



Prof. Dr. Yusuf Sürmen

Arş. Gör. Davut Ayygün

# Türkiye’de Lojistik Faaliyetler ve Muhasebe İşlemleri – I

Prof. Dr. Yusuf SÜR MEN

Arş. Gör. Davut AYGÜN

Karadeniz Teknik Üniversitesi, İİBF

## Özet

Küreselleşme ile birlikte artan rekabet şartları altında varlıklarını sürdürmek isteyen işletmeler, hızla değişen müşteri ihtiyaçlarını en düşük maliyetle karşılamak durumundadırlar. Yaşanan bu gelişmelerin bir sonucu olarak üretici işletmeler lojistik faaliyetlerini yerine getirirken, lojistik alanında uzman, bağımsız işletmeler ile işbirliğine gitmek zorunda kalmışlar ve hammadde tedariki, ürünlerin depolanması ve müşterilere ulaştırılması gibi bir takım lojistik hizmetleri sözkonusu bağımsız lojistik işletmelerinden talep etmeye başlamışlardır.

Yazımın bu bölümünde; lojistiğin tanımı ve açıklaması, Türkiye’de lojistik sektör ve lojistik faaliyetlerin vergi kanunları karşısındaki durumu incelenmiştir.

**Anahtar Sözcükler:** Lojistik, lojistik faaliyetler ve muhasebe.

## Abstract (Logistic Activities and Accounting Transactions in Turkey-I)

Businesses, which try to sustain their existence in spite of intense competition due to globalization, aim at meeting the rapidly changing needs of their clients at the lowest cost. As a consequence, they have been obliged to develop logistic strategies by contracting with independent and specialized companies offering logistic services such as the supply of raw material, the storage and carriage of goods.

In this part of our study, the definition of logistic the logistic sector in Turkey and the situation of logistic activities within can text of tax laws are studied.

**Key Words:** Logistics, logistics activities and accounting.

## 1. LOJİSTİK

### 10. Lojistiğin Tanımı ve Açıklaması

**Lojistik** malın alındığı nokta ile tüketim noktası arasında yer alan hareket, depolama ve ilgili faaliyetlerin yönetimidir.

Lojistik sözü Yunanca kökenli olan **logistikos** sözüne dayanır. Bu söz “hesaplaşma, sayma” anlamına gelmektedir.

Türkçe’de kullanılan lojistik sözü Yunanca kökenli **logistikos** sözünden dilimize geçmiştir. Bu söz, Fransızca’da **logistique**, Almanca’da **unterbring-ungswesen**, İngilizce’de **logistics** olarak kullanılır.

Lojistik Yönetimi Konseyi (The Council of Logistics Management: CLM) ile Lojistik Mühendisleri Birliği (Society of Logistics Engineers: SOLE) göre ise lojistik; doğru malzemenin, doğru miktarda, doğru durumda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru tüketiciye, doğru fiyatla ulaştırılmasını sağlamak için yapılması gereken bir faa-

<sup>1</sup> Bu yazının ikinci kısmı Dergi’nin gelecek sayısında yayımlanacaktır.

liyetler bütünü şeklinde (BAKİ, 2004, s.14), askeri açıdan ise lojistik; stratejik hedeflere erişmek amacıyla kullanılan tak-tik, silah ve kuvvetlerin tedariki ve idaresi şeklinde tanımlanmaktadır (IŞIK, 2001, s.8).

Lojistik işletmeleri günümüzde, belli bir hizmet sözleşmesi kapsamında, depolama, dağıtım, gümrükleme ve sigortalama dahil olmak üzere göndericiden alıcıya uzanan süreçte yer alan bir çok faaliyeti yürütmeye ve yönetmeye başlamışlardır. Özellikle son yıllarda küreselleşen ekonomi ve buna dayalı uluslararası tam rekabet ortamı, göndericiden alıcıya uzanan süreçte yer alan faaliyetlerin entegrasyonunu zorunlu hale getirmiştir. Böyle bir rekabet ortamında Pazar payının ve karın artırılabilmesinin ve muhafazasının en önemli ayağı, düşük maliyetli girdi temini ve malların rekabet edebilir fiyatlarla ve zamanında piyasaya sunulmasını sağlayan lojistik faaliyetlerdir. Başka bir ifade ile verilen lojistik hizmetin kalitesi ulusal ve uluslararası pazarlarda rekabet edebilmenin önemli bir unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun için de bilgi yeniliklerin takip edilmesi ve esneklik hayati kriterler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Lojistiğin önemi işletmeye zaman ve yer faydası sağlamasıdır. (GÖKÇEN, 2003, s.64). Zaman faydası üretilen mal ve hizmetlerin müşterilerin istedikleri zamanda hazır olmalarını, yer faydası ise üretilen mal ve hizmetlerin müşterilerin istediği yerde hazır olmalarını ifade etmektedir. Nitekim üretilen mal ve hizmetlerin değerleri, müşterilerin istediği yer ve zamanda hazır olmalarına bağlıdır. İstenilen yer ve zamanda müşteriye sunulamayan mal ve hizmetlerin müşteriler açısından hiçbir değeri olmayacağı açıktır.

Günümüzde yeni teknolojilerin kullanımının artmasına bağlı olarak yararlanılan sistemlerin daha da karmaşık hale gelmesi, endüstriyel bazda kaynakların azalması, maliyet tasarrufu sağlamaya yönelik yeni destek ve bakım sistemlerinin geliştirilmesi ve rekabetin artarak uluslararası bir düzeye çıkması lojistiğe duyulan ihtiyacı artırmıştır. Artan rekabet ortamında, sahip olunan sınırlı kaynaklarla üretimi artırabilmek işletmelerin üzerinde en çok

durdukları konu olarak ortaya çıkmıştır. Geline bu noktada işletmelerin yaşam sürelerini etkileyen en önemli faktörlerden birisi de lojistikdir.

### 11. Lojistik Faaliyetler

Başlangıçta ulaşım ve depolama ile sınırlı olan lojistiğin alanı artan globalleşme faaliyetleri ve yaşanan teknolojik ilerlemeler sonucunda talep tahmini, stok yönetimi, ulaştırma, malzeme taşıma, ambalajlama, yer seçimi ve sipariş alma faaliyetlerini de içerir hale gelmiştir (BOWERSOX - CLOSS, 1996).

Yukarıdaki faaliyetlere ek olarak; yedek parça ve servis desteği, iade mal işlemleri, hurda ve atık malların elden çıkarılması, teslim alma, etiketleme, üretim çizelgeleme ve müşteri hizmetleri de lojistik faaliyetler arasında sayılabilir (BOWERSOX ve diğerleri, 1976, s.5; STOK – LAMBERT, 1987, s.16; COYLE ve diğerleri, 1992; JOHNSON ve diğerleri, 1999).

**Talep tahmini aylık** ya da haftalık olarak bir malın dağıtım merkezinden ne kadarının sevk edileceğinin önceden öngörülmesini (SEZEN, 2001, s.26), **stok yönetimi müşteri** istekleri ve imalat hedefleri ile uyumlu en düşük düzeyde stok bulundurmaya, **ulaştırma** ürünlerin ihtiyaç duyuldukları yere doğru taşınması (ulaştırılması) ile ilgili taşıma türünün ve taşıma güzergâhının belirlenmesini ve sevk fiyatının nasıl yapılacağına saptanmasını, **malzeme taşıma** ürünlerin imalatçı işletmenin üretim yeri içerisinde, depolarda ve işletmelerin terminallerinde aktarılmasını, **ambalajlama** ürünün kimliğinin tanınmasını, **yer seçimi** dağıtım depolarının hangi bölgelere kurulacağını belirlenmesini, **sipariş işleme** ise ürünlerin istenilen yer ve zamanda teslim edilmeleri ile ilgili tüm işlemleri ifade eder.

### 2. Türkiye’de Lojistik Sektör

#### 20. Türkiye Lojistik Sektörün Durumu

Önemli bir lojistik merkez olabilmek için gerekli özelliklerin birçoğuna sahip olan Türkiye’nin mevcut potansiyeli lojistik sektörünün hareketlenmesine ve gelişmesine zemin hazırlamıştır.

Üretim, ticaret ve ülke ekonomisine sağlayacağı katma değer açısından bakıldığında Türkiye lojistik sektörü oldukça önemli bir sektör olarak ortaya çıkmaktadır. Sözkonusu öneme bağlı olarak Türkiye’de lojistik sözü güncelliği gittikçe artmış ve son yıllarda yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Türk işletmeleri adlarına lojistik sözünü eklemeye başlarken, yabancı işletmeler de satın alma, birleşme veya doğrudan sermaye yatırımları yoluyla sektöre girmeye başlamışlardır. Oluşan bu rekabet ortamında, lojistikle yakından ilgili bazı yan sektörlerde de artan lojistik ihtiyaçlara cevap verebilecek çözümler üretilmeye başlanmıştır. Bütün bu çok yönlü gelişmeler sonucunda Türkiye lojistik sektörü devamlı ve hızlı bir şekilde büyüyen bir eğilim içerisine girmiştir ([www.igeme.org.tr](http://www.igeme.org.tr)).

Yukarıda açıklanan bu olumlu gelişmelere rağmen Türkiye’de genellikle lojistik sözü taşımacılık sözü ile karıştırılmaktadır. Lojistik sözünün – ki taşımacılığı da içerisine almaktadır – net olarak anlaşılmasında bazı sorunlar yaşanmaktadır. Oysa lojistik sözü; taşımadan gümrüklemeye, ambalajlamadan etiketlemeye, depolamadan dağıtımına kadar birden fazla aktiviteyi zincir halinde müşteriye sunmayı ifade etmektedir. Bu durumda taşımacılık faaliyetleri ancak lojistiğin bir aşaması olarak kabul edilebilir. Bu iki söz arasındaki fark Lojistik PLANLAR, Taşıyıcı SÖYLENENİ YAPAR şeklinde ifade edilebilir (HACİRÜSTEMOĞLU - ŞAKRAK, 2002, s.97).

Türkiye’de lojistik sözünün kapsadığı faaliyet alanlarının sayısının gün geçtikçe artması ve teknoloji yoğun lojistik hizmetlerinin devreye girmesi ile lojistik hizmet üreticisi olarak ortaya çıkan işletmelerin çoğu lojistik faaliyetlerin tümünü aynı çatı altında toplayamadıkları, işletmelere proje üretmek bilgi satamadıkları için – her ne kadar isimlerinin bir tarafında lojistik sözü bulunsun bile – nakliyeciler, depocu, kargocu v.b. faaliyetlerle anıldıkları görülmektedir. Türkiye’deki bu durum sektörde tam olarak kaç işletmenin hizmet verdiğini ve gerçek pazar büyüklüğünün ne kadar olduğunu anlamayı imkânsız hale getirmektedir.

Türkiye’de 1990’lı yıllarda kara taşımacılığına verilen teşviklerle gelişmeye başlayan lojistik sektörünün fotoğrafını ortaya koyan araştırmalar bulunmamaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu ve benzeri kamu kuruluşları da lojistik sektörüne yönelik çalışmalar yapmamaktadır. Ancak, gerçek anlamda bu işi yapmakta olan işletmelerden alınan bilgilere dayanılarak yapılan değerlendirmelere göre; 2000 yılı için 1,5 milyar USD’lık bir hacime sahip olduğu belirtilen lojistik sektörünün, 2003 yılında yaklaşık 3–5 milyar USD arasında bir hacime ulaştığı ifade edilmektedir (SÜZER, 2003,s.6). Lojistik sektöründe hizmet veren işletmelerin ciroları ile ilgili 2004 yılında yapılan bir araştırmada ise 4,5 – 5 milyar USD’lık bir ticari pazarla karşılaşılmıştır. Bu rakam lojistik hizmetlerini kendileri sağlamayan yani **outsourc**e eden işletmelerin oluşturduğu bir pazardır. Türkiye’deki kayıtdışı taşımalar ve benzer hizmetler de dikkate alındığında, sektörün büyüklüğünün 20 milyar USD ’yi bulacağı düşünülmektedir (HACİRÜSTEMOĞLU - ŞAKRAK, 2002, s.98).

Lojistik hizmetlerin bu amaçla kurulmuş uzman işletmelerce yerine getirilmesi, yani outsourc edilmesi Türkiye’de henüz istenilen seviyede değildir. Fortune 500 listesindeki dünyanın en büyük 500 kuruluşu arasında hizmetlerin dış kaynağa aktarılma oranı % 80 seviyesine ulaşmışken Türkiye’de bu oran hala % 20 seviyesinde gerçekleşmektedir. Yapılan araştırmalar Türkiye’deki 350 büyük kuruluş arasında kendi depolarını kullanan ve yönetenlerin oranını % 88 olarak ortaya koymaktadır. Dünyadaki işletmeler artık 1 – 2 günlük stok yükleri ile çalışırken Türkiye’de hammaddede 26 gün, bitmiş üründe 38 gün olmak üzere 2 aydan fazla bir süre için stok bulundurulmaktadır. Türkiye’deki üreticilerin yaklaşık % 50’si kendi ürünlerini kendi araçları ile dağıtmaktadırlar. Türkiye’de 350 büyük kuruluş içinde dışarıdan hiç lojistik hizmet almayan kuruluş oranı ise % 22 olarak ölçülmüştür (YILDIZTEKİN, 2005, s.57). Yukarıdaki açıklamalardan anlaşılacağı üzere Türkiye’de büyük bir lojistik faaliyeti potansiyeli vardır.

Türkiye’de faaliyet gösteren lojistik işletmelerine ilişkin net bir sıralama yapılamamaktadır. Ancak, sektördeki bilinirlikleri ve iş hacimlerine göre ön plana çıkan işletmeler; Omsan Lojistik, Balnak Lojistik, Ekol Lojistik, Borusan Lojistik, DHL Türkiye, TNT Cargotech ve Horoz Lojistik’ dir (SÜZER, 2003, s.8).

Türkiye’ de pek çok lojistik işletmesi, stratejik işbirlikleri ve yabancı sermaye ile ortaklık yoluyla pazarda daha etkin bir rol oynamaya çalışmaktadır. Yerli ve yabancı işletmeleri Türkiye pazarına çeken, Türkiye lojistik pazarının büyüme hızının yüksek olması ve iş dünyasında lojistik hizmetlerin kullanım düzeyinin düşüklüğüdür. Başta yabancılar olmak üzere sektöre yatırım yapanlar, günümüzde yüzde 5 ile 10 arasında değiştiği tahmin edilen “lojistik hizmet kullanma” oranına yatırım yapmaktadırlar. İşletmelerin hedefi gelecekte yükselmesine kesin gözüyle bakılan bu orandan pay almaktır.

Yukarıdaki açıklamalardan anlaşılacağı üzere, coğrafi konumu itibariyle Türkiye lojistik sektörü bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hem dağıtım yapabilecek hem de hizmet verebilecek bir sektör olarak değerlendirilebilir. Ancak, son birkaç yıldır lojistik sektöründe ciddi gelişmeler yaşanan Türkiye’de, coğrafi konumun getirdiği avantajların bölgesinde lojistik üst olma yolunda tam anlamı ile kullanılmadığı görülmektedir. Bunun çeşitli nedenleri vardır. Bunlar:

- İyi ve yeterli bir altyapıya sahip olunmaması, teknoloji yatırımlarının az olması ve limanların yetersizliği nedeniyle denizlerden yeterince yararlanılamaması,
- Demiryollarının yetersizliği nedeniyle kombine taşımacılığın geliştirilememesi,
- Gümrük mevzuatımızın taşımacılığın hızına ayak uyduramaması ve gümrüklemede karşılaşılan sorunlar,
- “Know-how” da dışarıya olan kuvvetli bağımlılık,
- Türkiye’de kullanılan yazılım programlarının çok ileri seviyede olmalarına karşın, lojistik faaliyetlerin yeteri kadar iyi kontrol edilememesi,

➤ Sektörün mali açıdan zayıf işletmelerden kurulu olması ve işletmeler arasında sinerji yaratacak işbirliklerinin yapılmaması,

➤ Türkiye’deki işletmelerin genellikle bir tek lojistik faaliyet üzerinde uzmanlaşmalarına bağlı olarak diğer lojistik faaliyetlerin farklı işletmelerce yürütülmesi,

➤ Kayıtdışı ekonomi ve etik olmayan iş anlayışının yaygın olması,

➤ Lojistik sektörünün izlenebilmesi için güvenilir, geçerli ve standart bir bilgi sisteminin bulunmaması nedeniyle sektöre yönelik yapılan değerlendirme çalışmalarının yetersizliği,

➤ Tehlikeli madde, canlı hayvan, gıda maddeleri ve atıkların taşınması hususunda yasal mevzuatın henüz hazır hale getirilememesi,

➤ Dış kaynaklı bilgilenmeye kapalılık ve buna bağlı olarak kriz hazırlığı ve yönetimi yapılamaması,

➤ Küçük ölçekli ve bölgesel iş kapasitelerine sahip olunmasıdır.

Türkiye lojistik sektörünün gelişmemesinin nedenleri yukarıda sayılmıştı. Şimdi bu nedenlerin ortadan kaldırılmasına yönelik izlenmesi gereken stratejiler açıklanacaktır (YILDIZTEKİN, 2005 s. 40; SÜZER, 2003, s. 8; ORHAN, 2003, s.109; ERDAL, 2005, s. 13).

Türkiye lojistik sektörünün geliştirilmesi için öncelikle iyi ve yeterli bir altyapıya sahip olunmalıdır. Bu amaca yönelik yapılması gerekli altyapı yatırımlarına örnek olarak; demiryollarının modernize edilerek lojistik işletmelerin yararlanabilecekleri bir sisteme dönüştürülmesi, yeni projelerin hayata geçirilmesi, Türkiye’deki bazı limanların uygun hale getirilmesi, serbest bölgeler ile limanlar, havayolları ile otoyolları arasında transit hızlı geçiş imkânları sağlanması ve elektronik altyapının oluşturulmasına dönük çalışmalara hız verilmesi sayılabilir.

Türkiye’de lojistik sektörüne ilişkin plan ve projelerin sağlıklı bir şekilde hayata geçirilebilmeleri için Ulaştırma Bakanlığı başta olmak üzere tüm kamu birimlerinin ortak bir payda da buluşması

zorunludur. Bu bağlamda ulaştırma alanında uygulanabilir bir özelleştirme programı derhal hazırlanmalı ve uygulamaya geçirilmelidir.

Yasal ve teknik düzenlemelerden altyapı çalışmalarına kadar tüm çalışmalarda anahtar rol “dış ticaret, uluslararası taşımacılık faaliyet ve işlemlerinde basitleştirme ve standartlaşma”nın sağlanmasıdır (ERDAL, 2005, s.13). Bu bakış açısını yansıtan çalışmaların hazırlanması ve uygulamaya geçirilmesinde bölge ülkeleri ve dünyadan en iyi modeller seçilmeli ve analiz edilmelidir.

Avrupa Birliği ile taşımacılık ve lojistik konularında varolan mevzuat ve uyum sorunlarının aşılmasına yönelik çalışmalara ağırlık verilmelidir. Türk kara taşımacılığının araç tipinden, yaşından, egzost emisyonuna kadar mevcut durumu ve teşvikleri Avrupa Birliği standartlarına uymamaktadır. Bu çerçevede mevcut karayolu taşımacılığı kanunu, denizcilik kanunu, liman işletmelerinin özelleştirilmesi gibi uygulamaların değiştirilmesine yönelik çalışmalıdır. Hizmet çeşidinin artırılmasına yönelik çalışmalar Devletçe desteklenmelidir. Türkiye’de lojistiğin sorunlarından bir kısmı hükümetlerin programına girmiştir. Hükümet programına girmeyen sorunların çözümü için sektör derneklerinin ayrı ayrı ve birlikte gereken çalışmaları yapmaları gerekmektedir.

Türk işletmeleri Avrupa Birliği içindeki ve dünyanın diğer bölgelerindeki lojistik işletmeleri ile yeni teknolojiler ve “know-how” lar elde etmeye dönük şirket evlilikleri ve işbirlikleri yapmalıdırlar. Böylelikle yatırım sıkıntısı çeken Türk işletmeleri daha büyük ölçekli, doğuya ve güneydoğuya açılabilen projelere hissedar veya uygulamacı olarak katılabileceklerdir.

Lojistik faaliyetlerin kaliteli ve en uygun şekilde yapılabilmesinde en etkili faktörlerden birisi de insandır. Türkiye’de lojistik alanında yetişmiş insan gücü çok azdır. Bugün İstanbul Üniversitesi bünyesinde kurulmuş Ulaştırma ve Lojistik Yüksekokulu, Yeditepe Üniversitesi bünyesinde kurulmuş Lojistik Bölümü, Sakarya Üniversitesi ile İzmir Ekonomi Üni-

versitesi bünyesinde kurulmuş iki meslek yüksekokulunda Lojistik Programı vardır. Ayrıca, Mehmet Emin Horoz Eğitim Vakfı’nın (HOREV) desteğiyle, lojistik sektörde ihtiyaç duyulan ara elemanları yetiştirmeye yönelik İstanbul’da bir HOREV Lojistik Meslek Lisesi’nin faaliyete geçirilme çalışmaları devam etmektedir. Tüm bu ve benzeri çalışmalar lojistik sektörünün geliştirilmesi için önemli olmakla birlikte yetersizdir. Bugün Türkiye lojistik sektöründe çalışanların eğitim durumları aşağıda Tablo 1’de gösterilmiştir.

**Tablo: 1**  
**Türkiye Lojistik Sektöründe Çalışanların Eğitim Durumları**

Eğitim Durumu	Yüzde
Lisansüstü	5
Lisans ve Önlisans	22
Lise- Meslek Lisesi	46
İlköğretim	27
Toplam	100

*Kaynak: YILDIZTEKİN, 2005, s.45*

Tablo 1’de görüleceği üzere Türkiye’de lojistik sektörde önemli ölçüde eğitilmiş eleman sorunu bulunmaktadır.

Ayrıca, Türkiye lojistik pazarında faaliyet gösteren yabancı işletmelerin en önemli sorunlarından birisi de Türkiye’deki iş anlayışının çok esnek olmasıdır. Türkiye’de faaliyet gösteren Expeditors Turnak şirketinin yöneticisi olan Dave HARBATH’ın “Türk insanı disiplinden uzaktır ve zaman sözü Türkler tarafından yeterince önemsenmemektedir” sözleri Türkiye lojistik sektöründe istihdam edilen kişilerin eğitim açısından ciddi eksikleri olduğu görüşünü desteklemektedir (ORHAN, 2003, s. 102). İşte tüm bu olumsuzlukların önüne geçmek için mesleki eğitim veren kurumların sayısı artırılmalıdır.

Lojistik sektörünün geliştirilmesi ve Türkiye’nin bölgesinde bir cazibe merkezi haline gelebilmesi uzun dönemli bir süreçtir. Türkiye’nin istenilen bu konuma gelebilmesi ve turizm, otomotiv, tekstil vb. tüm sahalarda yüksek rekabet avantajına sahip olabilmesinin yolu “lojistik” sektö-

ründen geçmektedir. Coğrafi konumu itibariyle Türkiye lojistik sektörü, mevcut ve potansiyel pazarlara hem dağıtım yapabilecek hem de hizmet sunabilecek bir sektör olarak değerlendirilebilir. Dolayısıyla birçok alt sektörün birbirine bağlı olduğu böyle bir faaliyet alanının Türk ekonomisine sağlayacağı doğruca ve dolaylı katkı göz ardı edilemez.

### **3. Lojistik Faaliyetler Ve Muhasebe İşlemleri**

#### **30. Genel Açıklama**

Günümüzde işletmeler lojistik ihtiyaçlarını başlıca iki şekilde karşılamaktadırlar. Bunlardan birincisi üretici işletmenin lojistik ihtiyaçlarını kendi bünyesinde karşılaması, ikincisi ise hukuken bağımsızlığı olan alanında uzman lojistik işletmelerinden faydalanılmasıdır. İkinci şekilde, üretici işletme gerek duyduğu bütün lojistik hizmetleri sözkonusu bağımsız lojistik işletmesinden talep etmektedir. Üretici işletmeden bağımsız olan lojistik işletmelerinin faaliyetlerini icra ederken bazı taşeron işletmelerden yararlanması da son yıllarda sıkça görülen bir durumdur. Böylesi bir ortamda birbirlerinden bağımsız üç ayrı işletme sözkonusu olabilmektedir. Bu çalışma, fazla ayrıntıdan kaçınmak amacıyla, alanlarında uzman olan lojistik hizmet sağlayıcı işletmelerle sınırlandırılmıştır.

Aşağıda öncelikle lojistik hizmeti sağlayan işletmelerin yaptıkları faaliyetlerin vergi kanunları karşısındaki durumu ele alınmış, daha sonra sözkonusu faaliyetlerin muhasebeleştirilmelerine ilişkin açıklayıcı bilgilere yer verilmiştir.

#### **31. Lojistik Faaliyetlerin Vergi Kanunları Karşısındaki Durumu**

Lojistik faaliyetlerini diğer işletme faaliyetlerinden ayıran en temel fark; faaliyetlere konu olan malın lojistik işletmelere ait olmaması ve bu işlemler sonucunda lojistik işletmelerinin müşteriden sadece hizmet bedeli talep etmeleridir. Lojistik faaliyetleri bu özelliği gereği bir hizmet üretim işi kabul edileceğinden, hizmet işletmelerinin

vergi kanunları karşısındaki durumu lojistik işletmeleri için de geçerlidir.

#### **310. Gelir ve Kurumlar Vergisi Kanunları Karşısındaki Durumu**

Gelir Vergisi Kanunu'nun 2. maddesinde gelir vergisine tabi tutulacak kazanç ve iratlar açıklanmıştır. Anılan maddede açıklanan kazanç ve iratlardan birisi de ticari kazançtır. Ticari kazanç ise Gelir Vergisi Kanunu'nun 37. maddesinde "her türlü ticari ve sınaî faaliyetten doğan kazanç" şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanıma göre lojistik işletmelerince yapılan tüm faaliyetler ticari kazanç hükmünde olduğundan vergilendirilmeleri gerekir. Lojistik işletmeleri üretim işletmelerine sundukları hizmetler karşılığında elde ettikleri gelirler nedeniyle vergi vereceklerdir.

Gelir Vergisi Kanunu'nda lojistik faaliyetlerle ilgili bazı düzenlemeler mevcuttur.

Şöyle ki; Gelir Vergisi Kanunu'nun "İndirilecek Giderler" başlığı altında yer alan 40. maddesinin 1. bendinde ticari kazancın elde edilmesi ve idame ettirilmesi için yapılan genel giderler sayılmıştır. 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 1. bendine eklenen parantez içi hükmü ile 1.1.1995 tarihinden geçerli olmak üzere, bazı giderlerin Vergi Usul Kanunu'nun ilgili hükümlerine göre belgelendirilemediği hallerde de ticari kazancın tespitinde indirime imkân sağlanmıştır.

Yukarıda bahsedilen parantez içi hükümde sayılan faaliyetlerden birisi de yurtdışı taşımacılık faaliyetleridir. Yurtdışı taşımacılık faaliyeti lojistik işletmelerince sunulan en önemli hizmetlerden birisi olması nedeniyle çalışmanın bu kısmında konuya yer verilmiştir.

194 ve 197 Seri Nr.lı Gelir Vergisi Genel Tebliğlerinde belge gerektirmeyen giderler ile ilgili uygulama esasları hakkında ayrıntılı bir açıklama yapılmıştır. Götürü gider uygulaması olarak adlandırılacak bu

düzenleme, belgesiz gider kaydı olanağı sunmaktadır. Bu uygulama yurtdışındaki bazı gerçek giderlerin belgelendirilemediğinin kabulüne dayanmaktadır (KARTAL, 2003, s. 62). Götürü gider uygulamasından yararlanılabilecek gider çeşitlerine pazarlama ve reklâm giderleri, tellâliye giderleri, komisyon giderleri, büro giderleri, aydınlatma ve ısıtma giderleri, muhasebe ve kırtasiye giderleri ve temsil ve ağırlama giderleri örnek olarak verilebilir. Ancak Gelir Vergisi Kanunu'nun 40. maddesinin 4. bendinde yer alan yurtdışı seyahat ve ikamet giderleri için götürü gider uygulamasından yararlanmak mümkün değildir (ÇEMBER, 1997, s.85).

Uluslararası taşımacılıkta götürü gider uygulamasından yararlanabilecek taşıma işleri 84 / 8889 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nda

- Yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye'de sona eren taşımacılık işleri,
- Türkiye'de başlayıp yabancı bir ülkede sona eren taşımacılık işleri ve
- Yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye sınırlarından geçmeden başka bir yabancı ülkede sona eren taşımacılık işleri olarak açıklanmıştır.

Uluslararası taşımacılıkta götürü gider uygulamasından yararlanabilmek için taşımacılık hâsılâtının döviz olarak elde edilmiş olması gerekmektedir. Uluslararası taşımacılığının Yeni Türk Lirası karşılığı yapılması durumunda taşımacılık faaliyetinden elde edilen bu hâsılât dolayısıyla götürü gider uygulamasından yararlanılması mümkün değildir. Belgelendirilemeyen giderlere karşılık olmak üzere, götürü gider olarak kaydedilecek tutar uluslararası taşımacılıktan döviz olarak elde edilen hâsılâtın % 05'ini aşamayacaktır. Sözü edilen hâsılât sözü içerisinde değerlendirilecek dövizlerin kambiyo mevzuatı gereğince Türkiye'ye getirilme şartı bulunmamaktadır.

Götürü gider uygulamasından uluslararası taşımacılık hizmeti sunan bütün lojistik işletmeleri yararlanabilmektedir. Taşımacılığın yapıldığı taşıtın türü, nitelikleri, hatta taşımanın ilgili ülkenin veya Türkiye'nin ulusal yasalarına uygun olup olmaması uluslar arası taşımacılıkta

götürü gider uygulamasına engel teşkil etmemektedir. Aynı şekilde taşımanın denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu, hatta boru hattı ile yapılması, uluslar arası taşımacılıkta götürü gider uygulamasından yararlanma açısından önem arz etmemektedir. Taşımanın yolcu veya eşya taşıması olması da bu konuda farklılık yaratmamaktadır (KARTAL, 2003, s.53).

Ayrıca götürü gider uygulamasından yararlanılması, genel esaslara göre belgelendirilmiş giderlerin gider kaydına engel teşkil etmemektedir. Başka bir ifade ile uluslararası taşımacılık faaliyeti yapan lojistik işletmeleri bu faaliyetleri ile ilgili giderlerinden belgelendirebildiklerini yasal kayıtlarına intikal ettirecekler, buna ek olarak belgelendiremedikleri giderlerine karşılık olarak ta götürü gider uygulamasından yararlanabileceklerdir.

Ancak dar mükellefiyete tabi olan lojistik işletmelerinin Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yaptıkları taşımacılık faaliyetleri nedeniyle götürü gider uygulamasından yararlanmaları mümkün değildir (ÖZEN, 1996, s.70).

Lojistik işletmelerinin en önemli hizmetlerinden birisi olan taşımacılık faaliyetinde götürü gider uygulaması, yurtdışındaki bazı gerçek giderlerin belgelendirilemediğinin kabulüne dayanmaktadır. Belge düzeninin yeterince işlemediği ülkeler için geçerli sayılabilecek bu kabul, mali sistemin tam olarak uygulandığı gelişmiş ülkelerde yapılan ticari faaliyetleri de kapsamı nedeniyle gerçeği içeren bir uygulama olarak görülmemektedir (KARTAL, 2003, s.56).

Ayrıca götürü gider uygulaması ile giderlerin dolayısıyla da vergilendirilecek gelirin gerçekliği ilkesine uygun bir uygulama amaçlanmakta ise de hâsılâtın % 05'i oranında bir kısıtlama getirmek amaç ile çelişmektedir.

### **311. Vergi Usul Kanunu Karşısındaki Durumu**

Vergi Usul Kanunu'nda lojistik faaliyetlerle ilgili açıklamalar tutulacak defterler ile ilgilidir. Vergi Usul Kanunu'nun 207. maddesi uyarınca yabancı taşımacılık

kurumları veya bunları Türkiye’de temsil eden şube veya acentelerinin kanunda belirtilen diğer muhasebe defterlerinden ayrı olarak bir “**hâsılat defteri**” tutmaları gerekmektedir. Bu madde gereğince hâsılat defteri tutmakta olan yabancı taşımacılık kurumlarını bu işleri için ayrıca muhasebe defteri tutmaya mecbur değildirler.

Öte yandan Maliye Bakanlığı’nın 10.10.1996 tarih ve 6402 sayılı Özeldesini gereğince, yabancı taşımacılık kurumları ödedikleri katma değer vergisini, tutmak zorunda oldukları “hâsılat defteri”nde açacakları ayrı bir sütunda gösterebilecekleri gibi, notere tasdik ettirerek tutacakları diğer muhasebe defterlerinde de gösterebileceklerdir.

Yine Vergi Usul Kanunu’nun 209. maddesi uyarınca; lojistik hizmeti sunan işletmelerden depo işletenlerle, nakliye ambarları bulduranların ayrıca bir “**ambar defteri**” tutmaları gerekmektedir. Bu defterde en az; malın ambara giriş tarihi, malın cinsi, malın miktarı, malın kimin tarafından tevdi edildiği, malın nereye ve kime gönderildiği ve alınan taşımacılık ücreti tutarı bilgilerine yer verilir. Kendi işlerinin bir gereği olarak yukarıdaki bilgileri ihtiva edecek şekilde defter tutan lojistik işletmelerinin ayrıca bir ambar defteri tutmaları gerekmemektedir.

### **312. Katma Değer Vergisi Kanunu Karşısındaki Durumu**

Katma Değer Kanunu’nun 1. maddesine göre bir ticari işlemin katma değer vergisine tabi tutulması için;

- Mal teslimi ve hizmet ifası şeklinde bir işlemin yapılması,
- İşlemin ticari, sınıî, zirai ve serbest meslek faaliyeti çerçevesinde yapılmış olması,
- İşlemin Türkiye’de yapılmış olması gerekmektedir.

Lojistik hizmet sunan işletmelerin faaliyetleri 1. madde kapsamında değerlendirildiğinde yapılan faaliyetler ticari bir faaliyettir, dolayısıyla katma değer vergisine tabi tutulacaklardır.

Katma değer vergisi açısından bakıldığında lojistik faaliyetler bir hizmet işlemi olarak değerlendirilebilir. Bunun nedeni Katma Değer Vergisi Kanunu’nun 4. maddesinde açıklanmıştır. İlgili maddeye 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 veya diğer bir hizmet olması durumunda bunların her biri ayrı işlem olup, hizmet veya teslim hükümlerine göre ayrı ayrı vergilendirilirler.

Lojistik faaliyetlerde katma değer vergisi’nin matrahı ise Katma Değer Vergisi Kanunu’nun 20. maddesinde belirtilmiştir. Buna göre:

1. Teslim ve hizmet işlemlerinde matrah, bu işlemlerin karşılığını teşkil eden bedeldir.

2. Bedel deyimi, malı teslim alan veya kendisine hizmet yapılan veyahut bunlar adına hareket edenlerden bu işlemler karşılığında her ne suretle olursa olsun alınan veya bunlarca borçlanılan, mal ve diğer suretlerde sağlanan ve para ile temsil edilebilen menfaat, hizmet ve değerler toplamını ifade etmektedir.

Yukarıda açıklanan maddeden de anlaşılacağı üzere yapılacak lojistik faaliyetler sonucunda alınacak olan hizmet bedeli katma değer vergisinin matrahını oluşturmaktadır.

Lojistik işletmelerinin sundukları hizmetler içerisinde yer alan “uluslararası taşımacılık faaliyeti” ile ilgili Katma Değer Vergisi Kanunu’nda bazı düzenlemeler yer almaktadır.

Buna göre; Katma Değer Vergisi Kanunu’nun 7. maddesinde “Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan taşımacılık ile transit taşıma işlerinde iç parkura isabet eden kısım Türkiye’de yapılmış sayılır” denilmektedir. Bu hüküm ile



kanunun 1. maddesindeki “Türkiye’de yapılan işlemler vergiye tabidir” hükmü birlikte değerlendirildiğinde uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin sadece iç parkura isabet eden kısmı vergilendirilecektir. Hizmet bedelinin iç parkur dışına isabet eden kısmı ise vergi dışı kalacaktır. İç parkur Türkiye’nin siyasi sınırları içindeki alanı ifade etmektedir.

Yine, Katma Değer Vergisi Kanunu’nun 14 maddesinin 1. bendine göre; transit taşımacılık ve Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan taşımacılık işlerinde Bakanlar Kurulu tarafından belirlenecek taşıma işleri vergiden istisna edilmiştir.

Katma Değer Vergisi Kanunu’nun yürürlüğe girdiği 1.1.1985 tarihinden günümüze kadar hiçbir değişikliğe uğramaksızın yürürlükte bulunan taşımacılık istisnası Katma Değer Vergisi Kanunu’nun üçüncü bölümünde “Taşımacılık İstisnası” ana başlığı altında “Transit Taşımacılık” alt başlığı ile 14. maddesinde düzenlenmiştir. İlgili madde düzenlemesi aşağıdaki gibidir:

1. Transit ve Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan taşımacılık işlerinde, Bakanlar Kurulu tarafından belirlenecek taşıma işleri vergiden müstesnadır.

2. Bu istisna; ikametgâhı, kanuni iş merkezi ve iş merkezi Türkiye’de bulunmayan mükelleflere, ilgili ülkeler itibarıyla karşılıklı olmak şartıyla tanınır.

İlgili madde ile “transit taşımacılık ve Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan taşımacılık işleri Bakanlar Kurulu’nun belirleyeceği türler itibarıyla vergiden müstesnadır” şeklinde genel çerçeve çizilerek, Bakanlar Kurulu’na vergiden müstesna tutulacak taşıma işlerini belirleme yetkisi tanınmıştır.

Bakanlar Kurulu anılan yetkiye dayanarak 84/8889 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile transit ve Türkiye ile yabancı ülkeler arasında deniz, hava, kara ve demiryolu ile yapılan yük ve yolcu taşıma işlerini vergiden istisna etmiş bulunmaktadır.

İstisna, yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye’den geçip yine yabancı bir ülkede sona eren transit taşıma işleri ile yabancı

bir ülkede başlayıp Türkiye’de sona eren veya Türkiye’de başlayıp yabancı bir ülkede sona eren deniz, hava, kara ve demiryolu ile yapılan yük ve yolcu taşıma işlerinin tamamını kapsamaktadır.

Buna göre; Bakanlar Kurulu taşımacılık istisnasında herhangi bir sınırlamaya gitmemiş, uluslararası boyut içeren her neviden yük ve yolcu taşıma işlerini istisna kapsamına almıştır.

Taşımacılık istisnasından transit ve Türkiye ile yabancı ülkeler arasında taşımacılık yapan bütün lojistik işletmeleri yararlanabilmektedir. Taşımacılık işini yapanların gerçek veya tüzel kişi olmaları; yük veya yolcu taşımaları; deniz, hava, kara ve demiryolu ile taşıma yapmaları; müşterilerin yurtdışında veya Türkiye’de yerleşik olması gibi nedenler istisna uygulamasına engel teşkil etmemektedir. Ancak taşımacılık istisnasından yararlanabilmek için bazı koşulların yerine getirilmesi gerekmektedir (DEMİR, 2005, s.31). Bunlar:

➤ Taşımacılık işinin bir ayağının Türkiye’de diğer ayağının yabancı bir ülkede olması ya da her iki ayağı yabancı ülkede olmakla birlikte Türkiye’den transit geçişe konu olması koşulu,

➤ Bakanlar Kurulu’nca belirlenen taşıma işlerinden olma koşulu ve

➤ Dar mükellefler için karşılıklı olma koşuludur.

Yukarıdaki koşulların sağlanmaması durumunda, bu kişi veya kuruluşların Türkiye’deki taşımacılık işleri uluslararası taşımacılığın bir parçası olarak görülmez ve transit geçiş işlemi de olsa taşımacılık istisnası kapsamında değerlendirilmez. Bu durumda taşımacılık işlerinin iç parkura isabet eden kısmı için katma değer vergisi hesaplanmalı ve ilgili dönem Katma Değer Vergisi Beyannamesi ile beyan edilmesi gerekmektedir.

Uluslararası taşımacılık işlerinde, katma değer vergisinin uygulama alanı konusunda farklı görüşler mevcuttur. İç parkurun ayrıştırılması gerektiğine ilişkin görüş uyarınca; katma değer vergisi’nin uygulama alanı Türkiye Gümrük Bölgesi olduğundan uluslararası taşımacılık faaliye-

tinde dış parkur zaten katma değer vergisinin konusuna girmemektedir. Verginin konusuna girmeyen bu tür işlemlerin istisna edilmesi sözkonusu olmadığından, taşımacılık istisnası uluslararası taşımacılık faaliyetinin iç parkura isabet eden kısmına yöneliktir. Bu nedenle, lojistik işletmelerinin uluslararası taşımacılık faaliyeti nedeniyle yüklendikleri katma değer vergilerinden, vergiden istisna edilen iç parkurda yapılan taşımacılık hizmetine isabet eden kısmının genel esaslar çerçevesinde indirim ve iade konusu yapılması gerekmektedir. Dış parkura isabet eden kısım ise maliyet veya gider olarak dikkate alınmalıdır (DEMİR, 2005, s.34).

Maliye Bakanlığı'nın görüş ve uygulamasında ise uluslararası taşımacılık faaliyeti hareket ve varış noktaları itibarıyla bir bütün olarak değerlendirildiğinden indirim ve iade uygulamasında iç ve dış parkur ayırımına gidilmemektedir. Uluslararası taşımacılık faaliyetinin iç parkura isabet eden kısmına taşımacılık istisnası nedeniyle, dış parkura isabet eden kısma ise verginin konusuna girmemesi nedeniyle katma değer vergisi hesaplanmaması suretiyle, hâsılat yönü ile uluslararası taşımacılık faaliyetinin tamamı vergi dışı kalmıştır. Bu şekilde katma değer vergisinin indirim ve iadesi, iç ve dış parkur ayırımı yapılmaksızın tamamı istisna kapsamında kabul edilerek uygulanmaktadır.

Uluslararası taşımacılıkta iade kapsamına, uluslararası taşımacılık faaliyeti ile ilişkilendirilebilen ve gelir ve kurumlar vergisi uygulamalarında gider kabul edilebilen her türlü mal ve hizmet alımı dolayısıyla yüklenen ve indirilemeyen katma değer vergisi girmektedir. Maliye Bakanlığı'nın 26770 sayılı Özelgesine göre; uluslararası taşımacılığın ifa edilmesi sırasında yapılan akaryakıt, yağ, yedek parça, tamir ve bakım, sürücülerin konaklama giderleri, yiyecek-içecek için yapılan her türlü harcamalara ait katma değer vergisinin indirim ve iadesi mümkün bulunmaktadır. Sözkonusu giderlerle ilgili yüklenen vergiler ait oldukları dönemde indirim konusu yapılmakta, indirilemeyen kısım ise genel hükümler çerçevesinde taşımayı yapan kişi veya kurumlara iade edilmektedir. Ancak yapılan

giderlerin taşımacılık istisnası kapsamında kabul edilebilmesi için, sözkonusu giderlerin istisna kapsamında beyan edilen hâsılatla ilgili giderler olması ve faturaların taşımacılık işini gerçekleştiren kişi veya kurum adına düzenlenmiş olması gerekmektedir (DEMİR, 2005, s.57).

Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 32. maddesinde, Kanununun 14. maddesi uyarınca katma değer vergisinden istisna edilmiş işlemlerle ilgili fatura ve benzeri vesikalarda gösterilen katma değer vergisinin, mükellefin vergiye tabi işlemleri üzerinden hesaplanacak katma değer vergisinden indirileceği, vergiye tabi işlemlerin mevcut olmaması veya hesaplanan verginin indirilecek vergiden az olması hallerinde indirilemeyen katma değer vergisinin Maliye Bakanlığı'nca tespit edilecek esaslara göre sözkonusu işlemleri yapanlara iade edileceği hükme bağlanmıştır.

Katma değer vergisindeki iade sisteminin temeli, iade hakkı doğuran işlemlerde bulunan mükelleflerin bu işlemlerini katma değer vergisinden arındırmaktır. 24 ve 26 Seri Nr.lı Katma Değer Vergisi Genel Tebliğlerinde açıklandığı üzere iade kapsamına;

- İade kapsamındaki mal ve hizmet alışları için ödenen vergiler,
- Genel giderler (uluslararası taşımacılıkla ilgili) için ödenen vergiler ve
- Amortisman tabi iktisadi kıymetler için ödenen vergiler girmektedir.

Uluslararası yolcu ve yük taşımacılığı ile ilgili iade hakkı doğuran işlem bulunmayan dönemlerde iade sözkonusu olmamaktadır. Bu dönemde yüklenen ve indirim imkânı olmayan katma değer vergisi sonraki döneme devreden vergi olacaktır.

Taşımacılık istisnası kapsamında indirim ve iadesi istenecek katma değer vergisi hesaplandıktan sonra, hesaplanan bu rakamların ne zaman beyan edileceği konusu önem kazanmaktadır. Taşımacılık istisnasının hangi dönemde beyan edileceği hususunda kanun, genel tebliğ ve genelgelerde açıklayıcı bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle uluslararası taşımacılıkta Türkiye'ye giriş ve çıkış tarihleri,

istisnanın beyan edileceği en erken dönemi belirlemek bakımından önem taşımaktadır. Buna göre; katma değer vergisi'nde varolan taşımacılık istisnasının, taşımacılık işleminin gerçekleştirildiği aracın Türkiye'ye giriş ve çıkış yaptığı tarihlerin bulunduğu ay beyannamelerinde beyan edilmesi gerekmektedir (DEMİR, 2005, s.95).

Ancak, Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 10/b. maddesi uyarınca malın telsiminden veya hizmetin yapılmasından önce fatura ve benzeri belgeler verilmesi hallerinde, sözkonusu belgelerde gösterilen miktarla sınırlı kalmak üzere, vergiyi doğuran olay meydana gelmektedir. Bu durumda uluslararası taşımacılıkla ilgili taşımacılık işlemi ile ilgili matrah beyanı, yüklenilen vergilerin indirimi ve indirimle giderilemeyenlerin iadesi bu dönem beyannamesinde gösterilecektir

İşletme hesabı esasına göre defter tutan lojistik işletmelerinin münhasıran uluslararası taşımacılık işleri yapmaları halinde, beyan dönemleri takvim yılının üçer aylık dönemleri olarak belirlenmiştir. Uluslararası yük ve yolcu taşımacılığının yanı sıra şehirlerarası taşımacılık yapılması üçer aylık beyan dönemine tabi olmaya engel teşkil etmemektedir.

Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 14. maddesine göre vergiden istisna edilmiş faaliyetlerle ilgili fatura ve benzeri belgelerde gösterilen katma değer vergisi yukarıda belirtilen dönemde beyan edilecektir. Yine Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 32. maddesi uyarınca beyan edilen bu tutar öncelikle ilgili mükellefin vergiye tabi işlemleri üzerinden hesaplanan katma değer vergisinden indirilecektir. Hesaplanan verginin indirilecek vergiden az olması durumunda ise indirilemeyen katma değer vergisi ilgili mükellefe nakden iade edilecektir.

Katma değer vergisinin nakden iadesinde, Maliye Bakanlığı'nca belirlenecek sınırı (2005 yılı için 1.000,-YTL) aşmayan iadelerde inceleme raporu ve teminat aranmamaktadır. Belirlenen sınırı aşan iadeler ise vergi inceleme raporu veya yeminli mali müşavirler tarafından düzenlenen Katma Değer Vergisi İadesi Tasdik Raporu veya hut teminat mektubu karşılığı gerçekleştirilmektedir.

### **313. Damga Vergisi Kanunu Karşısındaki Durumu**

Damga Vergisi Kanunu'nun 1. maddesi uyarınca, kişi ya da kurumların düzenledikleri kâğıtların damga vergisine konu edilebilmeleri aşağıdaki şartların varlığı halinde mümkün olmaktadır. Bunlar:

➤ Kâğıtların niteliği Damga Vergisi Kanunu'nda öngörülen niteliklere uygun olması,

➤ Düzenlenen kâğıtların Damga Vergisi Kanunu'na ekli (1) sayılı tabloda yer alması,

➤ Kâğıtların Türkiye'de düzenlenmiş veya Türkiye'deki hükümlerden faydalanılmış olmasıdır.

Lojistik faaliyetlerin yapısı gereği, lojistik hizmet alan işletmeler ürünlerini lojistik hizmet sağlayıcı işletmelere göndermekte ve siparişin istenilen yere, istenilen belirli bir zaman dilimi içerisinde ve istenilen kalitede teslim edilmesini talep etmektedirler. Lojistik hizmet sağlayan işletmeler de yaptıkları bu faaliyetler karşılığında önceden belirlenmiş bir ücret almaktadırlar.

Lojistik hizmet sağlayıcı işletmelerin bu yükümlülüklerini yerine getirmemeleri durumunda, karşı tarafın bir hak iddia edebilmesi ve bunu ispat edebilmesi için taraflar arasında yazılı bir sözleşmenin olması gerekmektedir. Bu nedenle işletmeler kendi aralarında lojistik faaliyetlerle ilgili, şartlarını ilgili tarafların serbestçe belirleyebildiği, iş sözleşmeleri hazırlamaktadırlar.

Yukarıdaki şartlar dikkate alındığında; lojistik faaliyetlerin yerine getirilmesine yönelik düzenlenen kâğıtların (lojistik faaliyetlerle ilgili iş sözleşmeleri) damga vergisine tabi tutulacağı açıktır.

Damga Vergisi Kanunu'nun 38 Seri Nr.lı Genel Tebliği'nde sözleşmelerle ilgili kâğıtlarda uygulanacak damga vergisi oran ve tutarları belirtilmiştir. Buna göre;

1. Sözleşmeler, taahhütnameler:
    - Belli parayı ihtiva edenler (Binde 7,5)
    - Belli parayı içermeyenler (18,00 YTL)
- damga vergisine tabidirler.

### Kaynakça

Baki, Birdoğan; Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, Lega Kitabevi, Trabzon, 2004.

Bowersox, David: "Logistics Pradigms: The Impact of Information Technology", Journal of Business Logistics, Volume: 16(1), pp. 65-80, 1995.

Çember, Erol; "Yurtdışında Yapılan Giderler ve Vergi Mevzuatı Karşısındaki Durumu", Vergi Sorunları Dergisi, Sayı: 106 (Temmuz 1997), ss. 71-89.

Demir, Şeref; Uluslararası Taşımacılık/Lojistik KDV İstisnası ve İadesi, Gelirler Kontrolörleri Derneği Yayınları, İstanbul, 2005.

Erdal, Murat; "Lojistik Üs Olma Stratejileri ve Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları", Logistical, İstanbul Üniversitesi Lojistik Kulübü Dergisi, Sayı: 2, 2005.

Gökçen, Gürbüz; "Lojistik Maliyetler", Muhasebe Bilim Dünyası Dergisi, Sayı: 3 (Eylül 2003), s. 63-75.

Hacırustemoğlu, R. Şakrak, Münir; Maliyet Muhasebesinde Güncel Yaklaşımlar, Türkmen Kitabevi Yayınları Nr. 211, İstanbul, 2002.

Kartal, Zihni; "Uluslararası Taşımacılık Yapan İşletmelerde Götürü Gider-I", Mali Çözüm Dergisi, Sayı: 62 (Şubat-Mart 2003), s. 50-56.

Orhan, Osman Z.; Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, N. 2003-39, İstanbul, 2003.

Sezen, Bülent; Dağıtım Kanallarında Lojistik Performans Adalet Algısı ve Kanal Üyesi Memnuniyeti, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gebze İleri teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze, 2001.

Süzer, Hande D. "Bizim Sektör Tekstili Geçer", Capital Aylık İş ve Ekonomi Dergisi (Kasım 2003), s. 8-16.

Yıldıztekin, Atilla; "Temel Lojistik", 7. Lojistik Yönetimi Zirvesi, İstanbul, (14-15 Mayıs 2005).

<http://www.igeme.org.tr>

<http://www.dpt.gov.tr>

<http://www.logistik.org>

## XXV. Muhasebe Eğitimi Sempozyumu 19-23 Nisan 2006 Tarihlerinde Düzenleniyor



**Prof. Dr. Mustafa Ö. İpçi**

Hacettepe Üniversitesi İİBF tarafından Bodrum'da düzenlenecek olan sempozyumun konusu "Uluslararası Muhasebe Standartları ve Muhasebe Eğitimine Etkisi" olarak belirlenmiştir. Sempozyuma sunulacak bildirilerin nihai metin olarak kabul edileceği belirtilmektedir. Sempozyumu düzenleme kurulu başkanı Prof. Dr. Mustafa Ö. İpçi'dir. Sempozyumu düzenleyenleri kutlar, başarılar dileriz.

Sempozyum için iletişim:

Tel : 0312 297 87 00-01

e-mail : [ipci@hacettepe.edu.tr](mailto:ipci@hacettepe.edu.tr)

[semra@hacettepe.edu.tr](mailto:semra@hacettepe.edu.tr)

