin sayısı 17'dir. Bununla birlikte her acentenin acenteliğini yaptığı her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama 5 olarak tespit edilmiştir. Buna göre;

Acente Sayısı	Yolcu Sayısı (a)	Sefer Sayısı (b)	Toplam Yolcu Sayısı (a x b)
17	5	48	240

Ordu iline ilişkin veriler bir bütün olarak değerlendirildiğinde; Ordu il sınırları içerisinde çeşitli güzergahlara giden günlük ortalama yolcu sayısının toplam 866 (450 + 176 + 240), günlük ortalama sefer sayısının 72 (24 + 48) olduğu ve bir otobüse (direkt kalkan ile transit geçen) düşen ortalama yolcu sayısının 12 (866: 72) kişi olduğu görülmektedir.

2.2.3. Giresun İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği

Giresun ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin yapılmasını kolaylaştıran Giresun Otogarı'nın faaliyete geçmesinden önce otogar hizmetleri şehrin merkezindeki bazı yerlerinde dağınık halde yerleşmiş yazıhanelerde yürütülmekteydi. Giresun Belediyesi bu dağınıklığı önlemek ve şehir trafiğini rahatlatmak için 1988 yılında İlbank A.Ş ile birlikte Giresun Otogarı'nı inşaa etmiştir. Giresun ili Otogarı'nın kapalı alan dağılımı Tablo 30'da gösterilmiştir

Tablo 30: Giresun Otogarı'nın Kapalı Alan Dağılımı

Cinsi	Adedi
Bilet Gişesi	8
Otobüs İşletmesi Müdüriyeti	1
Lokanta	1
Kafeterya	1
Berber	1
Zabıta	1
Danışma	1
Polis Karakolu	1
Büfe	2
Mescit	2
Tuvalet	2
Çocuk Emzirme Odası	1
Taksi Durağı	2

Kaynak: Giresun Belediyesi Otogar Müdürlüğü Kayıtları, 2014

Giresun Otogarı'ndan Karadeniz Bölgesi'nin tamamına ve Türkiye'nin büyük kısmına otobüs seferleri bulmak mümkündür. Giresun Otogarı'na ulaşım ise otobüsler ve minibüsler ile sağlanmaktadır. Giresun Otogarı'na ait bir görüntü Fotoğraf 16'da gösterilmiştir.



Fotoğraf 16: Giresun Otogarı (2014)

Giresun şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin gelişimine katkı sağlayan çeşitli unsurlar vardır. Bu unsurlar arasında Trabzon ili için sayılan sebeplere ilave olarak Giresun ilinde denizyolu yolcu taşımacılığının olmaması sayılabilir.

Giresun ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliğini 1960 yılından 1967 yılına kadar Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti. ve Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti. yapmaktaydı. Bu işletmelerin yanında o yıllarda Sezer Taşımacılık Otobüs İşletmesi Turizm Ticaret Ltd. Şti, Kamil Koç Otobüsleri A.Ş, Varan Turizm Seyahat A.Ş. ve Gazanfer Bilge Turizm Ltd. Şti. de otobüs işletmeciliği yapmaktaydı.

Giresun ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan ilk işletmelerden biri olan Sezer Taşımacılık Otobüs İşletmesi Turizm Ticaret Ltd. Şti'ne ait bir otobüs Fotoğraf 17'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 17: Sezer Taşımacılık Otobüs İşletmesi Turizm Ticaret Ltd. Şti Ait Otobüs (1969)

Merkezi Giresun'da bulunan şehirlerarası otobüs işletmesi ise o zamanlar Toramanlar Turizm Otobüs İşletmesiydi. Bu İşletme 1967-1974 yılları arasında Giresun-İstanbul arasında 7 yıl Toraman Turizm olarak yolcu taşımacılığı yapmış ve 1996 yılında da Toramanlar Nakliyat Turizm Otomotiv Sanayi Ticaret Ltd. Şti. adını almış ve Giresun-İstanbul ve Giresun- Bursa seferlerine başlamıştır.

Merkezleri Giresun il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmeleri Tablo 31'de gösterilmiştir.

Tablo 31: Merkezleri Giresun İl Sınırları içerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Fındikkale Taşımacılık Tur. Oto.Pet.Org. Dağ. Tic. ve San. Ltd. Şti.	1986	Giresun
Giresun Seyahat ve Otomotiv San.Tic. Ltd. Şti.*	2005	Espiye-Giresun
Görece Seyahat Taşımacılık Tur. Tic. Ltd. Şti.	1993	Görece-Giresun
Sema Turizm Organizasyon Tic. Ltd. Şti.	1991	Giresun
Toramanlar Turizm Nakliyat Turizm Otomotiv Sanayi Tic. Ltd. Şti. *	1967	Espiye-Giresun

Kaynak: Giresun Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

*Toramanlar Turizm Nakliyat Turizm Otomotiv Sanayi Ticaret Ltd. Şti. 1967 yılında kurulmuş ve 2005 yılında Giresun Seyahat ve Otomotiv Sanayi Ticaret Ltd. Şti. adını almıştır.

Giresun ilinde Toramanlar Nakliyat Turizm Otomotiv Sanayi Ticaret Ltd. Şti.den sonra 1986 yılında Fındikkale Taşımacılık Turizm Otomotiv Petrol Organizasyon Dağıtım Ticaret ve Sanayi Ltd. Şti, 1991 yılında Sema Turizm Organizasyon Ticaret Ltd. Şti, 1993 yılında da Görece Seyahat Taşımacılık Turizm Ticaret Ltd. Şti. şehirlerarası otobüs işletmeciliği faaliyetlerine başlamıştır.

Günümüzde (2014) Merkezleri Giresun ilinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinden 1986 yılında kurulan Fındikkale Taşımacılık Turizm Otomotiv Petrol Organizasyon Dağıtım Ticaret ve Sanayi Ltd. Şti, 1991 yılında kurulan Sema Turizm Organizasyon Ticaret Ltd. Şti, 1993 yılında kurulan Görece Seyahat Taşımacılık Turizm Ticaret Ltd. Şti. ve 2005 yılında kurulan Giresun Seyahat ve Otomotiv Sanayi Ticaret Ltd. Şti. faaliyetlerine halen devam etmektedirler. Bu otobüs işletmelerinin Giresun Otogarı'nda yazıhaneleri bulunmaktadır.

Merkezleri Giresun il sınırları içerisinde bulunmayan otobüs acenteleri Tablo 32'de gösterilmiştir.

Tablo 32: Merkezleri Giresun İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Adıyaman Gülaras Tur Turizm ve Ticaret A.Ş.	1993	Adıyaman
Adıyaman Ünal Turizm Uluslararası Taşımacılık ve Tic. Ltd Ş.ti.	1983	Adıyaman
Aydoğan Turizm Ticaret Ltd. Şti.	2007	Bafra-Samsun
Can Dersim Tunceliler Turizm Seyahat Sanayi ve Tic. Ltd. Şti.	1967	Tunceli
Can Diyarbakır Turizm Petrol Otomotiv İnş.Gıd.San.Tic. Ltd. Şti.	2011	Diyarbakır
Doğu Karadeniz Expres Turizm Ltd. Şti.	1968	Rize
Düzce Güven Seyahat Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.	2005	Düzce
Hazar Turizm Şehirlerarası Otobüs İşletme Petrol Ltd.Şti.	1967	Elazığ
Genç Turizm Nakliye İnşaat Maden Sanayi ve Tic. Ltd. Şti.	1996	Altınordu-Ordu
Gol-den Org. İnşaat Nakliyat Gıda ve Paz. İht.İhr. ve Tic. Ltd. Şti	2002	İstanbul

Tablo 32 (Devamı)

Has Bingöl Turizm Gıda Akaryakıt İnş.Tic.ve San.Ltd.Şti.	2005	Bingöl
Has Turizm Seyahat Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti	1952	Hatay
İstanbul Seyahat Turizm Ticaret A.Ş.	1940	Tekirdağ
Kamil Koç Otobüsleri A.Ş.	1926	Bursa
Kanberoğlu Turizm ve Seyahat Ltd. Şti.	1970	Akçaabat-Trabzon
Kontur Turizm Uluslararası Nak.Petrol ve Din.Tesis. Tic.Ltd. Şti.	1984	Konya
Lüks Karadeniz Otobüs İşletmesi A.Ş.	1992	Rize
Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Tic. A.Ş.	1987	İstanbul
Öz Diyarbakır Seyahat Ticaret Ltd. Şti.	1981	Diyarbakır
Öz Elbistan Seyahat Ticaret Ltd. Şti.	1977	K.Maraş
Öz Sivas Huzur Turizm TV.O.T.H.İ.T.M.T.V.S. . Ltd. Şti	2003	Sivas
Özemniyet Otobüs İşletmesi ve Ticaret Ltd. Şti	1960	Bartın
Özlem Cizre Nuh Otobüs İşletmesi Ltd. Şti.	1990	Cizre-Şırnak
Rize Ses Seyahat ve Tic. A.Ş.	1993	Rize
S.S.Sakarya VİB Kooperatifi	1997	Sakarya
Süha Turizm Şehirlerarası Otobüs İş. Seyh.Acnt.Trz.Tin.San.A.Ş.	2008	Kayseri
Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.	1958	Akçaabat-Trabzon
Tokat Yıldızı İtmat Turizm Pet.Oto.Nak.San. ve Tic. A.Ş.	2001	Tokat
Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti.	1957	Ortahisar-Trabzon
Üstün Erçelik Otobüs İşletmesi Tic. Ltd. Şti.	1982	Zonguldak
Van Gölü Turizm Seyahat ve Ticaret A.Ş.	1972	Van
Varan Turizm Seyahat A.Ş.	1946	İstanbul
Yeşil Sahil Seyahat Turizm Taşımacılık Ltd. Şti.	1988	Rize

Kaynak: Giresun Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Acentelerin Kayıtları, 2014

Giresun Otogarı'nda Tablo 32'de gösterilen otobüs işletmelerinden başka ilçelere, Trabzon ve Ordu iline her saat başı yolcu taşıyan minibüsler de vardır. Bunun yanı sıra Giresun Otogarı'ndan Gürcistan-Batum ve Azerbaycan-Bakü'ye seferler düzenleyen otobüs işletmeleri de yer almaktadır. Ancak, bu çalışmada şehiriçi ve yurtdışı yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmelerine yer verilmeyip sadece şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmeler incelendiğinden diğer alanlarda faaliyet gösteren işletmelere değinilmemiştir.

Merkezleri Giresun il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin sefer güzergahları Tablo 33'de gösterilmiştir.

Tablo 33: Merkezleri Giresun İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları

İşletmenin Adı	Giresun İli ile Bağlantılı Sefer Güzergahları
Fındikkale Taşımacılık Tur. Oto. Pet. Org. Dağ. Tic. ve San. Ltd. Şti.	Afyon, Ankara, Bolu, Bursa, Düzce, Eskişehir, İstanbul, İzmir, Kırıkkale, Sakarya, Samsun, Uşak
Giresun Seyahat ve Oto. San. Tic. Ltd. Şti.*	İstanbul, Bursa, Ankara
Görel Seyahat Taşımacılık Tur. Tic. Ltd. Şti	Ordu, Samsun, Adapazarı, İstanbul, Trabzon
Sema Turizm Org. Tic. Ltd. Şti.	Ordu, Samsun, Adapazarı, İstanbul

Kaynak: Giresun Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Giresun merkezli şehirlerarası otobüs işletmelerinin Giresun ilinden tarifeli sefer düzenledikleri illerin çoğu Giresun'un göç verdiği illerdir. Giresun ilinin göç verdiği iller daha önce Harita 7'de belirtilmiştir.

Merkezleri Giresun il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin otobüs sayıları Tablo 34'de gösterilmiştir.

Tablo 34: Merkezleri Giresun İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayıları (Adet)

İşletmenin Adı	Özmal Otobüs	Kiralık Otobüs	Toplam
Fındikkale Taş.Tur.Oto.Pet.Org. Dağ. Tic. ve San. Ltd. Şti.	11	3	14
Giresun Seyahat ve Oto.San.Tic. Ltd. Şti.	3	-	3
Görelle Seyahat Taşımacılık Tur. Tic. Ltd. Şti	11	3	14
Sema Turizm Organizasyon Tic. Ltd. Şti.	6	5	11
Toplam	31	11	42

Kaynak: Giresun Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 34'de görüldüğü üzere, Giresun merkezli şehirlerarası otobüs işletmeleri özmal otobüs sayısı 31, kiralık otobüs sayısı ise 11 olmak üzere toplam 42 adet otobüse sahiptir.

Giresun Otogarı'ndan günde yakın mesafe ile uzak mesafeye direkt ortalama 29 otobüs kalkmaktadır. Ancak, bu sefer sayıları yolcuların yoğun olduğu aylarda (Şubat, Ağustos, Eylül ve Ekim) daha da artmaktadır. Sefer sayılarını yoğun olduğu aylar ya Giresun Üniversitesi'nin açılış, sömestri tatili ve kapanış zamanı ya asker gönderme, bayram ya da fındık hasatının başlama ya da sonudur.

Giresun ilindeki kişilerin otobüs yolculuğunu tercih etmesi sebepleri arasında karayollarının standart ölçüde yapılması, yolculuğun ucuz ve yolculuk süresinin kısa olması, demiryolunun olmaması sayılabilir.

Giresun Otogarı'ndaki şehirlerarası otobüs işletmeleri ve acentelerden direkt kalkan 29 otobüsün dağılımı Tablo 35'de, bu otobüslerce güzergahlara taşınan günlük ortalama yolcu sayısı Tablo 36'da gösterilmektedir.

Tablo 35: Giresun Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet)

Güzergahlar	Fındikkale		Giresun Seyahat		Görel Seyahat		Sema Turizm		Ulusoy		Metro		Varan		Kamil Koç		İstanbul Seyahat		Sakarya VİB		Hazar Turizm		Can Diyarbakır		Öz Diyarbakır		Toplam
	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	
Giresun-Ankara	2	25							2	30	2	25			2	25											8
Giresun-Antalya									1	20																	1
Giresun-Batman																							1	10			1
Giresun-Bursa	1	20	1	20																							2
Giresun-Diyarbakır																									1	10	1
Giresun-Elazığ																					1	10					1
Giresun-İstanbul	2	20	1	20	2	20	1	25	1	25	3	25	1	30	1	25	1	25									13
Giresun-İzmir	1	20																									1
Giresun-Sakarya																			1	20							1
Toplam	6		2		2		1		4		5		1		3		1		1		1		1		1		29

SS : Sefer Sayısı

OYS : Ortalama Yolcu Sayısı

Tablo 36: Giresun Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi)

Güzergahlar	Fındikkale		Giresun Seyahat		Görel Seyahat		Sema Turizm		Ulusoy		Metro		Varan		Kamil Koç		İstanbul Seyahat		Sakarya VİB		Hazar Turizm		Can Diyarbakır		Öz Diyarbakır		Toplam
	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	
Giresun-Ankara	50								60		50				50												210
Giresun-Antalya									20																		20
Giresun-Batman																							10				10
Giresun-Bursa	20		20																								40
Giresun-Diyarbakır																									10		10
Giresun-Elazığ																					10						10
Giresun-İstanbul	40		20		40		25		25		75		30		25		25										305
Giresun-İzmir	20																										20
Giresun-Sakarya																			20								20
Toplam	130		40		40		25		105		125		30		75		25		20		10		10		10		645

GTYS : Güzergahların Toplam Yolcu Sayısı

Giresun ilinden direkt otobüs kaldıran işletmelerin Giresun ilçelerindeki toplam şube sayısı 45'dir. Giresun Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran otobüs işletmeleri ile acenteler için batı, doğu ve güney illerindeki şubeler Tablo 37'de gösterilmiştir.

Tablo 37: Giresun Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler

İşletme	Bulancak	Piraziz	Keşap	Dereli	Alucra	Espiye	Eynesil	Tirebolu	Görele	Toplam
Fındikkale	x	x	x	x		x	x	x	x	8
Giresun Seyahat						x		x		2
Görele Seyahat	x					x	x	x	x	5
Sema Turizm	x									1
Ulusoy	x	x		x		x	x	x	x	7
Metro	x		x	x		x	x	x	x	7
Varan	x									1
Kamil Koç	x	x				x	x	x	x	6
İstanbul Seyahat	x	x			x			x	x	5
Sakarya VİB	x							x	x	3
Toplam	9	4	2	3	1	6	5	8	7	45

Kaynak: Giresun Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin ve Acentelerinin Kayıtları, 2014

Giresun ilinde direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı Tablo 38'de gösterilmiştir.

Tablo 38: Giresun İlinde Direkt Otobüs Kaldıran Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı (Kişi)

İşletme	Şube Sayısı (a)	Ortalama Yolcu Sayısı (b)	Sefer Sayısı (c)	Toplam Yolcu Sayısı (axbxc)
Fındikkale Turizm	8	1	6	48
Giresun Seyahat	2	1	2	4
Görele Seyahat	5	1	2	10
Sema Turizm	1	1	1	1
Ulusoy Turizm	7	1	4	28
Metro Turizm	7	1	5	35
Varan Turizm	1	1	1	1
Kamil Koç	6	1	3	18
İstanbul Seyahat	5	1	1	5
Sakarya VİB	3	1	1	3
Toplam	45			153

Tablo 38'de görüldüğü üzere, Giresun ilinde direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı 153'dür. Her şubenin bağlı olduğu şehirlerarası otobüs işletmesinin ya da acentesinin her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama olarak tespit edilmiştir.

Giresun Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerine şubelerinin vermiş olduğu yolcu sayıları şehirlerarası otobüs işletmeleri ile acentelere dağıtılırken şu yol izlenmiştir: Önce tek sefer yapılan ilin güzergahındaki şubenin sadece o otobüse vereceği yolcu sayısı toplam yolcu sayısından, sefer sayısı da toplam sefer sayısından indirilmiştir. Geri kalan yolcu sayısı güzergahlara yapılan sefer sayıları ile orantılı olarak güzergahlara dağıtılmıştır.

Giresun Otogarı'ndan direkt kalkan otobüs işletmeleri ile acentelere şubelerince verilen yolcuların güzergahlara göre dağılımı Tablo 39' da gösterilmiştir.

Tablo 39: Giresun Otogarı'ndan Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı

Güzergah	Fındıkkale	Giresun Seyahat	Görel Seyahat	Sema Turizm	Ulusoy	Metro	Varan	Kamil Koç	İstanbul Seyahat	Sakarya VİB	Toplam
Giresun-Ankara	18				15	15		10			58
Giresun-Antalya					5						5
Giresun-Bursa		2									2
Giresun-İstanbul	20	2	10	1	8	20	1	8	5		75
Giresun-İzmir	10										10
Giresun-Sakarya										3	3
Toplam	48	4	10	1	28	35	1	18	5	3	153

Öteyandan çeşitli illerden kalkarak Giresun Otogarı'na uğrayan ve transit otobüs olarak adlandırılan otobüs sayısı günde 35'dir. Bu tür otobüslerin Giresun Otogarı'ndaki acentelerinin sayısı 8'dir. Bununla birlikte her acentenin acenteliğini yaptığı her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama 5 olarak tespit edilmiştir. Buna göre;

Acente Sayısı	Yolcu Sayısı (a)	Sefer Sayısı (b)	Toplam Yolcu Sayısı (a x b)
8	5	35	175

Giresun iline ilişkin veriler bir bütün olarak değerlendirildiğinde; Giresun il sınırları içerisinde çeşitli güzergahlara giden günlük ortalama yolcu sayısının toplam 973 (645 + 153 + 175), günlük ortalama sefer sayısının toplam 64 (29 + 35) olduğu ve bir otobüse (direkt kalkan ile transit geçen) düşen ortalama yolcu sayısının 15 (973: 64) kişi olduğu görülmektedir.

2.2.4. Rize İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği

Rize ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin yapılmasını kolaylaştıran Rize Otogarı'nın faaliyete geçmesinden önce otogar hizmetleri il merkezindeki Cumhuriyet

Caddesi üzerinde T.C. Ziraat Bankası karşısında dağınık halde yürütülmekteydi. Rize Belediyesi bu dağınıklığı önlemek amacıyla 1984 yılında İlbank A.Ş. ile birlikte Rize Otogarı'nı inşaa etmiş ve böylece daha önce dağınık halde duran yazıhaneler yapılan Otogar ile belirli bir düzene göre biraraya getirilmiştir. Rize Otogarı'nın kapalı alan dağılımı Tablo 40'da gösterilmiştir.

Tablo 40: Rize Otogarı'nın Kapalı Alan Dağılımı

Cinsi	Adedi
Bilet Gişesi	8
Otobüs İşletmesi Müdüriyeti	1
Lokanta	4
Kafeterya	1
PTT	1
Berber	1
Zabıta	1
Danışma	1
Büfe	1
Polis Karakolu	1
Emanet Deposu	1
Tuvalet	1
Taksi Durağı	1

Kaynak: Rize Belediyesi Otogar Müdürlüğü Kayıtları, 2014

Rize Otogarı özellikle ilkbahar ve yaz aylarında yolcu sayısı artan bir otogar olmasının yanında, şehirlerarası yolcu trafiği kadar Gürcistan-Batum'a düzenlenen otobüs seferleri nedeniyle de bölgede oldukça önemli bir yere sahiptir. Rize Otogarı'na ait bir görüntü Fotoğraf 18'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 18: Rize Otogarı (2014)

Rize ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin gelişimine katkı sağlayan çeşitli unsurlar vardır. Bu unsurlar arasında Trabzon ili için sayılan sebeplere ilave olarak Rize ilinde denizyolu yolcu taşımacılığının olmaması ve havayolunun olmaması sayılabilir.

Rize ilinde ilk yolcu taşımacılığı Rize merkezli Yeşil Rize Seyahat Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. ile yapılmıştır. Bu dönemde Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti. de Rize ilinde şehirlerarası arası otobüs işletmeciliği yapmaya başlamıştır (Kar, 2009, <http://www.cayhaber.net/haber/rize-sehirlerarasi-otobus-isletmeciligi-tarihinden-5958>).

Rize ilinde 1962 yılında Çayeli Çay Turizm Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. nin kurulmasıyla da şehirlerarası otobüs işletmeciliği gelişmiş Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti. ve Kamil Koç Otobüsleri A.Ş. de Rize ilinde faaliyetlerine başlamıştır. Bu şehirlerarası otobüs işletmeleri Trabzon ili ana merkez olmak üzere Trabzon-Ankara-İstanbul arası ile bu güzergahta bulunan diğer illere otobüs seferleri düzenlemekteydiler.

Merkezleri Rize il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmeleri Tablo 41'de gösterilmiştir.

Tablo 41: Merkezleri Rize İl Sınırları içerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Doğu Karadeniz Expres Turizm Ltd. Şti.	1968	Rize
Lüks Karadeniz Otobüs İşletmesi A.Ş.	1992	Rize
Rize Ses Seyahat ve Ticaret A.Ş.	1993	Rize
Yeşil Sahil Seyahat Turizm Taş. Ltd. Şti.	1988	Rize
Rizeliler Otobüs İşletmesi Ltd. Şti.*	1975	Rize
Çayeli Çay Turizm Ltd. Şti.*	1962	Çayeli-Rize

Kaynak: Rize Otogarı'nda Faaliyet Gösteren, Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

*Günümüzde Rizeliler Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. ve Çayeli Çay Turizm Ltd. Şti. faaliyetlerine devam etmemektedir.

Rize'de Çayeli Çay Turizm Ltd. Şti.'den sonra Rize merkezli şehirlerarası otobüs işletmelerinden 1968 yılında Doğu Karadeniz Expres Turizm Ltd. Şti, 1975 yılında Rizeliler Otobüs İşletmesi Ltd. Şti., 1988 yılında Yeşil Sahil Seyahat Turizm Taşımacılık Ltd. Şti, 1992 yılında Lüks Karadeniz Otobüs İşletmesi A.Ş. ve 1993 yılında da Rize Ses Seyahat ve Ticaret A.Ş. faaliyetlerine başlamışlardır. Günümüzde Doğu Karadeniz Expres Turizm Ltd. Şti, Lüks Karadeniz Otobüs İşletmesi A.Ş, Yeşil Sahil Seyahat Turizm Taşımacılık Ltd. Şti, Rize Ses Seyahat ve Ticaret A.Ş. faaliyetlerini halen devam ettirmektedirler. Ayrıca bu otobüs işletmelerinin Rize Otogarı'nda yazıhaneleri bulunmaktadır.

Doğu Karadeniz Expres Turizm Ltd. Şti' ye ait bir otobüs Fotoğraf 19'da gösterilmiştir.



Fotoğraf 19: Doğu Karadeniz Expres Turizm Ltd. Şti'ye Ait Bir Otobüs (1969)

Merkezleri Rize il sınırları içerisinde bulunmayan otobüs acenteleri Tablo 42'de gösterilmiştir.

Tablo 42: Merkezleri Rize İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Best Van Turizm Seyahat Tur ve Ticaret Ltd.Şti.	1990	Van
Erzurum Esadas Turizm Ticaret Ltd.Şti.	1983	Erzurum
Golden Organizasyon İnşaat Nakliyat Gıda ve Paz. İht.İhr. ve Tic. Ltd. Şti.	2002	İstanbul
Has Bingöl Turizm Gıda Akaryakıt İnşaat Tic.ve San.Ltd.Şti.	2005	Bingöl
Kamil Koç Otobüsleri A.Ş.	1926	Bursa
Kanberoğlu Turizm ve Seyahat Ltd. Şti.	1970	Akçaabat-Trabzon
Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş.	1987	İstanbul
Öz Diyarbakır Seyahat Ticaret Ltd.Şti.	1981	Diyarbakır
Star Diyarbakır Turizm Ltd.Şti.	2001	Diyarbakır
Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll.Şti.	1957	Ortahisar-Trabzon
Van Erciş İtimat Turizm Taşımacılık İnş. Mad. Nak.Grd.San.Tic. Ltd.Şti.	2003	Erciş-Van
Van Gölü Turizm Seyahat ve Ticaret A.Ş	1972	Van

Kaynak: Rize Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Acentelerin Kayıtları, 2014

Rize Otogarı'nda Tablo 42'de gösterilen otobüs işletmelerinden başka ilçelere, Trabzon ve Artvin iline her saat başı yolcu taşıyan minibüsler de vardır. Bunun yanı sıra Rize Otogarı'ndan Gürcistan-Batum ve Azerbaycan-Bakü'ye seferler düzenleyen otobüs işletmeleri de yer almaktadır. Ancak, bu Çalışmada şehiriçi ve yurtdışı yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmelerine yer verilmeyip sadece şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmeler incelediğinden diğer alanlarda faaliyet gösteren işletmelere değinilmemiştir.

Merkezleri Rize il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin sefer güzergahları Tablo 43'de gösterilmiştir.

Tablo 43: Merkezleri Rize İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları

İşletmenin Adı	Rize İli le Bağlantılı Sefer Güzergahları
Doğu Karadeniz Expres Turizm Ltd. Şti.	Artvin, Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun, Amasya, Çorum, Kırıkkale, Ankara, Bolu, Sakarya, Kocaeli, İstanbul, İzmir, Manisa, Uşak, Afyon, Isparta, Antalya
Lüks Karadeniz Otobüs İşletmesi A.Ş.	Samsun, Çorum, Kırıkkale, Ankara, Kocaeli, İstanbul, İzmir, Isparta, Uşak, Afyon, Antalya, Yalova, Bursa, Kayseri, Nevşehir, Aksaray, Konya, Burdur
Rize Ses Seyahat ve Tic. A.Ş.	Ordu, Trabzon, Edirne, Ankara, İstanbul, Bursa
Yeşil Sahil Seyahat Turizm Taş.Ltd. Şti.	Afyon, Ankara, Aydın, Bolu, Bursa, Çanakkale, Çorum, Denizli, Düzce, Giresun, İstanbul, İzmir, Kırıkkale, Samsun, Trabzon, Uşak, Manisa, Ordu, Sakarya, Yalova

Kaynak: Rize Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Rize merkezli şehirlerarası otobüs işletmelerinin Rize ilinden tarifeli sefer düzenledikleri illerin çoğu Rize'nin göç verdiği illerdir. Rize'nin ilinin göç verdiği iller daha önce Harita 7'de belirtilmiştir.

Merkezleri Rize il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin otobüs sayıları Tablo 44'de gösterilmiştir.

Tablo 44: Merkezleri Rize İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayıları (Adet)

İşletmenin Adı	Özmal Otobüs	Kiralık Otobüs	Toplam
Doğu Karadeniz Expres Turizm Ltd. Şti.	5	7	12
Lüks Karadeniz Otobüs İşletmesi A.Ş.	15	5	20
Rize Ses Seyahat ve Tic. A.Ş.	12	-	12
Yeşil Sahil Seyahat Turizm Taş.Ltd. Şti.	40	12	52
Toplam	72	24	96

Kaynak: Rize Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 44'de görüldüğü üzere, Rize merkezli şehirlerarası otobüs işletmeleri özmal otobüs sayısı 72, kiralık otobüs sayısı ise 24 olmak üzere toplam 96 adet otobüse sahiptir.

Rize Otogarı'ndan günde yakın mesafe ile uzak mesafeye direkt ortalama 52 otobüs kalkmaktadır. Ancak, bu sefer sayıları yolcuların yoğun olduğu aylarda (Şubat, Ağustos, Eylül ve Ekim) daha da artmaktadır. Sefer sayılarını yoğun olduğu aylar ya Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi'nin açılış, sömestri tatili ve kapanış zamanı ya asker gönderme, bayram ya da çay hasatının başlama ya da sonudur.

Rize ilindeki kişilerin otobüs yolculuğunu tercih etmesi sebepleri arasında karayollarının standart ölçüde yapılması, yolculuğun ucuz ve yolculuk süresinin kısa olması, havayolunun ve demiryolunun olmaması sayılabilir.

Rize Otogarı'ndaki şehirlerarası otobüs işletmeleri ve acentelerden direkt kalkan 52 otobüsün dağılımı Tablo 45'de, bu otobüslerce güzergahlara taşınan günlük ortalama yolcu sayısı Tablo 46'da gösterilmektedir.

Tablo 45: Rize Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet)

Güzergah	Rize Ses		Sahil Seyahat		Doğu Karadeniz		Lüks Karadeniz		Ulusoy		Metro		Esadaş		Kamil Koç		Has Bingöl		Star Diyarbakır		Öz Diyarbakır		Kanberoğlu		Toplam
	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	
Rize-Adana																							1	25	1
Rize-Ankara	1	32					1	35							2	36									4
Rize-Antalya					1	28			1	30					1	25									3
Rize-Aydın			1	25											1	25									2
Rize-Balıkesir											1	22			1	20									2
Rize-Batman																		1	15						1
Rize-Bursa	1	25							1	25					1	20									3
Rize-Çanakkale			1	20											1	15									2
Rize-Edirne	1	25																							1
Rize-Elazığ												1	15												1
Rize-Erzurum									1	22															1
Rize- Hatay																							1	20	1
Rize-Gaziantep																	1	15							1
Rize-İstanbul	2	34	2	30	1	32			2	34	1	30			2	30									10
Rize-İzmir									1	24					1	20							1	15	3
Rize-K.Maraş																				1	20				1
Rize-Karabük									1	20															1
Rize-Konya							1	34																	1
Rize-Kütahya											1	25													1
Rize-Mersin									1	20															1
Rize-Muğla									1	25	1	20													2
Rize-Sakarya											1	20													1
Rize-Samsun									1	18															1
Rize-Sinop									1	15	1	18													2
Rize-Zonguldak	1	20							2	15					1	18							1	15	5
Toplam	6		4		2		2		13		6		1		11		1		1		1		4		52

SS : Sefer Sayısı

OYS : Ortalama Yolcu Sayısı

Tablo 46: Rize Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi)

Güzergah	Rize Ses	Sahil Seyahat	Doğu Karadeniz	Lüks Karadeniz	Ulusoy	Metro	Esadaş	Kamil Koç	Has Bingöl	Star Diyarbakır	Öz Diyarbakır	Kanberoğlu	Toplam
	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	
Rize-Adana												25	25
Rize-Ankara	32			35				72					139
Rize-Antalya			28		30			25					83
Rize-Aydın		25						25					50
Rize-Balıkesir						22		20					42
Rize-Batman										15			15
Rize-Bursa	25				25			20					70
Rize-Çanakkale		20						15					35
Rize-Edirne	25												25
Rize-Elazığ							15						15
Rize-Erzurum					22								22
Rize- Hatay												20	20
Rize-Gaziantep									15				15
Rize-İstanbul	68	30	32		68	30		60					288
Rize-İzmir					24			20				15	59
Rize-K.Maraş											20		20
Rize-Karabük					20								20
Rize-Konya				34									34
Rize-Kütahya						25							25
Rize-Mersin					20								20
Rize-Muğla					25	20							45
Rize-Sakarya						20							20
Rize-Samsun					18								18
Rize-Sinop					15	18							33
Rize-Zonguldak	20				30			18				15	83
Toplam	170	75	60	69	297	135	15	275	15	15	20	75	1221

GTYS : Güzergahların Toplam Yolcu Sayısı

Rize ilinden direkt otobüs kaldıran işletmelerin Rize ilçelerindeki toplam şube sayısı 35'dir. Rize Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran otobüs işletmeleri ile acenteler için batı, doğu ve güney illerindeki şubeler Tablo 47'de gösterilmiştir.

Tablo 47: Rize Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler

İşletme	Derepaşarı	Çayeli	Fındıklı	Ardeşen	Pazar	Güneysu	İyidere	Kalkandere	İkizdere	Toplam
Rize Ses	x	x				x	x	x		5
Sahil Seyahat	x	x	x		x					4
Doğu Karadeniz		x	x	x	x					4
Lüks Karadeniz		x	x	x	x					4
Ulusoy	x	x	x	x	x					5
Metro	x	x	x	x	x					5
Esadaş									x	1
Kamil Koç		x	x	x	x		x			5
Star Diyarbakır		x								1
Öz Diyarbakır							x			1
Toplam	4	8	6	5	6	1	3	1	1	35

Kaynak: Rize Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin ve Acentelerinin Kayıtları, 2014

Rize ilinden direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı Tablo 48'de gösterilmiştir.

Tablo 48: Rize İlinden Direkt Otobüs Kaldıran Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı (Kişi)

İşletme	Şube Sayısı (a)	Ortalama Yolcu Sayısı (b)	Sefer Sayısı (c)	Toplam Yolcu Sayısı (axbxc)
Rize Ses Seyahat	5	1	6	30
Sahil Seyahat	4	1	4	16
Doğu Karadeniz Expres	4	1	2	8
Lüks Karadeniz Turizm	4	1	2	8
Ulusoy Turizm	5	1	12	60
Metro Turizm	5	1	6	30
Esadaş Turizm	1	1	1	1
Kamil Koç	5	1	10	50
Star Diyarbakır Turizm	1	1	1	1
Öz Diyarbakır Turizm	1	1	1	1
Toplam	35			205

Tablo 48'de görüldüğü üzere, Rize ilinden direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı 205'tir. Her şubenin bağlı olduğu şehirlerarası otobüs işletmesinin ya da acentesinin her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama olarak tespit edilmiştir.

Rize Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerine şubelerinin vermiş olduğu yolcu sayıları şehirlerarası otobüs işletmeleri ile acentelere dağıtılırken şu yol izlenmiştir: Önce tek sefer yapılan ilin güzergahındaki şubenin sadece o otobüse vereceği yolcu sayısı toplam yolcu sayısından, sefer sayısı da toplam sefer sayısından indirilmiştir. Geri kalan yolcu sayısı güzergahlara yapılan sefer sayıları ile orantılı olarak güzergahlara dağıtılmıştır.

Rize Otogarı'ndan direkt kalkan otobüs işletmeleri ile acentelere şubelerince verilen yolcuların güzergahlara göre dağılımı Tablo 49' da gösterilmiştir.

Tablo 49: Rize Otogarı'ndan Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı

Güzergahlar	Rize Ses	Sahil Seyahat	Doğu Karadeniz	Lüks Karadeniz	Ulusoy	Metro	Esadaş	Kamil Koç	Star Diyarbakır	Öz Diyarbakır	Toplam
Rize-Ankara	10				10			10			30
Rize-Antalya			4	4	8			5			21
Rize-Aydın		4						4			8
Rize-Balıkesir						4		4			8
Rize-Batman									1		1
Rize-Bursa	5				5			4			14
Rize-Çanakkale		4						2			6
Rize-Edirne	2										2
Rize-Elazığ							1				1
Rize-Erzurum					2						2
Rize-İstanbul	12	8	4		17	15		15			71
Rize-İzmir					3			4			7
Rize-K.Maraş										1	1
Rize-Karabük					2						2
Rize-Konya				4							4
Rize-Kütahya						2					2
Rize-Mersin					4						4
Rize-Muğla					3	2					5
Rize-Sakarya						5					5
Rize-Samsun					2						2
Rize-Sinop					2	2					4
Rize-Zonguldak	1				2			2			5
Toplam	30	16	8	8	60	30	1	50	1	1	205

Öteyandan çeşitli illerden kalkarak Rize Otogarı'na uğrayan ve transit otobüs olarak adlandırılan otobüs sayısı diğer illere göre çok azdır. Rize Otogarı'ndaki işletmelerin çoğu direkt sefer düzenlemektedir. Bu tür otobüslerin Rize Otogarı'ndaki acentelerinin sayısı 8'dir. Bununla birlikte her acentenin acenteliğini yaptığı her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama 5 olarak tespit edilmiştir. Buna göre;

Acente Sayısı	Yolcu Sayısı (a)	Sefer Sayısı (b)	Toplam Yolcu Sayısı (a x b)
8	5	2	10

Rize iline ilişkin veriler bir bütün olarak değerlendirildiğinde; Rize il sınırları içerisinde çeşitli güzergahlara giden günlük ortalama yolcu sayısının toplam 1 436 (1 221 + 205 + 10), günlük ortalama sefer sayısının toplam 54 (52 + 2) olduğu ve bir otobüse (direkt kalkan ile transit geçen) düşen ortalama yolcu sayısının 27 (1 436: 54) kişi olduğu görülmektedir.

2.2.5. Artvin İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği

Artvin ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin yapılmasını kolaylaştıran Artvin Otobüs Terminali'nin faaliyete geçmesinden önce otobüs terminal hizmetleri şehir merkezinde dağınık halde bulunan yazıhanelerde yürütülmekteydi. Yılmazlar İnşaat Tekstil Maden Turizm Gıda İmalat Nakliyat İthalat İhracat Pazarlama ve Ticaret A.Ş. tarafından bu dağınıklığı önlemek amacıyla Artvin Otobüs Terminali inşa edilmiş ve 2012 yılında da hizmete açılmıştır. Artvin Otobüs Terminali'nin yüzölçümü kapalı alan 1 500 m², açık alan 2 500 m² olmak üzere toplam 4 000 m²'dir.

Artvin Otobüs Terminali'nin kapalı alan dağılımı Tablo 50'de gösterilmiştir.

Tablo 50: Artvin Otobüs Terminali'nin Kapalı Alan Dağılımı

Cinsi	Adedi
Bilet Gişesi	7
Otobüs İşletmesi Müdüriyeti	1
Lokanta	2
Kafeterya	1
Berber	3
Danışma	1
Polis Karakolu	1
Büfe	2
Mescit	1
Tuvalet	1
Taksi Durağı	1

Kaynak: Artvin Otobüs Terminal Müdürlüğü Kayıtları, 2014

Artvin Otobüs Terminali'nden Karadeniz Bölgesi'nin tamamına ve Türkiye'nin büyük kısmına otobüs seferleri bulmak mümkündür. Artvin Otobüs Terminali'ne ait bir görüntü Fotoğraf 20'de gösterilmiştir



Fotoğraf 20: Artvin Otobüs Terminali (2014)

Artvin ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin gelişimine katkı sağlayan çeşitli unsurlar vardır. Bu unsurlar arasında Trabzon ili için sayılan sebeplere ilave olarak Artvin ilinde denizyolu yolcu taşımacılığının ve havayolunun olmaması sayılabilir.

Artvin ilinde 1967 yılına kadar şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan tek kuruluş Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti. idi. Bu Otobüs İşletmesi, günün belirli saatlerinde il içinde ve dışında seferler yapmaktaydı. Artvin ilinde o yıllarda otobüs terminali olmadığından otobüslerin hareket ve dönüş yeri Artvin merkezdeki Cumhuriyet Meydanıydı. Bunun dışında Arhavi ilçesinde Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti. ve Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti. ortaklığında günün belirli saatlerinde Trabzon iline devamlı otobüs seferleri düzenlenmekteydi. Ayrıca İstanbul ve Ankara gibi büyük şehirlere gitmek isteyen Artvinli yolcular Trabzon'dan aktarma yoluyla bu illere gitmekteydiler (1967 Artvin İl Yıllığı, 220).

Merkezleri Artvin il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmeleri Tablo 51'de gösterilmiştir.

Tablo 51: Merkezleri Artvin İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Artvin Ses Seyahat Nakliyat Ticaret Ltd. Şti	2010	Artvin
Lüks Artvin Seyahat Taş.Taah.Turizm Paz.İç ve Dış Tic. Ltd. Şti	1997	Artvin
Yeşil Artvin Ekspres Seyahat Tur. Tic.İht ve İhr Ltd. Şti.*	1998	Artvin
Artvin Ekspres Otobüs İşletmesi Ltd. Şti.*	1975	Artvin

Kaynak: Artvin Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

*Artvin Ekspres Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. 1984 yılında Öz Artvin Ekspres Ltd.Şti, 1998 yılında da Yeşil Artvin Ekspres Seyahat Turizm Ticaret İthalat ve İhracat Ltd.Şti. adını almıştır.

Artvin ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti. ve Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti. yanında Artvin merkezli Artvin Express Otobüs İşletmesi Ltd. Şti.1975 yılında Artvin-Erzurum hattında yolcu taşımacılığına başlamıştır. Bu İşletme 1984 yılında da ilk önce Artvin-Ankara-İstanbul-Bursa gibi illere ve daha sonra da bu güzergahta bulunan illere otobüs seferleri düzenlemeye başlamıştır.

Artvin Express Otobüs İşletmesi'ne ait bir görüntü Fotoğraf 21'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 21: Artvin Express Otobüs İşletmesine Ait Otobüs (1975)

Günümüzde (2014) Artvin merkezli şehirlerarası otobüs işletmelerinden 1997 yılında kurulan Lüks Artvin Seyahat Taşımacılık Taahhüt Turizm Pazarlama İç ve Dış Ticaret Ltd. Şti, 1998 yılında kurulan Yeşil Artvin Ekspres Seyahat Turizm Ticaret İthalat ve İhracat Ltd. Şti. ve 2010 yılında kurulan Artvin Ses Seyahat Nakliyat Ticaret Ltd. Şti. şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetlerine devam etmektedir. Bu otobüs işletmelerinin Artvin Otobüs Terminali'nde yazıhaneleri bulunmaktadır.

Merkezleri Artvin il sınırları içerisinde bulunmayan otobüs acenteleri Tablo 52'de gösterilmiştir.

Tablo 52: Merkezleri Artvin İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Doğu Karadeniz Expres Turizm Ltd. Şti.	1968	Rize
Kamil Koç Otobüsleri A.Ş.	1926	Bursa
Lüks Karadeniz Otobüs İşletmesi A.Ş.	1992	Rize
Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Tic. A.Ş.	1987	İstanbul
Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll.Şti.	1957	Ortahisar-Trabzon
Golden Organizasyon İnş. Nak. Gıda ve Paz. İht.İhr. ve Tic. Ltd. Şti.	2002	İstanbul
Has Bingöl Turizm Gıda Akaryakıt İnş.Tic.ve San.Ltd.Şti.	2005	Bingöl

Kaynak: Artvin Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Acentelerin Kayıtları, 2014

Artvin Otobüs Terminali'nden Tablo 52'de gösterilen otobüs işletmelerinden başka ilçelere ve Rize iline her saat başı yolcu taşıyan minibüsler de vardır. Bunun yanı sıra Artvin Otobüs Terminali'nden Gürcistan-Batum ve Azerbaycan-Bakü'ye seferler düzenleyen otobüs işletmeleri de yer almaktadır. Ancak, bu Çalışmada şehiriçi ve yurtdışı yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmelerine yer verilmeyip sadece şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmeler incelediğinden diğer alanlarda faaliyet gösteren işletmelere değinilmemiştir.

Merkezleri Artvin il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin sefer güzergahları Tablo 53'de gösterilmiştir.

Tablo 53: Merkezleri Artvin İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları

İşletmenin Adı	Artvin İl ile Bağlantılı Sefer Güzergâhları
Artvin Ses Seyahat Nakliyat Ticaret Ltd. Şti	Rize, Trabzon, Samsun, Ankara, Eskişehir, Bilecik, Bursa, İstanbul, Erzurum
Lüks Artvin Seyahat Taşımacılık Taah.Turizm Paz.İç ve Dış Tic. Ltd. Şti	Erzurum, Trabzon, Samsun, İstanbul, Bursa, Ankara, Giresun, Ordu, Samsun, Çorum, Eskişehir
Yeşil Artvin Ekspres Seyahat Turizm Tic.İht ve İhr Ltd. Şti.	Ankara, Ardahan, Bursa, Çorum, Erzurum, Eskişehir, İstanbul, Kars, Kırıkkale, Samsun, Trabzon

Kaynak: Artvin Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Artvin merkezli şehirlerarası otobüs işletmelerinin Artvin ilinden tarifeli sefer düzenledikleri illerin çoğu Artvin'in göç verdiği illerdir. Artvin ilinin göç verdiği iller daha önce Harita 7'de belirtilmiştir.

Merkezleri Artvin il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin otobüs sayıları Tablo 54'de gösterilmiştir.

Tablo 54: Merkezleri Artvin İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayıları (Adet)

İşletmenin Adı	Özmal Otobüs	Kiralık Otobüs	Toplam
Artvin Ses Seyahat Nakliyat Tic. Ltd. Şti	5	3	8
Lüks Artvin Seyahat Taş.Taah.Turizm Paz.İç ve Dış Tic. Ltd. Şti	10	-	10
Yeşil Artvin Ekspres Seyahat Tur. Tic.İht ve İhr Ltd. Şti.	18	22	40
Toplam	33	25	58

Kaynak: Artvin Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 54'de görüldüğü üzere, Artvin merkezli şehirlerarası otobüs işletmeleri özmal otobüs sayısı 33, kiralık otobüs sayısı ise 25 olmak üzere toplam 58 adet otobüse sahiptir.

Artvin Otobüs Terminali'nden günde yakın mesafe ile uzak mesafeye direkt ortalama 19 otobüs kalkmaktadır. Ancak, bu sefer sayıları yolcuların yoğun olduğu aylarda (Şubat, Ağustos, Eylül ve Ekim) daha da artmaktadır. Sefer sayılarını yoğun olduğu aylar ya Artvin Çoruh Üniversitesi'nin açılış, sömestri tatili ve kapanış zamanı ya asker gönderme, bayram ya da hasat mevsiminin başlama ya da sonudur.

Artvin ilindeki kişilerin otobüs yolculuğunu tercih etmesi sebepleri arasında karayollarının standart ölçüde yapılması, yolculuğun ucuz ve yolculuk süresinin kısa olması, havayolunun ve demiryolunun olmaması sayılabilir.

Artvin Otobüs Terminali'ndeki şehirlerarası otobüs işletmeleri ve acentelerden direkt kalkan 19 otobüsün dağılımı Tablo 55'de, bu otobüslerce güzergahlara taşınan günlük ortalama yolcu sayısı Tablo 56'da gösterilmektedir.

Tablo 55: Artvin Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet)

Güzergah	Artvin Ses		Lüks Artvin		Yeşil Artvin		Metro		Toplam
	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	
Artvin-Ankara	1	35	1	38	1	30			3
Artvin-Ardahan					1	15			1
Artvin-Bursa	1	30	1	30	1	25	1	25	4
Artvin-Erzurum			1	25	2	20			3
Artvin-İstanbul	1	38	1	35	1	32	1	38	4
Artvin-Trabzon			1	20	3	20			4
Toplam	3		5		9		2		19

SS : Sefer Sayısı

OYS : Ortalama Yolcu Sayısı

Artvin ili Otobüs Terminali'nden Tablo 55'de görüldüğü gibi direkt sefer sayısı azdır. Bunun nedeni genellikle ilk otobüs kalkışlarının Artvin'in Hopa ilçesindeki otogardan yapılmasıdır.

Tablo 56: Artvin Otobüs Terminali'nden Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi)

Güzergah	Artvin Ses	Lüks Artvin	Yeşil Artvin	Metro	Toplam
	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	
Artvin-Ankara	35	38	30		103
Artvin-Ardahan			15		15
Artvin-Bursa	30	30	25	25	110
Artvin-Erzurum		25	40		65
Artvin-İstanbul	38	35	32	38	143
Artvin-Trabzon		20	60		80
Toplam	103	148	202	63	516

GTYS : Güzergahların Toplam Yolcu Sayısı

Artvin ilinden direkt otobüs kaldıran işletmelerin Artvin ilçelerindeki toplam şube sayısı 22'dir. Artvin terminalinden direkt otobüs kaldıran otobüs işletmeleri ile acenteler için batı, doğu ve güney illerindeki şubeler ise Tablo 57'de gösterilmiştir.

Tablo 57: Artvin Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldıran Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler

İşletme	Arhavi	Hopa	Ardanuç	Borçka	Şavşat	Yusufeli	Murgul	Toplam
Artvin Ses	x	x	x	x	x	x		6
Lüks Artvin	x	x	x	x	x	x	x	7
Yeşil Artvin	x	x	x	x	x	x		6
Metro	x	x		x				3
Toplam	4	4	3	4	3	3	1	22

Kaynak: Artvin Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin ve Acentelerinin Kayıtları, 2014

Artvin ilinden direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı Tablo 58'de gösterilmiştir.

Tablo 58: Artvin İlinden Direkt Otobüs Kaldıran Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı(Kişi)

İşletme	Şube Sayısı (a)	Ortalama Yolcu Sayısı (b)	Sefer Sayısı (c)	Toplam Yolcu Sayısı (axbxc)
Artvin Ses Seyahat	6	1	3	18
Lüks Artvin Seyahat	7	1	5	35
Yeşil Artvin Express	6	1	9	54
Metro Turizm	3	1	2	6
Toplam	22			113

Tablo 58'de görüldüğü üzere, Artvin ilinden direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı 113'tir. Her şubenin bağlı

olduğu şehirlerarası otobüs işletmesinin ya da acentesinin her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama olarak tespit edilmiştir.

Artvin Otobüs Terminali'nden direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerine şubelerinin vermiş olduğu yolcu sayıları şehirlerarası otobüs işletmeleri ile acentelere dağıtılırken şu yol izlenmiştir: Önce tek sefer yapılan ilin güzergahındaki şubenin sadece o otobüse vereceği yolcu sayısı toplam yolcu sayısından, sefer sayısı da toplam sefer sayısından indirilmiştir. Geri kalan yolcu sayısı güzergahlara yapılan sefer sayıları ile orantılı olarak güzergahlara dağıtılmıştır.

Artvin Otobüs Terminali'nden direkt kalkan otobüs işletmeleri ile acentelere şubelerince verilen yolcuların güzergahlara göre dağılımı Tablo 59' da gösterilmiştir.

Tablo 59: Artvin Otobüs Terminali'nden Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı

Güzergah	Artvin Ses	Lüks Artvin	Yeşil Artvin	Metro	Toplam
Artvin-Ankara	6	11	15		32
Artvin-Ardahan			2		2
Artvin-Bursa	6	6	5	3	20
Artvin-Erzurum		2	4		6
Artvin-İstanbul	6	12	18	3	39
Artvin-Trabzon		4	10		14
Toplam	18	35	54	6	113

Öteyandan çeşitli illerden kalkarak Artvin Otobüs Terminali'ne uğrayan ve transit otobüs olarak adlandırılan otobüs sayısı 13'dür. Bu tür otobüslerin Artvin Otobüs Terminali'ndeki acentelerinin sayısı 7'dir. Bununla birlikte her acentenin acenteliğini yaptığı her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama 5 olarak tespit edilmiştir. Buna göre;

Acente Sayısı	Yolcu Sayısı (a)	Sefer Sayısı (b)	Toplam Yolcu Sayısı (a x b)
7	5	13	65

Artvin iline ilişkin veriler bir bütün olarak değerlendirildiğinde; Artvin il sınırları içerisinde çeşitli güzergahlara giden günlük ortalama yolcu sayısının toplam 694 (516 + 113 + 65), günlük ortalama sefer sayısının toplam 32 (19 + 13) olduğu ve bir otobüse (direkt kalkan ile transit geçen) düşen ortalama yolcu sayısının 22 (694: 32) kişi olduğu görülmektedir.

2.2.6. Gümüşhane İlinde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği

Gümüşhane ilinde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin yapılmasını kolaylaştıran Gümüşhane Otogarı'nın faaliyete geçmesinden önce otogar hizmetleri şehir merkezindeki dağınık halde bulunan yazıhanelerde yürütülmekteydi. Gümüşhane Belediyesi bu dağınıklığı önlemek amacıyla 1995 yılında Gümüşhane Otogarı'nı inşaa etmiş ve böylece daha önce dağınık halde duran yazıhaneler yapılan otogar ile belirli bir düzene göre biraraya getirilmiştir. Gümüşhane Otogarı'nın kapalı alan dağılımı tablo 60'da gösterilmiştir.

Tablo 60: Gümüşhane Otogarı'nın Kapalı Alan Dağılımı

Cinsi	Adedi
Bilet Gişesi	13
Lokanta	2
Kafeterya	2
Berber	1
Zabıta	1
Danışma	1
Polis Karakolu	1
Mescit	1
Emanet Deposu	1
Tuvalet	1
Taksi Durağı	1

Kaynak: Gümüşhane Belediyesi Otogar Müdürlüğü Kayıtları, 2014

Genellikle yöresel ve bölgesel çalışan otobüs işletmeleri bulunan otogarda Gümüşhane merkezli bir kaç işletme de bulunmaktadır. Gümüşhane Otogarı'nda düzenlenen otobüs seferleri genellikle büyük şehirlere ve bölgedeki diğer şehirlere yapılmaktadır. Otogara ulaşım ise ilçelerden gelen minibüslerle yapılmaktadır.

Gümüşhane Otogarı'na ait bir görüntü Fotoğraf 22'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 22: Gümüşhane Otogarı (2014)

Gümüşhane şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin gelişimine katkı sağlayan çeşitli unsurlar vardır. Bu unsurlar arasında Trabzon ili için sayılan sebeplere ilave olarak Gümüşhane ilinde denizyolunun ve havayolunun olmaması sayılabilir.

Gümüşhane ilinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti. ve Kanberoğlu Turizm ve Seyahat Ltd. Şti. ile başlamıştır. 1972 yılında ise Gümüşhane merkezli Yeşil Gümüşhane Seyahat Nakliyat Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. kurulmuş ve bu İşletme Gümüşhane-Ankara-İstanbul-Bursa illerine ve bu güzergahta bulunan diğer illere otobüs seferleri düzenlemeye başlamıştır. Bu Otobüs İşletmesi'ni 1974 yılında kurulan Gümüşhane Seyahat Otobüs işletmesi Ltd. Şti. izlemiştir.

Gümüşhane Seyahat Otobüs İşletmesi Ltd. Şti.'ye ait bir otobüs Fotoğraf 23'de gösterilmiştir.



Fotoğraf 23: Gümüşhane Seyahat Otobüs İşletmesi Ltd. Şti.'ye Ait Otobüs (1979)

Merkezleri Gümüşhane il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmeleri Tablo 61'de gösterilmiştir.

Tablo 61: Merkezleri Gümüşhane İl Sınırları içerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmeleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Lüks Gümüşhane Turizm Sey.Nak. İht ve İhr. Tic. Ltd. Şti	2006	Gümüşhane
Sıla Özlem İhr.Tur.Sey.Nak. Taah.İnş. San. Tic. Ltd. Şti.	2006	Şiran-Gümüşhane
Yeşil Gümüşhane Seyahat Otobüs İşletmesi Ltd. Şti.*	1972	Gümüşhane
Gümüşhane Seyahat Otobüs İşletmesi Ltd. Şti.**	1974	Gümüşhane

Kaynak: Gümüşhane Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

* Yeşil Gümüşhane Seyahat Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. faaliyetine son vermiştir.

**Gümüşhane Seyahat Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. faaliyetine son vermiştir.

Günümüzde merkezleri Gümüşhane ilinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinden 2006 yılında kurulan Lüks Gümüşhane Turizm Seyahat Nakliyat İthalat ve

İhracat Ticaret Ltd. Şti. ve Sıla Özlem İhracat Turizm Seyahat Nakliyat Taahhüt İnşaat Sanayi Ticaret Ltd. Şti. faaliyetlerine halen devam etmektedirler. Bu otobüs işletmelerinin Gümüşhane Otogarı'nda yazıhaneleri bulunmaktadır. Merkezleri Gümüşhane il sınırları içerisinde bulunmayan otobüs acenteleri Tablo 62'de gösterilmiştir.

Tablo 62: Merkezleri Gümüşhane İl Sınırları İçerisinde Bulunmayan Otobüs Acenteleri

İşletmenin Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi
Aydoğan Turizm Ticaret Ltd. Şti.	2007	Bafra-Samsun
Erzincan Özlem Turizm İhr.Sey.Nak.Taah.İnş. San. ve Tic. Ltd. Şti.	2003	Erzincan
Genç Turizm Nakliye İnş. Mad. San. ve Tic. Ltd. Şti.	1996	Altınordu-Ordu
Has Bingöl Turizm Gıda Akaryakıt İnşaat Tic.ve San.Ltd.Şti.	2005	Bingöl
Has Aras Iğdır Turizm Ltd. Şti.	1989	Iğdır
Kanberoğlu Turizm ve Seyahat Ltd. Şti	1970	Akçaabat-Trabzon
Lüks Bayburt Seyahat San.ve Tic.A.Ş.	1970	Bayburt
Lüks Erzincan Seyahat Yıl.2000 Petr.Sey.Tur.z Tic. Ltd.Şti.	1986	Erzincan
Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Tic. A.Ş.	1987	İstanbul
Süzer Seyahat Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.	1958	Akçaabat-Trabzon
Turay Turizm Seyahat Ltd. Şti.	1973	Ortahisar-Trabzon
Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll.Şti.	1957	Ortahisar-Trabzon
Van Erciş İtimat Turizm Taş. İnş. Mad. Nak.Gıd.San.Ticaret Ltd.Şti.	2003	Erciş-Van
Van Gölü Turizm Seyahat ve Ticaret A.Ş	1972	Van
Yeni As Bayburt Turizm Seyahat Ltd.Şti.	2011	Bayburt

Kaynak: Gümüşhane Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Acentelerin Kayıtları, 2014

Gümüşhane Otogarı'ndan Tablo 62'de gösterilen otobüs işletmelerinden başka ilçelere ve Bayburt, Trabzon ve Giresun iline her saat başı yolcu taşıyan minibüslerde vardır. Ancak, bu Çalışmada şehiriçi ve yurtdışı yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmelerine yer verilmeyip sadece şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmeler incelediğinden diğer alanlarda faaliyet gösteren işletmelere değinilmemiştir.

Merkezleri Gümüşhane il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin sefer güzergahları Tablo 63'de gösterilmiştir.

Tablo 63: Merkezleri Gümüşhane İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Sefer Güzergahları

İşletmenin Adı	Gümüşhane İli ile Bağlantılı Sefer Güzergahları
Lüks Gümüşhane Turizm Seyahat Nak. İht ve İhr. Tic. Ltd. Şti	Ankara, Bursa, Çorum, Erzurum, Eskişehir, İstanbul, Kars, Kırıkkale, Sakarya, Samsun, İzmit
Sıla Özlem İhracat Turizm Seyahat Nak. Taah. İnş. San. Tic. Ltd. Şti.	Ankara, Amasya, Afyon, Aksaray, Antalya, Bayburt, Bursa, Çorum, Düzce, Eskişehir, Kayseri, Sivas, İzmir, Nevşehir, Konya, Uşak, İstanbul, Kırıkkale, Trabzon, Yalova

Kaynak: Gümüşhane Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Gümüşhane merkezli şehirlerarası otobüs işletmelerinin Gümüşhane ilinden tarifeli sefer düzenledikleri illerin çoğu Gümüşhane'nin göç verdiği illerdir. Gümüşhane ilinin göç verdiği iller daha önce Harita 7'de belirtilmiştir.

Merkezleri Gümüşhane il sınırları içerisinde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinin otobüs sayıları Tablo 64'de gösterilmiştir.

Tablo 64: Merkezleri Gümüşhane İl Sınırları İçerisinde Bulunan Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Otobüs Sayıları (Adet)

İşletmenin Adı	Özmal Otobüs	Kiralık Otobüs	Toplam
Lüks Gümüşhane Turizm Sey.Nak. İht ve İhr. Tic. Ltd. Şti.	25	5	30
Sıla Özlem İhr.Tur.Sey.Nak. Taah.İnş. San. Tic. Ltd. Şti.	14	1	15
Toplam	39	6	45

Kaynak: Gümüşhane Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 64'de görüldüğü üzere, Gümüşhane merkezli şehirlerarası otobüs işletmeleri özmal otobüs sayısı 39, kiralık otobüs sayısı ise 6 olmak üzere toplam 45 adet otobüse sahiptir.

Gümüşhane Otogarı'ndan günde yakın mesafe ile uzak mesafeye direkt ortalama 7 otobüs kalkmaktadır. Ancak, bu sefer sayıları yolcuların yoğun olduğu aylarda (Şubat, Ağustos, Eylül ve Ekim) daha da artmaktadır. Sefer sayılarını yoğun olduğu aylar ya Gümüşhane Üniversitesi'nin açılış, sömestri tatili ve kapanış zamanı ya asker gönderme, bayram ya da hasat mevsiminin başlama ya da sonudur.

Gümüşhane ilindeki kişilerin otobüs yolculuğunu tercih etmesi sebepleri arasında karayollarının standart ölçüde yapılması, demiryolu, havayolunun ve denizyolunun olmaması sayılabilir.

Gümüşhane Otogarı'ndaki şehirlerarası otobüs işletmeleri ve acentelerden direkt kalkan 7 otobüsün dağılımı Tablo 65'de, bu otobüslerce güzergahlara taşınan günlük ortalama yolcu sayısı Tablo 66'da gösterilmektedir.

Tablo 65: Gümüşhane Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Günlük Otobüs Sayısı (Adet)

Güzergah	Lüks Gümüşhane		Sıla Özlem		Metro		Ulusoy		Toplam
	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	SS	OYS	
Gümüşhane-Ankara	1	38							1
Gümüşhane-Bursa	1	30							1
Gümüşhane-Erzurum							2	18	2
Gümüşhane-İstanbul	1	35			1	32			2
Gümüşhane-Trabzon			1	20					1
Toplam	3		1		1		2		7

SS : Sefer Sayısı

OYS : Ortalama Yolcu Sayısı

Tablo 66: Gümüşhane Otogarı'ndan Otobüs İşletmeleri ile Acentelerce Direkt Kaldırılan Otobüslerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı (Kişi)

Güzergah	Lüks Gümüşhane	Sıla Özlem	Metro	Ulusoy	Toplam
	GTYS	GTYS	GTYS	GTYS	
Gümüşhane-Ankara	38				38
Gümüşhane-Bursa	30				30
Gümüşhane-Erzurum				36	36
Gümüşhane-İstanbul	35		32		67
Gümüşhane-Trabzon		20			20
Toplam	103	20	32	36	191

GTYS: Güzergahların Toplam Yolcu Sayısı

Gümüşhane ilinden direkt otobüs kaldıran işletmelerin Gümüşhane ilçelerindeki toplam şube sayısı 7'dir. Gümüşhane Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran otobüs işletmeleri ile acenteler için batı, doğu ve güney illerindeki şubeler Tablo 67'de gösterilmiştir.

Tablo 67: Gümüşhane Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran Otobüs İşletmeleri ile Acenteler İçin Batı, Doğu ve Güney İllerindeki Şubeler

İşletme	Kelkit	Köse	Şiran	Kürtün	Torul	Toplam
Lüks Gümüşhane	x			x	x	3
Sıla Özlem	x	x	x			3
Metro					x	1
Toplam	2	1	1	1	2	7

Kaynak: Gümüşhane Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin ve Acentelerinin Kayıtları, 2014

Gümüşhane ilinden direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı Tablo 68'de gösterilmiştir.

Tablo 68: Gümüşhane İlinden Direkt Otobüs Kaldıran Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Şubelerindeki Günlük Toplam Yolcu Sayısı (Kişi)

İşletme	Şube Sayısı (a)	Ortalama Yolcu Sayısı (b)	Sefer Sayısı (c)	Toplam Yolcu Sayısı (axbxc)
Lüks Gümüşhane	3	1	3	9
Sıla Özlem	3	1	1	3
Metro	1	1	1	1
Toplam	7			13

Tablo 68'de görüldüğü üzere, Gümüşhane ilinden direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerinin şubelerindeki günlük toplam yolcu sayısı 13'dür. Her şubenin bağlı olduğu şehirlerarası otobüs işletmesinin ya da acentesinin her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama olarak tespit edilmiştir.

Gümüşhane Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran şehirlerarası otobüs işletmelerine şubelerinin vermiş olduğu yolcu sayıları şehirlerarası otobüs işletmeleri ile acentelere dağıtılırken şu yol izlenmiştir: Önce tek sefer yapılan ilin güzergahındaki şubenin sadece o otobüse vereceği yolcu sayısı toplam yolcu sayısından, sefer sayısı da toplam sefer sayısından indirilmiştir. Geri kalan yolcu sayısı güzergahlara yapılan sefer sayıları ile orantılı olarak güzergahlara dağıtılmıştır.

Gümüşhane Otogarı'ndan direkt kalkan otobüs işletmeleri ile acentelere şubelerince verilen yolcuların güzergahlara göre dağılımı Tablo 69' da gösterilmiştir.

Tablo 69: Gümüşhane Otogarı'ndan Direkt Kalkan Otobüs İşletmeleri ile Acentelere Şubelerince Verilen Yolcuların Güzergahlara Göre Dağılımı

Güzergah	Lüks Gümüşhane	Sıla Özlem	Metro	Toplam
Gümüşhane-Ankara	3			3
Gümüşhane-Bursa	3			3
Gümüşhane-İstanbul	3		1	4
Gümüşhane-Trabzon		3		3
Toplam	9	3	1	13

Öteyandan çeşitli illerden kalkarak Gümüşhane Otogarı'na uğrayan ve transit otobüs olarak adlandırılan otobüs sayısı diğer illere göre çok azdır. Bu tür otobüslerin Gümüşhane Otogarı'ndaki acentelerinin sayısı 13'dür. Bununla birlikte her acentenin acenteliğini yaptığı her otobüse bir sefer için verdiği yolcu sayısı günlük ortalama 4 olarak tespit edilmiştir. Buna göre;

Acente Sayısı	Yolcu Sayısı (a)	Sefer Sayısı (b)	Toplam Yolcu Sayısı (a x b)
13	4	26	104

Gümüşhane iline ilişkin veriler bir bütün olarak değerlendirildiğinde; Gümüşhane il sınırları içerisinde çeşitli güzergahlara giden günlük ortalama yolcu sayısının toplam 308 (191 + 13 + 104), günlük ortalama sefer sayısının toplam 33 (7 + 26) olduğu ve bir otobüse (direkt kalkan ile transit geçen otobüsler) düşen ortalama yolcu sayısının 9 (308: 33) kişi olduğu görülmektedir.

2.3. Trabzon Alt Bölgesi'nde Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliğinin Ekonomik Katkısı

Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan illerdeki şehirlerarası otobüs işletmelerinin Türkiye ekonomisine katkısı bu bölümde milli gelire katkısı ve istihdam sağlama katkısı olmak üzere iki grupta incelenecektir.

2.3.1. Milli Gelire Katkısı

Trabzon Otobüs Terminali'nden direkt ve acentelerce transit olarak kalkan otobüs sayısı günde ortalama 142, bu otobüsler ile taşınan yolcu sayısı ise ortalama 2 917 kişidir.

Daha önce ifade edildiği gibi Tablo 16'da Trabzon Otobüs Terminali'nden otobüs işletmeleri ile acentelerce direkt kaldırılan otobüslerde taşınan yolcu sayısı ortalama 2 095 kişi, Tablo 19'da Trabzon Otobüs Terminali'nden direkt kalkan otobüs işletmeleri ve acentelere şubelerince verilen yolcu sayısı ise ortalama 540 kişi olduğu belirtilmiştir. Bu verilerden yararlanarak Tablo 70'de Trabzon Otobüs Terminali'nde direkt otobüs kaldıran işletmeler ile acentelerin günlük taşınan ortalama 2 635 (2 095 + 540) yolcudan elde ettikleri gelir gösterilmiştir.

Tablo 70: Trabzon Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil)

Güzergah	Toplam Yolcu Sayısı	Fiyat* (TL)	Toplam Gelir (TL)
Trabzon-Ankara	343	60,-	20.580,-
Trabzon-Antalya	137	90,-	12.330,-
Trabzon-Adana	114	80,-	9.120,-
Trabzon-Aydın	22	85,-	18.700,-
Trabzon-Bursa	211	80,-	16.880,-
Trabzon-Balıkesir	26	90,-	2.340,-
Trabzon-Burdur	15	80,-	1.200,-
Trabzon-Bingöl	20	55,-	1.100,-

Tablo 70 (Devamı)

Güzergah	Toplam Yolcu Sayısı	Fiyat* (TL)	Toplam Gelir (TL)
Trabzon-Çanakkale	38	100,-	3.800,-
Trabzon-Diyarbakır	15	70,-	1.050,-
Trabzon-Erzurum	187	30,-	5.610,-
Trabzon-Erzincan	30	30,-	900,-
Trabzon-Gümüşhane	51	15,-	765,-
Trabzon- Gaziantep	39	85,-	3.315,-
Trabzon-Hatay	52	95,-	4.940,-
Trabzon- İstanbul	632	80,-	50.560,-
Trabzon- İzmir	98	80,-	7.840,-
Trabzon-Karabük	24	70,-	1.680,-
Trabzon-Konya	67	80,-	5.360,-
Trabzon-Kütahya	19	75,-	1.425,-
Trabzon- Muğla	55	95,-	5.225,-
Trabzon-Mersin	40	80,-	3.200,-
Trabzon- Sakarya	26	80,-	2.080,-
Trabzon-Sinop	21	50,-	1.050,-
Trabzon-Samsun	167	30,-	5.010,-
Trabzon- Sivas	25	60,-	1.500,-
Trabzon-Şanlıurfa	25	85,-	2.125,-
Trabzon- Tekirdağ	73	100,-	7.300,-
Trabzon-Van	15	70,-	1.050,-
Trabzon-Zonguldak	48	75,-	3.600,-
Toplam	2 635		201.635,-

*2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir.

Tablo 70' de görüldüğü üzere, Trabzon Otobüs Terminali'nden direkt otobüs kaldıran işletmeler ile bunlara bağlı acenteler günlük ortalama 2 635 yolcudan ortalama 201.635,- TL gelir elde etmiştir.

Tablo 71: Trabzon Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin Günlük Gelirleri

Güzergah	Acenteler	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı (Sefer Sayısıx6)	Fiyat*(TL)	Toplam (TL)
Trabzon-İstanbul	Artvin Ses	7	42	80,-	3.360,-
	Doğu Karadeniz				
	Lüks Artvin				
	Lüks Karadeniz				
	Rize Ses				
	Sahil Seyahat				
Trabzon-İzmir	Doğu Karadeniz	2	12	80,-	960,-
	Lüks Karadeniz				
Trabzon-Ankara	Artvin Ses	8	48	60,-	2.880,-
	Doğu Karadeniz				
	Lüks Artvin				
	Lüks Karadeniz				
	Yeşil Artvin				
Trabzon-Bursa	Artvin Ses	3	18	80,-	1.440,-
	Lüks Karadeniz				
	Yeşil Artvin				

Tablo 71 (Devamı)

Güzergah	Acenteler	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı (Sefer Sayısıx6)	Fiyat*(TL)	Toplam (TL)
Trabzon-Bafra	İğdırlı Turizm	4	24	35,-	840,-
	Özgül Bafra				
	Yeni As Bafra				
Trabzon-Samsun	İğdırlı Turizm	4	24	30,-	720,-
	Has Bingöl				
	Üstün Erçelik				
	Van Gölü				
Trabzon-Sivas	Tokat Yıldızı	1	6	60,-	360,-
Trabzon-Şanlıurfa	Adıyaman Gülaras	4	24	85,-	2.040,-
	Tunceliler				
	Has Bingöl				
Trabzon-Gaziantep	Has Bingöl	2	12	85,-	1.020,-
	Öz Elbistan				
Trabzon-İğdır	İğdırlı Turizm	1	6	70,-	420,-
Trabzon-Konya	Süha Turizm	2	12	80,-	960,-
	Lüks Karadeniz				
Trabzon Kars	Lüks Gümüşhane	1	6	60,-	360,-
Trabzon-K.Maraş	Öz Diyarbakır	1	6	95,-	570,-
Trabzon-Batman	Star Diyarbakır	1	6	80,-	480,-
Trabzon-Malatya	Tokat Yıldızı	1	6	70,-	420,-
Trabzon-Aydın	Sahil Seyahat	1	6	85,-	510,-
Trabzon-Van	Van Gölü	2	12	70,-	840,-
Trabzon- Düzce	Üstün Erçelik	1	6	70,-	420,-
Trabzon Çanakkale	Sahil Seyahat	1	6	100,-	600,-
Toplam		47	282		19.200,-

*2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir.

Tablo 71'de görüldüğü üzere, Trabzon Otobüs Terminali'nden direkt otobüs kaldırmayan acenteler ise günlük toplam ortalama 282 yolcudan ortalama 19.200,-TL gelir elde edilmiştir. Böylece Trabzon Otobüs Terminali ile şubelerden günlük ortalama 2 917 (2 635 + 282) yolcudan ortalama 220.835,-TL (201.635,-TL + 19.200,-TL) gelir elde edilmiştir. Bu verilere göre Trabzon Otobüs Terminali'nde yolculardan yıllık ortalama 79.500.600,-TL (220.835,- TL x 360 gün)' lik gelir elde edilmektedir.

Ordu Otobüs Terminali'nden 2014 yılı itibariyle, direkt ve acentelerce transit olarak kalkan otobüs sayısı günde ortalama 72, bu otobüsler ile taşınan yolcu sayısı ise ortalama 866 kişidir.

Daha önce ifade edildiği gibi Tablo 26'da Ordu Otobüs Terminali'nden otobüs işletmeleri ile acentelerce direkt kaldırılan otobüslerde taşınan yolcu sayısı ortalama 450 kişi, Tablo 29'da Ordu Otobüs Terminali'nden direkt kalkan otobüs işletmeleri ve acentelere şubelerince verilen yolcu sayısı ise ortalama 176 kişi olduğu belirtilmiştir. Bu verilerden yararlanarak Tablo 72'de Ordu Otobüs Terminali'nde direkt otobüs kaldıran

işletmeler ile acentelerin günlük taşınan ortalama 626 (450 + 176) yolcudan elde ettikleri gelir gösterilmiştir.

Tablo 72: Ordu Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil)

Güzergah	Toplam Yolcu Sayısı	Fiyat* (TL)	Toplam Gelir (TL)
Ordu-Ankara	177	55,-	9.735,-
Ordu-Erzurum	21	50,-	1.050,-
Ordu-İstanbul	228	70,-	15.960,-
Ordu-Rize	77	30,-	2.310,-
Ordu-Samsun	50	20,-	1.000,-
Ordu-Sivas	15	50,-	750,-
Ordu-Tekirdağ	24	100,-	2.400,-
Ordu-Trabzon	34	20,-	680,-
Toplam	626		33.885,-

*2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir.

Tablo 72' de görüldüğü üzere, Ordu Otobüs Terminali'nden direkt otobüs kaldıran işletmeler ile bunlara bağlı acenteler günlük ortalama 626 yolcudan ortalama 33.885,- TL gelir elde etmiştir.

Tablo 73: Ordu Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin Günlük Gelirleri

Güzergah	Acenteler	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı (Sefer Sayısıx5)	Fiyat*(TL)	Toplam (TL)
Ordu-İstanbul	Kanberoğlu	6	30	70,-	2.100,-
	Lüks Karadeniz				
	Varan				
	Sahil Seyahat				
Ordu-İzmir	Kanberoğlu	2	10	80,-	800,-
	Lüks Karadeniz				
Ordu-Ankara	Doğu Karadeniz	4	20	55,-	1.100,-
	Kanberoğlu				
	Lüks Gümüşhane				
	Lüks Karadeniz				
Ordu-Antalya	Kanberoğlu	2	10	75,-	750,-
	Lüks Karadeniz				
Ordu-Konya	Süha Turizm	2	10	75,-	750,-
	Lüks Karadeniz				
Ordu-Bursa	Kanberoğlu	3	15	75	1.125,-
	Süzer				
	Yeşil Artvin				
Ordu-Rize	Özgül Bafra	3	15	30,-	450,-
	Tokat Yıldızı				
Ordu-Hatay	Has Turizm	2	10	70,-	700,-
	Kanberoğlu				
Ordu-Kars	Lüks Gümüşhane	2	10	70,-	700,-
	Kanberoğlu				
Ordu-Şanlıurfa	Adıyaman Ünal	3	15	74,-	1.110,-
	Adıyaman Gülaras				
	Has Bingöl				

Tablo 73 (Devamı)

Güzergah	Acenteler	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı (Sefer Sayısıx5)	Fiyat(TL)	Toplam (TL)
Ordu-Van	Van Gölü	2	10	80,-	800,-
	Kanberoğlu				
Ordu-Bafra	Özgül Bafra	3	15	25,-	375,-
	Yeni As Bafra				
Ordu-Düzce	Düzce Güven	1	5	60,-	300,-
Ordu-Elazığ	Hazar Turizm	1	5	75,-	375,-
Ordu-Iğdır	Iğdırlı Turizm	1	5	80,-	400,-
Ordu-Diyarbakır	Öz Diyarbakır	2	10	90,-	900,-
	Can Diyarbakır				
Ordu-Aydın	Sahil Seyahat	1	5	75,-	375,-
Ordu-Çanakkale	Sahil Seyahat	1	5	90,-	450,-
Ordu-Adana	Kanberoğlu	1	5	72,-	360,-
Ordu-Erzurum	Kanberoğlu	1	5	50,-	250,-
Ordu-Sakarya	Kanberoğlu	1	5	70,-	350,-
Ordu-Zonguldak	Kanberoğlu	1	5	65,-	325,-
Ordu-Artvin	Yeşil Artvin	1	5	45,-	225,-
Ordu-Sivas	Tokat Yıldızı	1	5	50,-	250,-
Ordu-Malatya	Tokat Yıldızı	1	5	70,-	350,-
Toplam		48	240		15.670,-

* 2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir.

Tablo 73'de görüldüğü üzere, Ordu Otobüs Terminali'nden direkt otobüs kaldırmayan acenteler ise günlük toplam ortalama 240 yolcudan ortalama 15.670,-TL gelir elde etmiştir. Böylece Ordu Otobüs Terminali ile şubelerden günlük toplam ortalama 866 (626 + 240) yolcudan ortalama 49.555,-TL (33.885,-TL + 15.670,-TL) gelir elde edilmektedir. Bu verilere göre Ordu Otobüs Terminali'nde yolculardan yıllık ortalama 17.839.800,-TL (49.555,- TL x 360 gün)' lik gelir elde edilmektedir.

Giresun Otogarı'ndan 2014 yılı itibariyle, direkt ve acentelerce transit olarak kalkan otobüs sayısı günde ortalama 64, bu otobüsler ile taşınan yolcu sayısı ise ortalama 973 kişidir.

Daha önce ifade edildiği gibi Tablo 36'da Giresun Otogarı'ndan otobüs işletmeleri ile acentelerce direkt kaldırılan otobüslerde taşınan yolcu sayısı ortalama 645 kişi, Tablo 39'da Giresun Otogarı'ndan direkt kalkan otobüs işletmeleri ve acentelere şubelerince verilen yolcu sayısı ise ortalama 153 kişi olduğu belirtilmiştir. Bu verilerden yararlanarak Tablo 74'de Giresun Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran işletmeler ile acentelerin günlük taşınan ortalama 798 (645 + 153) yolcudan elde ettikleri gelir gösterilmiştir.

Tablo 74: Giresun Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil)

Güzergah	Toplam Yolcu Sayısı	Fiyat*(TL)	Toplam Gelir (TL)
Giresun-Ankara	268	55,-	14.740,-
Giresun-Antalya	25	85,-	2.125,-
Giresun-Batman	10	90,-	900,-
Giresun-Bursa	42	75,-	3.150,-
Giresun-Diyarbakır	10	90,-	900,-
Giresun-Elazığ	10	75,-	750,-
Giresun-İstanbul	380	75,-	28.500,-
Giresun-İzmir	30	80,-	2.400,-
Giresun-Sakarya	23	75,-	1.725,-
Toplam	798		55.190,-

* 2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir.

Tablo 74' de görüldüğü üzere, Giresun Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran işletmeler ile bunlara bağlı acenteler günlük ortalama 798 yolcudan ortalama 55.190,- TL gelir elde etmiştir.

Tablo 75: Giresun Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin Günlük Gelirleri

Güzergah	Acenteler	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı (Sefer Sayısıx5)	Fiyat*(TL)	Toplam (TL)
Giresun-İstanbul	Kanberoğlu	6	30	75,-	2.250,-
	Lüks Karadeniz				
	Sahil Seyahat				
Giresun-İzmir	Kanberoğlu	2	10	80,-	800,-
	Lüks Karadeniz				
Giresun-Şanlıurfa	Adıyaman Gülaras	3	15	80,-	1.200,-
	Adıyaman Ünal				
	Has Bingöl				
Giresun-Ankara	Doğu Karadeniz	3	15	55,-	825,-
	Kanberoğlu				
	Lüks Karadeniz				
Giresun-Hatay	Has Turizm	2	10	90,-	900,-
	Kanberoğlu				
Giresun-Konya	Lüks Karadeniz	2	10	80,-	800,-
	Süha Turizm				
Giresun-Sivas	Huzur Turizm	2	10	55,-	550,-
	Tokat Yıldızı				
Giresun-Van	Van Gölü	2	10	75,-	750,-
	Kanberoğlu				
Giresun-Çanakkale	Sahil Seyahat	1	5	90,-	450,-
Giresun-Aydın	Sahil Seyahat	1	5	85,-	425,-
Giresun-Rize	Tokat Yıldızı	2	10	25,-	250,-
Giresun-Malatya	Tokat Yıldızı	1	5	70,-	350,-
Giresun-Aydın	Sahil Seyahat	1	5	85,-	425,-
Giresun-Rize	Tokat Yıldızı	2	10	25,-	250,-
Giresun-Malatya	Tokat Yıldızı	1	5	70,-	350,-

Tablo 75 (Devamı)

Güzergah	Acenteler	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı (Sefer Sayısıx5)	Fiyat*(TL)	Toplam (TL)
Giresun-Adana	Kanberoğlu	1	5	80,-	400,-
Giresun-Erzurum	Kanberoğlu	1	5	50,-	250,-
Giresun-Kars	Kanberoğlu	1	5	65,-	325,-
Giresun-Sakarya	Kanberoğlu	1	5	75,-	375,-
Giresun-Bursa	Kanberoğlu	1	5	75,-	375,-
Giresun-Trabzon	Kanberoğlu	1	5	25,-	125,-
Giresun- Samsun	Kanberoğlu	1	5	25,-	125,-
Giresun-Zonguldak	Kanberoğlu	1	5	70,-	350,-
Toplam		35	175		11.875,-

* 2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir.

Tablo 75'de görüldüğü üzere, Giresun Otogarı'ndan direkt otobüs kaldırmayan acenteler ise günlük toplam ortalama 175 yolcudan ortalama 11.875,-TL gelir elde etmiştir. Böylece Giresun Otogarı ile şubelerden günlük toplam ortalama 973 (798 + 175) yolcudan ortalama 67.065,-TL (55.190,- TL + 11.875,-TL) gelir elde edilmektedir. Bu verilere göre Giresun Otogarı'nda yolculardan yıllık ortalama 24.143.400,-TL (67.065,- TL x 360 gün)' lik gelir elde edilmektedir.

Rize Otogarı'ndan 2014 yılı itibariyle, direkt ve acentelerce transit olarak kalkan otobüs sayısı günde ortalama 54, bu otobüsler ile taşınan yolcu sayısı ise ortalama 1 436 kişidir.

Daha önce ifade edildiği gibi Tablo 46'da Rize Otogarı'ndan otobüs işletmeleri ile acentelerce direkt kaldırılan otobüslerde taşınan yolcu sayısı ortalama 1 221 kişi, Tablo 49'da Rize Otogarı'ndan direkt kalkan otobüs işletmeleri ve acentelere şubelerince verilen yolcu sayısı ise ortalama 205 kişi olduğu belirtilmiştir. Bu verilerden yararlanarak Tablo 76'da Rize Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran işletmeler ile acentelerin günlük taşınan ortalama 1 426 (1 221 + 205) yolcudan elde ettikleri gelir gösterilmiştir.

Tablo 76: Rize Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil)

Güzergah	Toplam yolcu Sayısı	Fiyat*(TL)	Toplam Gelir (TL)
Rize-Adana	25	85,-	2.125,-
Rize-Ankara	169	60,-	10.140,-
Rize-Antalya	104	90,-	9.360,-
Rize-Aydın	58	90,-	5.220,-
Rize-Balıkesir	50	90,-	4.500,-
Rize-Batman	16	80,-	1.280,-
Rize-Bursa	84	85,-	7.140,-

Tablo 76 (Devamı)

Güzergah	Toplam yolcu Sayısı	Fiyat* (TL)	Toplam Gelir (TL)
Rize-Çanakkale	41	100,-	4.100,-
Rize-Edirne	27	100,-	2.700,-
Rize-Elazığ	16	65,-	1.040,-
Rize-Erzurum	24	35,-	840,-
Rize-Gaziantep	15	80,-	1.200,-
Rize-Hatay	20	90,-	1.800,-
Rize-İstanbul	359	85,-	30.515,-
Rize-İzmir	66	90,-	5.940,-
Rize-K.Maraş	21	95,-	1.995,-
Rize-Karabük	22	70,-	1.540,-
Rize-Konya	38	85,-	3.230,-
Rize-Kütahya	27	75,-	2.025,-
Rize-Mersin	24	80,-	1.920,-
Rize-Muğla	50	90,-	4.500,-
Rize-Sakarya	25	85,-	2.125,-
Rize-Samsun	20	35,-	700,-
Rize-Sinop	37	60,-	2.220,-
Rize-Zonguldak	88	80,-	7.040,-
Toplam	1 426		115.195,-

* 2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir.

Tablo 76' da görüldüğü üzere, Rize Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran işletmeler ile bunlara bağlı acenteler günlük ortalama 1 426 yolcudan ortalama 115.195,- TL gelir elde etmiştir.

Tablo 77: Rize Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin Günlük Gelirleri

Güzergah	Acenteler	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı (Sefer Sayısıx5)	Fiyat*(TL)	Toplam (TL)
Rize- Van	Van Gölü	2	10	75,-	750,-
	Best Van				
Toplam		2	10		750,-

* 2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir.

Tablo 77'de de görüldüğü üzere, Rize Otogarı'ndan direkt otobüs kaldırmayan acenteler ise günlük toplam ortalama 10 yolcudan ortalama 750,-TL gelir elde etmiştir. Böylece Rize Otogarı ile şubelerden günlük toplam ortalama 1 436 (1 426 + 10) yolcudan ortalama 115.975,-TL (115.195,- TL + 750,-TL) gelir elde edilmiştir. Bu verilere göre Rize Otogarı'nda yolculardan yıllık ortalama 41.751.000,-TL (115.975,- TL x 360 gün)' lik gelir elde edilmektedir.

Artvin Otobüs Terminali'nden 2014 yılı itibariyle, direkt ve acentelerce transit olarak kalkan otobüs sayısı günde ortalama 32, bu otobüsler ile taşınan yolcu sayısı ise ortalama 694 kişidir.

Daha önce ifade edildiği gibi Tablo 56'da Artvin Otobüs Terminali'nden otobüs işletmeleri ile acentelerce direkt kaldırılan otobüslerde taşınan yolcu sayısı ortalama 516 kişi, Tablo 59'da Artvin Otobüs Terminali'nden direkt kalkan otobüs işletmeleri ve acentelere şubelerince verilen yolcu sayısı ise ortalama 113 kişi olduğu belirtilmiştir. Bu verilerden yararlanarak Tablo 78'de Artvin Otobüs Terminali'nde direkt otobüs kaldıran işletmeler ile acentelerin günlük taşınan ortalama 629 (516 + 113) yolcudan elde ettikleri gelir gösterilmiştir.

Tablo 78: Artvin Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil)

Güzergah	Toplam Yolcu Sayısı	Fiyat*(TL)	Toplam Geliri (TL)
Artvin-Ankara	135	70,-	9.450,-
Artvin-Ardahan	17	30,-	510,-
Artvin-Bursa	130	100,-	13.000,-
Artvin-Erzurum	71	30,-	2.130,-
Artvin-İstanbul	182	100,-	18.200,-
Artvin-Trabzon	94	30,-	2.820,-
Toplam	629		46.110,-

* 2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir.

Tablo 78' de görüldüğü üzere, Artvin Otobüs Terminali'nden direkt otobüs kaldıran işletmeler ile bunlara bağlı acenteler günlük ortalama 629 yolcudan ortalama 46.110,- TL gelir elde etmiştir.

Tablo 79: Artvin Otobüs Terminali'nden Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin Günlük Gelirleri

Güzergah	Acenteler	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı (Sefer Sayısıx5)	Fiyat*(TL)	Toplam (TL)
Artvin-İstanbul	Ulusoy	3	15	85,-	1.275,-
	Kamil Koç				
	Doğu Karadeniz				
Artvin-Ankara	Ulusoy	3	15	60,-	900,-
	Kamil Koç				
	Doğu Karadeniz				
Artvin-İzmir	Ulusoy	3	15	90,-	1.350,-
	Kamil Koç				
	Doğu Karadeniz				
Artvin Karabük	Ulusoy	1	5	70,-	350,-
Artvin-Antalya	Kamil Koç	1	5	90,-	450,-
Artvin-Bafra	Ulusoy	1	5	40,-	200,-
Artvin-Konya	Ulusoy	1	5	85,-	425,-
Toplam		13	65		4.950,-

* 2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir.

Tablo 79'da görüldüğü üzere, Artvin Otobüs Terminali'nden direkt otobüs kaldırmayan acenteler ise günlük toplam ortalama 65 yolcudan ortalama 4.950,-TL gelir elde etmiştir. Böylece Artvin Otobüs Terminali ile şubelerden günlük toplam ortalama 694 (629 + 65) yolcudan ortalama 51.060,-TL (46.110,- TL + 4.950,-TL) gelir elde edilmiştir. Bu verilere göre Artvin Otobüs Terminali'nde yolculardan yıllık ortalama 18.381.600,-TL (51.060,- TL x 360 gün)' lik gelir elde edilmektedir.

Gümüşhane Otogarı'ndan 2014 yılı itibariyle, direkt ve acentelerce transit olarak kalkan otobüs sayısı günde ortalama 33, bu otobüsler ile taşınan yolcu sayısı ise ortalama 308 kişidir.

Daha önce ifade edildiği gibi Tablo 66'da Gümüşhane Otogarı'ndan otobüs işletmeleri ile acentelerce direkt kaldırılan otobüslerde taşınan yolcu sayısı ortalama 191 kişi, Tablo 69'da Gümüşhane Otogarı'ndan direkt kalkan otobüs işletmeleri ve acentelere şubelerince verilen yolcu sayısı ise ortalama 13 kişi olduğu belirtilmiştir. Bu verilerden yararlanarak Tablo 80'da Gümüşhane Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran işletmeler ile acentelerin günlük taşınan ortalama 204 (191 + 13) yolcudan elde ettikleri gelir gösterilmiştir.

Tablo 80: Gümüşhane Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldıran İşletmeler ile Acentelerin Günlük Gelirleri (Şube Gelirleri Dahil)

Güzergah	Toplam Yolcu Sayısı	Fiyat *(TL)	Toplam Geliri (TL)
Gümüşhane-Ankara	41	65,-	2.665,-
Gümüşhane-Bursa	33	90,-	5.400,-
Gümüşhane-Erzurum	36	25,-	900,-
Gümüşhane-İstanbul	71	90,-	6.390,-
Gümüşhane-Trabzon	23	20,-	460,-
Toplam	204		15.815,-

* 2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir.

Tablo 80'de görüldüğü üzere, Gümüşhane Otogarı'ndan direkt otobüs kaldıran işletmeler ile bunlara bağlı acenteler günlük ortalama 204 yolcudan ortalama 15.815,- TL gelir elde etmiştir.

**Tablo 81: Gümüşhane Otogarı'ndan Direkt Otobüs Kaldırmayan Acentelerin
Günlük Gelirleri**

Güzergah	Acenteler	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı (Sefer Sayısıx4)	Fiyat(TL)	Toplam (TL)
Gümüşhane-Bafra	Aydoğan Turizm	1	4	40	160
Gümüşhane-Samsun	Kanberoğlu	5	20	40	800
	Ulusoy				
	Van Gölü				
Gümüşhane-Gaziantep	Has Bingöl	2	8	80	640
	Turay Turizm				
Gümüşhane-Şanlıurfa	Has Bingöl	2	8	85	680
	Turay Turizm				
Gümüşhane-Iğdır	Iğdırli Turizm	1	4	50	200
Gümüşhane-Van	Kanberoğlu	4	16	60	960
	Van Gölü				
	Van Erciş İtimat				
Gümüşhane-Kars	Kanberoğlu	1	4	40	160
Gümüşhane-Erzurum	Kanberoğlu	4	16	25	400
	Ulusoy				
Gümüşhane-Trabzon	Kanberoğlu	4	16	20	320
	Turay Turizm				
Gümüşhane-Mersin	Turay Turizm	1	4	80	320
Gümüşhane-Erzincan	Turay Turizm	1	4	20	80
Toplam		26	104		4.720,-

* 2014 yılı için belirlenen fiyatlara katma değer vergisi dahildir

Tablo 81'de görüldüğü üzere, Gümüşhane Otogarı'ndan direkt otobüs kaldırmayan acenteler ise günlük toplam ortalama 104 yolcudan ortalama 4.720,-TL gelir elde etmiştir. Böylece Gümüşhane Otogarı ile şubelerden günlük ortalama 308 (204 + 104) yolcudan ortalama 20.535,-TL (15.815,- TL + 4.720,-TL) gelir elde edilmiştir. Bu verilere göre Gümüşhane Otogarı'nda yolculardan yıllık ortalama 7.392.600,-TL (20.535,- TL x 360 gün)' lik gelir elde edilmektedir.

Özetle, Trabzon Alt Bölgesi'nde Trabzon Otobüs Terminali'nden günlük ortalama 220.835,- TL, Ordu Otobüs Terminali'nden ortalama 49.555,-TL, Giresun Otogarı'ndan ortalama 67.065,- TL, Rize Otogarı'ndan ortalama 115.975,-TL, Artvin Otobüs Terminali'nden ortalama 51.060,- TL ve Gümüşhane Otogarı'ndan ortalama 20.535,-TL olmak üzere toplam ortalama 525.025,- TL'lik gelir elde edilmiştir.

Trabzon Alt Bölgesi'ndeki illerdeki belediyelerin otobüs terminallerinden elde ettikleri kira gelirleri aylık Trabzon ilinde 14.400,- TL, Ordu ilinde 15.470,- TL, Rize ilinde 14.520,-TL, Artvin ilinde 8.890,- TL ve Gümüşhane ilinde de 4.290,-TL'dir. Giresun ilindeki yazıhanelerden ise Giresun Belediyesi kira almamaktadır. Otobüs terminallerinden düşük kira bedelli alınmasının ya da hiç kira alınmamasının sebebi, otobüs terminallerinde

daha fazla yazıhanenin faaliyette bulunmasını sağlayarak, terminallere uğrayan günlük otobüs sayısının artmasına yardımcı olmaktadır. Öteyandan bu durum gerçekleştiğinde terminal giriş ve çıkışlarından alınan belediye gelirleri de artmış olacaktır.

2.3.2. İstihdama Katkısı

Trabzon Alt Bölgesi'nde şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin parasal katkısı yanında istihdam sağlama yönü de vardır. Bu kısımda Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan illerin otoparklardaki istihdamı düzeyi incelenecektir.

Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan illerin otoparkındaki çeşitli birimlerde çalışanların sayısı Tablo 82'de gösterilmiştir.

Tablo 82: Trabzon Alt Bölgesi'ni Oluşturan İllerin Otoparkındaki Çeşitli Birimlerde Çalışanların Sayısı (Kişi)

Birim	Trabzon	Ordu	Giresun	Rize	Artvin	Gümüşhane	Toplam
Belediye Personeli	14	8	11	-	-	2	35
Lokanta	7	6	7	25	10	14	69
Kafeterya	24	5	6	6	6	10	57
PTT	2	2	2	2	-	-	8
Berber	6	3	3	3	10	4	29
Zabıta	2	2	2	1	-	2	9
Polis	2	2	2	1	1	-	8
Büfeler	14	6	7	2	5	-	34
Emanet Deposu	2	2	2	2	-	2	10
Tuvaletler	4	2	2	2	2	2	14
Taksi Durağı	17	12	5	7	4	20	65
Su Tahsisat	2	1	-	-	-	-	3
Kitapçı ve Kırtasiye	1	-	-	-	-	-	1
Terzi	4	-	-	-	-	-	4
Kuru Temizleme	2	-	-	-	-	-	2
Konfeksiyon	4	-	-	-	-	-	4
İnternetcafe	1	-	-	-	-	-	1
Terminal İş Kolektifi	-	-	-	20	-	-	20
Toplam	108	51	49	71	38	56	373

Kaynak: Trabzon Alt Bölgesi'ni Oluşturan İllerin Otobüs Terminal Müdürlükleri Kayıtları, 2014

Tablo 82'de görüldüğü üzere, Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan illerden Trabzon ilinin otoparkında çeşitli birimlerde çalışanların sayısı toplam 108, Ordu ilinde 51, Giresun ilinde 49, Rize ilinde 71, Artvin ilinde 38 ve Gümüşhane ilinde de 56 kişidir. Bununla birlikte Trabzon Alt Bölgesi'nde yer alan illerin otoparkındaki çeşitli birimlerde çalışanların sayısının toplamda 373 kişi olduğu görülmektedir.

Merkezleri Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan illerde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinde çalışanların sayısı Tablo 83'de gösterilmiştir.

Tablo 83: Merkezleri Trabzon Alt Bölgesi'ni Oluşturan İllerde Bulunan Otobüs İşletmelerinde Çalışanların Sayısı (Kişi)

İşletmenin Adı	Toplam Otobüs Sayısı	Bir Otobüste Çalışan	Toplam
Ulusoy	97	4*	388
Süzer	7	4	28
Kanberoğlu	34	3**	102
Turay	15	3	45
Genç Turizm	8	4	32
Aybastı İtimat Fatsalılar	8	3	24
Özler Aybastı	7	3	21
Aybastı Özay	30	3	90
Eray Turizm	7	3	21
Fındikkale	14	3	42
Giresun Seyahat	3	3	9
Sema Turizm	11	3	33
Görece seyahat	14	3	42
Doğu Karadeniz	12	3	36
Lüks Karadeniz	20	4	80
Rize Ses	12	3	36
Yeşil Sahil Seyahat	52	4	208
Lüks Artvin	10	3	30
Yeşil Artvin	40	3	120
Artvin Ses	8	3	24
Lüks Gümüşhane	30	3	90
Sıla Özlem Seyahat	15	3	45
Toplam	454		1 546

Kaynak: Trabzon Alt Bölgesi'ndeki Otobüs Terminallerinde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

* : İki sürücü, bir yardımcı, bir hostes

** : İki sürücü, bir yardımcı

Tablo 83'de görüldüğü üzere, merkezleri Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan illerde bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerinde çalışanların sayısı toplam 1 546 kişidir. Bu kişilerden Trabzon ilinde çalışanların sayısı toplam 563 (388 + 28 + 102 + 45), Ordu ilinde 188 (32 +24 +21 + 90 +21), Giresun ilinde 126 (42 + 9 + 33 + 42), Rize ilinde 360 (36 + 80 + 36 + 208), Artvin ilinde 174 (30 + 120 + 24) ve Gümüşhane ilinde de 135 (90 + 45) kişidir.

Otobüs işletmeleri ile acentelerin Trabzon Otobüs Terminali'nde ve şubelerde çalışanların sayısı Tablo 84'de gösterilmiştir.

Tablo 84: Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Trabzon Otobüs Terminali'nde ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi)

İşletme ve Acente Adı	Trabzon Otobüs Terminali	Şubelerde	Toplam
Ulusoy	13	7	20
Kanberoğlu	10	6	16
Süzer	8	13	21
Turay	9	-	9
Adıyaman Ünal	2	-	2
Has turizm	2	-	2
İstanbul Seyahat	2	6	8
Kamil Koç	11	6	17
Kontur	2	2	4
Metro	13	14	27
Özlem Cizre Nuh	2	-	2
Sakarya VİB	2	8	10
Sıla Özlem	2	-	2
Tokat Yıldızı	2	7	9
Sema	2	2	4
Van Gölü	2	3	5
Toplam	84	74	158

Kaynak: Trabzon Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 84'de görüldüğü üzere, otobüs işletmeleri ile acentelerin Trabzon Otobüs Terminali'nde çalışanların sayısı 84 kişi ve şubelerde çalışanların sayısı ise 74 olmak üzere toplamda 158 kişidir.

Trabzon Otobüs Terminali'nde çeşitli birimlerde çalışanların sayısının 108 kişi ve merkezleri Trabzon ilinde bulunan otobüs işletmelerinin otobüslerinde çalışanların sayısının da 563 kişi olduğu daha önce belirtilmiştir. Bu bilgilere dayanarak, Trabzon ilinde şehirlerarası otobüs işletmelerinde ve terminalde çeşitli birimlerde çalışanların sayısının 829 (158 + 108 + 563) kişi olduğu belirtilebilir.

Otobüs işletmeleri ile acentelerin Ordu Otobüs Terminali'nde ve şubelerde çalışanların sayısı Tablo 85'de gösterilmiştir.

Tablo 85: Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Ordu Otobüs Terminali'nde ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi)

İşletme ve Acente Adı	Ordu Otobüs Terminali	Şubelerde	Toplam
Genç Turizm	5	12	17
Fatsalılar	2	6	8
Ulusoy	4	4	8
Metro	8	11	19
Kamil Koç	3	4	7
Görel Seyahat	1	-	1
İstanbul Seyahat	2	4	6
Fındikkale	4	6	10
Sakarya VİB	3	2	5
Huzur	2	-	2
Toplam	34	49	83

Kaynak: Ordu Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 85'de görüldüğü üzere, otobüs işletmeleri ile acentelerin Ordu Otobüs Terminali'nde çalışanların sayısı 34, şubelerde çalışanların sayısı ise 49 olmak üzere toplam 83 kişidir.

Ordu Otobüs Terminali'nde çeşitli birimlerde çalışanların sayısının 51 kişi ve merkezleri Ordu ilinde bulunan otobüs işletmelerinin otobüslerinde çalışanların sayısının da 188 kişi olduğu daha önce belirtilmiştir. Bu bilgilere dayanarak, Ordu ilinde şehirlerarası otobüs işletmelerinde ve terminalde çeşitli birimlerde çalışanların sayısının 322 (83+ 51+ 188) kişi olduğu belirtilebilir.

Otobüs işletmeleri ile acentelerin Giresun Otogarı'nda ve şubelerde çalışanların sayısı Tablo 86' da gösterilmiştir.

Tablo 86: Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Giresun Otogarı'nda ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi)

İşletme ve Acente Adı	Giresun Otogarı	Şubelerde	Toplam
Fındikkale	3	10	13
Giresun Seyahat	2	4	6
Sema	2	7	9
Ulusoy	4	10	14
Metro	9	12	21
Kamil Koç	3	10	13
Varan	4	2	6
İstanbul Seyahat	2	2	4
Can Diyarbakır	2	-	2
Sakarya VİB	2	2	4
Hazar Turizm	2	-	2
Öz Diyarbakır	2	-	2
Toplam	37	59	96

Kaynak: Giresun Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 86'de görüldüğü üzere, otobüs işletmeleri ile acentelerin Giresun Otogarı'nda çalışanların sayısı 37, şubelerde çalışanların sayısı ise 59 olmak üzere toplam 96 kişidir.

Giresun Otogarı'nda çeşitli birimlerde çalışan sayısı 49 kişi ve merkezleri Giresun ilinde bulunan otobüs işletmelerinin otobüslerinde çalışanların sayısının da 126 kişi olduğu daha önce belirtilmiştir. Bu bilgilere dayanarak, Giresun ilinde şehirlerarası otobüs işletmelerinde ve otogarda çeşitli birimlerde çalışanların sayısının 271 (96 + 49 + 126) kişi olduğu belirtilebilir.

Otobüs işletmeleri ile acentelerin Rize Otogarı'nda ve şubelerde çalışan sayısı Tablo 87' de gösterilmiştir.

Tablo 87: Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Rize Otogarı'nda ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi)

İşletme ve Acente Adı	Rize Otogarı	Şubelerde	Toplam
Rize Ses	5	2	7
Sahil Seyahat	5	20	25
Lüks Karadeniz	2	2	4
Doğu Karadeniz	4	10	14
Ulusoy	4	10	14
Metro	8	12	20
Kamil Koç	4	8	12
Esadaş	2	-	2
Star Diyarbakır	2	-	2
Has Bingöl	2	-	2
Van Erciş İtimat	2	-	2
Best Van	2	-	2
Öz Diyarbakır	2	-	2
Van Gölü	2	4	6
Toplam	46	68	114

Kaynak: Rize Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 87'de görüldüğü üzere, otobüs işletmeleri ile acentelerin Rize Otogarı'nda çalışanlarının sayısı 46 ve şubelerde çalışanlarının sayısı 68 olmak üzere toplam 114 kişidir.

Rize Otogarı'nda çeşitli birimlerde çalışan sayısı 71 kişi ve merkezleri Rize ilinde bulunan otobüs işletmelerinin otobüslerinde çalışanların sayısının da 360 kişi olduğu daha önce belirtilmiştir. Bu bilgilere dayanarak Rize ilinde şehirlerarası otobüs işletmelerinde ve otogarda çeşitli birimlerde çalışanların sayısının 545 (114 + 71 + 360) kişi olduğu belirtilebilir.

Otobüs işletmeleri ile acentelerin Artvin Otobüs Terminali'nde ve şubelerde çalışan sayısı Tablo 88' de gösterilmiştir.

Tablo 88: Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Artvin Otobüs Terminali'nde ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi)

İşletme ve Acente Adı	Artvin Otobüs Terminali	Şubelerde	Toplam
Artvin Ses	5	2	7
Yeşil Artvin	2	2	4
Lüks Artvin	4	3	7
Ulusoy	4	4	8
Metro	4	6	10
Kamil Koç	4	2	6
Lüks Karadeniz	2	-	2
Has Bingöl	2	1	3
Toplam	27	20	47

Kaynak: Artvin Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 88'de görüldüğü üzere, otobüs işletmeleri ile acentelerin Artvin Otobüs Terminali'nde çalışan sayısı 27, şubelerde çalışan sayısı ise 20 olmak üzere toplam 47 kişidir.

Artvin Otobüs Terminali'nde çeşitli birimlerde çalışan sayısı 38 kişi ve merkezleri Artvin ilinde bulunan otobüs işletmelerinin otobüslerinde çalışanların sayısının da 174 kişi olduğu daha önce belirtilmiştir. Bu bilgilere dayanarak Artvin ilinde şehirlerarası otobüs işletmelerinde ve terminalde çeşitli birimlerde çalışanların sayısının 259 (47 + 38 + 174) kişi olduğu belirtilebilir.

Otobüs işletmeleri ile acentelerin Gümüşhane Otogarı'nda ve şubelerde çalışan sayısı Tablo 89' da gösterilmiştir.

Tablo 89: Otobüs İşletmeleri ile Acentelerin Gümüşhane Otogarı'nda ve Şubelerde Çalışanların Sayısı (Kişi)

İşletme ve Acente Adı	Gümüşhane Otogarı	Şubelerde	Toplam
Lüks Gümüşhane	2	2	4
Sıla Özlem Seyahat	3	2	5
Turay	4	5	9
Ulusoy	4	-	4
Metro	15	4	19
Kanberoğlu	4	-	4
Van Gölü	2	2	4
Has Bingöl	2	2	4
İğdırlı Turizm	2	-	2
Van Erciş İtimat	2	-	2
Toplam	40	16	56

Kaynak: Gümüşhane Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014

Tablo 89'da görüldüğü üzere otobüs işletmeleri ile acentelerin Gümüşhane Otogarı'nda çalışanların sayısı 40, şubelerde çalışanların sayısı ise 16 olmak üzere toplam 56 kişidir.

Gümüşhane Otogarı'nda çeşitli birimlerde çalışanların sayısının 56 kişi ve merkezleri Gümüşhane ilinde bulunan otobüs işletmelerinin otobüslerinde çalışanların sayısının da 135 kişi olduğu daha önce belirtilmiştir. Bu bilgilere dayanarak Gümüşhane ilinde şehirlerarası otobüs işletmelerinde ve otogarda çeşitli birimlerde çalışanların sayısının 247 (56 + 56 + 135) kişi olduğu belirtilebilir.

Trabzon Alt Bölgesi illerinde yer alan şehirlerarası otobüs işletmeleri istihdam tablolarında yer alan çalışanların yanında kaportacı, oto boyacısı, oto elektrikçisi ve benzeri dallarda çalışan büyük bir çoğunluğa da iş imkanı sağlamaktadır. Ayrıca, araçlara ve yolculara sigortalanma zorunluluğu getirilmiş olması sebebiyle sigorta işletmelerine de iş alanları açılmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. ŞEHİRLERARASI OTOBÜS İŞLETMELERİNE ÖZGÜ MUHASEBE İŞLEMLERİ

3.1. Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinde Muhasebe Organizasyonu

Muhasebe organizasyonu işletmelerin amaçları doğrultusunda muhasebe verilerinin muhasebedeki görevlerini yerine getirecek şekilde belirli kurallar çerçevesinde sistemli bir şekilde düzenlenmesidir.

İşletmelerde muhasebe organizasyonunun her türlü ihtiyaca cevap verecek, her aşamada denetime olanak sağlayacak ve tüm işletme için geçerli bir yapıya sahip olacak şekilde kurulması gerekir. Bununla birlikte her işletmenin muhasebe organizasyonu farklı özellik gösterir. Çünkü işletmelerin örgüt tipleri, hukuki yapıları, faaliyet türleri, büyüklükleri ve üretim teknikleri birbirinden farklıdır. Bu özellikler muhasebe beklentilerini de farklı kılmaktadır. Bazı işletmelerde yöneticiler muhasebeden çok ayrıntılı bilgiler ve raporlar isterken bazıları da yalnızca bilanço ve kar zararın çıkarılmasını isteyebilir. Bu nedenle muhasebe organizasyonu işletmenin belirtilen durumuna uyacak şekilde kurulur (Durmuş ve Arat, 1995: 7).

İşletmedeki bir olayın ya da işlemin muhasebe kayıtlarına yansıtılması için ilk şart, olay ya da işlemle ilgili bilgilerin muhasebe servisine gelmesi ve bilgi işleme sistemine girmesidir. Muhasebe organizasyonu açısından bilgilerin tam ve zamanında muhasebe servisi ve bilgi işleme sistemine girmesi bazı şartlara bağlıdır. Bunlar (Bursal, 1973: 11):

- Gerek işletmenin tüm organizasyonunun, gerekse muhasebe servisinin iç organizasyonunun bilgilerin kolay sağlanmasına imkan vermesi,
- İşletme dışı ve içi haberleşme düzeninin bilgilerin naklini kolaylaştırması,
- Bilgilerin tespitine, nakline ve muhafazasına yarayan belgelerin etkili bir çalışma imkanı vermesi,
- Bilgilerin sisteme ya da doğrudan doğruya özel bilgi ortamlarına hızlı ve rasyonel şekilde aktarılmasıdır.

İşletmelerde yukarıdaki şartlara bağlı olarak tam ve zamanında muhasebe servisi ve bilgi işleme sistemine giren bilgiler ile yönetimin bilgi gereksinimini karşılamak muhasebe organizasyonundan sağlanan temel yararı oluşturur. Bunun dışında işletmelerde muhasebe organizasyonunun kurulmasının birçok yararı bulunmaktadır. İşletmelerde muhasebe organizasyonunun sağlayacağı yararlar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Bunlar (Ertaş, 2011: 130-131):

- Muhasebenin kurala bağlanması ile piyasanın sağlıklı bir şekilde işlemesi, işletme yöneticilerinin ve üçüncü kişilerin aydınlatılması,
- İktisadi araştırma yapabilecek yetenekli personel yetiştirilmesi ve araştırmaya elverişli olan verinin temin edilmesi,
- Muhasebe işlerini kolaylaştırıcı etkide bulunarak işletmelerde çalışan personelin daha az yıpranmasını sağlaması ve muhasebe işlerinin daha düzenli bir şekilde yürütülmesi,
- İşletmeler arasındaki farklı muhasebe uygulamalarını ortadan kaldırarak her işletmede aynı muhasebe kurallarının uygulanması, sonuçların kıyaslanması ve muhasebe uygulamalarına açıklık getirildiğinden işletmelerin denetiminin kolaylaştırılması,
- Muhasebe eğitim ve öğretiminin daha verimli bir şekilde yürütülmesidir.

Muhasebe organizasyonun amacı, işletmelerde muhasebe servislerinin daha düzenli ve sistematik bir şekilde çalışmasına yardımcı olmaktır. Böylece iyi işleyen bir muhasebe servisinin de fonksiyonlarına göre organize olması işletmede yer alan servis elemanlarının kendi faaliyet alanında uzmanlaşmasına, işletme birimlerine göre organize olması da her servisin önemli ihtiyaçlarına göre kullandıkları araçları da kolayca değiştirmelerine imkan sağlamaktadır.

İşletmelerde muhasebe organizasyonları muhasebe servisini etkin ve düzenli hale getirmek için bazı öğelerden yararlanmaktadır. Bunlar: belgeler, işletmenin türüne ve büyüklüğüne uygun defter yöntemi, işletmelere uygun hesap planı ve personeldir. Bu öğelere aşağıda kısaca yer verilecektir.

3.1.1. Belgeler

Belge işletmelerde meydana gelen işolgularını kişi, yer, zaman, nitelik ve nicelik gibi açılardan ortaya koyan, tanıtan ve kanıtlayan yazılı nesnedir (Durmuş ve Arat, 1995: 3).

İşolgusu işletmenin iktisadi yaşantısında, tüm çalışmalarında yapılagelen, rakamla değerlendirilebilen işlemlere, işletmenin dış dünyası ile yani işletmenin dışındaki diğer işletme ve kurumlarla olan hesapsal ilişkilere denir. Bu işlem ve ilişkiler her türlü alış, satış, ödeme, tahsil ve benzerlerinin tümünü kapsamaktadır. Ticari, sınai, mali işlerde alışılmış olan ve rakamlarla değerlendirilebilen her şey bir işolgusudur. Alışlar, satışlar, ödemeler, tahsilatlar, havaleler gibi işolgularından masraf, satış bedeli ve diğer gelir tutarlarını tespit edebilmek için bir vasıta gereklidir. İşte belgeler işolgusu ile muhasebe arasındaki bu bağlantıyı sağlamaktadır (Yazıcı ve Durmuş, 1975: 8).

Muhasebede bütün kayıtların belgeye dayanması esastır. Muhasebede belge, kayıtlara dayanak olan yazılı, basılı kâğıtlar ya da elektronik kayıtlardır. Muhasebe verilerinin güvenilirliği, mali nitelikli işlemlerin, gerçek durumu yansıtan ve usulüne uygun olarak düzenlenmiş objektif belgelere dayanarak defterlere kaydedilmesini sağlamaktır. Bununla birlikte işletmelerde yevmiye defterlerine mali nitelikli bir işlem kaydedilirken belgelerden yararlanılmazsa defterlere kaydedilen işlemler dayanağı olmayan gerçek dışı birtakım yazı ve rakamlardan oluşur. Bu nedenle defter tutan bir tacirin belgeler hakkında bilgi sahibi olması gereklidir (Ayboğa, 2011: 62).

İşletmelerde muhasebe organizasyonunun verimli ve kendinden beklenen görevleri eksiksiz yerine getirmeleri iyi işleyen bir belge düzeninin oluşturulması ile mümkündür. İyi bir belge düzeninin oluşturulması ise bazı belgeleme ilkelerinden yararlanma ile mümkün olmaktadır. Belgeleme ilkeleri aşağıdaki gibi sıralanabilir. Bunlar (Yazıcı ve Durmuş, 1975: 10-12):

- Belgeler düzenlenirken ilk olarak bunların formlar ve basılı kâğıtlar haline getirilmesi ve bu işlem yapılırken belgenin biçimine ve kapsamına dikkat edilerek, bu belgenin başlığı, dip kenarı, zımbalama kenarı ve iç yazı yeri görülmesi,
- Belgelerin yazılmasında her asıl belge için en az iki kopya yapılması,

- Belge düzenlenmesinde ve kontrolünde kolaylık sağlamak amacıyla hesap işleri belgeler hazırlanırken miktar, fiyat, tutar ve benzeri alanların yan yana kolonlarda gösterilmesi,
- Belgelerin tür, tarih ve numaralarına göre sıralanması ve aynı türdekilerin gruplanması ile hesaplara işlenecek hale gelmesi ve bununla birlikte işlenen belgelerin sağ üst köşesine işlenmiş olduklarına dair gerekli işaretler konulması,
- Belge üzerine işlendiği yevmiye defterinin madde numarası ya da hesap numarası yazılabileceği gibi bir damga basılarak bu damga üzerine borçlu ve alacaklı hesap numaraları, işlemin yapıldığı tarih ve işlemi yapanın imzasının atılması,
- Belgeler ile ilgili işlemlerde kolaylık sağlayabilmek için farklı renkte, numaralanarak gruplandırılmış ve kolayca ulaşılacak bir arşiv oluşturulmasıdır.

Muhasebenin temel taşı olan belge, vaka ile kayıt arasında bağlantı sağlamaktadır. Bu nedenle işletmelerde belgelerin düzenlenmesi, iletilmesi, kontrolü, birleştirilmesi, hesaplara kaydedilmesi, belge - kayıt ilişkisi, arşivlenmesi ve şematik olarak gösterilmeleri muhasebe düzeni açısından önemlidir.

Muhasebe belgelerinin saklanması ancak belirli düzene uyularak dosyalanması suretiyle mümkündür. Bununla birlikte belgelerin hem içinde bulunan hesap döneminde hem de daha sonraki dönemlerde çeşitli nedenlerle kullanılmak üzere dosyalanarak arşivlendirilmesi gerekir (Ertaş, 2011: 24).

Dosyalama ondalık rakam, alfabetik, sayısal, karma ve tarih sırasına (kronolojik) göre olarak yapılabilir. Bu çalışmada ondalık rakamla dosyalama üzerinde durulacaktır.

Ondalık rakamla dosyalamada bir işletmenin yaptığı hizmetler genellikle on ana gruba ayrılır. Her ana grup, onluk birinci alt gruba; birinci alt grup onluk ikinci alt gruba, ikinci alt grupta onluk üçüncü alt gruba ayrılabilir. Her grupta yer alacak dosya sayısı 10'u geçmemek şartıyla istenildiği kadar ayırım yapılabilir. Ondalık rakamla dosyalamada her başlayan grubun ilk sırasında yer alan dosyaya "0" sayısı verilir. Bu dosya, gruptaki diğer dosyalara konulamayan kayıt ve belgeler için kullanılan genel dosyadır (Benligiray, 2005: 266). Aşağıda ondalık rakamla dosyalamayı bir örnekle açıklayalım.

<i>Numara</i>	<i>Konular</i>
(00-09)	Genel Konular
(10-19)	Personel İşleri
(20-29)	Hukuk İşleri
(30-39)	Pazarlama İşleri
(40-49)	Muhasebe İşleri
(50-59)	Denetim Hizmetleri
(60-69)	Sipariş ve Satış İşleri
(70-79)	Halkla İlişkiler
(80-89)	Araştırma Geliştirme
(90-99)	Plan ve Proje İşleri

Karayolu taşıma işletmelerinden biri olan şehirlerarası otobüs işletmelerinde dosyalar haberleşme ve muhasebe olmak üzere iki ana kısma ayrılır. Haberleşme dosyasında otobüs işletmelerinin acenteler, resmi ve özel kurumlarla yazışmaları, diğer otobüs işletmeleri ile yazışmalar, çekilen faks, fotokopi asil ya da suretleri tarih ve numara sırasıyla düzenli olarak toplanır. Muhasebeye ait dosyada ise faturalar, fişler, acenteler, vergiler, sosyal güvenlik gibi türlere ayrıştırılmaktadır.

Şehirlerarası otobüs işletmelerinde belgelerin dosyalanmasında en çok konularına göre dosyalama yöntemi kullanılmaktadır. Bu yöntemle aynı konu ile ilgili olan belgeler bir yerde toplanarak hem zaman ve maddi açıdan tasarruf sağlanır hem de konular teknik özellikleri ve istatistiki bakımdan kolayca ayrılır.

Şehirlerarası otobüs işletmelerinde konularına göre dosyalama yönteminde, dosyaların üzerine hangi yıla ait ve kaçınıcı dosya oldukları yazılmalıdır. Şehirlerarası otobüs işletmelerine ait konularına göre dosyalama aşağıda gösterilmiştir.

- Faturalar
- Ödeme Fişleri
- Mahsup Fişleri
- Acenteler
- Seferler
- Vergiler
- Haberleşmeler

- Sosyal Güvenlik Kesintileri
- Tahsil Fişleri

Şehirlerarası otobüs işletmelerinde konularına göre dosyalamada yer verilmeyen satıcılar, alıcılar, senetler ve bankalar ve benzeri konularda dosya yerine yardımcı defter tutmak tercih edilmektedir.

Belgeler, oluşumları ve işletmelerdeki görevleri bakımından doğal ve yapay olmak üzere ikiye ayrılır. *Doğal belge*; işletmelerin dış ilişkileri için düzenlenen belgedir. Fatura, makbuzlar, fatura yerine geçen belgeler başlıca doğal belgelerdir. *Yapay belge*; işletmenin iç ilişkilerini düzenlemek için ya da doğal belge düzenlemesi zorunlu olmayan işlemler için düzenlenen envanter listeleri ve tutanağı, amortisman defteri ve listeleri, madde ve malzeme giriş-çıkış fişleri, stok kartları ve muhasebe fişleri ve benzeri yapay belgelerdir.

Genel olarak işletmelerde düzenlenen belgeler şu şekilde sıralanabilir: *Vergi Usul Kanunundan Kaynaklanan Belgeler*; Fatura ve Sevk İrsaliyesi, Fatura Yerine Geçen Belgeler (Perakende Satış Belgesi, Gider Makbuzu, Müstahsil Makbuzu ve Serbest Meslek Makbuzu), Ücret Bordrosu ve Bordro Yerine Geçen Belgeler ile Diğer Belgeler (Taşıma İrsaliyesi, Yolcu Listesi, Günlük Müşteri Listesi, Adisyon, Haberleşme Belgeleri ve benzeri), *Türk Ticaret Kanunundan Kaynaklanan Belgeler*; Çek, Bono ya da Emre Yazılı Senet ve Poliçe, *Medeni Kanundan Kaynaklanan Belgeler*; İpotekli Rehin Senedi, İrad Senedi ve Rehinli Tahviller, *İşletmeiçi İşlemleri Kanıtlayıcı Belgeler*; Harcırah Bordrosu ve Gider Listesi, *Üretim İşletmesi Belgesi*; Sipariş Makbuzu, Malzeme İstek Belgesi ve *Muhasebe Fişleri*; Kasa Tahsil Fişi, Kasa Ödeme Fişi ve Mahsup Fişi'dir.

Şehirlerarası otobüs işletmeciliğinde kullanılan belgeleri ise, yolculara ait belgeler, sürücülere ait belgeler ve araca ait belgeler biçiminde üç grupta toplamak mümkündür. *Yolculara Ait Belgeler*; Yolcu Taşıma Bileti ve Yolcu Listesi, *Sürücülere Ait Belgeler*; Sürücü Belgesi, Mesleki Yeterlilik Belgesi ve Psikoteknik Rapor, *Araca Ait Belgeler*; Yolcu Listesi, Yetki Belgesi ve Taşıt Ruhsatı ve benzerleridir.

Şehirlerarası otobüs işletmeciliğinde kullanılan belgelerden bir kaçı aşağıda kısaca açıklanmıştır.

Fatura: Satılan mal ya da yapılan iş karşılığında alıcının borçlandığı tutarı göstermek üzere malı satan ya da hizmeti yapan tacir tarafından alıcıya verilen ticari bir belgedir (VUK Md. 229).

Faturada olması gereken bilgiler Vergi Usul Kanunu'nun 230. maddesinde açıklanmıştır. Bu bilgiler faturanın düzenlenme tarihi, seri ve sıra numarası; faturayı düzenleyeninin adı, varsa ticaret unvanı, iş adresi, bağlı olduğu vergi dairesi ve hesap numarası; alıcının adı, ticaret unvanı, adresi varsa vergi dairesi ve hesap numarası; malın ya da işin miktarı, fiyatı ve tutarı; satılan malların teslim tarihi ve irsaliye numarasıdır. Bu bilgilere ek olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 39. maddesine göre tacirin işletmesiyle ilgili olarak kullandığı faturada tacirin ticaret sicil numarası, işletmenin merkezi ile internet sitesi oluşturma yükümlülüğüne tabi ise internet sitesinin adresi de gösterilir.

Faturalar; satılan mal ya da yapılan hizmetin tutarını gösteren, satıcı tarafından düzenlenip alıcıya verilen **bayağı (adi) fatura**, uluslararası ticarete kullanılan ve mal ya da hizmet satışları için düzenlenen, ayrıca ilgili memleketin konsoloslukuna onaylatılan **orijinal fatura**, komisyoncuların alıcıları adına aldıkları mallar ve hizmetler için ya da satıcılar hesabına sattıkları mal ve hizmetler için düzenlediği **komisyon faturası**, (Kaya, 2012: 11-12), satın alınan malın ya da hizmetin bedelinin ödenmediği, faturanın üst kısmının imzalandığı **açık fatura**, satın alınan mal ya da hizmetin bedelinin ödendiği **kapalı fatura**, tahmini olarak düzenlenen fiyat ve malın özelliklerine ait hususlar bakımından teklif niteliğinde satıcılar tarafından düzenlenen **proforma faturalar**, 397 Sıra Nr.lı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği'nde yer alan şartlara uygun olan ve elektronik belge biçiminde oluşturulan **e-fatura**, Türkiye'de ikamet etmeyen Türk ya da yabancı uyruklu yolcuların Türkiye'de satın alarak Türkiye dışına beraberlerinde götürdükleri mallar için ödedikleri katma değer vergisinin, malın gümrükten çıkışı sırasında iade edilmesini sağlamak amacıyla şekli T.C.Maliye Bakanlığı tarafından belirlenen ve yetki belgesi verilen satıcılar tarafından düzenlenen **özel fatura**, içerikleri itibariyle yanıltıcı olarak düzenlenen **sahte ya da naylon fatura** (<http://www.turkhukuksitesi.com/makale>) olarak çeşitli türlere ayrılır.

Vergi Usul Kanunu'nun 232. maddesinde fatura düzenlemek zorunda olan birinci sınıf ve ikinci sınıf tacirler, kazancı basit usulde tespit edilenler, defter tutmak zorunda olan çiftçiler; birinci ve ikinci sınıf tacirlere, serbest meslek erbabına, kazançları basit usulde tespit olunan tacirlere, defter tutmak zorunda olan çiftçilere ve vergiden muaf

esnafa sattıkları mal ya da yaptıkları işler için fatura vermek ve diğerleri de fatura istemek ve almak zorundadırlar.

Nihai tüketicilerin birinci ve ikinci sınıf tacirler ile defter tutmak zorunda olan çiftçilerden aldıkları malların ya da yaptıkları hizmetin 2015 yılı için 880,- TL'yi aşması ya da bedeli 880,- TL'yi aşmasa bile onların istemeleri halinde, malı satan ya da hizmeti yapanın fatura vermesi zorunludur.

Gerek vergi mevzuatı gerekse Türk Ticaret Hukuku bakımından faturadan sözü edilebilmesi için taraflar arasında daha önce satım ve hizmet gibi akdi ilişkinin bulunması gereklidir. Fatura, akdin yerine getirilme (ifa) safhası ile ilgili ticari bir belgedir.

Fatura, malın teslimi ya da hizmetin yapıldığı tarihten itibaren en geç 7 gün içinde düzenlenir. Bu süre içerisinde düzenlenmeyen faturalar hiç düzenlenmemiş sayılır (VUK. Md.231). Faturanın delil (ispat, kanıt) niteliği taşıması için satıcı ile alıcı arasında ticari ilişkisinin bulunması, her iki tarafın tacir olması, Vergi Usul Kanunu'nda belirtilen şekli şartlara uyması, fatura içeriğinin tutarlı olması, karşı tarafa ulaşması ve malın alındığı tarihten itibaren 8 gün içinde içeriğine itiraz edilmemesi gereklidir. Fatura konusu mal henüz alıcının eline geçmeden önce fatura alıcının eline geçmiş ise 8 günlük itiraz süresi malın teslimi tarihinden değil, o mala ait faturanın karşı tarafa tebliğinden itibaren işlemeye başlar (Yargıtay, TD 05.02. 1986 gün ve E, 1986/1978, K, 670).

Gerçek usulde vergilendirilen katma değer vergisi mükelleflerinden perakende satış yapanlar ile hizmet ifa edenlerin mal satışlarına ve hizmetlere ait etiket ve listelerdeki fiyatlar, katma değer vergisi dahil tek tutar olarak ifade edilecektir. Etiket ve listelere fiyatların hemen altına gelecek şekilde "fiyatlarımıza katma değer vergisi dahildir" ibaresi yazılacaktır. Bu ibare elle yazılabileceği gibi, kaşe kullanmak suretiyle de basılabilir ya da önceden matbaada bastırılabilir. Toptan satış yapan mükelleflerin ise katma değer vergisini fatura ve benzeri belgeler ile ayrıca göstermesi zorunludur.

Yolcu Taşıma Biletleri: Tarifeli yolcu taşıma işlerini yapanların elde ettikleri hasılatın belirlenmesinde kullanılan ticari bir belgedir.

T.C.Maliye Bakanlığı'nın 356 Sıra Nr. 11 Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği'nde yer alan düzenlemelere göre, şehirlerarası yolcu taşıma işiyle uğraşan otobüs işletmecileri kendi otobüslerinde taşıyacakları yolcular için acentelere kendi biletlerini

kullandıracaklardır. Bunun yanında kendi otobüslerinde taşıyacakları yolcular için doğrudan işletme ya da acenteler tarafından ödeme kaydedici cihaz kullanılmak suretiyle de yolcu taşıma bileti düzenlenebilecektir.

Şekil 3: Yolcu Taşıma Bileti

BİNGİŞ VE İNİŞ YERİ		SEFER NO (Departure No)	SEFER TARİHİ (Departure Date)	SEFER SAATİ (Departure Hour)	KİMLİK NO (Pass No)
YOLCU ADI SOYADI (Passenger Name)		KDV DAHİL FİYATI			
DÜZENLEME TARİHİ		DÜZENLEYEN VE DÜZENLEYEN TERMINAL		SERVİS YERİ VE SAATİ (Service Hour)	

Türkiye Maliye Bakanlığı - T.C. Ziraat Bankası Genel Müdürlüğü - İstanbul Şubesi - 15.11.2014

Ödeme kaydedici cihaz kullanılarak yolcu taşıma bileti düzenlenmesinde uyulması gereken bazı esaslar vardır. Bunlar (Sezgin, 2011: 198-199):

- Yolcu taşıma biletinin bizzat otobüs işletmecilerinin merkezi ya da bunların şubeleri tarafından düzenlenmesi halinde bilet, otobüs işletmeciliği yapan mükellefe ait ödeme kaydedici cihazdan verilecek ve dolayısıyla biletin mükellef bilgileri bölümünde otobüs işletmesine ait bilgiler yer alacaktır.
- Yolcu taşıma bileti acenteler tarafından düzenlenmesi halinde bilet, acentelere ait ödeme kaydedici cihazdan verilecek ve biletin üst tarafında bileti düzenleyen acenteye, mükellef bölümünde ise ilgili otobüs işletmesine ait bilgiler yer alacaktır.
- Acenteler, sahibi oldukları ödeme kaydedici cihazlarla birden fazla otobüs işletmesinin biletlerini de düzenleyebileceklerdir. Bu şekilde düzenlenen yolcu taşıma biletlerinde, bilet hangi otobüs işletmecisi adına düzenlenmişse belgenin üzerinde (acentenin yanı sıra) o otobüs işletmesine ait mükellef bilgileri yer alacaktır. Bu takdirde adına bilet düzenlenen otobüs işletmelerine ait mükellef bilgileri ödeme kaydedici cihaza programlanacak ve mali bilgiler bilet sayıları da belirtilmek suretiyle cihaz hafızasında ve raporlarda (X, Z mali hafıza) her bir otobüs işletmesi itibarıyla ayrı ayrı gösterilecektir.

- Düzenlenen yolcu taşıma biletlerine ilişkin bilgiler, bilgisayar bağlantılı ödeme kaydedici cihaz sistemlerinin özellikleri gereği aynı anda (online olarak) otobüs işletmelerine ait bilgisayar sistemlerine gönderilecektir.
- Buna göre ödeme kaydedici cihazlar kullanılmak suretiyle yapılacak yolcu taşıma bileti satışlarından elde edilecek gelir, vergi uygulamaları bakımından adına bilet düzenlenen otobüs işletmesi mükellefin geliri olarak kabul edilecektir.

Şehirlerarası yolcu taşıyan otobüs işletmecilerince bilgisayar destekli ödeme kaydedici cihazları kullanılarak hazırlanan yolcu taşıma bileti yerine geçen ödeme kaydedici cihaz fişleri ile ilgili uygulama Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihaz Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanun ve 31 Seri Nr.lı Ödeme Kaydedici Cihaz Tebliği'nde yayınlanmıştır. Ayrıca bilgisayar destekli ödeme cihazlarının T.C.Maliye Bakanlığı'nca Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihaz Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanunu'nun 5. maddesine göre onaylanmış olması gereklidir.

Karayolları Taşıma Yönetmeliği'nin 57. maddesinin 11. fıkrası gereği şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapılan otobüslere, % 40 oranında özürlü olduğunu belgeleyen kişiler için yolcu taşıma bileti ücreti, geçerli ücret tarifesi üzerinden % 30 indirimli olarak düzenlenmektedir. Yine bu Yönetmelikte 6 yaşın altında olan çocuklar için yolcu bileti düzenlenmeksizin kucakta seyahat edebilecekleri ve bunlar için ayrı koltuk talep edilmesi halinde ise bilet ücretinden burada da geçerli ücret tarifesi üzerinden % 30 indirimli olarak düzenleneceği belirtilmiştir.

Otobüs işletmelerinde yolcu taşıma bileti alıp yolculuktan vazgeçen kişiler bilet ücretlerini ya da yerine yeni bilet alabilirler. Otobüs hareket saatinden bir gün öncesine kadar yolcu bilet iptali yapılması durumunda otobüs işletmeleri bilet parasını vatandaşa ödemek zorundadırlar. Otobüsün kalkış saatinden bir gün öncesine kadar ise otobüs işletmeleri iade edilen bilet yerine 6 ay geçerli açık bilet vermekle yükümlüdürler (<http://www.transport.com.tr/kar18,72@2200.html>).

Yolcu Listesi: Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan işletmelerin yolcu taşıması sırasında yaptıkları her sefer için yolcuların oturma yerlerini planlı bir şekilde gösteren ticari bir belgedir.

Şekil 4: Yolcu Listesi

GENÇ TURİZM
NAKLİYE İNŞAAT MADEN SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
Mh. Arıkat Cad. Ortanca Sok. No: 55 Feriköy - İST.
Sulu. Bayrak Ist. Otoyolu No: 125 Bayrampasa - İST.
Tel: (0212) 658 34 05 - 658 28 52
SİSİ V.D. 393 007 2650

YOLCU LİSTESİ
SERİ A 009543
SIRA

İL KODU: 34

TARİH: / /

Gideceği Yer: _____

Plaka No: _____

H.Saat: _____

Adı, Soyadı: _____
Vergi D. _____
Vergi No. _____
Adres _____

TASİT İŞLETEN MÜKELLEFİN

1	2	3	4	YOLCU ADEDİ	TUTARI
5	6	7	8		
9	10	11	12		
13	14	15	16		
17	18	19	20		
21	22	K A P I			
25	26	23	24		
27	28	29	30		
31	32	33	34		
35	36	37	38		
39	40	41	42		
43	44	45	46		

Yalnız: _____

BİLET SATIŞ TUTARI	2360
KDV %	
HASILAT	
KC	

Şehirlerarasında yapılan yolcu taşımalarında Vergi Usul Kanunu'nun 240. maddesine göre, Vergi Usul Kanunu'nun 233. maddesi gereğince yolcu taşıma bileti kesmeye zorunlu olan mükellefler (T.C.Devlet Demiryolları hariç) taşıtların her sefer için müteselsil seri ve sıra numaralı ve oturma yerleri planlı şekilde gösteren iki nüsha yolcu listesi düzenlerler ve bu listenin bir nüshasını sefer sonuna kadar taşıtta ve diğer nüshasını işyerinde bulundururlar. Yolcu taşıma biletlerinin komisyoncu ya da acenteler tarafından kesilmesi halinde yolcu listeleri üç nüsha halinde düzenlenir ve bir nüshası bu kimseler tarafından saklanır. Vergi Usul Kanunu'nun 240. maddesine göre yolcu listelerinde aşağıdaki bilgiler bulunur. Bunlar:

1. Yolcu listesini düzenleyen işletmenin adı ya da unvanı ile adresinin yer alması,
2. Taşıtı işleten mükellefin adı, soyadı varsa unvanı, adresi, vergi dairesi ve hesap numarasının yer alması,
3. Taşıtın plaka numarası, sefer tarihi ve hareket saatinin yer alması,
4. Bilet numaraları işaretlenmek suretiyle yolcu sayısı ve toplam hasılat turanın yer alması gereklidir

Aynı şehir içinde birden fazla terminalden ya da yazıhaneden yolcu alınmasının söz konusu olduğu durumlarda, taşıtın ilk hareket merkezinden çıktığı noktada taşıtta bulunan yolcular için yolcu taşıma bileti düzenlenmiş olması şartıyla yolcuların alındığı en son hareket noktası çıkışına kadar yolcu listesi düzenlenmemesi, en son çıkıştan itibaren otobüste bulunan tüm yolcuları gösteren yolcu listesi düzenlenmesi gerekmektedir (http://www.alomaliye.com/vuk_gen_teb_334.htm).

3.1.2. Defterler

Defter tutma, işletmelerde meydana gelen mali nitelikli işlemlerin belli bir düzen içerisinde ticari defterlere yazılmasını ifade eder. Defterler ise, Vergi Usul Kanunu'nun 171. maddesine göre mükelleflerin en önemli ödevleri arasında olup, muhasebe belgelerinde yer alan mali nitelikli bilgilerin kaydedildiği yerdir.

Türk Ticaret Kanunu ile Vergi Usul Kanunu defter tutmanın amacını farklı şekilde açıklamışlardır. Türk Ticaret Kanunu'nun 64. maddesine göre, her tacir, ticari defterleri tutmak ve defterlerinde, Türkiye Muhasebe Standartlarında ve 88. madde hükümleri başta olmak üzere bu Kanuna göre ticari işlemleriyle malvarlığı durumunu, açıkça görülebilir bir şekilde ortaya koymak zorundadır. Defterler, üçüncü kişi uzmanlara, makul bir süre içinde yapacakları incelemede işletmenin faaliyetleri ve finansal durumu hakkında fikir verebilecek şekilde tutulur. İşletme faaliyetlerinin oluşumu ve gelişimi defterlerden izlenebilmelidir (Şengel, 2012: 41). Vergi Usul Kanunu'na göre ise mükellefler vergi ile ilgili servet, sermaye ve hesap durumunu tespit etmek, vergi ile ilgili faaliyet sonuçlarını ve işlemlerini tespit etmek, vergi karşısındaki durumunu hesap üzerinden kontrol etmek ve incelemek, hesap ve kayıtlarının yardımıyla üçüncü şahısların vergi karşısındaki durumlarını kontrol etmek ve incelemek amacıyla defter tutmak zorundadır (Türedi, 2011: 123). Türk Ticaret Kanunu'nun 88. maddesine göre Türk Ticaret Kanunu'nun 64. ile 88. madde hükümlerine tabi gerçek ve tüzel kişiler münferit ve konsolide mali tablolarını

düzenlerken Türkiye Muhasebe Standartlarında kavramsal çerçevede yer alan muhasebe ilkelerine ve bunların ayrılmaz parçası olan yorumlara uymak ve bunları uygulamak zorundadır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 65. maddesine göre, defterler ve gerekli kayıtlar Türkçe tutulur. Ayrıca deftere yazımlar ve diğer gerekli kayıtlar, doğru, eksiksiz, zamanında ve düzenli olarak yapılmak zorundadır. Vergi Usul Kanunu'nun 215. maddesine göre de tutulacak defter ve kayıtların Türkçe tutulması zorunludur. Bununla birlikte Türkçe kayıtlar bulunmak şartıyla defterlerde başka dilden kayıta yapılabilir. Bu kayıtlar vergi matrahını değiştirmeyecek şekilde tasdik ettirilecek diğer defterlere de yapılabilir.

Türk Ticaret Kanunu'nda defter tutma, tacir sıfatının doğurduğu bir yükümlülüktür. Tacir ise, ticari işletmeyi kısmen dahi olsa kendi adına işleten kişidir (TTK. Md.12). Ticari defter tutmak zorunda olan tacirler Vergi Usul Kanunu'nun 172. maddesinde belirtilmiştir. Bunlar (MEGEP, 2012: 4): *Ticaret ve Sanat Erbabı*: Ticari kazanç elde eden gerçek kişi tacirlerdir. *Ticaret Şirketleri*: Gerçek ya da tüzel kişilerin bir araya gelerek Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde oluşturmuş oldukları ortaklıklardır. *İktisadi Kamu Müesseseleri*: Devlete, özel idarelere, belediyelere ve diğer kamu idare ve kuruluşlarına ait ve tabi olup faaliyetleri devamlı bulunan ticari, sınai ve zirai işletmelerdir. *Dernek ve Vakıflara Ait İktisadi İşletmeler*: Dernek ve vakıflara ait ya da bağlı olan işletmelerdir. *Serbest Meslek Sahipleri*: Ticari mahiyette olmayan işleri, bir işverene bağlı olmadan, kendi nam ve hesabına yapan, mesleki bilgisi ile para kazanan kişilerdir. Son olarak *Çiftçiler*: Zirai faaliyetle uğraşanlardır.

Vergi Usul Kanunu'nun 173. maddesinde belirtilen şartları taşıyanlar *defter tutmak zorunda değildirler*. Buna göre; vergiden muaf esnaf, gerçek usulde vergiye tabi olmayan çiftçiler, kazançları basit usulde tespit edilen tacirler, kurumlar vergisinden muaf iktisadi kamu müesseseleri (kamu hukuku tüzel kişilerine ait ya da tabi olup, faaliyetleri devamlı olan ve sermaye şirketi ya da kooperatif niteliğinde olmayan ticari, sınai ve zirai işletmelerdir), dernek ve vakıflara ait iktisadi işletmelerdir.

Tacirler defter tutma bakımından Vergi Usul Kanunu'nun 176. maddesine göre iki sınıfa ayrılmıştır. Her sınıfın defter tutma şekli ve tuttuğu defter birbirinden farklıdır. Buna göre; Vergi Usul Kanunu'nun 177. maddesinin kapsamındaki tüzel kişiler ile işlerinin hacmi belirli hadlerin üstünde olan birinci sınıf tacirler bilanço esasına göre, Vergi Usul

Kanunu'nun 178. maddesinin kapsamındaki ikinci sınıf tacirler ise işletme hesabı esasına göre defter tutarlar. Türk Ticaret Kanunu'nun 64. maddesi de tacirlerin, bilanço esaslı ile işletme hesabı esasına göre defter tutmasına izin vermiştir.

Bu Çalışmada yapılan araştırmaya göre, Trabzon Alt Bölgesi (Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane)'nde şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan otobüs işletmelerinden, S.S. Sakarya VİB Kooperatifi dışındaki otobüs işletmelerinin tümü ticaret şirketi olduklarından Vergi Usul Kanunu'nun 177. maddesinin 4. bendine, S.S. Sakarya VİB Kooperatifi ise kurumlar vergisine tabi olan tüzel kişi olduğundan 5. bendine girdiklerinden birinci sınıf tacir sayılır. Birinci sınıf tacirler ise bilanço esasına göre defter tutmak zorundadır. Bu yüzden Trabzon Alt Bölgesi'ndeki Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan otobüs işletmeleri de birinci sınıf tacir oldukları için bilanço esasına göre defter tutmak zorundadırlar.

Bilanço esasında şu defterler tutulur: *Yevmiye Defteri*: Kayda geçirilmesi gereken işlemleri belgelerden çıkararak tarih sırasıyla ve madde halinde düzenli olarak yazmaya mahsus defterdir (VUK Md. 183). *Defter-i Kebir*: Yevmiye defterine geçirilmiş olan maddeleri usulüne göre hesaplara dağıtan ve düzenli olarak bu hesaplarda toplayan defterdir (VUK Md. 184). *Envanter Defteri*: İşletmenin işe başlama tarihinde ve onu izleyen her hesap döneminin sonunda çıkarılan envanter ve bilançoların kaydedildiği defterdir (VUK Md. 185) Ancak, Türk Ticaret Kanun'da Pay Defteri, Yönetim Kurulu Karar Defteri, Genel Kurul Toplantı ve Müzakere Defteri gibi işletmelerin muhasebesi ile ilgili olmayan defterler de ticari defter olarak nitelendirilerek, ticari defterler kapsamı genişletilmiştir. Öteyandan işletmeler faaliyetlerinin niteliğine göre Vergi Usul Kanunu'na tutulması zorunlu olarak; Ambar Defteri, İmalat Defteri, Kombine İmalat Defteri, Yabancı Nakliyat Kurumlarının Hasılat Defteri gibi defterlerde gerek duyulan işletmeler tarafından kullanılmaktadır. Şehirlerarası otobüs işletmelerinde otobüste tutulan zorunlu ya da isteğe bağlı herhangi bir defter yoktur.

Türk Ticaret Kanunu ve Vergi Usul Kanunu'na göre günümüzde elektronik ortamda defter tutmak olanaklı hale gelmiştir. *Elektronik Defter*, şekil hükümlerinden bağımsız olarak tutulması zorunlu olan defterlerde yer alması gereken bilgileri kapsayan elektronik kayıtlar bütünüdür. *Elektronik kayıt*, elektronik ortamda tutulan ve elektronik defter ve belgeleri oluşturan, elektronik yöntemlerle erişimi ve işlenmesi mümkün olan en küçük bilgi ögesidir (Şengel, 2012: 41). Türk Ticaret Kanunu'nun 65. maddesinde defterlerin ve

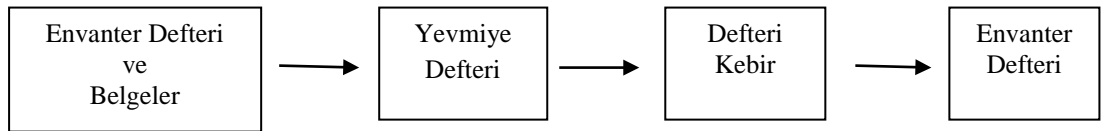
gerekli diğerkayıtların elektronik ortamda tutulması durumunda, muhasebenin bu tutuluş biçiminden ve bu konuda uygulanan yöntemlerin Türkiye Muhasebe Standartları'na göre olması şartı getirilmiştir.

Dünyada defter tutma yöntemleri çok çeşitlidir. Bunlardan başlıcaları: Türk, İtalyan, Alman, İngiliz, Fransız ve Amerikan defter tutma yöntemleridir.

Yapılan araştırmalara göre (Küçüksavaş (1994), Durmuş ve Arat (1995), Sürmen, (2015)), Türkiye'de en yaygın biçimde İtalyan defter tutma yönteminin kullanıldığı söylenebilir. Bu nedenle aşağıda kısaca İtalyan defter tutma yönteminden bahsedilmiştir.

İtalyan defter tutma yönteminde, günlük işlemler doğrudan doğruya, belgelerden ya da bunlara dayanılarak düzenlenmiş muhasebe fişlerinden önce yevmiye defterine işlenir, daha sonra defteri kebir aktarılır. Yardımcı defterler ise belgeler ile fişlerden ya da yevmiye defterinden işlenir. Yahut yardımcı defterler önce belgeler ve fişlerden işlenir daha sonra yevmiye defterinden kontrol edilir (Durmuş ve Arat, 1995: 148). İtalyan defter tutma yönteminde her hesap dönemi sonunda, defteri kebirdeki hesapların kalanı da envanter defterini kaydedilir. İtalyan defter tutma yönteminin işleyişi Şekil 5'de gösterilmiştir.

Şekil 5: İtalyan Defter Tutma Yönteminin İşleyişi



İtalyan defter tutma yöntemi genellikle işlem çeşidi az olan orta ölçekli işletmelerde uygulanmasının daha rahat olması nedeniyle tercih edilmektedir. Bu defter tutma yönteminde hata yapma ya da yapılan hatanın ortaya çıkma ihtimali çok yüksektir. Çünkü işletmelerin faaliyetleri iki yönlü olarak kavranmış, her işlem ya da olay için en az iki kayıt yapılmıştır. Böylece hata yapılma ihtimali de azaltılmış, kayıtların birbirini kontrol etmesi ve hata yapıldığında ortaya çıkması sağlanmış olur. Türkiye'de uygulamada bilanço esasına göre defter tutanlar bu sebeplerden dolayı genellikle İtalyan defter tutma yöntemini tercih ettikleri bilinmektedir.

3.1.3. Hesap Planı

Hesap planı, işletmelerde tutulan hesapları belirli bir anlamda, belirli bir sistem içinde, amaca, plana ve kontrole uygun bir şekilde bölümleyen, bu bölümleri kesin olarak sınırlayan ve açıklayan bir yönerge'dir (Yazıcı ve Durmuş, 1975: 160).

Hesap ise aynı türden olan mali nitelikli işlemleri biraraya toplayan ve bunlardaki artış ve azalışları izleyen çiftyanlı bir çizelge'dir. Ticari hayatta mali nitelikli olaylarda sık sık değişiklikler meydana gelmektedir. Her değişikliğin o anda bilanço ve gelir tablosuna yansıtılması, kayıt tekniği yönünden mümkün olmamaktadır. Bu bakımdan aynı nitelikli işlemleri belli kurallara göre düzenleyecek çizelgelerde izleme yoluna gidilmektedir. Hesaplar mali nitelikli işlemlerin etkilerine göre, asli hesap, yardımcı hesap, düzenleyici hesap, geçici hesap, cari hesap ve nazım hesap olarak bölümlenir.

Muhasebeden beklenen yararın sağlanması için gerekli olan bilgilerin toplanması, raporların bu bilgilere uygun olarak hazırlanmasını sağlamak amacıyla da mali nitelikli işlemlerin belli bir sistem içinde kayda alınması gerekir. Bu amaçla Türkiye'de 01.01.1994 tarihinden itibaren tüm işletmelerde Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği'ndeki "Tekdüzen Hesap Planına" uyma zorunluluğu getirilmiştir.

Türk Tekdüzen Hesap Planı ile işletmelerde tutulması istenen hesapların sınıfsal ayırımı Tablo 90'da gösterilmiştir.

Tablo 90: Türk Tekdüzen Hesap Planı ile İşletmelerde Tutulması İstenen Hesapların Sınıfsal Ayırımı

Bilanço Hesapları	Aktif Hesaplar	Dönen Varlıklar Hesapları (100 -199) Duran Varlıklar Hesapları (200 -299)
	Pasif Hesaplar	Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar Hesapları (300 -399) Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar Hesapları (400 -499) Özkaynaklar Hesapları (500 -599)
Gelir Tablosu Hesapları		Gelir ve Gider Hesapları (600 - 699)
Maliyet Hesapları		Maliyet Hesapları (700-799) 7 / A Seçeneği (710 -789) 7 / B Seçeneği (790 -799)

Türk Tekdüzen Hesap Planında yer alan maliyet hesapları, mal ve hizmetlerin planlanan biçim ve niteliğe getirilmesi için yapılan giderlerin toplandığı ve maliyet

unsurlarına dönüştürülerek izlendiği hesaplardır. Maliyet hesaplarında yer alan gider hesapları uygulamada esneklik sağlamak üzere iki seçenek halinde 7/A ve 7/B olarak sunulmaktadır.

7/A seçeneğindeki maliyet hesapları büyük ve orta çaptaki üretim ve hizmet işletmeleri için uygulanmaktadır. Bu seçenekteki giderler defteri kebirde fonksiyon esasına göre belirlenmiştir. Eş zamanlı kayıt yönteminin uygulanması önerilen bu uygulamada, giderler yapıldıkları anda defteri kebir hesaplarına "fonksiyon esasına" göre kaydedilirken, söz konusu bu giderlere aynı zamanda yardımcı defterlerde çeşit esasına göre bölümlendirme yapılmıştır.

7/B seçeneğindeki maliyet hesapları ise ek mali tablolar düzenlemek zorunda olmayan ticaret işletmeleri ve 7/A seçeneğini kullanmak zorunda olmayan küçük çaptaki hizmet ve üretim işletmeleri için uygulanmaktadır. 7/B seçeneğinde dönem içinde giderler çeşitlerine göre izlenir. Maliyet çıkarılacağı zaman gider dağıtım tablosu ile fonksiyonlara dönüştürülen giderler, gider yerlerine ve hizmet ya da mamul maliyetlerine ya da sonuç hesaplarına aktarılarak izlenmektedir.

Buna göre 2014 yılı aktif toplamı 2.221.800,- TL ya da net satışlar toplamı 4.443.400,- TL yi aşmayan üretim ve hizmet işletmeleri ile ticaret işletmeleri 2015 yılında 7/A ya da 7/B seçeneklerinden herhangi birini seçebilirler. Belirlenen tutarı aşan üretim ve hizmet işletmeleri ise 2015 yılında maliyet hesaplarını 7/A seçeneğine göre tutmak zorundadırlar.

Maliyet hesaplarının 7/A seçeneğine göre tutulma zorunluluğu için bir önceki yılda aktif toplam ya da net satışlar toplamından birisinin yukarıdaki tutarları aşması yeterlidir. Bir önceki yıl aktif toplamı ya da net satışlar toplamı yukarıdaki tutarları aşmayan üretim ve hizmet işletmeleri ile ticaret işletmeleri ise 7/A ya da 7/B seçeneklerinden herhangi birini seçebilirler.

2014 yılında aktif toplamı 13.330.500,- TL ve net satışları 29.622.800,- TL'yi aşan mükellefler ek mali tabloları düzenlemek zorundadırlar. Ek mali tablolar, bilanço ve gelir tablosu dışında kalan, nakit akım tablosu, fon akım tablosu, satışların maliyeti tablosu, kar dağıtım tablosu ve özkaynaklar değişim tablosudur.

Bu Çalışmada incelenen şehirlerarası otobüs işletmelerinde büyük çaplı ve hizmet işletmeleri olmaları nedeniyle 7/A seçeneği kullanılma zorunluluğu vardır.

Maliyet hesapları sınıfında yer alan 7/A seçeneği hesap grupları aşağıdaki gibi bölümlendirilmiştir. Bunlar:

- 70 Maliyet Muhasebesi Bağlantılı Hesapları
- 71 Direkt İlkmadde ve Malzeme Giderleri
- 72 Direkt İşçilik Giderleri
- 73 Genel Üretim Giderleri
- 74 Hizmet Üretim Giderleri
- 75 Araştırma ve Geliştirme Giderleri
- 76 Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri
- 77 Genel Yönetim Giderleri
- 78 Finansman Giderleri

Gider yerlerini ise 10-99 arasında her işletme kendi organizasyon yapısına göre kodlayacaktır. Gider yerlerinin kodlanmasında aşağıda belirtilen sıralama esas alınır.

0-9 Gider Çeşitleri: Bu hesaplar, mal ve hizmet üretiminde katlanılması gereken maliyetlerin bünyesindeki harcama çeşitlerini ifade ederler. Gider çeşitleri hesapları kuruluşların bünyelerine uygun olarak ayrıntılandırılır. Bu hesapların sabit, değişken ve yarı değişken olarak da gruplandırılması mümkündür. Gruplar içindeki gider çeşitlerinin sabit, değişken ve yarı değişken biçimde ayrımı işletmelerin kendi ihtiyaç ve tercihlerine bırakılmıştır (Akdoğan ve Sevilengül, 2007: 646).

7/A Seçeneğinde yardımcı hesaplarda izlenecek *gider çeşitleri* aşağıda belirtilen şekilde kodlanmıştır. Bunlar:

- 0. İlkmadde ve Malzeme Giderleri
- 1. İşçi Ücret ve Giderleri
- 2. Memur Ücret ve Giderleri
- 3. Dışarıdan Sağlanan Fayda ve Hizmetler
- 4. Çeşitli Giderler
- 5. Vergi, Resim ve Harçlar
- 6. Amortismanlar ve Tükenme Payları

7. Finansman Giderleri

8

9.

10-99 Gider Yerleri: Bu kısım üretim ve hizmetlerin yapıldığı ve maliyetlerin oluştuğu, örgütün bir birimini ya da birim içindeki bir yeri ifade eder. Giderlerin planlanması, kontrol edilmesi ve bu giderlerin dengeli bir şekilde toplanıp dağıtılmasını sağlayan kısımdır. Gider yerlerini her işletme organizasyon yapısına göre kodlayacaktır.

7/A Seçeneğinde yer alan gider yerlerinin kodlanmasında aşağıda belirtilen sıralama esas alınır. Bunlar:

Esas Üretim Gider Yerleri

Yardımcı Üretim Gider Yerleri

Yardımcı Hizmet Üretim Gider Yerleri

Yatırım Gider Yerleri

Üretim Yerleri Yönetimi Gider Yerleri

Araştırma ve Geliştirme Gider Yerleri

Pazarlama, Satış ve Dağıtım Gider Yerleri

Genel Yönetim Gider Yerleri

Finansman Gider Yerleri

Yukarıdaki açıklamalar çerçevesinde şehirlerarası otobüs işletmesinin yazıhanesi için ödediği elektrik giderinin kaydı 7/A seçeneğine göre aşağıdaki gibi yapılmaktadır.

05.04.2015

740 HİZMET ÜRETİM MALİYETİ HESABI

3.Dışardan Sağlanan Fayda ve Hizmetler

10. Esas Üretim Gider Yerleri

191 İNDİRİLECEK KATMA DEĞER VERGİSİ H.

100 KASA HESABI

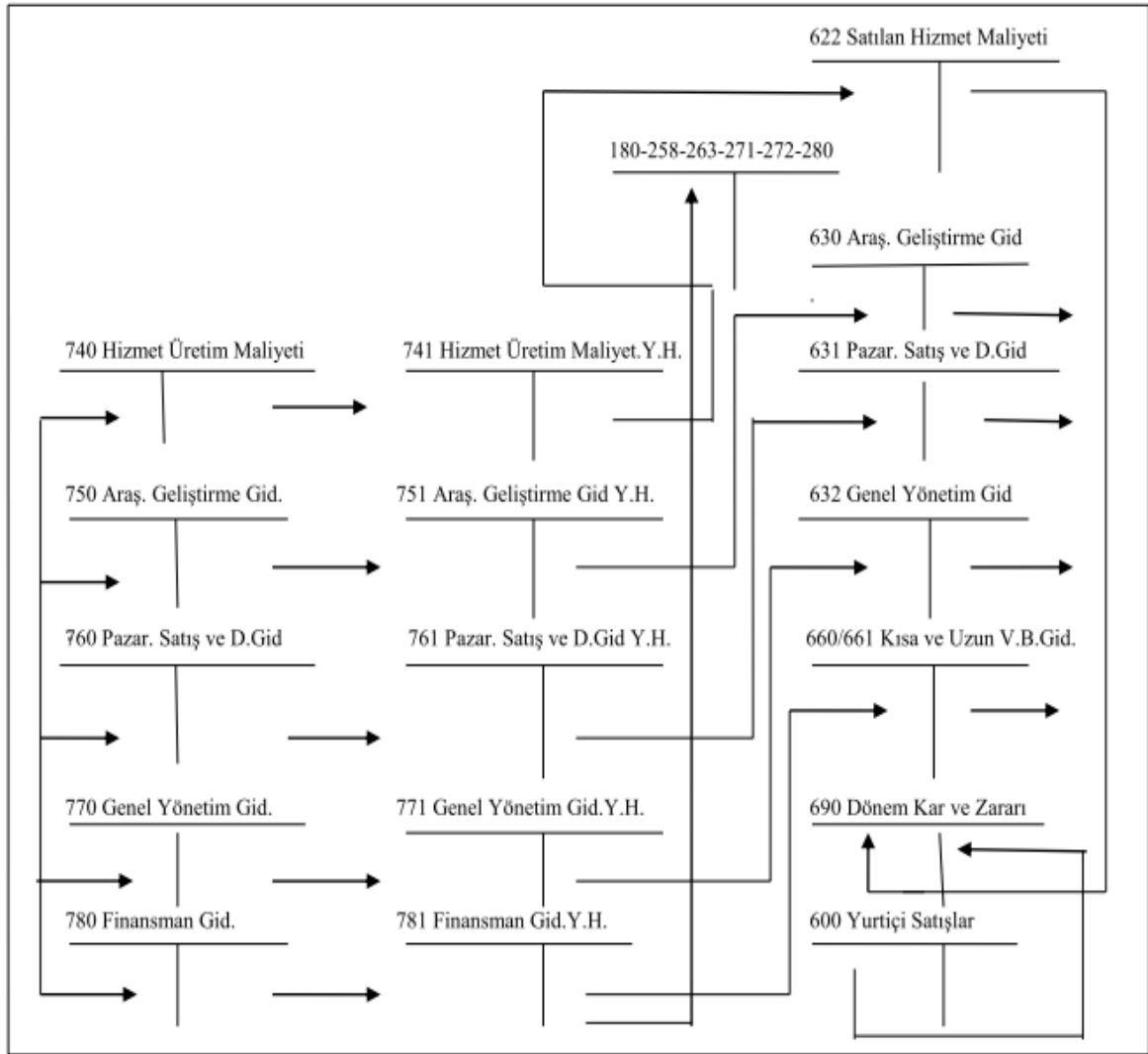
100.00 Türk Lirası Kasası

Elektrik giderinin ödenmesi

Gider yerlerinin bölümlenmesinde belirtilen gider yerleri gruplanması esas olmakla beraber, kuruluşların işletme faaliyet alanları ya da faaliyetlerinde meydana gelecek teknolojik değişimlere göre açılacak yeni gider yerleri, belirtilen ana grup başlıkları altında yer alabilir.

7/A seçeneğini kullanan hizmet işletmelerinde giderlerin akışı Şekil 6'da gösterilmiştir.

Şekil 6: 7/A Seçeneğini Kullanan Hizmet İşletmelerinde Giderlerin Akışı



Türkiye'de tüm işletmelerde olduğu gibi, şehirlerarası otobüs işletmelerinde de Türk Tekdüzen Muhasebe Sistemi'nde yer alan hesaplar kullanılmaktadır. Şehirlerarası otobüs işletmelerinde 7/A seçeneğinde özellik arzeden bazı hesaplar aşağıda gösterilmektedir. Bunlar:

100 KASA HESABI

100.00 Türk Lirası Kasası

100.10 USD Kasası

100.20 EURO Kasası

252 BİNALAR HESABI

252.00 Yönetim Binaları

252.10 Garajlar

254 TAŞITLAR HESABI

254.10 Otobüsler

254.20 Binek Otomobiller

254.30 Kamyonetler

257 BİRİKMİŞ AMORTİSMANLAR HESABI (-)

257.10 Otobüsler Amortismanı

257.20 Binek Otomobillerin Amortismanı

257.30 Kamyonetlerin Amortismanı

257.40 Yönetim Binaları Amortismanı

257.50 Garajlar Amortismanı

600 YURTIÇİ SATIŞLAR HESABI

600.00 Yolcu Bilet Gelirleri

600.10 Yurtiçi Hizmet Gelirleri

600.20 Diğer Satış Hizmet Gelirleri

600.30 Yurtiçi Kargo Satış Gelirleri

740 HİZMET ÜRETİM MALİYETİ HESABI

1. Personel Ücret ve Giderleri

10. Personel Ücretleri

11. Sosyal Güvenlik Kesintileri İşveren Payı

12. İşsizlik Sigortası İşveren Payı

13. Personel Sağlık Giderleri

3. Dışarıdan Sağlanan Fayda ve Hizmetler

30. Bakım - Onarım Giderleri

31. Lastik ve Yedek Parça Giderleri

32. Araç Yakıt Giderleri

33. Kargo Giderleri

34. Otobüs Terminal Giriş-Çıkış Ücretleri, Garaj ve Otopark Ücretleri

35. Kiralık Taşıt Giderleri

36. Taşıt Muayene Giderleri
37. Köprü Geçiş Ücretleri, Otoban ve Feribot Giderleri
38. Haberleşme Giderleri

4.Çeşitli Giderler

- 40.Yazıhane Kira Giderleri
- 41.Amortisman Giderleri
- 42.Yolcu Sigorta Giderleri
43. Seyahat Giderleri
44. Komisyon Giderleri

Çalışmanın bundan sonraki kısmında şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin kendine özgü işlemleri için kullandıkları hesaplar ele alınarak, hem kapsam hem de nitelikleri açıklanmaya çalışılmıştır.

252 Binalar Hesabı: İşletmenin her türlü binaları ve bunların ayrılmaz parçalarının izlendiği hesaptır.

Bina, içinde barınmak ya da başka amaçlarla kullanılmak üzere ahşap, kargir, kerpiç, betonarme ve benzeri malzemelerden yapılan kapalı ve genellikle çok bölmeli yapıdır. Binalar kullanıldıkları amaçlara göre çeşitli şekilde adlandırılırlar. Ailelerin oturmasına yarayan binalara mesken, işyerlerinin bulunduğu binalara han, yolcuların konakladıkları binalara otel, çeşitli iş yerlerinin ve iş tesislerinin bulunduğu binalara fabrika denir. Bunların dışında hükümet konağı, postane, okul gibi resmi işlerin yapıldığı binalara resmi bina; kütüphane, tiyatro, sinema gibi binalara da genel bina denir.

Vergi Usul Kanunu'nun 273. maddesine göre binalar maliyet bedeli ile değerlendirilir. Maliyet bedeli ise Vergi Usul Kanunu'nun 262. maddesinde bir iktisadi kıymetin elde edilmesi ya da değerinin artırılması sebebiyle yapılan ödemeler ile bunlara ilişkin tüm giderlerin toplamı olarak tanımlanır. Yine Vergi Usul Kanunu'nun 270. maddesine göre mükellefler, binaların satın alınmasında ödenen noter, tapu, mahkeme, kıymet takdiri, komisyon ve tellaliye (aracı, simsar) gider ve harçlarını maliyete eklemekte ya da giderler arasına eklemek suretiyle 690 Dönem Karı ve Zararı Hesabı'na aktarabilecekleri konusunda serbest bırakılmıştır. Türkiye Muhasebe Standardı 16 (TMS 16) Maddi Duran Varlıklar'a göre ise mükelleflerin binaların satın alınmasında ödenen noter, tapu, mahkeme, kıymet takdiri, komisyon ve tellaliye (aracı, simsar) gider ve harçlarını maliyete eklemeleri gerekmektedir.

Vergi Usul Kanunu'nun 63. maddesine göre mevcut bir binaya sonradan eklenen asansör, kalorifer, su, elektrik ve benzeri tesisler nedeniyle bina için tadilat komisyonlarınca yeni kıymet takdiri yapılmamış ise bina ve sözü edilen tesisler için kendi maliyet bedelleri üzerinden ayrı ayrı, yeni bir kıymet takdiri yapılmış ya da bina yeni inşa edilmişse sözü edilen tesislere binanın maliyet bedeline eklenmiş tutarı üzerinden amortisman ayrılacaktır. Danıştay kararları ise sözü edilen tesisler ister binanın inşası sırasında isterse sonradan yapılmış olsun ayrı ve kendi özelliklerine göre amortisman ayrılması yönündedir. Danıştay kararlarının dayanağı, bu tesislerin faydalı ömürlerinin binanın faydalı ömründen farklı olmasıdır. Uygulamaya henüz geçmeyen Türkiye Muhasebe Standartları'nın önerisi de bu yöndedir. Bununla birlikte Danıştay kararları ile Türkiye Muhasebe Standartları muhasebe bilimine uygun olmasına rağmen, Türkiye'de uygulama Vergi Usul Kanunu hükümlerine göre yapılmaktadır.

Türkiye Muhasebe Standardı 16 Maddi Duran Varlıklar'a göre binalar mali tablolarında kullanım amaçlarına göre farklı sınıflandırılır. Binalar kira geliri elde etmek ya da sermaye kazancı elde etmek için elde tutuluyorsa Yatırım Amaçlı Binalar Hesabı'na kaydedilmeli, bu binalar için yapılan kapasite ve kullanım ömrünü artırıcı giderler de yapıldığı tarihte binanın maliyetine eklenmelidir. Ayrıca yapılan bu yenilemeye yönelik giderlerden sonra, yatırım amaçlı binaların çıkarılmış eski kısımları bulunuyorsa bunların maliyet bedelleri de defter değerinden düşülmelidir. Eğer binanın satın alınma ya da elde tutulma amacı işletme faaliyetlerinde kullanmak ise bu binanın 252 Binalar Hesabı'na kaydedilmesi gerekmektedir. Yine Türkiye Muhasebe Standardına göre bina, amaçlanan kullanıma ya da satışa hazır duruma getirilmesi zorunlu olarak uzun bir süreyi gerektiren özellikli varlık niteliğinde ise, katlanılan vade farkları maliyet bedeline eklenecek, özellikli varlık niteliğinde değilse vade farkları maliyete eklenmeyip, 780-797 Finansman Giderleri Hesabı'na aktarılacaktır. Ayrıca bina arsa ile birlikte satın alınmışsa, arsalar amortismanına tabi olmayan duran varlık olduklarından, bina ile arsanın değerinin ayrı ayrı gösterilmesi gerekmektedir.

Bina alındığında ve enflasyon düzeltmesi yapıldığında bu Hesabın borç yanına, herhangi bir sebeple aktifler arasından çıktığında da alacak yanına kaydedilir. Bu Hesap borç kalanı verir ve bu kalan işletmenin mevcut binalarının tutarını gösterir.

254 Taşıtlar Hesabı: Yük ya da yolcu taşımaya elverişli motorlu kara araçlarının izlendiği hesaptır.

Taşıt yük ve yolcu taşımaya yarayan, motorlu ya da motorsuz araçlara denir. Vergi Usul Kanunu'nun 273. maddesine göre taşıtlar maliyet bedeli ile değerlendirilir. Yine Vergi Usul Kanunu'nun 270. maddesine göre mükellefler taşıtların satın alınmasında ödenen noter, mahkeme, kıymet takdiri, komisyon ve tellaliye (aracı, simsar) giderlerini maliyete eklemekte ya da giderler arasına eklemek suretiyle 690 Dönem Karı ve Zararı Hesabı'na aktarabilecekleri konusunda serbest bırakılmıştır. Ayrıca taşıtların satın alınmasından sonra kullanım ömrü süresince normal fonksiyonlarını devam ettirebilmesi için yapılan ve taşıtın yağ, parça, lastik değiştirme giderleri ile kasa ve motor değiştirilmesi şeklinde olmayan bakım ve onarım giderleri yapıldıkları dönemlerde ilgili gider hesaplarına kaydedilir.

Türkiye Muhasebe Standardı 16 Maddi Duran Varlıklar'a göre taşıtlar kullanıma hazır hale gelmesinden itibaren taşıtlar için yapılan masraflar aktifleştirilmeyip doğrudan gider yazılır. Standarda taşıtın toplam maliyeti içinde önemli bir maliyet oluşturan her bir parçasının ayrı ayrı amortismanına tabi tutulması gerektiği belirtilmiştir. Yine bu Standarda göre maddi varlık niteliğinde olan iktisadi kıymetlerin değerine bakılmaksızın aktifleştirilmesi gerekmektedir. Bu değişiklik standartların genel amacı olan "mali tablolarındaki şeffaflık sağlama" ilkesinin bir parçası olarak düşünülmelidir.

Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 30. maddesine göre faaliyetleri kısmen ya da tamamen binek otomobillerinin kiralanması ya da çeşitli şekilde işletilmesi olanların, bu amaçla kullandıkları hariç olmak üzere işlemlere ait binek otomobilleri aldıklarında işletmenin aktifine kaydederlerken, alımda katlanılan % 18' lik katma değer vergisini de indiremeyeceği belirtilmiştir.

Vergi Usul Kanunu'nun 270. maddesine göre taşıt alımında ödenen özel tüketim vergisi, taşıtın maliyetine eklenmesi ya da ilgili dönemde doğrudan gider yazılması mümkün bulunmaktadır.

Taşıtlar alındığında ve enflasyon düzeltilmesi yapıldığında bu Hesabın borç yanına, elden çıkarıldığında da alacak yanına kaydedilir. Bu Hesap borç kalanı verir ve bu kalan işletmenin mevcut taşıtlarının tutarını gösterir.

257 Birikmiş Amortismanlar Hesabı (-): Vergi Usul Kanunu'na göre maddi duran varlıkların kullanılacakları süre içerisinde tüketilen değerlerinin izlendiği hesaptır.

Genel olarak amortisman, duran varlıkların kullanıldıkları süre içerisinde eskime ve dış etkenlerle bozulması sonucunda oluşan değer kayıpları olarak tanımlanır (Türedi, 2011:

283). Vergi Usul Kanunu'nun 313. maddesine göre amortisman, işletmede bir yıldan fazla kullanılan ve yıpranmaya, aşınmaya ya da kıymetten düşmeye maruz bulunan gayrimenkuller ile Vergi Usul Kanunu'nun 269. maddesine göre gayrimenkul gibi değerlendirilen iktisadi kıymetlerin, alet, edevat, demirbaş ve sinema filmlerinin tespit edilen değerlerinin, bunların kullanılabilir süre zarfında yok edilmesi olarak tanımlanır. Türkiye Muhasebe Standardı 16 Maddi Duran Varlıklar'a göre ise amortisman, bir varlığın amortismanına tabi tutarının, yararlı ömür süresince sistematik olarak dağıtılması olarak tanımlanır. İşletme biliminde ise amortisman, değeri düşecek ya da tükenebilecek varlıkların ileride yerine yenisini koymak amacıyla tedbirli hareket ederek her yıl kardan pay ayrılması şeklinde tanımlanır.

Bir duran varlığın amortismanına konu olması için belirli şartlara sahip olması gerekir. Bunlar;

- İşletmede bir hesap döneminde çok kullanılması,
- Aşınmaya, yıpranmaya ya da kıymetten düşmeye maruz kalması,
- İşletmede kullanılan değerlerin belirli tutarı (01.01.2015 tarihinden itibaren katma değer vergisi hariç 880,-TL) aşmış olması,
- Tamamlanmış ve kullanıma hazır olması,
- Aktife girmiş olması yani işletmenin bilançosunun aktif tarafındaki duran varlıklar kalemi içinde bulunması olarak sayılabilir.

Amortisman ayrılmasını gerekli kılan etkenler çeşitlidir. Bunlar; **iktisadi etkenler** (kullanım sonucu fiziksel yıpranma ve eskime), **teknik etkenler** (yeni modellerin üretimi), **olağanüstü etkenler** (yangın, deprem, su basması ve benzeri) ve **hukuki etkenler** (patent, ticari marka, imtiyaz bedeli ve benzeri için yapılan sözleşmelerin süresinin dolması) dir (Türedi, 2011: 284).

Amortisman ayırmada bazı durumlara dikkat etmek gereklidir. Bunlar; Vergi Usul Kanunu'nun 320. maddesinde yeralan duran varlığa herhangi bir yılda amortisman ayrılmaması ya da ilk uygulanan orandan düşük bir oran ayrılması nedeniyle amortisman süresinin uzatılmaması ile amortismanın yıllık ve dönemsonu itibarıyla ayrılması ve tespit edilip uygulamaya başlanan faydalı ömürleri izleyen faaliyet yıllarında zorunlu sebepler (T.C. Maliye Bakanlığı'nca amortisman oranında yapılan değişiklik, olağanüstü durumlar,

duran varlığın kullanım biçiminin değiştirilmesi ve benzeri) olmadıkça değiştirilmemesi gibi durumlardır.

Ayrılan amortismanlar ilgili gider hesapları karşılığında bu Hesabın alacak yanına; satılan, devredilen ve kullanma yeteneğini kaybedenler ise bu Hesabının borç yanına, ilgili aktif hesabın da alacak yanına kaydedilir. Bu Hesap alacak kalanı verir ve bu kalan da işletmede duran varlıklara ayrılan amortisman tutarını gösterir.

Amortisman ayırmayı kolaylaştırmak için amortisman tutarını hesaplama yöntemleri kullanılır. Vergi Usul Kanunu'nda amortisman tutarını hesaplama yöntemleri olağan ve olağanüstü durumlarda (VUK Md. 317) geçerli olmak üzere normal (VUK Md. 315), azalan bakiyeler (VUK Mük. Md. 315), madenlerde (VUK Md. 316) ve olağanüstü ya da fevkalade (VUK Md. 317) olmak üzere dört çeşittir. Türkiye Muhasebe Standardına göre amortisman tutarını hesaplama yöntemleri ise normal, azalan bakiyeler ve üretim miktarı olmak üzere üç çeşittir.

Bu Çalışmada amortisman tutarını hesaplama yöntemlerinden sadece normal ve azalan bakiyeler yöntemleri açıklanacaktır.

Normal Yöntem: Bu yöntem, amortisman tabi duran varlıkların değerinin belirli bir süre içerisinde her yıl eşit tutarlarda yok edilmesini esas alır.

Bu yöntemde, mükellefler Vergi Usul Kanunu'nda yapılan ve 01.01.2004 tarihinden itibaren geçerli olan son değişiklik ile amortisman tabi duran varlığın faydalı ömrüne göre amortisman ayıracaklardır. Mükellefler amortisman tabi duran varlıklarını T.C. Maliye Bakanlığı'nca 333 ve 339 Sıra Nr.lı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği ile ilan edilen oranlar üzerinden yok edeceklerdir. Tebliğdeki listede yer almayan amortisman tabi iktisadi kıymetler için mükelleflerin müracaatları üzerine T.C. Maliye Bakanlığı'nca belirlenecek faydalı ömür ve oranlar üzerinden amortisman ayrılacaktır.

Faydalı ömür, bir duran varlığın işletme tarafından kullanılması beklenen süredir. Faydalı ömür uygulaması Avrupa Birliği ülkeleri ile Uluslararası Muhasebe Standartları çerçevesinde kabul edilmiş bir yaklaşımdır.

Amortisman tabi tutulan duran varlıkların sonuçta bir hurda (kalıntı) değerinin olması doğaldır. Normal yöntemde hurda değeri dikkate alınırsa ayrılacak amortisman tutarı ((duran varlığın maliyet bedeli - hurda değeri) x amortisman oranı) formülüyle hesaplanır. Hurda değerinin belirlenmesi zor olduğundan Vergi Usul Kanunu bu değeri dikkate alma zorunluluğu getirmemiştir; duran varlığın amortisman süresi sonunda

değerinin sıfır olacağını varsaymıştır (VUK Mükerrer Md. 315). Türkiye Muhasebe Standardı 16 Maddi Duran Varlıklar'a göre ise amortisman tutarı hesaplanırken maddi duran varlığın hurda değerinin maliyetten düşürülmesi gerekir. Bununla birlikte hurda değer olmaması ya da önemsiz olması durumunda, bu değeri dikkate alma zorunluluğu ortadan kalkar.

Normal yöntem tüm işletme ve duran varlıklara uygulanabilir. Bu yöntem düz, doğrusal ya da lineer, sabit değişmez yüzdeler ve eşit oranlı amortisman olarak da adlandırılır. Bununla birlikte yöntemin anlaşılması ve uygulanması basit olduğundan bu özellikleri kendisine diğer amortisman yöntemlerine göre üstünlük sağlar.

Azalan Bakiyeler Yöntemi: Bu yöntem, amortisman tabi duran varlıkların değerlerinin belirli bir süre içerisinde ilk yıllarda daha fazla, son yıllarda daha az tutarda yok edilmesini esas alır.

Bu yöntemin uygulanmasında, her yıl üzerinden amortisman hesaplanacak değer, daha önceden ayrılan amortismanlar toplamının kayıtlı değerden çıkarılması ile bulunan değerdir. Bu yöntemde uygulanacak amortisman oranı % 50'yi geçmemek üzere normal amortisman oranının iki katı olup, amortisman süresi normal amortisman süresine göre hesaplanır. Bu sürenin son yılına devreden tutar ise, o yıl tamamen yok edilir (VUK Mükerrer Md. 315).

Azalan bakiyeler yöntemi, ekonomik gelişme için mevcut iktisadi kıymetlerin yenilenmesini teşvik etmek ve işletmede verimlilik ile likidite durumlarının iyileştirilmesini sağlamak amacıyla Türk vergi uygulamasına 1963 yılında girmiştir (Şahin, 2010: 49). Ancak bu yöntemin Türk vergi uygulamalarına girmesi Türkiye'de işletmeler açısından birçok sakıncaları (işletmeleri karşılaştırma, maliyet çıkarma ve benzeri) da doğurduğu tespit edilmiştir.

Azalan bakiyeler yöntemi Vergi Usul Kanunu'nun 315. maddesine göre bilanço esasına göre defter tutan mükelleflerden isteyen işletme ve sadece maddi duran varlıklara uygulanabilir.

600 Yurtiçi Satışlar Hesabı: Yurtiçindeki gerçek ve tüzel kişilere satılan mal ve hizmetler karşılığında alınan ya da tahakkuk ettirilen toplam değerlerin izlendiği hesaptır.

İşletme yurtiçindeki gerçek ve tüzel kişilere satış gerçekleştirdiğinde, bu Hesabın alacak yanına kaydedilir. Bu Hesap dönem sonunda 690 Dönem Kar ve Zararı Hesabına aktarılarak kapatılır.

740 Hizmet Üretim Maliyeti Hesabı: Hizmet işletmelerinin üretim maliyetlerinin izlenmesinde kullanılan hesaptır.

Bu Hesaba işletme giderleri kaydedilir. İşletme giderleri ise işletmenin çalışabilmesini sağlamak amacıyla yapılan giderlerdir. Şehirlerarası otobüs işletmelerinin yaptıkları işletme giderleri aşağıda yer almaktadır. Bunlar:

- Otobüslerin tamir ve bakım giderleri,
- Otobüslerin yakıt yağ giderleri,
- Şoför, şoför yardımcısı, hostes ve bilet satışı işlerinde çalışanların ücretleri, yeme-içme, üniforma giderleri, eğitim ve benzeri giderleri,
- Motorlu kara taşıma araçlarının vergisi,
- Terminal giriş-çıkış ücretleri, otoban, köprü geçiş ücretleri,
- Taşıma araçlarının amortismanı,
- Karayolu Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve taşıma araçlarına ait diğer sigorta primleri,
- Acentelik ücret ve komisyon giderleri,
- Otobüslerin şehiriçi-terminal ulaşımları için servis aracı giderleri,
- Yazıhane, servis istasyonu, garaj, terminal gibi binalara ait kira, amortisman, sigorta giderleridir.

Üretilen hizmetler için yapılan giderler bu Hesabın borç yanına kaydedilir. Dönem sonlarında bu Hesap 741 Hizmet Üretim Maliyeti Yansıtma Hesabı ile karşılıklı çalıştırılarak kapatılır.

3.1.4. Personel

Personel, muhasebe organizasyonunun önemli öğelerinden biridir. Çünkü işletmelerdeki muhasebe uygulaması personel ile yapılır. Bununla birlikte personel, muhasebe faaliyetlerinin gerçekleştirilmesini sağlayacak ve böylece diğer muhasebe organizasyonu öğelerine de işlerlik kazandıracak konumdadır. Bu nedenle personelin seçilmesi, yerinin belirlenmesi ve yetiştirilmesi önemli bir iştir.

İşletmelerde muhasebe organizasyonunda personelin yerinin belirlenmesinde, iş akışının aksamadan sürdürülmesi için birbiriyle ilgili bölümler arasındaki bağlantı ve personelin birbiriyle olan iletişim yoğunluğu ile muhasebe servisinin büyüklüğü önem arzeder. Muhasebe organizasyonunda personelin yerinin belirlenmesinin ardından personel görev, yetki ve sorumlulukları belirlenir. Personel görev, yetki ve sorumlulukları

belirlenmesinde işletmelerin nitelikleri, faaliyet konuları ve büyüklükleri dikkate alınmalıdır. Yine muhasebe organizasyonunda personelin seçimine özen gösterilmeli, belirli görevlere nitelikli, deneyimli ve bilgili kişilerin getirilmesi gerekmektedir. Ayrıca muhasebe elemanlarının bir kısmı zaman içinde yetiştirilecekse, işletme içi (iş öğretme, iş verme, iş değiştirme ve benzeri) ve işletme dışı (seminer, kurs, staj ve benzeri) eğitim yollarından yararlanılabilir (Ertaş, 2011: 130). Öte yandan işletmelerde muhasebe organizasyonun başarısının personelin maddi ve manevi motivasyonu ve iyi bir personel planlaması ile bağlantılı olduğu da gözardı edilmemelidir.

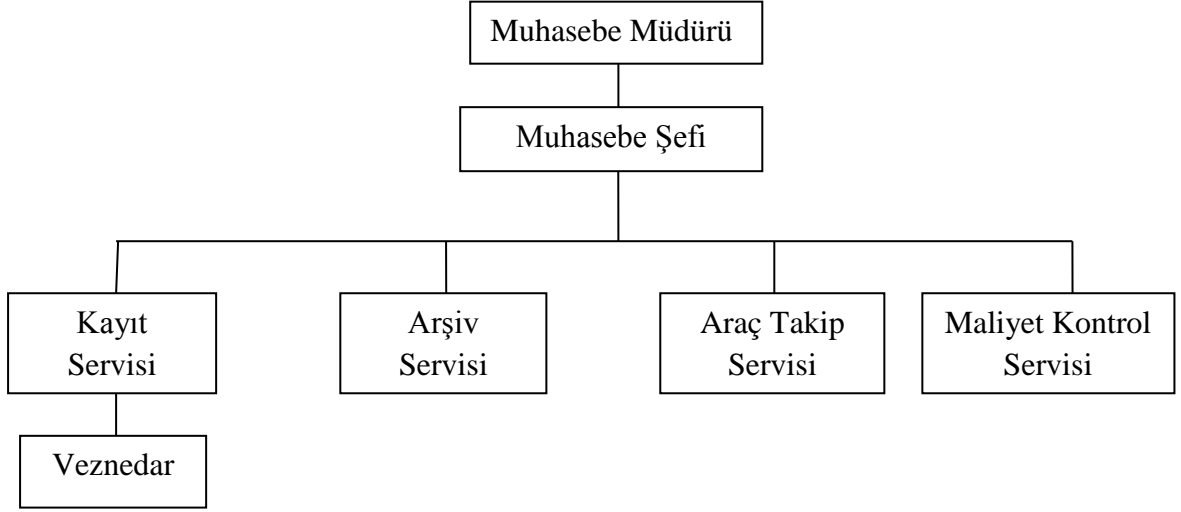
İşletmelerde dikkate alınacak önemli bir konu da bir personelin her zaman kendi işini yapmamasıdır. Personel zaman içinde kendi görevlerine ek olarak diğer personellerin de işini yapmalıdır. Böylelikle muhasebede çalışan bütün personeller zaman içinde muhasebe iş ve işlemleri yapacak seviyeye gelecektir. İleride işten ayrılma, hastalık, izin alma gibi durumlarda muhasebe bölümünde işler aksamayacak ve sorun olmayacaktır (Durmuş ve Arat, 1995: 16).

Şehirlerarası otobüs işletmelerinde de diğer işletmelerde olduğu gibi muhasebe servisini organize etmede yararlanılan en önemli araçlardan biri işletmelerin organizasyon şemasıdır. Organizasyon şeması kuruluşların üst yönetimden başlayarak bir kuruluştaki kimin kime bağlı olarak çalıştığını, hiyerarşiyi gösteren şematik görsel ifadelerdir. Organizasyon şemaları dikey ve yatay olabilmektedir. Bu durum ilgili işletmenin yönetim ilkeleri ile bağlantılı olarak değişkenlik gösterebilir.

İşletmelerde organizasyonun şemasının şeklini yönetim belirleyecektir. Belirlenecek şema yukarıdan aşağı doğru ilerleyen üst ast ilişkisi ile personele görev ve sorumluluklarını bildirir. Şema işlerin sağlıklı yürütülmesi, hedeflere ulaşılması anlamına geleceği için bölümler arasında mutlaka uyum sağlanmalıdır. Şehirlerarası otobüs işletmelerinde yolcu taşımacılığı bireysel değil bir ekip işi olduğundan yolculara hizmet sunan tüm personeller ekip bilinciyle hareket etmelidirler.

8 araçlık filoya sahip ve toplam 102 çalışanı bulunan şehirlerarası otobüs işletmesine ait örnek bir muhasebe servisi organizasyon şeması Şekil 7'de gösterilmiştir.

Şekil 7: Muhasebe Servisi Organizasyon Şeması



Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletme için önerilen muhasebe servisi organizasyon şemasında yer alan muhasebe şefinin unvanı, görevleri, yükümlülükleri ve bağımlılıkları şu şekil olmalıdır.

Muhasebe Şefi

Unvanı: Muhasebe Şefi

Ana Görevi: Muhasebe servisine bağlı olan tüm birimlerin görev alanına giren işlemlerin etkin ve verimli bir şekilde yürütülmesini koordine etmek suretiyle hizmet kalitesini yükselterek muhasebe servis biriminin başarısına katkıda bulunmaktır.

Görev ve Yükümlülükleri:

- Muhasebe işlemlerinin mevzuata uygun yürütülmesini sağlamak,
- Gerçekleşen iş akışına göre görev dağılımları yapmak,
- Personel giderleri hakkında mali kanunlar ve diğer ilgili mevzuatların uygulanması konusunda üst yöneticiye ve harcama yetkililerine gerekli bilgileri sağlamak,
- Ödeme ve tahsilatları takip etmek,
- Görev alanına giren yazışmaları kontrol etmek,
- Sorumlu olduğu hesaplara ilişkin tüm iş ve işlemler ile muhasebe biriminin ay ve yılsonu hesap ve cetvellerinin süresinde hazırlanma işlemlerini koordine etmek,
- Muhasebe müdürü tarafından verilen görevleri yerine getirmektir.

Bağlılıkları: Muhasebe şefi görev ve yükümlülüklerinden dolayı muhasebe müdürüne karşı sorumludur.

Emir Alacağı Makam: Muhasebe Müdürü

Emir vereceği Makam: Veznedar, Kayıt Servisi, Arşiv Servisi, Araç Takip Servisi ve Maliyet Kontrol Servisi çalışanları.

3.2. Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinin Türk Vergi Kanunları Karşısındaki Durumu

Türkiye'de yürürlükte olan Vergi Usul Kanunu, Kurumlar Vergisi Kanunu, Gelir Vergisi Kanunu, Katma Değer Vergisi Kanunu ve Özel Tüketim Vergisi Kanunu ve benzeri kanunlara şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmeler de tabidir.

Çalışmanın bu kısmında şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin tabi olduğu vergi kanunları karşısındaki durumu açıklanacaktır.

3.2.1. Gelir ve Kurumlar Vergisi Kanunu Karşısındaki Durumu

Gelir Vergisi Kanunu'nun 2. maddesinde gelir vergisine tabi tutulacak kazanç ve iratlar açıklanmıştır. Bu kazanç ve iratlardan birisi de ticari kazançtır. Ticari kazanç ise Gelir Vergisi Kanunu'nun 37. maddesinde "her türlü ticari ve sınai faaliyetten doğan kazanç" şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanıma göre şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan otobüs işletmelerinin şehirlerarası yolcu taşımacılığıyla ilgili faaliyetleri ticari kazanç hükmünde olduğundan vergilendirilmeleri gerekir. Çünkü şehirlerarası otobüs işletmelerince yapılan yolcu taşımacılığı hizmetleri gelir getirici bir faaliyet olması sebebiyle gelir vergisine tabidirler.

Gelir Vergisi Kanunu'nun 40. maddesinde, safi kazancın tespitinde indirilecek giderler sınırlı olarak sayılmış olup; 1. bendinde, "ticari kazancın elde edilmesi ve idame ettirilmesi için yapılan genel giderler" in ticari kazancın tespitinde indirim konusu yapılacağı hükmü mevcuttur. Bu giderlerin Vergi Usul Kanunu'nun 227 ve izleyen maddeleri hükümlerince belirtilen şekilde belgelendirilmesi zorunlu olup, bu hükümler çerçevesinde belgelendirilemeyen giderlerin ticari kazancın tespitinde indirim konusu yapılması mümkün değildir. Ancak, Gelir Vergisi Kanunu'nun 40. maddesinin birinci bendine eklenen parantez içi hükmü ile 01.01.1995 tarihinden geçerli olmak üzere, bazı

giderlerin Vergi Usul Kanunu'nun ilgili hükümlerine göre belgelendirilemediği hallerde de ticari kazancın tespitinde indirimine imkan sağlanmıştır (Sürmen ve Aygün, 2006: 59). İndirim konusu yapılacak bu giderler arasında mükelleflerin ihracat, yurtdışında inşaat, onarım, montaj ve taşımacılık faaliyetleri ile bu giderlere ilaveten döviz olarak elde edilen hasılatın % 0,5'inin (binde beşini) aşmamak kaydıyla yurt dışındaki bu işlerle ilgili giderlerine karşılık olmak üzere götürü olarak hesapladıkları giderleri de indirebileceği ibaresi yer almıştır.

T.C. Bakanlar Kurulu'nun 84/ 8889 Nr. 1 Kararı'nda uluslararası taşımacılıktan bahsedilmiş ve bu çerçevede görülen taşıma işleri şu şekil belirtilmiştir. Bunlar:

- Yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye'de sona eren taşımacılık işleri,
- Türkiye'de başlayıp yabancı bir ülkede sona eren taşımacılık işleri,
- Yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye sınırlarından geçen başka bir yabancı ülkede sona eren taşımacılık işleri olarak sayılabilir.

Taşımacılığın yapıldığı taşıtın türü, nitelikleri, hatta taşımanın ilgili ülkenin ya da Türkiye'nin ulusal yasalarına uygun olup olmaması, uluslararası taşımacılıkta götürü gider uygulamasından yararlanmaya engel değildir. Sınırları içinde taşımacılık yapan ülkenin yasalarına göre yasadışı sayılan bir taşıma işinden elde edilen hasılat dolayısıyla da götürü gider uygulamasından yararlanabilir. Bununla birlikte taşımanın karayolu, denizyolu, demiryolu hata boru hattı ile yapılması, uluslararası taşımacılıkta götürü gider uygulamasından yararlanma konusunda önem arz etmemektedir. Taşımanın yolcu ya da eşya taşınması şeklinde gerçekleşmesi de bir farklılık meydana getirmemektedir. Yeter ki uygulamadan yararlanacak taşıma işi yukarıda sayılanlardan olsun (Kartal, 2003: 90).

Gelir Vergisi Kanununun 70. maddesinde belirtilen mal ve haklardan araçlarla ilişkin olan 8. alt bendinde ise motorlu nakil vasıtalar, her türlü motorlu araç, makine ve tesisat ile bunların eklentilerinin kiralanması işleminin katma değer vergisine tabi olduğu belirtilmiştir. Burada şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerinin şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde kullandığı otobüsler de Gelir Vergisi Kanunu'nun 70. maddesinde motorlu araçlar arasında yer almaktadır.

Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 6. maddesine göre vergiye tabi safi kurum kazancının tespitinde Gelir Vergisi Kanunu'nun ticari kazanç hükümlerinin uygulanacağı hükme bağlanmıştır.

Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 23. maddesine göre yabancı kurumlarca yapılan ulaştırma faaliyetleri de ticari bir faaliyettir. Bu nedenle normal olarak, devamlı ya da arızı nitelikte olmasına göre kanunla belirlenen esaslar içinde değerlendirilmesi gerekir. Ulaştırma faaliyetleri bütünüyle Türkiye içinde yapıldığında örneğin, yabancı bir kurum, kalkış ve varış noktası Türkiye'de bulunan yerler arasında ulaştırma faaliyeti yaptığında, matrah tespiti genel rejim gereğince, yapılacaktır. Buna karşılık ülkeler arasında yapılan ulaştırma işlerinde, faaliyetin Türkiye'de ifa edilen ya da değerlendirilen kısmını tespit etmek güçtür. Tespit, faaliyet itibariyle yapılabilse bile, birden fazla ülke arasında oluşan bir ulaşım işinin kazancını bu ülkeler arasında gerçek usulde paylaşırabilmek imkanı bulunamaz. Bu nedenle yabancı ulaştırma kurumlarınca yapılan faaliyet kazancının tespitinde götürü bir usule yer verilmiştir. Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 23. maddesine göre: yabancı ulaştırma kurumlarında matrah, Türkiye'de elde edilen hasıllata ortalama emsal oranlarının uygulanması suretiyle hesaplanır.

Karayolu taşımacılığında Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 23. maddesi hükmüne göre, "Türkiye sınırları içinde gerçekleşen kara taşımacılığında, bilet bedeli ile birlikte alınan gider karşılıkları dahil olmak üzere yolcu, yük ve bagaj taşıma ücreti olarak her ne adla olursa olsun aldıkları tutarlar" Türkiye'de elde edilmiş hasıllat sayılır. Götürü usul, Türkiye'de elde edilen hasıllata maddede belirlenen emsalin uygulanması kazancı, hasıllata ortalama emsal oranlarının uygulanması suretiyle hesaplanır.

Kurumlar Vergisi Kanunu'nun yine aynı maddesinde Türkiye'de daimi ya da arızı olarak çalışan bütün kurumlar için, kara taşımacılığında ortalama emsal oranının % 12 olarak uygulanacağı belirtilmiştir. *Örneğin;* Merkezi ALMANYA-Berlin'de bulunan Gerald Backwaren GmbH'nin TÜRKİYE-İstanbul, ALMANYA-Berlin arasındaki karayolu yolcu taşımacılığı sonucu 2014 yılında Türkiye'de elde ettiği hasıllat 300.000,- TL'dir. Buna göre; Gerald Backwaren GmbH'nin vergiye tabi kazancı 300.000,- TL x % 12 = 36.000,- TL olarak hesaplanacaktır.

3.2.2. Katma Değer Vergisi Kanunu Karşısındaki Durumu

Katma Değer Vergisi Kanununun 1. maddesine göre bir ticari işlemin katma değer vergisine tabi tutulabilmesi için bazı şartlar gereklidir. Bunlar:

- İşlemin Türkiye'de yapılmış olması,

- İşlemin her türlü mal teslimi ve hizmet ithalatı şeklinde yapılması,
- İşlemin ticari, sınai ve zirai ve serbest meslek faaliyetleri çerçevesinde yapılmış olması gerekmektedir.

Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin faaliyetleri Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 1. maddesine göre değerlendirildiğinde, yukarıda açıklandığı üzere yapılan faaliyetler ticari bir faaliyettir ve bu yüzden katma değer vergisine tabi tutulacaktır.

Katma değer vergisi açısından bakıldığında şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin faaliyetleri bir hizmet işlemi olarak değerlendirilmektedir. Bunun nedeni Katma Değer Vergisi Kanunu'nun "Hizmet" başlıklı 4. maddesinde açıklanmıştır. Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 4. maddesine göre:

1.Hizmet, teslim ve teslim sayılan haller ile mal ithalatı dışında kalan işlemlerdir.

Bu işlemler; bir şeyi yapmak, işlemek, meydana getirmek, imal etmek, onarmak, temizlemek, muhafaza etmek, hazırlamak, değerlendirmek, kiralamak, bir şeyi yapmamayı taahhüt etmek gibi şekillerde gerçekleşebilir.

2. Bir hizmetin karşılığının bir mal teslimi ya da diğer bir hizmet olması durumunda bunların her biri ayrı işlem olup, hizmet ya da teslim hükümlerine göre ayrı ayrı vergilendirilirler.

Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin faaliyetlerinde katma değer vergisinin matrahı ise Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 20. maddesinde belirtilmiştir. Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 20. maddesine göre:

1. Teslim ve hizmet işlemlerinde matrah, bu işlemlerin karşılığını teşkil eden bedeldir.

2. Bedel deyimi, malı teslim alan ya da kendisine hizmet yapılan ya da bunlar adına hareket edenlerden bu işlemler karşılığında her ne suretle olursa olsun alınan ya da bunlarca borçlanılan, mal ya da diğer suretlerde sağlanan ve para ile temsil edilebilen menfaat, hizmet ve değerler toplamını ifade etmektedir.

Yukarıda açıklanan maddeden de anlaşılacağı üzere şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin şehirlerarası yolcu taşıma faaliyetleri sonucunda alınacak olan hizmet bedeli katma değer vergisinin matrahını oluşturmaktadır.

Otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığında yolcu bilet bedellerinde genel olarak % 18 katma değer vergisi hesaplanır. T.C. Maliye Bakanlığı Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 20. maddesine göre, belli bir tarifeye göre fiyatı tespit edilen işler ile bedelin biletle tahsil edildiği hallerde tarife ve bilet bedeli katma değer vergisi dahil edilerek tespit olunur ve vergi müşteriye ayrıca intikal ettirilmez, yolcu bilet bedelleri de katma değer vergisi dahil olarak düzenlenir.

Katma Değer Vergisi Kanunu'nun yine aynı maddesine göre otobüsler ile yapılan şehirlerarası yolcu taşımacılığında, otobüs işletmeleri, taşımacılık işini başka otobüs sahiplerine yaptırırsalar bile, kendi adlarına kestikleri bütün biletlerle ilgili katma değer vergisini kendileri beyan edeceklerdir. Bilet bedellerinin katma değer vergisi dahil olarak tespit edileceğinden, beyan edilecek vergi, iç yüzde yoluyla hesaplanacaktır. Öteyandan bağımsız otobüs sahipleri, otobüs işletmelerine yaptıkları taşıma hizmetinin bedelini tahsil ederken, tahsilat tutarı üzerinden katma değer vergisi hesaplayacak ve düzenleyip işletmeye verdikleri faturalarda katma değer vergisini ayrıca göstereceklerdir. Bu şekilde hesaplanan vergi, otobüs işletmeleri tarafından, yolculardan tahsil edilen katma değer vergisinden genel hükümler çerçevesinde indirilecektir (<http://www.orgtr.org/2014/kdv-genel-uygulama-tebliği.pdf>).

Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 30 Seri Nr. 11 Tebliğinin F/1 maddesinde "1. Kiralama İşlemlerinde Sorumluluk Uygulaması: kiraya verenlerin başka faaliyetleri dolayısıyla gerçek usulde katma değer vergisi mükellefi olmaları halinde, sorumluluk uygulaması söz konusu olmayacak, kiraya verenler kiralama faaliyetleri ile ilgili katma değer vergisinin diğer faaliyetleri ile birlikte genel esaslara göre beyan edeceklerdir." denilmiştir. Bu maddeden de anlaşılacağı üzere, aracın gerçek usulde vergi mükellefi tarafından kiraya verilmesi durumunda ticari faaliyet kapsamında değerlendirilip fatura kesilerek % 18 oranında katma değer vergisi uygulanacaktır. Ayrıca Gelir Vergisi Kanununun 94. maddesi gereği % 20 oranında gelir vergisi kesintisi uygulanmayacaktır. Kira geliri ticari kazanç kapsamında değerlendirilip beyan edilecektir. Aracı kiraya verenin vergi mükellefi olmaması durumunda ya da basit usulde vergi mükellefi olması, kiracının

ise gerçek usulde vergi mükellefi olması durumunda, kiralamaya ilişkin olarak kiracı tarafından % 18 oranında katma değer vergisi hesaplanıp 2 Nr.lı Katma Değer Vergisi Beyannamesi ile sorumlu sıfatıyla ve Gelir Vergisi Kanununun 94. maddesine göre % 20 oranında gelir vergisi kesintisi hesaplayarak beyan edeceklerdir (<http://www.arabaotomobil.com/arac-kiralama>).

Motorlu taşıt araçlarının ilk alımında ya da kullanılmış olanların (kullanılmış binek otomobiller hariç olmak üzere) ticari faaliyet kapsamında tesliminde uygulanacak katma değer vergisi oranı % 18 'dir. Burada aracı satın alanın nihai tüketici, serbest meslek erbabı, ticari kazanç sahibi ya da Kurumlar Vergisi mükellefi olması durumu değiştirmemektedir. Buna göre sıfır otomobiller ile kullanılmış olup olmadığına bakılmaksızın otobüs, minibüs, kamyon, kamyonet, treyler gibi ticari araçlar % 18 oranında vergilendirilmektedir.

İşletmelerdeki taşıt araçlarının giderlerine ödenen katma değer vergisinin indiriminde bir kısıtlama yoktur. Bu durumda, binek otomobilleri de dahil olmak üzere işletmelerdeki taşıt araçları için satın alınan yakıt, yağ, lastik, parça gibi mallara ya da tamir, bakım, onarım hizmetlerine ödenen katma değer vergisi indirim konusu yapılabilecektir. Aynı şekilde finansal kiralama yoluyla edinilen ya da araç kiralama şirketlerinden kiralanan araçlar için ödenen katma değer vergisinin de indirileceği belirtilmiştir. Ayrıca kiralanan araç için yapılan masraflara ait katma değer vergisi de indirilebilecektir (www.aktifglobalgrup.com.tr/).

Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 14. maddesinin 1. bendine göre; transit ve Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan taşımacılık işlerinde, Bakanlar Kurulu tarafından belirlenecek taşıma işleri vergiden müstesnadır (ayrıcalık). İstisna kapsamına; yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye'den geçerek yine yabancı bir ülkede sona eren, yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye'de sona eren ve Türkiye'de başlayıp yabancı bir ülkede sona eren taşıma işleri girmektedir. İstisna kapsamına giren taşıma faaliyetlerinin tamamının ya da bir kısmının başka taşımacılara yaptırılması halinde, gerek taşıma işini yaptıran işletmeye karşı muhatap olarak işi yüklenen organizatör işletmenin, gerekse ikinci derece yüklenici olarak fiili nakliyyeyi gerçekleştiren işletmenin bu faaliyetleri istisna kapsamına girdiğinden her iki faaliyette vergiye tabi olmayacaktır. Ancak ikinci derece yüklenicinin taşıma faaliyetinin Türkiye içinde başlayıp bitmesi halinde bu işler vergiye tabi olacaktır.

3.2.3. Özel Tüketim Vergisi Kanunu Karşısındaki Durumu

Özel tüketim vergisi, ekonomik sürecin üretim ve dağıtım aşamalarında ya da bunlardan sadece birinde, istisna ve muafiyetler dışındaki bütün mal ve hizmetlerden genel olarak alınan muamele vergisine karşılık, ayrı ayrı belirtilen bazı mal ve hizmetlerden alınan vergiye denir (Turhan, 1993: 260).

Türkiye'de özel tüketim vergisi yaklaşık 210 mal gurubunu kapsamaktadır ve bu vergiye tabi mallar, Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile birlikte 4 liste halinde yayınlanmıştır. Kanun ekinde yeralan mal grupları ile özel tüketim vergisi oranları özet halinde Tablo 91'de gösterilmiştir.

Tablo 91: Özel Tüketim Vergisi Kanunu Ekinde Yeralan Mal Grupları ve Özel Tüketim Vergisi Oranları

Liste	Vergi Oranları
I. Sayılı Liste: Petrol Ürünleri	Maktu had üzerinden litre ya da kg başına 0 ila 2,2985 TL arasında değişen tutarlarda
II. Sayılı Liste: Binek otomobiller ve benzerleri, motosikletler, yolcu ve gezinti gemileri, yatlar, kayıklar, karavan, kanolar ve benzeri.	% 0 ila % 130 arasında değişen oranlarda
III. Sayılı Liste: Kolalı gazozlar, alkollü içkiler, tütün ya da tütün yerine maddelerden yapılmış sigaralar, sigaragiller, purolar, içilen tütün, enfiye ve çiğnemeye mahsus tütün ve benzeri.	% 0 ila % 65 arasında değişen oranlarda
IV. Sayılı Liste: Kürk, mücevherat gibi lüks eşyalar ile buzdolabı, ütü ve çamaşır makinesi gibi beyaz eşyalar	% 6,7 ila % 20 arasında değişen oranlarda

Özel tüketim vergisi uygulaması belirli ve az sayıda mal grubu kapsama alarak bir yandan söz konusu malların vergilendirilmesine ilişkin oldukça karmaşık hale gelen mevcut sistemin basitleştirilmesini sağlamakta, öteyandan da basitleştirilen sistem sayesinde mükelleflerin vergiye gönüllü uyumlarına katkı sağlamayı amaçlamaktadır (Çapar, 2004: 123). Bu nedenle de özel tüketim vergisinin yürürlüğe girmesiyle birlikte akaryakıt fiyat istikrar payı, akaryakıt tüketim vergisi, trafik tescil harcı, taşıt alım vergisi, ek taşıt alım vergisi, motorlu taşıtların kayıt, tescil ve devirlerinde alınan özel işlem vergisi gibi 16 adet vergi, harç ve fon yürürlükten kaldırılmıştır (Çakıroğlu, 2005: 23).

Özel tüketim vergisi malların ilk iktisabında, ithalinde ya da imalinde sadece bir defaya mahsus olmak üzere alınacaktır. Bununla birlikte bu verginin bir defaya mahsus olarak alınması, vergi kapsamına giren az sayıda mal grubu ve mükellefin olması özel tüketim vergisinin denetimini de kolaylaştırmaktadır.

Vergi Usul Kanunu'nun 270. maddesine göre mükellef özel tüketim vergisini malın maliyet bedeline eklemek ya da ilgili dönemde doğrudan gider yazmak konusunda serbest bırakılmıştır.

Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nun 9. maddesine göre ise özel tüketim vergisine tabi malların, yer aldığı listedeki başka bir malın imalinde kullanılması halinde ödenen vergi, T.C. Maliye Bakanlığı'nca belirlenen esaslara göre ödenecek vergiden indirilebilecektir.

Özel tüketim vergisi, gelir sağlama amacının yanında çevreye ve topluma zarar verdiği düşünülen ya da sosyal faydası az olan malların ve ürünlerin kullanım oranlarını azaltmak amacı ile uygulanmakta olan bir vergi türüdür. Bu neden dolayısıyla özel tüketim vergisi bu amaç niteliğinde olan ürün ve mallardan vergi olarak alınmaktadır. Özel tüketim vergisinin en çok değer yarattığı sektör akaryakıt ve otomotiv sektörüdür. Türkiye'de özellikle akaryakıt fiyatlarının yüksek olması şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmeleri olumsuz etkilemektedir.

Şehirlerarası yolcu taşımacılığında kullanılan otobüsler Özel Tüketim Vergisi Kanunu'na göre % 1 oranında özel tüketim vergisine tabidir.

3.3. Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinde Muhasebe İşlemleri

Çalışmanın bu kısmında şehirlerarası otobüs işletmeciliği faaliyeti ile uğraşan işletmelerin muhasebe özellikleri ile özgü muhasebe işlemleri ve kayıtları ele alınacaktır.

3.3.1. Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinde Muhasebe Özellikleri

Şehirlerarası otobüs işletmelerinin sahip olduğu genel özellikler, bu işletmelerin muhasebelerinde farklılaşma meydana getiriyor olsa da diğer hizmet işletmeleri ile aralarında kanun, ilke, yöntem, teori, kural ve sistem açısından bir fark bulunmamaktadır. Şehirlerarası otobüs işletmelerinin pek çok muhasebe özellikleri vardır. Bunlar:

- Şehirlerarası otobüs işletmelerinin bilançolarındaki varlıkların yaklaşık % 80-90'ını duran varlıklar (taşıtlar ve yazıhane binaları ve benzeri gibi); % 10-20'sini ise dönen varlıklar oluşturması,
- Şehirlerarası otobüs işletmelerinde duran varlıklar ve bunlara ait amortismanlar bilançoda önemli bir yer tutması,
- Şehirlerarası otobüs işletmelerinin yapacağı her sefer için ayrı bir muhasebesinin yapılması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeleri büyük çaplı hizmet işletmeleri olmaları nedeniyle 7/A seçeneğinde yer alan maliyet hesaplarını kullanmaları zorunluluğu olmasıdır.

3.3.2. Şehirlerarası Otobüs İşletmelerinde Özgü Muhasebe İşlemleri: Örnek Olaylar

Çalışmanın bu kısmında şehirlerarası otobüs işletmelerine özgü muhasebe işlemleri kapsamında, şehirlerarası otobüs işletmelerinde belirli bir seferin maliyetinin hesaplanması, otobüsün satın alınması, kiralık otobüs çalıştırma, acentelere komisyon verme, otobüse değer artırıcı gider yapma, finansal kiralama yoluyla otobüs edinme ve son olarak yolcuların sigorta ettirilmesi konularıyla ilgili örnek olaylar ele alınmaktadır.

3.3.2.1. Belirli Bir Seferin Maliyetinin Hesaplanması

Şehirlerarası otobüs işletmelerinde belirli bir seferin maliyetini bulurken öncelikle işletmenin yaptığı giderler kilometre/maliyet hesaplarında baz alınan veriler belirtilip, daha sonra yapılan seferin verileri göz önüne alınarak oranlanır.

Örnek: Merkezi TÜRKİYE-Ordu'da bulunan Sistem Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi Ordu - İstanbul - Ordu güzergahında 2015 model 46 kişilik Mercedes - Benz Travego 15 SHD marka otobüs ile tarifeli şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Sistem Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi'nin yaptığı bu faaliyet ile ilgili bilgiler aşağıda yer almaktadır. Ordu-İstanbul-Ordu arası 1 782 km, motorinin litre fiyatı 3,85 TL (KDV %18), motor yağının litre fiyatı 9,-TL (KDV %18)¹, şanzıman yağının litre fiyatı 25,-TL (KDV %18), defransiyel yağının litre fiyatı 10,- TL (KDV %18)², 2015 model 46 kişilik Mercedes-Benz Travego 15 SHD marka otobüste 6 tane Lassa Energia 310S marka lastik vardır ve bu lastiğin adeti 1.275,- TL(KDV %

¹ Ordu Opet Benzin İstasyonu

² Hasan Genç Petrol Tekstil Gıda Nakliye İnşaat Turizm Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi

18)³dir. Ayrıca Sistem Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi'ne ait 2015 model 46 kişilik Mercedes - Benz Travego 15 SHD marka otobüs ayda 10 sefer yapmıştır.

Sistem Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi'nin Ordu-İstanbul-Ordu seferine düşen maliyetin hesaplanması aşağıdaki gibidir.

Çözüm:

Tablo 92: Kilometre/ Maliyet Hesaplarında Baz Alınan Veriler

Mercedes- Benz Travego 15 SHD Marka Otobüs (46 kişilik)	TL (KDV hariç)	Giderin Türü
100 km.de	91,-TL	Motorin tüketir.(28 litre)
1 782 km.de	100,- TL	İkram malzemesi kullanılır.
1 782 km.de	254,- TL	Terminal giriş-çıkış ücret., otoban, köprü geçiş ücreti.
Bir ayda	720,- TL	Muhasebeci ücreti öder.
Bir ayda	2.500,- TL	Tamir ve bakım giderleri
30 000 km.de	244,- TL	Motor yağı değiştirir.(32 litre)
90 000 km.de	275,- TL	Şanzıman yağı değiştirir.(13 litre)
90 000 km.de	136,- TL	Defransiyel yağı değiştirir.(16 litre)
300.000 km.de	6.483,- TL	Takım lastik değiştirir.
Bir ayda	6.560,- TL	2 sürücü, 1 muavine ücret ödenir.
Bir yıl	31.210,- TL	Karayolu Trafik, Zorunlu Koltuk Ferdi, Kasko ve Taşıma Sigortası ücreti öder.
Bir yıl	24.000,- TL	Yazıhane gideri
Bir yıl	150.000,- TL	Amortisman gideri Otobüsün kayıtlı değeri= 750.000,-TL Faydalı ömrü= 5yıl Normal amortisman yöntemi kullanılmıştır.

³ Demirler Otomotiv İnş. Turz. Gıda Akar. Orm. Ür. Paz. Ticaret ve Sanayi Anonim Şirketi (Ordu-Lassa Yetkili Bayii)

Tablo 93: Mercedes-Benz Travego 15 SHD Marka Otobüsün Ordu-İstanbul- Ordu Seferine Düşen Maliyetin Hesaplamasının Oluşumu

Mercedes- Benz Travego 15 SHD Marka Otobüs (46 kişilik)	TL (KDV hariç)	Giderin Türü
1 782 km.de	1.628,- TL	Motorin tüketir.(499 litre)
1 782 km.de	100,- TL	İkram malzemesi kullanılır.
1 782 km.de	254,- TL	Terminal giriş-çıkış ücret., otoban, köprü geçiş ücreti.
Bir seferde	72,- TL	Muhasebeci ücreti öder.
Bir seferde	250,- TL	Tamir ve bakım giderleri
1 782 km.de	14,50TL	Motor yağı değiştirir.
1 782 km.de	5,50 TL	Şanzıman yağı değiştirir.(0,26 litre)
1 782 km.de	3,- TL	Defransiyel yağı değiştirir.(0,32 litre)
1 782 km.de	38,50 TL	Takım lastik değiştirir.
Bir seferde	656,- TL	2 sürücü, 1 muavine ücret ödenir.
Bir seferde	260,- TL	Karayolu Trafik, Zorunlu Koltuk Ferdi, Kasko ve Taşıma Sigortası ücreti öder.
Bir seferde	200,- TL	Yazıhane gideri
Bir seferde	1.250,- TL	Amortisman gideri
Toplam	4.731,50 TL	

Tablo 93'de görüldüğü üzere Sistem Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi'nin Ordu - İstanbul - Ordu güzergahında 2015 model 46 kişilik Mercedes-Benz Travego 15 SHD marka otobüs ile yaptığı bir seferinin maliyeti katma değer vergisi hariç yaklaşık 4.731,50 TL' dir. Bu hesaplama göre, koltuğun maliyeti ise yaklaşık 51,43 TL (4.731,50 TL: 92 adet) etmektedir. Söz konusu hesaplama yapılırken tahmini ve güncel (20.10.2015) rakamlardan yararlanılmıştır. Ordu - İstanbul yolcu bileti 80,- TL (KDV % 18) olduğuna göre, otobüs tam dolu olduğunda yolcu biletlerinin katma değer vergisiz toplam tutarı yaklaşık 6.256,- TL (68,- TL x 92 adet) etmektedir. Buna göre; Sistem Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi bir seferde yaklaşık 1.524,50 TL (6.256,- TL - 4.731,50 TL) kar elde etmektedir.

Özellikle büyük ölçekli şehirlerarası otobüs işletmeleri, anlaşmalı petrol ofislerinden yakıt ihtiyacını daha uygun karşılayarak, anlaşmalı olduğu yerlerde bakım-onarım gideri yaparak, yeni otobüs almak yerine otobüsün kullanım ömrünü uzatıcı giderler yaparak elde ettikleri karlarını artırabilirler. Ayrıca kargo hizmetleri (yolcu bagaj gelirleri), otobüs kiralama ve benzeri faaliyetleri sayesinde de ek gelir elde ederler. Öteyandan şehirlerarası otobüs işletmelerinde yolcu sayıları mevsimlere, bayram tatili, yılbaşı, sömestri tatili ve benzeri durumlara göre değişkenlik göstermektedir. Yolcu kapasitesinin en düşük olduğu elverişsiz hava şartlarında, doluluk oranı % 20'lere düştüğü

günlerde dahi şehirlerarası otobüs işletmeleri yolcu taşımacılığı faaliyetini sürdürmektedir. Bu durum şehirlerarası otobüs işletmelerinin maliyetini artırmaktadır.

Bununla birlikte şehirlerarası otobüs işletmelerinin yolcu bilet ücretlerinin tüm etkenleri dikkate alan bilimsel bir yaklaşımla tespit edilememesi ve hatta Türkiye'nin her yerinde ücret standardını sağlamak bakımından kilometre/ koltuk taban maliyetinin esas alınması sektör olarak ekonomik güçsüzlüğün ve ücret kargaşasının başlıca sebeplerdendir. Bu sebep ile de otobüsleri tam kapasite ile çalışmayan ve her geçen gün rekabete ayak uyduramayan ve sürekli zarar eden şehirlerarası otobüs işletmelerinden bazıları faaliyetlerine son vermektedir.

3.3.2.2. Otobüs Satın Alınması

Şehirlerarası otobüs işletmeleri yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde kullanmak amacıyla otobüs satın aldıklarında diğer motorlu taşıtlarda olduğu gibi ödenen noter, komisyon, mahkeme ve özel tüketim vergisini otobüsün maliyet bedeline ekleyebilir ya da giderler arasına dahil edebilirler (VUK Md. 270).

Örnek: Merkezi TÜRKİYE-Trabzon'da bulunan Derin Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi, Trabzon-İstanbul-Trabzon güzergahında tarifeli şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde kullanmak üzere 01.03.2015 tarihinde 2015 model 46 kişilik Mercedes-Benz Travego 15 SHD marka otobüsü Efe Mercedes - Benz Acentesi'den peşin olarak satın almış ve özel tüketim vergisini anılan otobüsün maliyetine eklemiştir.

Efe Mercedes - Benz Acentesi'nin 2015 model 46 kişilik Mercedes - Benz Travego 15 SHD marka otobüs ile ilgili düzenleyip Derin Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi'ne verdiği faturanın bilgileri aşağıdaki gibidir:

Otobüsün Bedeli	750.000,- TL
Özel Tüketim Vergisi (% 1)	<u>+ 7.500,- TL</u>
Aratoplam	757.500,- TL
Katma Değer Vergisi (% 18)	<u>+ 136.350,- TL</u>
Toplam	<u>893.850,- TL</u>

Çözüm:

01.03.2015			
254 TAŞITLAR HESABI		757.500,-	
254.10 Otobüsler			
191 İNDİRİLECEK KATMA DEĞER VERGİSİ HESABI		136.350,-	
100 KASA HESABI			893.850,-
100.00 Türk Lirası Kasası			
Otobüsün satın alınışı			

Otobüsün satın alınıp Karayolu Trafik Kanunu'na istinaden trafik şubelerine kaydoldukları andan itibaren motorlu taşıtlar vergisine tabidir. Otobüs için motorlu taşıtlar vergisi hesaplanırken otobüsün yaşı ve koltuk kapasitesi dikkate alınır.

Motorlu taşıtların yaşları ve ödenecek yıllık vergi tutarını gösteren motorlu taşıtlar vergisinin (II) sayılı tarifesi Tablo 94'de gösterilmiştir.

Tablo 94: Motorlu Taşıtlar Vergisi (II) Sayılı Tarife

Taşıt Cinsi ve Oturma Yeri / Azami Toplam Ağırlık	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)		
	1- 6 yaş (2015-2010)	7-15 yaş (2009- 2001)	16 ve yukarı yaş (2000-)
Otobüs ve benzerleri (Oturma Yeri)			
25 kişiye kadar	1.787,00	1.068,00	469,00
26- 35 kişiye kadar	2.143,00	1.787,00	709,00
26- 45 kişiye kadar	2.384,00	2.024,00	945,00
46 kişi ve yukarısı	2.860,00	2.384,00	1.429,00

Derin Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi, Trabzon-İstanbul-Trabzon güzergahında tarifeli çalışan 2015 model 46 kişilik Mercedes-Benz Travego 15 SHD marka otobüsün 01.03.2015 tarihinde motorlu taşıtlar vergisinin birinci taksiti olan 1.430,- TL (2.860,- TL: 2)' yi peşin olarak ödemiştir.

Derin Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi'nin anılan otobüsün motorlu taşıtlar vergisinin birinci taksitini peşin olarak ödeme kaydı aşağıdaki gibidir.

Çözüm:

01.03.2015	
740 HİZMET ÜRETİM MALİYETİ HESABI	1.430,-
5.Vergi Resim ve Harçlar	
51 Motorlu Taşılar Vergisi	
100 KASA HESABI	1.430,-
100.00 Türk Lirası Kasası	
Motorlu taşıtlar vergisi birinci taksit ödemesi	

3.3.2.3.Kiralık Otobüs Çalıştırma

Daha öncede ifade edildiği üzere, şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmeleri yolcu taşıma işini başka otobüs sahiplerine yaptırırsalar bile, kendi adlarına düzenledikleri bütün biletlerle ilgili katma değer vergisini kendileri beyan edeceklerdir. Yine bilet bedelleri katma değer vergisi dahil olarak tespit edileceğinden, beyan edilecek vergi iç yüzde yoluyla hesaplanacaktır.

Öteyandan şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmesi kendi adına bastırılmış olduğu yolcu taşıma bileti satışından komisyon kestikten sonra kalan bedeli bağımsız otobüs sahibine ödemektedir. Bu durumda otobüs işletmesi, bağımsız otobüs sahibine yaptırdığı yolcu taşıma işi için komisyoncu ya da aracı olmakla birlikte kendi adına bastırıldığı yolcu taşıma bileti ve yolcu listesi düzenleyecektir. Bağımsız otobüs sahibi ise otobüs işletmesine yaptığı yolcu taşıma hizmeti karşılığında fatura düzenleyecektir. Buna göre; şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmesi, bağımsız otobüs sahibi tarafından kendi adına düzenlenen faturayı gider belgesi olarak, yolculara kesmiş olduğu biletleri de gelir olarak kayıtlarına intikal ettirecektir.

Örnek: Merkezi TÜRKİYE - Ordu'da bulunan Gençer Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi Ordu-İstanbul-Ordu güzergahında 2014 model 46 kişilik Mercedes - Benz Travego 15 SHD marka otobüs ile tarifeli şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Gençer Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi, yolcu taşıma işini özmal otobüslerinin yanı sıra kendi adı altında bağımsız otobüs sahibi gelir vergisi mükellefi Bay Veli DURMAZ' a yaptırmaktadır.

Gençer Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi Ordu-İstanbul-Ordu güzergahı için 10.10.2015 tarihinde düzenlediği yolcu listesi ile kaydı aşağıdaki gibidir.

GENCER TURİZM
NAKLİYE İNŞAAT MADEN SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
Adres: Atatürk Cad. Ortanlar Sok. No: 55 Fikirtepe-İST
Sabit: (0212) 658 34 06 - 658 28 52
Görsel M.D. 393 007 2880

İL KODU: 34

YOLCU LİSTESİ
SERİ A 009543
SIRA

Gideceği Yer: İstanbul
Tarih: 10.10.2015
Saat: 10.00
Adres:

Araç Sahibi: Veli DURMAZ
Plakası: 52 S 0026
Vergi Dairesi: Boztepe
Vergi No: 952 275 2455

1	2	3	4	YOLCU KİŞİSİ	TUTARI
5	6	7	8		
9	10	11	12		
13	14	15	16		
17	18	19	20		
21	22	K A P I			
25	26	25	24		
27	28	29	30		
31	32	33	34		
35	36	37	38		
39	40	41	42		
43	44	45	46		

Bilet Satış Tutarı	3.680,-
Komisyon (% 15)	552,-
Kalan	3.128,-

Üçbinyüzyirmisekiz

Çözüm:

10.10.2015	
100 KASA HESABI	3.680,-
100.00 Türk Lirası Kasası	
600 YURTIÇİ SATIŞLAR HESABI	3.118,64
600.00 Yolcu Bilet Gelirleri	
391 HESAPLANAN KATMA DEĞER VERGİSİ H.	561,36
Yolcu bilet bedelinin tahsili	

Bağımsız otobüs sahibi Bay Veli DURMAZ'ın düzenlediği fatura ile Gençer Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi'nin kaydı aşağıdaki gibidir:

3.3.2.4. Acentelere Komisyon Verme

Şehirlerarası otobüs işletmelerine yolcu taşımacılığı konusunda aracılık hizmeti sunan acentelerin gelirleri, yolculardan tahsil ettikleri bilet bedelleri değil, bilet satışına aracılık hizmeti dolayısıyla aldıkları komisyon bedelidir. Bu yüzden hesaplarına bu tutarı gelir olarak intikal etmeleri gerekmektedir.

Örnek: Merkezi TÜRKİYE-Artvin'de bulunan Berk Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi Artvin-Ankara-Artvin güzergahında tarifeli şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Atlas Seyahat Acentesi de Berk Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi'ne yolcu taşıma işiyle ilgili aracılık hizmeti sunmaktadır. Berk Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi Artvin-Ankara-Artvin güzergahı için 15.10.2015 tarihinde düzenlediği yolcu listesi ve Atlas Seyahat Acentesi'nin Berk Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi'ne yolcu taşıma işiyle ilgili aracılık hizmeti için düzenlediği komisyon faturası ile ilgili bilgiler aşağıda yer almaktadır.

Yolcu Listesi Bilgileri

Bilet Satış Tutarı: 3.450,- TL (KDV Dahildir)
Biletin Katma Değer Vergisi (%18): 526,27 TL
Komisyon Tutarı (%15) : 517,50 TL
Komisyon Katma Değer Vergisi (%18): 93,15TL

Acentenin Düzenlediği Komisyon Faturası

Liste Toplamı: 3.450,-TL (KDV Dahildir)
Komisyon Tutarı (%15) : 517,50 TL
Komisyon Katma Değer Vergisi (%18) : 93,15TL

Berk Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi'nin Artvin-Ankara-Artvin güzergahı için 15.10.2015 tarihinde düzenlediği yolcu listesi ve Atlas Seyahat Acentesi'ne yolcu taşıma işiyle ilgili aracılık hizmeti için verdiği komisyonun kaydı aşağıdaki gibidir.

Çözüm:

15.10.2015	
127 DİĞER TİCARİ ALACAKLAR HESABI	3.450,-
600 YURTIÇİ SATIŞLAR HESABI	2.923,73
600.00 Yolcu Bilet Gelirleri	
391 HESAPLANAN KATMA DEĞER VERGİSİ H.	526,27
Yolcu bilet bedelinin tahsili	

15.10.2015		
740 HİZMET ÜRETİM MALİYETİ HESABI	517,50	
4. Çeşitli Giderler		
44. Komisyon Giderleri		
191 İNDİRİLECEK KATMA DEĞER VERGİSİ HESABI	93,15	
127 DİĞER TİCARİ ALACAKLAR HESABI		610,65
Atlas Seyahat Acentesi		
Acentelere komisyon ödeme		
16.10.2015		
100 KASA HESABI	2.839,35	
100.00 Türk Lirası Kasası		
127 DİĞER TİCARİ ALACAKLAR HESABI		2.839,35
Atlas Seyahat Acentesi		
Acentenin bilet bedelini ödemesi		

Atlas Seyahat Acentesi'nin Berk Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi'ne yolcu taşıma işiyle ilgili aracılık hizmetinden dolayı düzenlediği komisyon faturasının kaydı aşağıdaki gibidir.

15.10.2015		
100 KASA HESABI	3.450,-	
100.00 Türk Lirası Kasası		
600 YURTIÇİ SATIŞLAR HESABI		517,50
600.01 Komisyon Gelirleri		
391 HESAPLANAN KATMA DEĞER VERGİSİ H.		93,15
327 DİĞER TİCARİ BORÇLAR HESABI		2.839,35
Bilet satışı ve komisyon geliri tahsili		
16.10.2015		
327 DİĞER TİCARİ BORÇLAR HESABI	2.839,35	
100 KASA HESABI		2.839,35
100.00 Türk Lirası Kasası		
Otobüs işletmesine ödeme		

3.3.2.5. Otobüse Değer Artırıcı Gider Yapma

Değer artırıcı gider, normal bakım, onarım, tamir ve temizleme giderleri dışında gayrimenkul ya da elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının kapasitesini artırmak (genişletmek) ya da kullanım (faydalı) ömrünü uzatmak, ekonomik değerini sürekli olarak artırmak amacıyla yapılan giderler olup gayrimenkulün ya da elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının maliyet bedeline eklenir (VUK Md. 272).

Vergi Usul Kanunu'nunda bahsedilen gayrimenkul tanımı, gayrimenkul gibi maliyet bedeli ile değerlendirilen tesis, makine ve cihazları, gemileri ve diğer taşıtları, özel maliyetleri ve hakları da kapsamaktadır.

Bir otobüsün motor yağının değiştirilmesi ya da yıkatılması normal bakım ve onarım gideridir. Burada otobüsün değerini sürekli olarak artıracak bir gider yoktur. Bu yüzden bunlar maliyete dahil edilmezler. Ancak bir otobüsün motorunun değiştirilmesi otobüsün değerini sürekli olarak artıracığından buna ait giderler maliyet bedeline eklenir.

T.C. Maliye Bakanlığı'nın Vergi Usul Kanunu'na göre;“gayrimenkulün ya da elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının kapasitesini artırmak” ile “kullanım ömrünü uzatmak” ifadeleri birbirinden ayrı ve aynı eşitlikteki unsurlardır. Bunlardan birinin var olması yeterlidir. Bundan başka giderin yapılmasındaki amaç da önemlidir. Giderin yapılmasındaki amaç, gayrimenkulü ya da elektrik üretim ve dağıtım varlıklarını genişletmek ya da ekonomik değerini sürekli olarak artırmak olmalıdır (Sürmen, 2015: 207).

Öteyandan uygulamada, yapılan harcamanın maliyete mi yoksa normal bakım, onarım, tamir ve temizleme giderlerine mi aktarılacağı konusunda güçlüklerin olduğu bilinmektedir. Bu konuda dikkat edilmesi gereken bazı hususlar vardır. Bunlar (Sürmen, 2015: 207):

- a. Yapılan gider gayrimenkulün ya da elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının kapasitesini ya da kullanım ömrünü uzatmak amacıyla yapılmalıdır. Yapılan giderin bunlardan birini sağlaması, değer artırıcı gider sayılması için yeterlidir. Örneğin kamyonun motorunu değiştirmek kamyonun kullanım ömrünü uzatır. Bir makinenin 1000 devirli motorunun, 5000 devirli motorla değiştirilmesi makinenin kapasitesini artırır. Bu iki harcama da değer artırıcı giderdir.

- b. Yapılan giderin değer artırıcı gider olarak kabulü için gayrimenkule ya da elektrik üretim ve dağıtım varlıklarına edinildiği tarihte sahip olmadığı bir eklentinin yapılmış olması gereklidir. Örneğin, üstü beton bir fabrikaya sonradan çatı yapılması.
- c. Yapılan gider doğal afete (VUK Md.317- 318) uğramış bir gayrimenkulün ya da elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının kullanılır duruma getirilmesi için yapılmış olmalıdır (VUK Md.317 - 318). Bu tür giderin gayrimenkulün ya da elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının kapasitesini artırması ya da kullanım ömrünü uzatması durumu aranmaz. Örneğin, trafik kazası yapan bir otobüsün kasasının düzeltilmesi ve benzeri.

Değer artırıcı giderlerden kapasite artırıcı (genişletici) özelliğe sahip olanlar gayrimenkul ya da elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının kalan ömrü içinde amorti edilir. Kullanım (faydalı) ömrünü uzatıcı özelliğe sahip olan giderler ise gayrimenkul ya da elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının uzayan (yeni) ömrü içinde amorti edilir. Bununla birlikte gayrimenkul ya da elektrik üretim ve dağıtım varlıklara hangi yönteme göre amortisman ayrılıyorsa, değer artırıcı giderlere de o yönteme göre amortisman ayrılmaktadır.

Türkiye Muhasebe Standardı 16 Maddi Duran Varlıklar'a göre *maddi duran varlık* "mal ya da hizmet üretiminde kullanılmak, başkalarına kiraya verilmek ya da idari amaçlar çerçevesinde kullanılmak üzere elde tutulan ve bir dönemden fazla kullanımı öngörülen fiziki kalemlerdir" şeklinde tanımlanmıştır. Bir maddi duran varlık kaleminin varlık olarak aktifleştirilebilmesi için; maddi duran varlıkların gelecekteki ekonomik yararlarının işletmeye aktarılmasının muhtemel olması ve maliyetinin güvenilir şekilde ölçülebilmesi gerekmektedir. Yedek parça ve bakım malzemeleri ise genel olarak stoklarda izlenir ve kullanıldıklarında gelir tablosuna yansıtılır. Ancak, işletmenin bir dönemden fazla kullanmayı beklediği önemli yedek parça ve yedek malzemeleri maddi duran varlık olarak değerlendirilir.

Bu Standarda göre maddi duran varlıkların aktifleştirilmesinde, nelerin maddi duran varlık kalemini oluşturduğu gibi bir ölçü birimi öngörülmemiştir. Bununla birlikte muhasebeleştirme ilkelerinin bir işletmeye özgü koşullara uygulanmasında muhakeme yapılması gerektiği vurgulanmıştır. Öteyandan bir işletme bu ilke çerçevesinde, maddi duran varlıklarla ilgili bütün maliyetleri olduğu tarihteki değerleriyle muhasebeleştirir.

Bu maliyetler, bir maddi duran varlık kaleminin ilk elde etme ya da inşa edilmesi aşamasında oluşan ve sonradan; ekleme ve bakım için katlanılan maliyetleri içerir (Şahin, 2009: 72).

Türkiye Muhasebe Standardı 16 Maddi Duran Varlıklar'a göre maddi duran varlıkların aktifleştirilmesinden sonraki dönemlerde yapılan, bu varlıkların gelecek dönemlerde oluşturacağı ekonomik faydaları artırıcı giderler, duran varlığın maliyet bedeline eklenir. Bu kapsama girmeyen diğer tüm giderler gerçekleştikleri dönemlerde gider olarak kayıtlara yansıtılır (Şen, 2011: 138). Yine aynı standarda göre, duran varlığın amortismanına tabi değeri hesaplanırken, varlığın kalıntı (hurda) değerinin maliyetten düşülmesi esastır. Ancak kalıntı değerinin olmaması ya da önemsiz olması durumunda, bu değer dikkate alınması zorunlu olmaktan çıkmaktadır. Kalıntı değerinin düzenli olarak gözden geçirilmesi gereklidir. Kalıntı değerindeki değişiklikler muhasebe tahminlerindeki değişiklik niteliğindedir ve *Türkiye Muhasebe Standartları: 8 Muhasebe Politikaları, Muhasebe Tahminlerinde Değişiklikler ve Hatalar* hükümlerine göre muhasebeleştirilir. Bununla birlikte bütün maddi duran varlıklara kullanıma başlandığı aydan başlamak üzere ilk yıl için ay ay yani kıst amortisman ayrılmaktadır.

Türkiye Muhasebe Standardı 16 Maddi Duran Varlıklar' da bir maddi duran varlık kaleminin toplam maliyetine göre önemli olan her bir parçasının ayrı ayrı amortismanına tabi tutulması gerektiği, örneğin bir uçağın gövdesi ve motorunun ayrı ayrı amortismanına tabi tutulmasının uygun olabileceği belirtilmiştir. Bununla birlikte uygulamada şehirlerarası otobüsler için aynı örneğe rastlanmamaktadır.

Yapılan araştırmaya göre, bu Çalışmada yer alan şehirlerarası otobüs işletmeleri Türkiye Muhasebe Standartları setini henüz uygulamaya başlamamıştır.

Örnek: Merkezi TÜRKİYE-Giresun'da bulunan Bulut Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi Giresun-Ankara-Giresun güzergahında 2012 model 46 kişilik Mercedes-Benz Travego 15 SHD marka otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapmaktadır. 20.05.2012 tarihinde 590.000,- TL (KDV % 18)'ye satın aldığı ikinci el otobüse 10.09.2015 tarihinde 66.080,- TL (KDV % 18)⁴'ye 6 silindirli Euro 5 tipi yeni motor taktırmıştır. Bu değişiklik otobüsün kullanım ömrünü uzatmıştır. Otobüsün faydalı

⁴ Mengerler Ticaret Türk Anonim Şirketi (Samsun Mercedes-Benz Yetkili Bayii).

ömrü 5 yıl olarak tespit edilmiştir. **İstenilenler:** **a.** Yeni motorun satın alma kaydını yapınız. **b.** Yeni motoru dikkate alarak otobüse normal yöntemle göre amortisman ayırınız. **c.** Türkiye Muhasebe Standartları'na göre yeni motoru dikkate alarak otobüse normal yöntemle göre amortisman ayırınız.

Çözüm:

a.

10.09.2015			
	254 TAŞITLAR HESABI	56.000,-	
	191 İNDİRİLECEK KATMA DEĞER VERGİSİ HESABI	10.080,-	
	100 KASA HESABI		66.080,-
	100.00 Türk Lirası Kasası		
	Yeni motorun alımı		

b.

Yıllar	Otobüsün Kayıtlı Değeri	Oran %	Ayrılan Amortisman	Kalan Değer	Motorun Kayıtlı Değeri	Oran %	Amortisman Tutarı	Kalan Değer	Toplam Tutar
2012	500.000,-	20	100.000,-	400.000,-					100.000,-
2013	500.000,-	20	100.000,-	300.000,-					100.000,-
2014	500.000,-	20	100.000,-	200.000,-					100.000,-
2015	500.000,-	20	100.000,-	100.000,-	56.000,-	20	11.200,-	44.800,-	111.200,-
2016	500.000,-	20	100.000,-	0	56.000,-	20	11.200,-	33.600,-	111.200,-
2017					56.000,-	20	11.200,-	22.400,-	11.200,-
2018					56.000,-	20	11.200,-	11.200,-	11.200,-
2019					56.000,-	20	11.200,-	0	11.200,-
			500.000,-				56.000,-		556.000,-

c.

Yıllar	Otobüsün Kayıtlı Değeri	Oran %	Ayrılan Amortisman	Kalan Değer	Motorun Kayıtlı Değeri	Oran %	Amortisman Tutarı	Kalan Değer	Toplam Tutar
2012	500.000,- ⁵	20	66.667,- ⁶	433.333,-					66.667,-
2013	500.000,-	20	100.000,-	333.333,-					100.000,-
2014	500.000,-	20	100.000,-	233.333,-					100.000,-
2015	500.000,-	20	100.000,-	133.333,-	56.000,-	20	3.733,- ⁷	52.267,-	103.733,-
2016	500.000,-	20	100.000,-	33.333,-	56.000,-	20	11.200,-	41.067,-	111.200,-
2017			33.333,-	0	56.000,-	20	11.200,-	29.867,-	44.533,-
2018					56.000,-	20	11.200,-	18.667,-	11.200,-
2019					56.000,-	20	11.200,-	7.467,-	11.200,-
2020							7.467,-	0	7.467,-
			500.000,-				56.000,-		556.000,-

⁵ Hurda değeri sıfırdır.

⁶ Otobüsün Yıllık Amortisman Tutarı: 500.000,- TL x % 20 = 100.000,- TL

Aylık Amortisman Tutarı: 100.000,- TL / 12 Ay = 8.333,4 TL

2012 Yılı Amortisman Tutarı: 8.333,4 TL x 8 Ay (Mayıs-Aralık) = 66.667,- TL

⁷ Motorun Yıllık Amortisman Tutarı: 56.000,- TL x % 20 = 11.200,- TL

Aylık Amortisman Tutarı: 11.200,- TL / 12 Ay = 933,3 TL

2015 Yılı Amortisman Tutarı: 933,3 TL x 4 Ay (Eylül-Aralık) = 3.733,- TL

Şehirlerarası otobüs işletmeleri yolcu taşımacılığında kullandıkları otobüslere koltuk kapasitesini artırıcı giderler yapmayı genellikle tercih etmemektedirler. Koltuk kapasitesini artıran giderler daha çok şehiriçi ulaşımda kullanılan körüklü otobüsler için tercih edilmektedir. Bu yüzden şehirlerarası otobüsler için kapasite artırıcı özellikle ilgili bir örnek olaya yer verilmemiştir.

3.3.2.6. Finansal Kiralama Yoluyla Otobüs Edinme

Finansal kiralama, Vergi Usul Kanunu'nun 290. maddesine göre kira süresi sonunda mülkiyet hakkının devredilip devredilmediğine bakılmaksızın, bir iktisadi kıymetin mülkiyetine sahip olmaktan kaynaklanan riskler ile yararların tamamının ya da tamamına yakınının belli bir dönemde bedel karşılığı kiracıya bırakılması sonucunu doğuran kiralamalardır.

Finansal kiralamanın amacı, bir malın kullanım hakkının mülkiyet hakkından ayrılarak tahsis edilmesi ve bu sayede yatırımcıyı peşin ya da kısa vadeli finansman yükünden kurtarmaktır. Bir kiralamanın finansal kiralama sayılabilmesi için belirli kriterler vardır. Bunlar (Özcan, 2011: 79-80):

- İktisadi kıymetin mülkiyetinin kira süresi sonunda kiracıya devredilmesi,
- Kiracıya kira süresi sonunda iktisadi kıymeti rayiç bedelinden düşük bir bedelle satın alma hakkı tanınması,
- Kiralama süresinin iktisadi kıymetin ekonomik ömrünün % 80'in den daha büyük bölümünü kapsaması,
- Sözleşmeye göre yapılacak kira sözleşmelerinin bugünkü değerlerinin toplamının iktisadi kıymetin rayiç bedelinin % 90'ından daha büyük bir değeri oluşturması durumlarında da finansal kiralama işleminin var olduğunun kabul edilmesi sayılabilir.

Motorlu taşıt araçlarının finansal kiralama yoluyla iktisap edilmesinde de farklı katma değer vergisi oranları uygulanmaktadır. Kara nakil vasıtalarının yani otobüs, minibüs, midibüs, kamyon, kamyonet, treyler gibi araçlarının Finansal Kiralama Kanunu'na göre yapılan sözleşmeler kapsamında hem finansal kiralama şirketine teslimi hem de bu şirketlerin müşterisine teslimi ya da kiralaması % 18 oranında katma değer vergisine tabidir.

163 Seri Nr.lı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği ile 187 Nr.lı Gelir Vergisi Kanunu Genel Tebliği'nde finansal kiralamaya konu yatırım mallarının faiz ve kur farklarının söz konusu yatırım mallarının aktife alındığı yıl sonuna kadar olan kısmının duran maliyetine dahil edileceği ve amortisman yoluyla giderleştirileceği, dönem sonundan sonra oluşan faiz ve kur farklarının ise doğrudan gider yazılabileceği ya da maliyete ilave edilerek amortisman yoluyla giderleştirileceği açıklanmıştır.

Finansal Kiralama işlemlerinde **değerleme** konusu 319 Sıra Nr.lı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği ile açıklanmıştır. Bu nedenle döviz cinsinden olan 301- 401 Finansal Kiralama İşlemlerinden Doğan Borçlar Hesapları ile 302 - 402 Ertelenmiş Finansal Kiralama Borçlanma Maliyetleri Hesapları (-) Vergi Usul Kanunu'nun 280. maddesi gereğince değerlemeye tabi tutulacaktır. Buna göre, aleyhte oluşan kur farkları duran aktife dahil edildiği yıl sonuna kadar olan kısmının maliyete eklenmesi, lehte oluşan kur farkının ise duran maliyetinden çıkarılması gerekmektedir. Değerleme işlemlerinden sonra yatırım mallarının değerlenmiş tutarı üzerinden amortisman hesaplanır. Ayrıca *amortisman ayrılması* için duran varlığın işletmede kullanıma hazır durumda olması gerekir. Sözleşmesi tamamlanmış fakat kullanıma hazır durumda olmayan ya da henüz işletmeye gelmemiş yatırım malları için amortisman ayrılması söz konusu değildir. Amortisman hesabı yaparken T.C.Maliye Bakanlığı'nın yayınladığı 333 Seri Nr.lı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliğinde belirtilen faydalı ömürler dikkate alınarak amortisman ayrılması gerekmektedir (<http://www.verginet.net/dtt/1/finansal-kiralama>).

Kiralama süresi sonunda, kiralanan iktisadi kıymetin mülkiyeti satın alınmış ise 260 Haklar Hesabı'ndan 254 Taşıtlar Hesabı'na, birikmiş amortisman tutarı da 268 Birikmiş Amortismanlar Hesabı'ndan 257 Birikmiş Amortismanlar Hesabı'na devredilmelidir.

Örnek: Türkiye'de daimi temsilciliği bulunan ALMANYA- Daimler AG 305.000,- EUR maliyetle ürettiği 2015 model Mercedes-Benz Tourismo 17 RHD marka şehirlerarası otobüsü aşağıdaki Finansal Kiralama Sözleşmesi Şartları gereğiyle TÜRKİYE - Gezer Turizm ve Seyahat Limited Şirketi'ne kiralananmıştır. Yapılan Finansal Kiralama Sözleşmesi ile ilgili bilgiler aşağıda yer almaktadır.

Mercedes-Benz Tourismo 17 RHD : 305.000,- EUR

Sözleşmenin İmza ve Onay Tarihi : 01.01.2015

Kiralama Süresi : 5 Yıl

Kiralamanın Başlangıç Tarihi	: 01.01.2015
Vade Tarihleri/Taksit Sayısı	: 01.01.2015- 5 Taksit
Mülkiyet Devri Hakkı	: Var
Kiralama Faiz Oranı	: % 5
Katma Değer Vergisi Oranı	: % 18
Otobüsün Faydalı Ömrü	: 5 Yıldır.

Ödemeler Tablosu (EUR)

Ödeme Tarihi	Taksit	Faiz	Anapara	Katma Değer Vergisi (% 18)	KDV Dahil Taksit	Kalan Anapara
01.01.2015						305.000,-
31.12.2015	70.447,-	15.250,-	55.197,-	12.680,-	83.127,-	249.803,-
31.12.2016	70.447,-	12.490,-	57.957,-	12.680,-	83.127,-	191.846,-
31.12.2017	70.447,-	9.592,-	60.855,-	12.680,-	83.127,-	130.991,-
31.12.2018	70.447,-	6.549,-	63.898,-	12.680,-	83.127,-	67.093,-
31.12.2019	70.447,-	3.354,-	67.093,-	12.680,-	83.127,-	0
Toplam	352.235,-	47.235,-	305.000,-	63.400,-	415.635,-	

EUR TC Merkez Bankası Efektif Alış Kurları

Tarih	Kur (TL)
01.01.2015	2.80
31.12.2015	3.00
31.12.2016	3.10
31.12.2017	3.20
31.12.2018	3.30
31.12.2019	3.40

Kiralayan ödeme tarihinde faturalarını yukarıdaki kurlardan düzenlenmiş ve kiracının da aynı fatura tutarının Türk Lirası karşılığında bankadan ödendiği kabul edilerek değerlemeler yapılacaktır.

Çözüm:

Ödenecek Yıllık Kira Tutarı	: 305.000,-EUR / ((1- (1/ (1+ 0,05) ⁵)) / 0.05)
	: 70.447,- EUR
Toplam Kira Tutarı	: 70.447,- EUR x 5
	: 352.235,- EUR

Kiracı Gezer Turizm ve Seyahat Limited Şirketi'nin kayıtları şöyle olacaktır.

01.01.2015	
260 HAKLAR HESABI	854.000,-
302 ERTELENMİŞ FİNANSAL KİRALAMA GİDERLERİ BORÇLANMA MALİYETLERİ HESABI	42.700,-
402 ERTELENMİŞ FİNANSAL KİRALAMA GİDERLERİ BORÇLANMA MALİYETLERİ HESABI	89.558,-
301 FİNANSAL KİRALAMA İŞLEMLER. BORÇLAR HESABI	197.251,60
401 FİNANSAL KİRALAMA İŞLEMLER. BORÇLAR HESABI	789.006,40
Faiz: 15.250,- EUR x 2,80 TL = 42.700,- TL Taksit: 70.447,- EUR x 2,80 TL = 197.251,60 TL	
Finansal kiralama yoluyla otobüs edinme.	
31.12.2015	
260 HAKLAR HESABI	14.089,40
301 FİNANSAL KİRALAMA İŞLEMLER. BORÇLAR HESABI	197.251,60
780 FİNANSMAN GİDERLERİ HESABI	42.700,-
191 İNDİRİLECEK KATMA DEĞER VERGİSİ H.	38.040,-
302 ERTELENMİŞ FİNANSAL KİRALAMA GİDERLERİ BORÇLANMA MALİYET. H.	42.700,-
102 BANKALAR HESABI	249.381,-
Kur Farkı: 70.447,- EUR x (3.00TL-2.80TL)= 14.089,40 TL	
Yıllık taksit ile katma değer vergisi ödenmesi ve gider yapma	
31.12.2015	
260 HAKLAR HESABI	49.960,60
402 ERTELENMİŞ FİNANSAL KİRALAMA GİDERLERİ BORÇLANMA MALİYETLERİ HESABI.	6.397,-
401 FİNANSAL KİRALAMA İŞLEMLER. BORÇLAR HESABI	56.357,60
Kur farkı: 249.803,- EUR x (3.00TL - 2.80TL) = 49.960,60 TL	
Kur farkı: 31.985,- EUR x (3.00 TL - 2.80TL) = 6.397,-TL	
Kalan toplam finansal kiralama borcu için kur farkının hesaplanması	

31.12.2015		
401 FİNANSAL KİRALAMA İŞLEMLER. BORÇLAR HESABI	211.341,-	
301 FİNANSAL KİRALAMA İŞLEMLER. BORÇLAR HESABI		211.341,-
70.447,- EUR x 3.00 TL = 211.341,- TL Finansal kiralama taksiti dönemsellik kaydı		
31.12.2015		
302 ERTELENMİŞ FİNANSAL KİRALAMA GİDERLERİ BORÇLANMA MALİYETLERİ HESABI	37.470,-	
402 ERTELENMİŞ FİNANSAL KİRALAMA GİDERLERİ BORÇLANMA MALİYET H.		37.470,-
12.490,- EUR x 3.00 TL = 37.470,- TL Finansal kiralama faizi dönemsellik kaydı		
31.12.2015		
740 HİZMET ÜRETİM GİDERLERİ HESABI	183.610,-	
6. Amortisman ve Tükenme Payları		
68. Finansal Kiralama Yol. Edin. Otobüs Amortismanlar		
268 BİRİKMİŞ AMORTİSMANLAR HESABI		183.610,-
Amortisman Tutarı: 918.050,- TL /5 yıl = 183.610,- TL Finansal kiralama yoluyla edinilen otobüse amortisman ayırma		

3.3.2.7. Yolcuların Sigorta Ettirilmesi:

Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Sigortası, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı kapsamında seyahat eden yolcuları, sürücüleri ve yardımcılarını, taşımacılık hizmetinin başlangıcından bitimine kadar geçen seyahat süresi içinde, duraklamalar da dahil olmak üzere, karşılaştıkları her türlü kazaların neticelerine karşı teminat altına alan sigorta türüdür (Gençosmanoğlu, 2006:22).

Sigorta ücreti, prim ve bu prime ilişkin olarak mevcut ve ileride konulacak vergi, resim ve diğer yükümlülüklerden oluşur ve sigorta ettiren tarafından ödenir. Sigorta ücretinin peşin olarak ödenmesi esastır. Ancak yıllık olarak yapılan sigortalarda, sigorta ücretinin en az % 50'sinin peşin alınması kaydıyla bakiyesinin en fazla iki eşit taksitte olmak üzere sözleşme tarihinden itibaren 6 ay içinde ödenmesi mümkündür. Ayrıca bir yıldan az süreli olan sigortalarda, sigorta ücretinin peşin ödenmesi gerekir ve sigortacının

sorumluluğu, aksine sözleşme yoksa sigorta ücretinin tamamının ya da ilk taksitinin ödendiği tarihten itibaren başlar (<http://www.sigortasepeti.com/karayolu-tasimaciligi>).

Sigorta şirketlerinin tüm işlemlerinin banka ve sigorta muamelesi kapsamında olması nedeniyle Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 17. maddesi uyarınca katma değer vergisinden istisnadır. Ayrıca, reasürans işlemlerinin de bu kapsamda olduğu, sigorta acenteleri ile sigorta brokerlerinin sigorta şirketlerine yaptığı sigorta muamelelerine ilişkin işlemleri karşılığı aldığı komisyon bedelleri üzerinden aynı madde gereğince katma değer vergisi hesaplanamaz.

Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası Tarife ve Talimatının "A. Tarife" başlığında "teminat tutarları 01.01.2015 tarihinden itibaren taşımanın yapıldığı motorlu kara taşıtındaki görevli sürücü ve yardımcıları ile yolcu koltuk başına, sağlık giderleri için 175.000,- TL, sakatlanma ve ölüm halleri için 175.000,-TL olarak belirlenmiştir (<http://www.arabalar2.com/page/29/>).

Örnek: Merkezi TÜRKİYE – Ordu’da bulunan Sistem Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi, Ordu – İstanbul - Ordu güzergahında çalışan 2014 model 46 Kişilik Mercedes-Benz Travego 15 SHD marka otobüsü için Aksoylar Sigorta Aracılık Hizmetleri Anonim Şirketi için 01.01.2015-31.12.2015 tarihleri arasında Karayolu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası yaptırılmış ve bedelini peşin ödemiştir.

Aksoylar Sigorta Aracılık Hizmetleri Anonim Şirketi’nin sigorta poliçesi ile ilgili bilgiler:

Prim Tutarı	2.750,- TL
Trafik Garanti Sigortası Fonu (2.750,- TL x % 2)	55,- TL
Banka ve Sigorta Muamele Vergisi (2.750,-TL x % 5)	137,50 TL
Ödenecek Tutar	2.942,50 TL

Çözüm:

Sistem Turizm ve Seyahat Otobüs İşletmesi Limited Şirketi, *mali tablolarını aylık hazırlıyor* ise ödemenin yapıldığı ay bedeli, 740 Hizmet Üretim Maliyeti Hesabı'nın borç yanına dönem gideri olarak gösterirken, sonraki ayların bedelleri de ödenmiş ise bir bilanço hesabı olan 180 Gelecek Aylara Ait Gider Hesabı'nın borç yanına yazılır.

01.01.2015

740 HİZMET ÜRETİM MALİYETİ HESABI

245,21

4.Çeşitli Giderler

42.Yolcu Sigorta Giderleri

180 GELECEK AYLARA AİT GİDERLER HESABI

2.697,29

100 KASA HESABI

2.942,50

100.00 Türk Lirası Kasası

Bir Aylık Sigorta Bedeli: 2.942,50 TL / 12 ay: 245,21 TL

11 Aylık Sigorta Bedeli: 245,21 TL x 11 ay: 2.691,29 TL

Zorunlu koltuk sigorta bedelinin ödenmesi

SONUÇ VE ÖNERİLER

Ulaştırma sektörleri içinde en iyi yapılardan birine sahip olan şehirlerarası otobüs işletmeciliği, otobüs sürücüsünden başka en az 25 oturma yeri olan bir araçla yolcu ve beraberindeki eşyayı herhangi bir ilin herhangi bir yerleşim noktasından alıp, diğer bir ilin herhangi bir yerleşim noktasına ulaştırma faaliyetlerini yerine getiren ekonomik birime denir.

Dünyada ilk otobüsler 1662 yılında Fransa'nın başkenti Paris'te hizmete girmiştir. "Carosses a cinq solz" olarak adlandırılan, sekiz kişi taşıma kapasitesine sahip, ahşap kasalı, ahşap dört tekerlekli ve bir çift atla çekilmekte olan otobüslerle 18.03.1662 tarihinde ilk kez tarifeli seferlere Saint Antoine kapısı ile Lüksembourg kapısı arasında başlanmıştır. Bu otobüsleri, 1840'lı yıllarda İngiltere'nin başkenti Paris'te üretilen atlı iki katlı otobüsler, 1895 yılında Almanya'da üretilmeye başlayan ilk benzin motorlu otobüsler, 1904 yılında yine İngiltere'de üretilen benzinli motorlu iki katlı otobüsler ile 1923 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde üretilen motorlu otobüsler izlemektedir.

Türkiye'de ise ilk otobüs ile yolcu taşımacılığı İstanbul Dersaadet Tramvay Şirketi'nce (1939 yılında İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (İETT) adını almıştır) Fransa'dan 1926 yılında satın alınan dört adet Renault-Scemia marka otobüsü ile başlamıştır. Şirketin satın almış olduğu otobüslerden biri ile 02.06.1927 tarihinde İstanbul'da Beyazıt ile Taksim hattında ilk sefer yapılmıştır. İstanbul'da ilk otobüs işletmesi olan Boğaziçi Otobüsleri İşletmesi de 1928 yılında kurulmuş ve İstanbul'da Taksim-Yenimahalle hattında yolcu taşımacılığı yapmaya başlamıştır. Türkiye'de şehirlerarası yolcu taşımacılığına ilk adımı atan özel işletme ise 1926 yılında Kamil KOÇ tarafından Bursa'da kurulan Kamil Koç Otobüsleri Anonim Şirketi olmuştur. Kamil Koç Otobüsleri Anonim Şirketi 1933 yılında Bursa ile Ankara arası yolcu taşıyan ilk işletme unvanını alırken, yine aynı İşletme 1949 yılında da İstanbul ile Ankara arasında yolcu taşıyan ilk İşletme olma unvanını da almıştır.

Türkiye'de 1963 yılında İzzet ÜNVER, İstanbul'da kurduğu *Ünver Otobüs Karoser Sanayii* adlı fabrikasında Magirus Deutz lisansıya şehirlerarası yolcu taşımacılığında kullanılan otobüsleri üretmeye başlamıştır. Bu işletme 2010 yılında Otocar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş. ticari unvanını almıştır. Otocar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş.

2002 yılının sonlarında Sultan markası ile 7 metre, 2007 yılında Doruk markası ile 9 metre uzunluğunda otobüslerin tasarımına ve üretimine başlamış ve 2012 yılında da Türkiye'deki ilk elektrikli otobüs olan Doruk Electra'yı üretmiştir. Bununla birlikte Türkiye'de 1960'lı yıllarda Otokar İşletmesi yanında birkaç otomotiv sanayi işletmesi de kurulmuştur. Bunlardan en önemlileri arasında Karsan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş., Otomarsan Otobüs ve Motorlu Araçlar A.Ş., Temsa Sanayi ve Ticaret A.Ş. ve MAN Türkiye A.Ş. gelmektedir.

Yolcu taşımacılığı sektöründe ilk mesleki sivil toplum kuruluşu 1970 yılında İstanbul'da kurulan Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsçüler Derneği (UATOD)'dir. Zamanla sektöre ait sorunların çözümünde anılan Dernek yetersiz kaldığından daha güçlü bir yapı içinde sorunların ilgili kurumlara iletilmesi gündeme gelmiş ve bunun sonucunda 2005 yılında Tüm Otobüsçüler ve İşletmeciler Federasyonu (TOFED) kurulmuştur. TOFED'un ardından da 2006 yılında Tüm Otobüsçüler Federasyonu (TOF) kurulmuştur.

Önemli bir ulaşım sektörü olan şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin gelişimine katkı sağlayan unsurlar arasında; bazı şehirlerde demiryolunun olmaması, insanların yeni kültürler tanımak ve tanıtmak ihtiyacında olması, şehirlerin sosyalleşme ve büyüme eğiliminde olması, seyahat kolaylığı bakımından, otobüsün istenildiği an hareket edebilme ve istenilen yere gidebilme üstünlüğüne sahip olması, bazı yolcuların özel otomobilinin olmaması, devlet memurlarının şehirler bazında atanmaları sonu yer değiştirmeleri, gelişmiş şehirlere göç edilmesi, üniversite eğitiminin yaygınlaşması, askerlik görevinin yerine getirilmesi, şehirlerarası otobüs işletmesi sahiplerinin faydalandıkları yolların tamir, bakım giderleri ile doğrudan doğruya ilgilenmemeleri, otomotiv işletmelerinin ürettiği otobüslerini, krediyle satıp, kişilere çalıştıkça ödeme imkanı vermesi ve son olarak Türkiye'de özellikle 1950 yılından sonra, karayollarına dönük taşıma modelinin seçilmesi yer almaktadır.

Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak olan şehirlerarası otobüs işletmelerinin Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre D Yetki Belgesi'ne sahip olmaları ve bağlı buldukları bölge müdürlüklerine kayıt olmaları gerekmektedir. Ayrıca şehirlerarası yolcu taşımacılığı konusunda otobüs işletmelerine acentelik hizmeti sunacak olan gerçek ve tüzel kişilerin de F1 Yetki Belgesi'ne sahip olmaları gerekmektedir. Bunun yanında şehirlerarası otobüs işletmeleri Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ni 58 ve 59.

maddeleri gereği zaman tarifelerine de uymak zorundadır. Yine bu zaman tarifelerinde yapılacak değişikliklerinde T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın İl Müdürlükleri'ne başvurarak yapılması gerekmektedir.

Şehirlerarası otobüs işletmeciliğinin genel özellikleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir.
Bunlar:

- Şehirlerarası otobüs işletmeciliğinde teknolojiye bağımlılığının yüksek olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliğinde rekabet ve taşıma maliyetlerin önemli olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerde çalışan personelin (kaptan, host- hostes, muavin, büro elemanları ve benzeri) hizmetin gerektirdiği bilgi, yetenek ve eğitime sahip olması, ayrıca yabancı müşteriye yönelik çalışmalarda personelin yabancı dil bilen, sorunları kavrama ve hızlı sorun çözme yeteneğine sahip olan kişilerden olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin müşteriye karşı güler yüzlü hizmet vermeleri ve kaliteli servis yapmalarının zorunlu olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin güvenli ve konforlu bir otobüse sahip olması, ayrıca ferdi kaza sigortası yaptırmasının gerekli olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin tarifeli seferlerin aksamaması için sahip olduğu otobüs sayısının önemli olması,
- Şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin örgütlenmesi, yolcu taşıma hizmetinin gerçekleştirildiği coğrafi bölgenin büyüklüğü ile doğru orantılı olduğundan, şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin hizmet sunduğu bölgelerdeki temsilcilerinin, acentelerinin, güzergâhlarının ve sefer saatlerinin de örgütlenmesi ve planlanması son derece önemli olmasıdır.

Yapılan araştırmalara ve Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin ve Gümüşhane illerinde faaliyet gösteren otobüs işletmeleri ile acente kayıtları, otobüs terminal müdürlükleri ve il belediyelerinden alınan bilgilere göre, Türkiye'de şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletme sayısı 2014 yılı verilerine göre 343 olup bu işletmeler 51 000 kişiye istihdam sağlamaktadır. Trabzon Alt Bölgesi'nin sağladığı istihdam ise 2 473 kişidir. Yani şehirlerarası otobüs işletmeciliği Trabzon Alt Bölgesi'nde yaklaşık 9 892 kişinin geçimine bu yolla katkı sağlamaktadır. Yine aynı

verilere göre, Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan illerde şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan işletmelerin günlük ortalama 525.025,- TL'lik gelir elde ettikleri tespit edilmiştir.

Ayrıca Trabzon Alt Bölgesi'ni oluşturan illerde şehirlerarası otobüs işletmeciliği yapan otobüs işletmeleri kaportacı, oto boyacısı, oto elektrikçisi ve benzeri dallarda çalışan büyük bir çoğunluğa da iş istihdamı sağlamaktadır.

Şehirlerarası otobüs işletmeciliğinde otobüs alımı, makine cihaz ve ekipman maliyetlerin yüksek olması ve en önemlisi yakıt giderlerinin en büyük maliyet kalemlerinden birini oluşturması bu sektörün temel sorunudur. Ayrıca yetki belgesi ücretleri, komisyon giderleri, kasko, trafik sigortası ve karayolu yolcu taşımacılığı zorunlu koltuk ferdi sigortası giderleri, terminal giriş-çıkış ücretleri, personel giderleri önemli gider kalemlerindedir. Ancak, özellikle büyük ölçekli şehirlerarası otobüs işletmeleri, anlaşmalı petrol ofislerinden yakıt ihtiyacını daha uygun karşılayarak, anlaşmalı olduğu yerlerde bakım-onarım gideri yaparak, yeni otobüs almak yerine otobüsün kullanım ömrünü uzatıcı giderler yaparak bu giderlerini rahatlıkla karşılayabilirler. Ayrıca kargo hizmetleri (yolcu bagaj gelirleri), otobüs kiralama ve benzeri faaliyetleri sayesinde de ek gelir elde ederler.

Öteyandan şehirlerarası otobüs işletmelerinde yolcu sayıları mevsimlere, bayram tatili, yılbaşı, sömestri tatili ve benzeri durumlara göre değişkenlik göstermektedir. Yolcu kapasitesinin en düşük olduğu elverişsiz hava şartlarında, doluluk oranı % 20'lere düştüğü günlerde dahi şehirlerarası otobüs işletmeleri yolcu taşımacılığı faaliyetini sürdürmektedir. Bu durum şehirlerarası otobüs işletmelerinin maliyetini artırmaktadır.

Bununla birlikte şehirlerarası otobüs işletmelerinin yolcu bilet ücretlerinin tüm etkenleri dikkate alan bilimsel bir yaklaşımla tespit edilememesi ve hatta Türkiye'nin her yerinde ücret standardını sağlamak bakımından kilometre/ koltuk taban maliyetinin esas alınması sektör olarak ekonomik güçsüzlüğün ve ücret kargaşasının başlıca sebeplerindedir. Bu sebep ile de otobüsleri tam kapasite ile çalışmayan ve her geçen gün rekabete ayak uyduramayan ve sürekli zarar eden şehirlerarası otobüs işletmelerinden bazıları faaliyetlerine son vermektedir.

Şehirlerarası otobüs işletmeleri ekonomik faydalarının yanında, yolların yıpranmasına ve trafik kazalarına da neden olabilmektedir. Özellikle son yıllarda

akaryakıtın pahalı olması nedeniyle otobüs işletmelerinin otobüs için uygun olmayan akaryakıt alması nedeniyle çıkan otobüs yangınlarında birçok can ve mal kaybı olmuştur.

Bu Çalışmada şehirlerarası otobüs işletmelerin özellikle muhasebe işlemleri konusunda daha önce yazılan bir kitap, yapılan araştırma ve makale olmaması sebebiyle araştırmada çeşitli güçlükler yaşanmıştır. Şehirlerarası otobüs işletmelerinin muhasebe özellikleri ve muhasebe işlemleri ile ilgili bilgiler otobüs işletmelerinin tutukları kayıtlar, belgeler ve çalıştırdıkları muhasebe elemanları ile görüşmeler sonucu elde edilmiştir.

Yukarıda sunulan bilgiler ve elde edilen veriler ışığında, şehirlerarası otobüs işletmeciliği ile ilgili şu önerilerde bulunulabilir:

- Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapılan otobüslerde bulunması gereken rahatlık ve konfor düzeyi belirlenmeli,
- Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapılan otobüslerin, mevsim özelliklerine bağlı olarak bölgelerarası istihdam edilmesi ya da kiralanması yoluyla atıl kapasiteleri önlenmeli,
- Çevre sağlığı ile ilgili kurallara uyulmalı,
- Yolcu şikayetleri kesin bir şekilde belirlenmeli ve çözüme kavuşturulmalı,
- Otobüs işletmeleri arasındaki haksız rekabet önlenmeli,
- Ulaştırma güvenliği ile ilgili önlemler artırılmalı,
- Deneyimli kişiler tarafından yönetilerek mali yapı, mesleki yeterlilik ve saygınlık artırılmalıdır.

Öteyandan bu Çalışmada elde edilen bulgular Trabzon Alt Bölgesi'nde faaliyette bulunan şehirlerarası otobüs işletmelerine ait olup, ulaşılan sonuçlar bu çerçevede değerlendirilmelidir. Dolayısıyla farklı bölgeler kapsamında ya da Türkiye geneline yönelik yapılacak çalışmalarda farklı sonuçlar elde edilebilir. İlaveten şehirlerarası otobüs işletmeciliği konusu belirtilen kapsamda özellikle insan kaynakları ve işletmelerin finansman yapıları bağlamında çalışılabilir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- Akdoğan, Nalân ve Sevilengül, Orhan (2007), **Tekdüzen Muhasebe Sistemi Uygulaması**, 12. Baskı, Ankara: Gazi Kitabevi.
- Artvin Otobüs Terminal Müdürlüğü Kayıtları, 2014.
- Artvin Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Acentelerin Kayıtları, 2014.
- Artvin Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014.
- Artvin Valiliği (1967), **Artvin 1967 İl Yıllığı**, Ankara: Güneş Matbaası.
- Aslanoğlu, Suphi (2007), " Bir Büyüme Stratejisi Olarak Franchising Sistem; Firmalar Açısından Önemi, Mevzuat Boyutu ve Muhasebe Uygulaması", **Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, IX (1) ,10-95.
- Ayboğa, Hanifi (2001) "İşletmelerde Muhasebe Hukuku Belge ve Organizasyonu " , İstanbul Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası (İSMMM) Yayını, **Mali Çözüm Dergisi**, 56, 62-72.
- Benligiray, Serap (2005), **Büro Yönetimi**, 1.Baskı, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Yayınları.
- Buldrgan, Mehmet (2009) "Temsal Global" **Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurul 19. Toplantısı**, TÜBİTAK-Uzay Teknolojileri Enstitüsü, 1-7, 17 Haziran.
- Bursal, Nasuhi (1973), "Muhasebe Organizasyonu ve Bilgi İşlem Sistemleri", **İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi**, 1(2), 1-16.
- Çakıroğlu, Tülay (2005),**Özel Tüketim Vergisi ve Ekonomik Etkileri**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çapar, Mustafa (2004), "Özel Tüketim Vergisi Ve Türkiye Uygulaması", **Sayıştay Dergisi**, 52, 121-134.
- Çetin, Birol ve diğerleri (2011), "Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış", **Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 1(1) , 123-150.

Demirler Otomotiv İnşaat Turizm Gıda Akaryakıt Orman Ürünleri Pazarlama Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi (Ordu-Lassa Yetkili Bayii)

Durmuş, Ahmet Hayri ve Arat, Mehmet Emin (1995), **İşletmelerde Muhasebe Organizasyonu**, İstanbul: Marmara Üniversitesi Nihad Sayar Eğitim Vakfı Yayınları.

Ertaş, Fatih Coşkun (2011), **Muhasebe Organizasyonu**, 3. Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Ertürk, Nusret (2014), "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Taşıt, Yolcu ve İstihdam İstatistikleri", <http://www.ulasimuzmani.com/kose-yazisi/karayolu-yolcu-tasimaciligi-tasit-yolcu-ve-istihdam-istatistikleri> (12.10.2015).

Gelir Vergisi Kanunu (1960), **T.C. Resmi Gazete**, 10700, 6 Ocak 1961.

Gençosmanoğlu, Fatma Ebru (2006), **Trafik Sigortası Bilgi Merkezinin Trafik Sigortasına Etkisi Üzerine Ekonometrik İnceleme**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Giresun Belediyesi Otogar Müdürlüğü Kayıtları, 2014.

Giresun Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Acentelerin Kayıtları, 2014.

Giresun Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014.

Gümüşhane Belediyesi Otogar Müdürlüğü Kayıtları, 2014.

Gümüşhane Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Acente Kayıtları, 2014.

Gümüşhane Otogarı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014.

Hasan Genç Petrol Tekstil Gıda Nakliye İnşaat Turizm Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi

Kar, Fatih Sultan (2009), "Rize Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği Tarihinden", <http://www.cayhaber.net/haber/rize-sehirlerarasi-otobus-isletmeciligi-tarihinden-5958> (02.12.2014).

Kara, Hakan ve diğerleri (2009), **Türkiye Otobüs İşletmeleri**, 1.Baskı, İstanbul: Rota Yayınları.

Karayolu Taşıma Kanunu (2003), **T.C. Resmi Gazete**, 25173, 19 Temmuz 2003.

Kartal, Zihni (2003), "Yurtdışı İşlerde Götürü Gider", **Vergi Dünyası Dergisi**, 259, 85-94.

Katma Değer Vergisi Kanunu(1984), **T.C. Resmi Gazete**, 18563, 2 Kasım 1984.

Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkındaki Kanun (1984), **T.C. Resmi Gazete**, 18606, 15 Aralık 1984..

Kaya, Aytekin (2012), "Genel Muhasebe Ders Notları", <http://celalettinuyanik.com/wp-content/uploads/2013/09/GenelMuhasebe.pdf> (19.05.2015).

Kurumlar Vergisi Kanunu (2006), **T.C. Resmi Gazete**, 26205, 21 Haziran 2006.

Küçüksavaş, Nihat (1994), **Kişisel Bilgisayar (PC) Destekli Genel Muhasebe İlkeleri ve Uygulaması**, 4. Baskı, İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

MEGEP (2012), **Ticari Defterler ve Belgeler**, Ankara.

Mengerler Ticaret Türk Anonim Şirketi-Samsun Mercedes-Benz Yetkili Bayii.

Ordu Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminal Müdürlüğü Kayıtları, 2014.

Ordu Opet Benzin İstasyonu.

Ordu Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Acente Kayıtları, 2014.

Ordu Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014.

Ordu Valiliği (1967), **Ordu İl Yıllığı 1967**, Ankara: Güneş Matbaası.

Özcan, Pelin Mastar (2011), **Finansal Kiralama İşlemleri ve Vergilendirilmesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Özdemir, Nebi (2011), "Kentlerin Gezgin İmgeleri veya Kent İmgeleri Giydirilen Otobüsler" **Milli Folklor Dergisi**, 89, 41-53.

Özel Tüketim Vergisi Kanunu (2002), **T.C. Resmi Gazete**, 24783, 12 Haziran 2002.

Rize Belediyesi Otopark Müdürlüğü Kayıtları, 2014.

Rize Otoparkı'nda Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014.

Rize Otoparkı'nda Faaliyet Gösteren Acentelerin Kayıtları, 2014.

Sezgin, Bülent (2011), "Şehirlerarasında Karayoluyla Yapılan Yolcu Taşımacılığında Belge Düzeni", **Mali Çözüm Dergisi**, Temmuz-Ağustos, 191-203.

Sürmen, Yusuf (1998), "Trabzon'da Şehirlerarası Otobüs İşletmeciliği" **Karadeniz Genç İşadamları Derneği**, Yayın No: 3, Trabzon: Kargid Yayınları.

_____ (2015), **Muhasebe - 1**, Trabzon: Celepler Matbaacılık.

_____ (2015), **Muhasebe - 2**, Trabzon: Celepler Matbaacılık.

Sürmen, Yusuf ve Aygün, Davut (2006), "Türkiye'de Lojistik Faaliyetler ve Muhasebe İşlemleri-I", **Mufad Dergisi**, 30, 54-65.

Şahin, Burak (2009), **TMS 16' ya Göre Maddi Duran Varlıkların Muhasebeleştirilmesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Şahin, Emrah (2010), **Uluslararası Muhasebe Standartları Çerçevesinde Oluşturulan TMS-16, TMS-36, TMS-38 Muhasebe Standartlarının Tekdüzen Muhasebe Sistemi ile Karşılaştırılması ve Çorum'da Bir Sanayi İşletmesi Örneği**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Şen, Çiğdem (2011), "Türkiye Muhasebe Standardı-16 Açısından Maddi Duran Varlıklarda Amortisman Uygulaması", **Mali Çözüm Dergisi**, Temmuz-Ağustos 133-159.

Şengel, Salim (2012), **Seyahat İşletmeleri Muhasebesi**, 1. Baskı, Ankara: Detay Yayıncılık.

T.C.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2015), 2014 Yılı İdare Faaliyet Raporu, Strateji Geliştirme Başkanlığı, Şubat. Ankara. <http://www.udhb.gov.tr/images/duyurular/874978ace78345d.pdf> (10.04.2015).

_____ (2015), **Ulaşan ve Erişen Türkiye 2014**, Ankara. <http://ubak.gov.tr/images/faaliyet/e4b907f8f006296.pdf> (28.04.2015).

Trabzon Belediyesi (1997), **Trabzon Yıllığı 1997**, Ankara: Dumat Matbaacılık.

Trabzon Büyükşehir Belediyesi Otobüs Terminal Müdürlüğü Kayıtları, 2014.

Trabzon Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Acentelerin Kayıtları, 2014.

Trabzon Otobüs Terminali'nde Faaliyet Gösteren Otobüs İşletmelerinin Kayıtları, 2014.

Turhan, Salih (1993), **Vergi Teorisi ve Politikası**, İstanbul: Filiz Kitabevi,

TÜİK (2011), Bölgesel Göstergeler 2010, TR90 Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane, Mayıs. www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=183(10.10.2015).

Türedi, Hasan (2011), **Genel Muhasebe**, 3. Baskı, Trabzon: Celepler Matbaacılık.

Türk Ticaret Kanunu (2011), **T.C. Resmi Gazete**, 27846, 14 Şubat 2011.

Türkiye Muhasebe Standardı, TMS 16: Maddi Duran Varlıklar Standardı.

Türkiye Muhasebe Standardı, TMS 8: Muhasebe Politikaları, Muhasebe Tahminlerinde Değişiklikler ve Hatalar

URL, <http://en.wikipedia.org/wiki/Bus> (13.06.2014).

___, http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_bus_operating_companies(13.05.2015).

___, <http://tr.wikipedia.org/wiki/> (19.04.2014).

___, <http://tr.wikipedia.org/wiki/Otomarsan> (12.05.2014).

___, http://www.alomaliye.com/vuk_gen_teb_334.htm (15.01.2015).

___, <http://www.arabalar2.com/page/29/>(27.04.2015)).

___, <http://www.arabaotomobil.com/arac-kiralamalarinda-kdv-beyani/>(10.02.2015).

___, <http://www.artvinkultur.gov.tr/TR,55832/tarihce.html> (01.12.2014)).

___, <http://www.giresunkulturturizm.gov.tr/TR,57975/kent-tarihi.html>(14.12.2014).

___, <http://www.kugm.gov.tr/> (24.04.2015).

___, <http://www.orgtr.org/2014/kdv-genel-uygulama-tebliği.pdf>(24.04.2015).

___, <http://www.osd.org.tr/>(10.10.2015).

___, <http://www.sigortasepeti.com/karayolu-tasimaciligi>(27.10.2015).

___, <http://www.tekelman.com.tr/man-tarihcesi> (29.05.2014).

___, <http://www.temsa.com.tr/kurumsal.aspx>. 23.06.2014).

___, <http://www.tof.org.tr/hakkimizda.php>(19.04.2014).

___, <http://www.trabzon.bel.tr/default1.htm> (01.12.2014).

___, http://www.trabzon.gov.tr/index.php?p=icerik_&cid=143(10.10.2015).

___, <http://www.turkcebilgi.com/ansiklopedi/otob.>(24.04.2014).

- ____, http://www.turkhukuksitesi.com/makale_508.htm(19.05.2015)
- ____, <http://www.verginet.net/dtt/1/finansal-kiralama-doviz.aspx>. (15.10.2015).
- ____, <http://www.transport.com.tr/kar18,72@2200.html>(15.03.2015).
- ____, <https://www.otokar.com.tr>(12.05.2014).
- ____, <https://www.sabanci.com.tr/stratejik-is-kollari/sanayi/temsa/i-45>(23.06.2014)
- ____, www.karsan.com.tr(12.05.2014).
- ____, www.tuik.gov.tr(15.10.2015).
- ____, <http://www.msxlab.org/forum/muhendislik-bilimleri/210235-onemli-icatlar-otobus.html> (12.05.2014).
- ____, www.aktifglobalgrup.com.tr/dosyalar/20-10-2008_11-45-13.doc (19.05.2015).
- Vergi Usul Kanunu (1961), **T.C. Resmi Gazete**, 10703, 10 Ocak 1961.
- Yazıcı, Mehmet ve Durmuş, Ahmet Hayri (1975), **Muhasebe Kuram ve Uygulamaları**, İstanbul: Nihad Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yayınları.

ÖZGEÇMİŞ

Demet AKKAYA, 06.05.1987 tarihinde Ordu ilinin Altınordu ilçesinde doğdu. İlk ve orta eğitimini Utku Acun İlköğretim Okulu'nda 2001 yılında tamamladı. Lise eğitimini Ordu Cumhuriyet Lisesi'nde 2004 yılında tamamladı. Önlisans eğitimini Giresun Üniversitesi- Meslek Yüksekokulu- Muhasebe Bölümü'nde 2008 yılında tamamladı. Lisans eğitimini ise Karadeniz Teknik Üniversitesi-İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi- İşletme Bölümü'nde 2011 yılında onur öğrencisi olarak tamamladı. Yüksek lisans eğitimine Karadeniz Teknik Üniversitesi-Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı'nda 2011 yılında başladı ve halen devam etmektedir.

AKKAYA, bekar olup İngilizce bilmektedir.