

NAKLİYAT FİRMALARININ MUHASEBE VE FİNANSMAN SORUNLARI: İĞDIR İLİNDE BİR ARAşTIRMA

ACCOUNTING AND FINANCING PROBLEMS OF TRANSPORTATION COMPANIES: A RESEARCH IN IĞDIR CITY

Duygu ARSLANTÜRK ÇÖLLÜ* 
Leyla AKGÜN** 

Öz

Bu alışma, nakliyat sektöründeki firmaların muhasebe ve finansman sorunlarını tespit ederek söz konusu sorunlara yönelik çözüm önerileri geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu amacı gerçekleştirmek üzere, İğdir ilinde faaliyet gösteren 50 adet nakliyat firmasıyla yüz yüze anketler gerçekleştirilmiş ve bulgular analiz edilmiştir. Sonuçlar, alacak yönetiminde çeşitli sıkıntılar yaşandığını, özkaynak yetersizliğinin önemli bir sorun olduğunu, muhasebe yöneticisinin yetkilerinin kısıtlandığını ve düşük maliyet gerekçesiyle yeterlilikleri uygun olmayan muhasebe personellerinin görevlendirildiğini ortaya koymuştur.

Anahtar Kelimeler: Nakliyat Sektörü, Finansman Sorunları, Muhasebe Sorunları

Jel Kodları: G30, M40, D21

Abstract

This study aims to identify the accounting and financing problems of the companies in the transportation sector and develop solutions to the discussed problems. In order to achieve this goal, face-to-face surveys were conducted with 50 transportation companies operating in Iğdir city and the findings were analysed. The results revealed that there were various problems in receivables management, lack of equity was an important problem, the powers of the accounting managers were restricted and due to the low cost an unqualified inappropriate accounting personnel was assigned.

Keywords: Transport Sector, Financing Problems, Accounting Problems.

Jel Codes: G30, M40, D21

* Dr. Öğr. Üyesi, İğdir Üniversitesi, E-Mail: duygu.arslanturk@igdir.edu.tr

** Dr. Öğr. Üyesi, İğdir Üniversitesi, E-Mail: leyla.akgun@igdir.edu.tr

Giriş

Günümüz ekonomisinde taşımacılık ağından bağımsız tek bir piyasa dahi yoktur. Bu durum küreselleşen dünyada taşımacılık faaliyetlerini bir zorunluluk haline getirmiştir. Nitekim dünya genelinde farklı konumlarda bulunan şirketlerin bağımlı hale gelmeleri ve koordineli taşımacılık talebinin artmasıyla taşımacılık faaliyetleri önemini daha da artırmıştır (Armstrong, 2013:1). Bu kapsamda yer alan karayolu yük taşımacılığı endüstrisi modern tedarik zincirlerinin en önemli unsurlarından birini oluşturmaktadır. Kapıdan kapıya servis sağlama esnekliği ve kabiliyeti nedeniyle üretim, dağıtım ve tüketimi birbirine bağlayan karayolu yük taşımacılığı, tüm tedarik zinciri aktörlerini yerel, ulusal, bölgesel ve küresel düzeylerde de birbirine bağlayabilmektedir. Öyle ki, dünyanın birçok bölgesinde baskın bir taşımacılık şekli olarak kullanılan kara yolu yük taşımacılığı, özellikle denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelerin bölgesel ve küresel pazarlara erişebilmesi için genellikle mevcut olan tek yol konumundadır (IRU, Worldbank, 2016:1).

Taşımacılık sektörünün bel kemiğini oluşturan karayolu yük taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre, alt yapı yatırımlarına daha az ihtiyaç duyması, aktarma gereksiniminin oldukça az olması, günün her saati çalışabilme esnekliğinin olması ve taşıma araçlarının nispeten ucuz olması nedeniyle hızla pazara girmenin mümkün olması gibi nedenlerle en yaygın taşımacılık türü haline gelmiştir (Doğan, 2014: 96). Nitekim kara yolu yük taşımacılığı, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede 2000’li yıllarda hakim taşımacılık sistemi haline gelmiş ve ülkemizde de ulaştırma bakanlığının 2014 verilerine göre yük taşımacılığının %89,5’i bu vasıta ile gerçekleştirilmiştir. Ayrıca ülkemiz ekonomisinde 2000’li yıllar itibariyle yaşanmaya başlanan iyileşmelerle birlikte karayolu üzerinden yapılan ihracat ve ithalat taşımalarında da önemli bir artış gözlenmiştir. Öyle ki 1950 yılında 957 milyon ton-km¹ olan taşıma hacminin 2014 yılına gelindiğinde 234.492 milyon ton-km’ye ulaştığı görülmüştür. Diğer taraftan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme şurası’nda ulaştırma sektörüne ilişkin 2035 yılı ana hedefleri kapsamında, 2035 yılında ülkemizde 5 trilyon ton-km yük taşımacılık hacminin sağlanması planlanmaktadır (Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, 2014:34; Kögmen, 2014:19-20). Tüm bu göstergeler kara yolu yük taşımacılığı sektörünün ülkemiz için ne denli önemli olduğunu ortaya koymakta ve sektörde faaliyet gösteren şirketlerin oldukça rekabetçi bir pazarda faaliyet gösterdiklerine işaret etmektedir. Ayrıca kara yolu ile yapılan toplam ithalat ve ihracat taşımacılık hacminin 2000 yılında 30.314.727.000 dolar iken 2013 yılında 93.751.645.000 dolara yükselmesi kara yolu yük taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin sayısının artmasına ve rekabetin daha hissedilir bir hal olmasına neden olmuştur (Kögmen, 2014:20).

Doğu kara gümrüklerinden Dilucu kapısının, sınırları içinde ve Gürbulak kapısının ise sadece 50 km ötesinde bulunan Iğdır ili, konumu itibariyle kara yolu yük taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren birçok firmaya ev sahipliği yapmaktadır. Ülkemizin artan ithalat ve ihracat hacmiyle birlikte sektöre duyulan ihtiyaın artması ve düşük alt yapı maliyetleri nedeniyle pazara girişlerin kolay olması sektörde faaliyet gösteren firmaların sayısının da artmasına yol açmıştır. Nitekim Iğdır Ticaret ve sanayi odası kayıtlarına göre, ilde 2011 yılında sadece uluslararası kara yolu yük taşımacılığı yapmak üzere tır karnesi bulunan 30 adet firma mevcutken, bu sayı 2018 yılı itibariyle 70’e yükselmiştir.

1 Bir ton yükün bir kilometre mesafeye taşınmasıyla elde edilen ölçü birimi.

Ancak söz konusu firmaların hem sayılarının artması hem de düşük kar marjları nedeniyle oldukça rekabetçi bir pazarda faaliyet göstermektedirler. Bu nedenle sektörde rekabet avantajı elde etmek için şirket yöneticilerinin verecekleri kararların isabetli şirketlerin etkin bir şekilde yönetilmeleri ve her konuda daha verimli çalışmalarını gerektirmektedir (Armstrong, 2013:1).

Etkin bir işletme yönetiminin en önemli unsurlarından biri, sağlıklı bir finansal yönetimin ve dolayısıyla sağlıklı bir muhasebe sisteminin varlığıdır. Nitekim işletmelerin etkin bir şekilde yönetilmesi hususunda önemli bir yere sahip olan muhasebe bilgi sisteminin doğru işlenmesine bağlı olarak, işletmenin finansal durumuna ilişkin daha doğru bilgiler elde edilebileceği ve finans yöneticilerinin daha başarılı finansal kararlar verebileceği kabul edilmektedir (Karacaer ve İbrahimoglu, 2003:212). Çünkü finansal karar vericiler genellikle muhasebe raporlarına ve muhasebe veritabanlarına güvenerek kararlar vermektedirler. Geçmiş dönemlere ilişkin veriler yardımıyla hazırlanan bu rapor ve veritabanlarının, gelecek için iyi bir işaret olabileceği fikrinden hareketle kaydedilen geçmiş verilerin güvenilirliğinin paha biçilmez olduğu düşünülmektedir. Ancak, finans yöneticilerinin rolü finansal bilgi sağlamak değil, finans ile ilgili kararlar vermek olduğundan bu önemli görevi muhasebe yöneticileri üstlenmektedir (Kajanova,2006:58). Dolayısıyla muhasebe sisteminin başarılı bir şekilde işletilmesinin başarılı finansal yönetim kararlarıyla sonuçlanacağı açıktır.

Genellikle yetersiz özsermaye ve riski yüksek kredilerle desteklenerek kurulan KOBİ niteliğindeki nakliyat şirketlerinin en çok finansman sorunlarıyla karşılaştıkları bilinmektedir. Ayrıca muhasebe kayıtlarının sadece vergisel bir yükümlülük olarak algılanması ve sağlıklı muhasebe kayıtlarının tutulmaması ise bir diğer önemli sorunu oluşturmaktadır (Zengin ve Ağ, 2016:234; Akgemci, 2001:33). Rekabetin yoğun şekilde hissedildiği nakliyat sektöründe, firmaların ayakta kalabilmelerini sağlamak ve ülke ekonomisine olan katkılarını artırmak adına bu şirketlerin büyümeleri, gelişmeleri ve desteklenmeleri gerekmektedir. Dolayısıyla bu çalışmanın amacı, nakliyat sektöründeki firmaların muhasebe ve finansman sorunlarını tespit ederek, bu sorunlara yönelik çözüm önerileri geliştirmektir. Bu amaç ekseninde çalışma dört bölümden oluşturulmuştur. Kara yolu yük taşımacılığına ilişkin bilgilerin yer aldığı giriş bölümünü takip eden ikinci bölümde benzer çalışmaların yer aldığı literatüre yer verilmiş, üçüncü bölümde yöntem kısmına değinilmiş ve son olarak sonuçların değerlendirildiği dördüncü bölümüyle çalışma tamamlanmıştır.

1. Literatür

Türkiye'deki karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı sektörü incelendiğinde sektörün genel olarak KOBİ yapısında olduğu görülmektedir (Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, 2014: 82). Dolayısıyla özellikle kara yolu yük taşımacılığı sektörüne ilişkin muhasebe ve finansman sorunlarının araştırıldığı bir çalışmaya rastlanmadığından literatür bölümünde KOBİ'lerin muhasebe finansman sorununa değinen çalışmalara yer verilmiştir. Bu kapsamda Akgemci (2001) KOBİ'lerin finansal yönetim, muhasebe yönetimi, halkla ilişkiler, insan kaynakları yönetimi, karar alma ve üretim yönetimi gibi birçok sorun türüyle karşılaştıklarını ileri sürmüştür. Ancak birçok araştırmacı bu sorunların en önde geleninin finansman problemleri olduğunu ifade etmiştir. Nitekim Erez (1994), KOBİ'lerin en önemli sorununun kredi ve finansman sağlamada yaşadığını belirtmiş ve hem yatırım hem de işletme sermayesi oluşturmada kar marjları düşük olan KOBİ'lerin

problemlerle karşılaştığını ifade etmiştir. Ayrıca bankaların KOBİ'lerin kredi taleplerini, ödenemeyecek kadar yüksek faiz oranları ve uzun bürokratik işlemlerle zorlaştırdığı vurgulanmıştır. Benzer şekilde Akbulut (2000) alışmasında, KOBİ'lerin ülke ekonomisinde teşkil ettikleri yüksek paya rağmen toplam kredilerden aldıkları payın oldukça düşük olduğunu tespit etmiş ve yatırımların finansmanı için kaynak bulmada güçlük çektiklerini ve uzun vadeli kredi temin edemedikleri belirtmiştir. Yörük (2001), yeterli öz sermaye ile kurulamayan KOBİ'lerin en önemli sorunlarından birisinin kredi ile finansmanda karşılaştıkları sorunlar olduğunu ifade etmiştir. Bu doğrultuda kredi yoluyla kaynak finansmanında karşılaşılan sorunları ve nedenlerini tespit etmeye Tokat ilinde faaliyet gösteren 64 KOBİ'ye anket yöntemi uygulanmış ve kredi yoluyla finansmanda karşılaşılan sorunlar ve nedenleri analiz edilmeye çalışılmıştır. Bulgular yüksek faiz ve teminat koşulları nedeniyle KOBİ'lerin kredi alamadıklarını ve finansman kurumlarının da uygun koşullarda ve düzeyde kredi veremediklerini ortaya koymuştur. Aras ve Müslümov (2002)'da çalışmalarında KOBİ'lerin rekabet gücünü etkileyen en önemli faktörlerden biri olarak finansal kaynak sorunu göstermişlerdir. Yaptıkları araştırmanın sonuçları, para piyasalarından temin edilen fonların maliyetinin yüksek oluşunun, KOBİ'lerin rekabet gücünü zayıflatacağını ortaya koymuştur. KOBİ'lerin yaşadığı sorunlarının en başında, ekonomik istikrarsızlık, bankacılık sisteminin yapısal sorunları, teşvik sisteminin yetersizliği ve KOBİ'lerin kendi iyapılarından kaynaklanan sorunların neden olduğu finansman problemlerinin yer aldığını ileri süren bir diğer çalışma ise, Zengin ve Ağ (2016) tarafından gerçekleştirilmiştir. Yetersiz öz sermayenin, finansman kuruluşlarının sunduğu imkanlardan yeterli seviyede yararlanamamanın, kredi temininde karşılaşılan ağır şartların ve alternatif finansman kaynaklarından yeterince yararlanamamanın KOBİ'lerin temel problemleri olduğunun altı çizilmiştir. Diğer taraftan Atik vd. (2001, Aktaran Özgülbaş ve Koyuncuğil 2011:19)'ne göre ise, KOBİ'lerin finansal sorunları sadece finansman sağlayamamakla sınırlı değildir. Genellikle finansman ve muhasebe konusunda çok az bilgiye sahip olan işletme yöneticilerinin, finansal yönetim konusundaki bilgi ve tecrübe eksikliklerinin de oldukça önemli olduğu ve finansal konularda uzman yardımı alma konusunda problemler yaşandığına dikkat çekilmiştir. Benzer şekilde Müftüoğlu (2007) da, KOBİ'lerin karşılaştıkları problemlerin temelinde, işletme sahiplerinin ya da yöneticilerinin yönetim ve finansman konusunda yetersiz bilgi ve deneyime sahip olmalarından kaynaklandığını ifade etmiştir. Öyle ki, işletme sahipleri ya da yöneticileri teknik yönden yeterli bilgiye sahip olsalar dahi, finansman-muhasebe, personel ve eğitim, teknoloji, üretim-hammadde ve pazarlama gibi stratejik beceri gerektiren konularında maalesef yeterli bilgiye sahip olmadıkları belirtilmiştir.

Özellikle yöneticilerin finansal yönetim konusundaki yetersizliklerinin en önemli nedenlerinden bir tanesi, finansal açıdan sağlıklı ve güvenilir bilgilerin tam olarak ortaya çıkarılamaması ya da kullanılamamasından kaynaklanmaktadır. Finansal açıdan sağlıklı ve güvenilir bilgilerin ortaya çıkarılması ise, sağlıklı bir muhasebe sistemiyle mümkündür. Zira Day ve Taylor (2002), İngiltere'de yaptıkları araştırmada düşük kalitedeki muhasebe bilgi sistemleri ile KOBİ'lerin finansman sorunları arasında doğrudan bir ilişki olduğunu tespit etmişlerdir. Bu kapsamda Bartın ilinde faaliyet gösteren işletme sahip ya da yöneticilerinin muhasebe bilgi sistemlerini ne derece etkin kullandığını tespit etmek üzere Yavuz (2014), bir çalışma yapmıştır. 75 adet KOBİ'ye uygulanan anketlerden elde edilen sonuçlara göre, muhasebe bilgi sisteminin genel anlamda sadece vergi ve yatırım amaçları için kullanıldığı ve muhasebe bilgi sisteminden alınan bilgilerin işletme kararlarında etkin bir şekilde kullanılmadığı tespit edilmiştir. Yılmaz (2010) ise Ankara'da faaliyet gösteren KOBİ niteliğindeki tekstil

firmaları üzerine benzer bir çalışma yapmıştır. KOBİ'lerin yönetiminde, muhasebe bilgi sisteminin önemini tespit etmek üzere düzenlenene çalışmada, 391 işletmeye anket uygulamıştır. KOBİ'lerin basit muhasebe anlayışından sıyrılarak, muhasebe bilgi sisteminin öneminin farkına varmalarını sağlamanın ve bunu uygulamaya mutlaka yansıtmanın gerekliliğine dikkat çekilmiştir. Böylece muhasebenin sadece vergisel yükümlülükler için değil, işletmenin her aşamasında kullanılabilir bir bilgi sistemi olduğunun anlaşılması ve bu bilgilerin etkin ve verimli şekilde kullanılabilmesi için gerekli yetki ve sorumlulukların verilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Aynı şekilde Hatunoğlu vd. (2013), Gaziantep ve Kahramanmaraş illerinde bulunan KOBİ'lerde muhasebe bilgi sistemlerine verilen önemi tespit etmek amacıyla bir çalışma yapmışlardır. KOBİ'lerde muhasebe bilgi sisteminin önemini tam olarak anlaşılması gerektiğinin ve muhasebenin sadece vergisel işlemler için değil aynı zamanda tüm departmanların karar almada kullanmaları gereken bir bilgi sistemi olduğunun üzerinde durulmuştur. Li (2015), KOBİ finansal yönetim sorunlarından birinin finansal kontrolde yaşanan zayıflıklar olduğunu ifade etmiş ve bu durumun muhasebe bilgilerindeki bozulmalardan ve bazı diğer sorunlardan kaynaklandığını ifade etmiştir. KOBİ'lerin sorunları finansal yönetim perspektifinden değerlendirildiğinde, muhasebe işlemlerini yürütmek üzere kurumsal yönden ve personel açısından yetersizliklerin olduğunun belirlendiği çalışmada, bu durumun finansal personelin kalitesinin artırılması, finansal işlemlerin bilimsel yönetiminin güçlendirilmesi ve işletme yönetimini kolaylaştırmak ve ekonomik verimliliği artırmak üzere KOBİ muhasebe sisteminin geliştirilmesi şeklinde çok yönlü bir yaklaşım çözülebileceği ileri sürülmüştür.

KOBİ'lerin hem muhasebe hem de finansman sorunlarını birlikte değerlendiren çalışmalara bakıldığında, kısıtlı sayıda çalışmaya rastlanmıştır. Bu kapsamda Dalğar vd. (2017), mermer sektöründeki işletmelerin muhasebe ve finansman sorunlarını tespit etmek üzere Burdur da faaliyet gösteren 45 işletmeye 65 soruluk bir anket uygulamışlardır. Çalışma sonuçları sektördeki işletmelerin önemli bir bölümünün muhasebe sisteminin kendilerine sağlayacağı yönetsel kolaylıklardan, yeni finansal tekniklerden yararlanmadığını ortaya koymuştur. Kızıl, Akman ve Esmer (2013), Yalova'daki aile şirketlerinin karşılaştıkları muhasebe, finansman ve yönetim organizasyon sorunlarını ortaya çıkarmak üzere bir çalışma gerçekleştirmişlerdir. KOBİ niteliğindeki 80 aile şirketine uygulanan anketler sonucunda, muhasebe-finansman açısından faizlerin düşmesi, kamu ve özel sektör desteklerinin artması gibi avantajlar ortaya çıkmış olsa dahi söz konusu şirketlerin kredi olanaklarından yeterince faydalanmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca işletme sahipleri ya da yöneticilerinin bazı konularda karar verirken yeterli bilgiye sahip olmamaları gibi eksikliklerin, bu şirketlerin bir büyümeye ulaştığında her alanda uzman yönetici istihdam etmeleri ile giderilebileceği ifade edilmiştir.

2. Yöntem

2.1. Araştırmanın Kapsamı ve Yöntemi

Bu çalışmada Iğdır ili baz alınarak uluslararası ve yurtiçi kara yolu yük taşımacılığı yapan şirketlerin muhasebe ve finansman sorunlarının belirlenmesi ve çözüm önerilerinin geliştirilmesi amaçlanmıştır. Dolayısıyla çalışmanın evrenini Iğdır ili ticaret ve sanayi odasına kayıtlı uluslararası ve yurtiçi kara yolu yük taşımacılığı şirketleri oluşturmaktadır. Bu kapsamda il ticaret ve sanayi odası

kayıtlarına göre C2 belgesi² mevcut olan firmalar dikkate alınmıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının verilerine göre, Ocak 2018 itibariyle İğdir ilinde faaliyette bulunan C2 belgeli 63 adet firma mevcuttur. Ancak yıl içinde firmalardan 9 adedi C2 kapsamından dşrldği için çalışmanın evreni 54 olarak belirlenmiştir. Veri toplama yöntemi olarak anket yönteminin kullanıldığı çalışmada yüz yüze görüşmeler ile 50 adet anket doldurulmuştur.

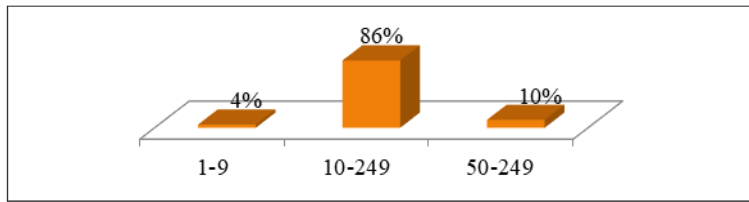
2.2. Verilerin Toplanması ve Analizi

Uluslar arası ve yurtiçi eşya taşımacılığı yapan şirketlerin muhasebe ve finansman sorunlarını tespit etmek üzere gerçekleştirilen çalışmada birincil veri kaynağı olarak şirket sahipleri ya da yöneticileri seçilmiştir. Birincil veri kaynaklarına işletmenin genel bilgileri, muhasebe yapısı ve finansman durumuna ilişkin olmak üzere Dalęar vd. (2017) ile benzer literatürdeki diğer çalışmalardan yararlanılarak oluşturulan 40 soru yöneltilmiştir. Araştırmadan elde edilen bulgular, çubuk ve pasta grafikler yardımıyla yorumlanmıştır.

3. Araştırmanın Bulguları

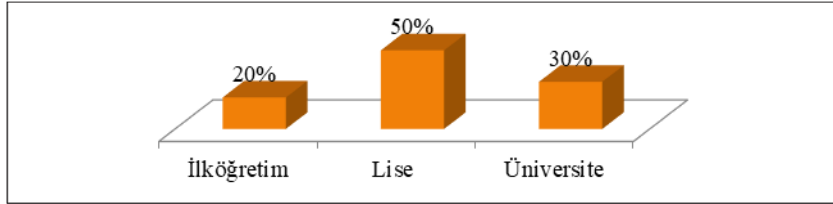
Araştırmanın bulguları kısmında ilk olarak işletmelere ilişkin genel bilgilerin yer aldığı bölüm değerlendirilmiş ve ankete katılan 50 işletmenin tamamının limited şirket statüsünde olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca KOBİ olarak nitelendirilen işletmelerin bu tanıma ne derece uyduğunu belirlemek üzere çalışan sayısı üzerinden yapılan değerlendirmede, ankete dahil olan firmaların %4'ünün mikro, %86'sının kkk ve %10'unun orta büyüklükte olduğu grlmştir. Grafik 1'de de görülen bu durum söz konusu işletmelerinin KOBİ olduklarını desteklemektedir.

Grafik 1. alışan Sayıları

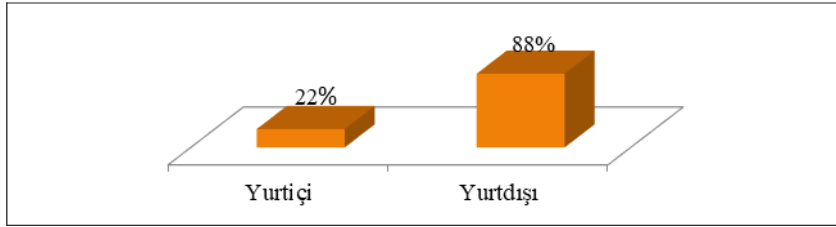


İşletme yöneticilerinin eğitim durumunun değerlendirildiği Grafik 2'de ise, yöneticilerin %50'sinin lise, %30'unun niversite ve %20'sinin ilköğretim mezunu oldukları belirlenmiştir.

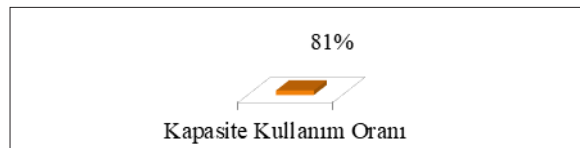
2 Uluslararası ve yurtiçi ticari amaçla eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel vergi mükelleflerine verilen belge türüdür.

Grafik 2. İşletme Yöneticilerinin Eğitim Durumu

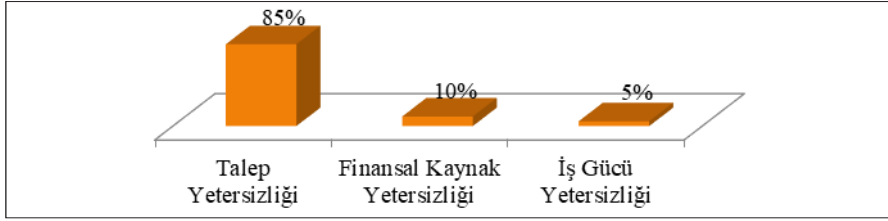
Anket dahil olan karayolu yük taşımacılığı şirketlerinin yurtiçi mi yoksa uluslararası mı çalıştıklarını tespit etmek üzere düzenlenen Grafik 3, işletmelerin daha çok (%88) yurtdışına taşımacılık yaptığını ortaya koymuştur.

Grafik 3. Taşımacılığın Yurtiçi ve Yurtdışına Göre Dağılımı

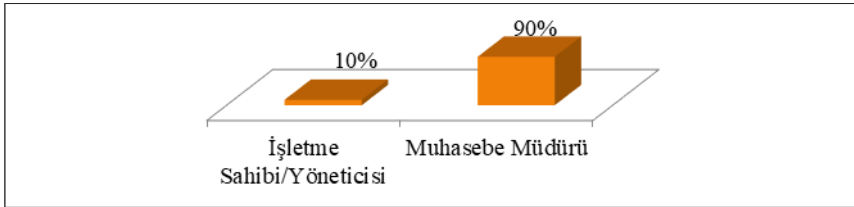
Şirketlerin genel durumuna ilişkin sorulan bir diğer soru, karayolu yük taşımacılığı şirketlerinin mevcut taşımacılık kapasitelerinin ne kadarını kullandıklarını belirlemek amacıyla kapasite kullanım oranına ilişkindir. 50 şirket yöneticisinin verdiği cevapların ortalaması alındığında, söz konusu şirketler için kapasite kullanım oranının Grafik 4'te de görüldüğü gibi %81 olduğu belirlenmiştir.

Grafik 4. Kapasite Kullanım Oranı

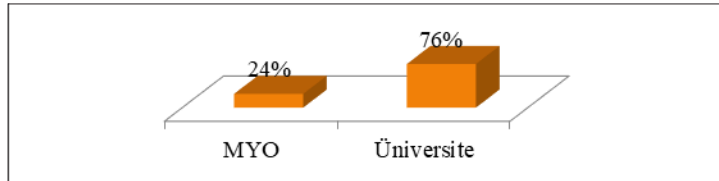
%81'lik kapasite kullanımının iyi bir oran olduğu düşünülse de, kapasitenin tamamını kullanmayı engelleyen nedenlerin belirlenmesi gerekmektedir. Bu amaçla sorulan soruya işletme yöneticileri, bu duruma başta talep yetersizliği olmak üzere, finansal kaynak yetersizliği ve iş gücü yetersizliğinin neden olduğu şeklinde cevaplar vermişlerdir. Grafik 5'te de görüldüğü üzere kapasitelerini tam kullanamayan işletmelerin %85'i bu duruma talep yetersizliğinin, %10'u finansal kaynak yetersizliğinin ve %5'i ise işgücü yetersizliğinin neden olduğunu ileri sürmüşlerdir.

Grafik 5. Tam Kapasite alışamama Nedenleri

İşletmelere ilişkin genel bilgilerin ardından muhasebe ve finansman sorunlarını tespit etmek üzere çeşitli sorular sorulmuş ve aşağıda verilen cevaplara yer verilmiştir. Bu kapsamda ilk olarak muhasebe departmanının kim tarafından yönetildiği sorulmuştur. Tamamında ayrı bir muhasebe bölümünün yer aldığı tespit edilen işletmelerin, muhasebe departmanlarının çoğunlukla muhasebe müdürleri tarafından yönetildiği bulgularan bir diğer sonuçtur. Grafik 6'da yer alan sonuçlara göre muhasebe departmanı %90 muhasebe müdürleri, %10 ise işletme sahibi ya da yöneticilerince yönetilmektedir. Muhasebenin yönetiminin uzman kişilere bırakıldığını düşündüren bu durum söz konusu şirketler için olumlu olarak karşılanmaktadır.

Grafik 6. Muhasebe Departmanı Kim Tarafından Ynetiliyor?

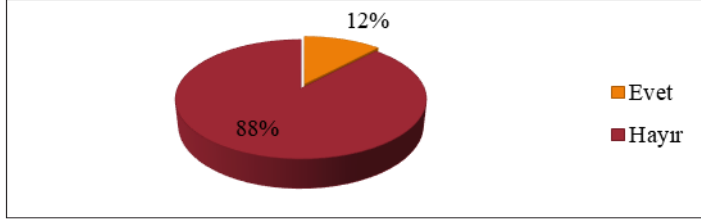
Muhasebe müdürlerinin eğitimlerine bakıldığında ise, %24'ünün meslek yüksek okulu, %76'sının ise niversite mezunu olduğu grlmştir. Grafik 7'de görüldüğü gibi muhasebe yöneticilerinin tamamının yükseköğrenim görmüş olması bir diğer olumlu gelişme olarak kabul edilmektedir.

Grafik 7. Muhasebe Yöneticisinin Eğitim Durumu

İşletmelerin muhasebeye verdikleri önemi ölçmek üzere sorulan soruya tüm işletme yöneticileri, "muhasebe bilgi sistemine yeterince önem verilmektedir" şeklinde cevaplamışlardır. Ayrıca tüm yöneticiler, muhasebe ve finansman konusunda yeterli bilgiye sahip olduklarını ileri sürmüşlerdir.

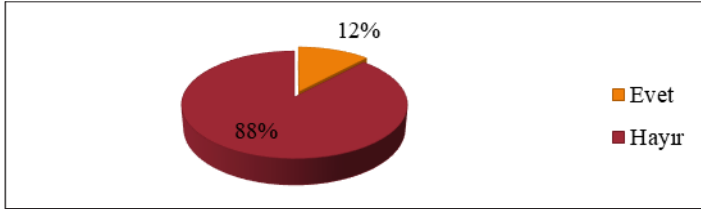
Ancak işletme yöneticilerinin %12'si muhasebe kayıtlarını sadece yasal bir yükümlülük olarak algıladıklarını ifade etmişlerdir. Bu durum işletme yöneticilerinin aslında söyledikleri kadar muhasebe ve finansman bilgisine sahip olmadıklarını ortaya koymaktadır. Diğer taraftan Grafik 8'de de görüldüğü gibi %88'lik kısım ise muhasebe kayıtlarını sadece yasal bir yükümlülük olarak değerlendirmenin yanlış olacağını belirtmişlerdir.

Grafik 8. Muhasebe Kayıtları Sadece Yasal Bir Yükümlülük Olarak mı Algılanmaktadır?

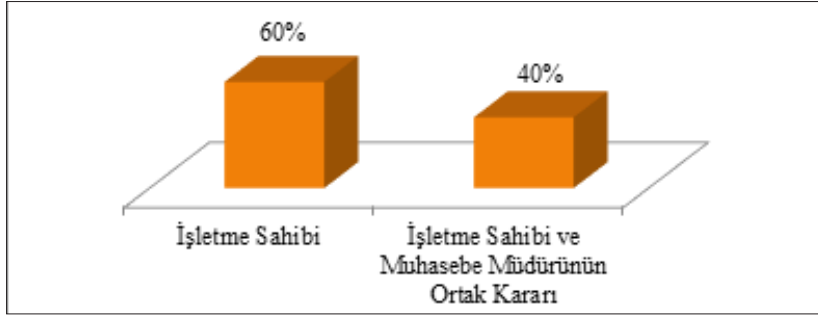


“Muhasebenin görevinin sadece vergisel sorumlulukları yerine getirmek midir” sorusuna, bir önceki soruyla aynı cevapları veren işletme yöneticilerinin %12'si muhasebe kayıtlarını sadece vergisel sorumluluk için tutuklarını ifade etmişlerdir. %88'i ise muhasebenin tek görevinin vergisel sorumluluk olmadığını ifade etmiştir (Grafik 9).

Grafik 9. Muhasebenin Görevi Sadece Vergisel Sorumlulukları Yerine Getirmek Midir?

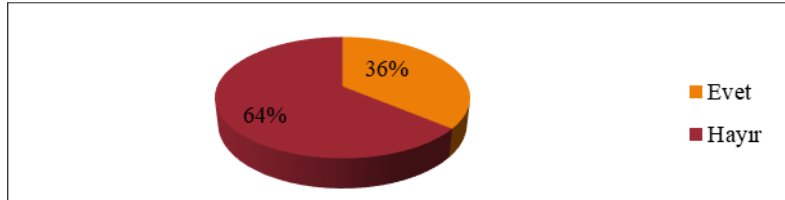


Normal koşullarda muhasebe departmanına ait olan harcama yetkisinin söz konusu işletmelerde kime kullandırıldığı konusundaki soruya verilen cevaplar değerlendirilmiş ve bulgular Grafik 10 yardımıyla sunulmuştur. Buna göre harcama yetkisinin, %60 oranında tamamiyle işletme sahiplerince ve %40 oranında ise muhasebe müdürü ile birlikte kullanıldığı görülmektedir. KOBİ'lerin üst yöneticilerinin genellikle sahipleri olması nedeniyle ortaya çıkan bu durum ankete katılan işletmelerde yetki ve sorumluluk devrinin iyice kısıtlandığına işaret etmektedir. Ayrıca bu durum muhasebe departmanının başlı başına ayrı ve uzmanlık gerektiren bir bölümden ziyade ara birer süreç olarak algılandığını ortaya koymaktadır (Hatunoğlu vd., 2013:34).

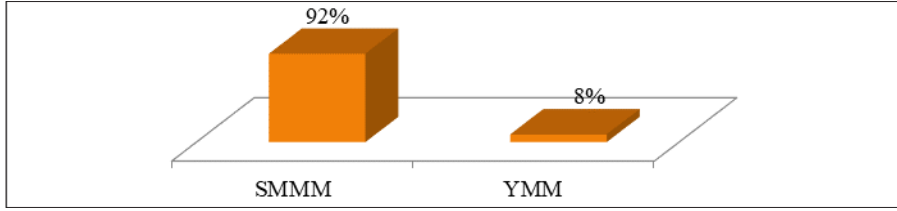
Grafik 10. Őirketinizdeki Muhasebe Bölümünün Harcamalarıyla İlgili Yetki Kimdedir?

Kimdedir?

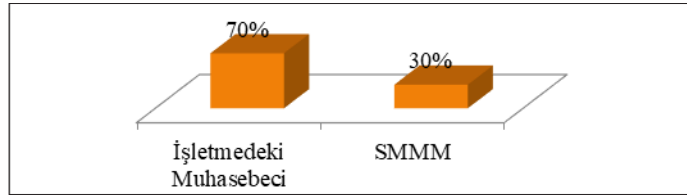
Muhasebenin, profesyonel bir departman olarak görev yapması isteniyorsa, bu konuda yapılması gereken en önemli Őey uzman bir muhasebe yöneticisiyle çalışmaktır. Aksi halde muhasebe bilgi sisteminin ne kadar sağlıklı çalıştığı ve ne denli güvenilir bilgiler sunduğu tartışılabilir hale gelebilir. Ancak bazı işletmeler maliyeti düşürmek adına alanında uzman muhasebeciler yerine, yeterlilikleri düşük olan personelleri ya da aile üyelerini çalıştırmayı tercih edebilirler. Nitekim ankete katılan işletmelerin %36 'sı bu soruya evet cevabı vererek, aslında uzmanlaşmadan çok maliyeti nemzediklerini ifade etmişlerdir. İşletmelerin %64' ise kalifiye bir muhasebe yöneticisi ile çalıştıklarını iddia etmişlerdir.

Grafik 11. Maliyetleri Düşük Tutmak zere Kalifiye Muhasebeci Yerine, Yeterlilikleri Düşük Olan Personel veya Aile yelerinden Birileri alıştırılıyor Mu?

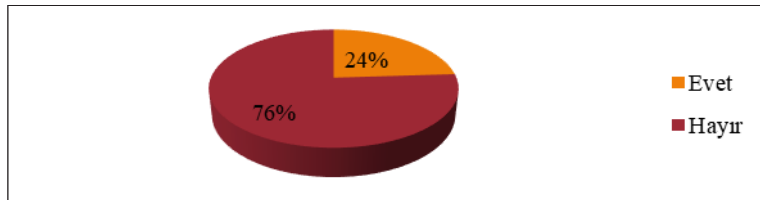
Bunun yanı sıra işletme yöneticilerine, muhasebe kararları verirken herhangi bir danışmanlık hizmetinden yararlanıp yararlanmadıkları Şeklinde bir soru yneltişmiş ve Grafik 12'de grldği üzere işletmelerin %92'inde Serbest Muhasebeci Mali Müşavir (SMMM)'lerden %8'inde ise Yeminli Mali Müşavir (YMM)'lerden danışmanlık hizmeti alındığı ifade edilmiştir. Bu durumun tüm işletmelerin, beyannamelerini SMMM'lere imzalatma mecburiyetinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Ayrıca zorunlu olamamakla birlikte geriye kalan %8'lik kısımların ise tam tasdik hizmeti almak üzere YMM'lerle çalıştıkları söylenilmektedir. Söz konusu bulgular değerlendirildiğinde SMMM'leden alınan danışmanlık hizmetinin bilinçli bir destekten ziyade bir zorunluluk olduğu görülmektedir.

Grafik 12. Muhasebe Kararlarında Kimden Destek Alınıyor?

Muhasebe sorunlarını tespit etmek üzere sorulan bir diğer soru da yasal defterleri kimlerin tuttuğu sorulmuş ve işletmelerin %70'i bu hizmeti kendi muhasebecilerinden aldıklarını ifade etmiştir. Diğer taraftan işletmelerin %30'u ise SMMM'den yardım aldıklarını dile getirmişlerdir. İşletmenin kendine özgü bir muhasebecisinin olmasının ve kayıtları bu muhasebecinin tutmasının sağlıklı bir muhasebe sisteminin önemli bileşenlerinden biri olduğu düşüldüğünde bu durum işletmeler için olumlu bir bulgu olarak değerlendirilebilir. Grafik 6'da işletmelerin %90'ında muhasebe müdürünün yer aldığı ifade edilirken yasal defter tutma konusunda %30'luk bölümün SMMM'den destek aldığı görülmektedir. Bu durumu, başında muhasebe müdürü olduğu halde kayıtları kendi tutmayan %20 oranındaki işletmenin muhasebe personelinin gerekli yeterliliklere sahip olmadığı şeklinde yorumlamak mümkündür.

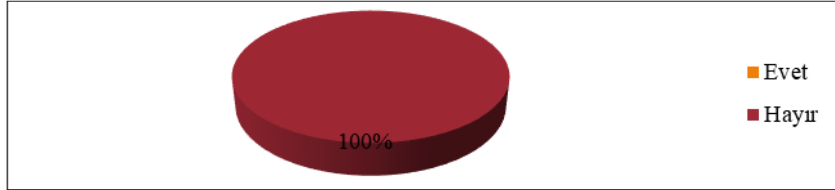
Grafik 13. Yasal Defterler Kim Tarafından Tutuluyor?

Muhasebe personeli arasında kendi yetkinlik alanlarına göre bir iş paylaşımı yapılması ve kayıt işlemlerinin sınıflandırılarak personeller arasında paylaşılması, yapılacak kayıtlarda hata ihtimalini minimize etmeye yardımcı olmaktadır. Bu gerekçeyle işletme yöneticilerine muhasebe personeli arasında uzmanlık alanına göre bir görev dağılımı yapılıp yapılmadığı sorulmuştur. Grafik 14'ten de anlaşıldığı üzere işletmelerin önemli bir kısmı (%76)'nda herhangi bir görev dağılımı yapılmamaktadır. Bu durum ise muhasebe işlemleri sırasında çeşitli karışıklıkların yaşanabileceğini ve kusurlu durumların ortaya çıkabileceğini düşündürmektedir.

Grafik 14. Muhasebe Personeli Arasında İşlemler Bazında Bir Görev Dağılımı Var Mı?

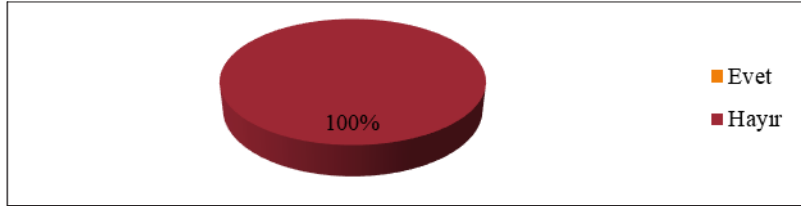
KOBİ'lerin bünyesinde genellikle ayrı bir finans departmanına bulunmamaktadır. Bu durum ise KOBİ'lerin güçlü finansal yapılarına sahip olmalarını engelleyen önemli nedenlerden biri olarak kabul edilmektedir (Poyraz ve Bilge, 2018:239). Nitekim söz konusu durumun ankete dahil olan şirketler içinde geçerli olup olmadığını tespit etmek üzere "bağımsız bir finans departmanınız var mı?" şeklinde bir soru sorulmuş ve ne yazık ki tüm katılımcılar bağımsız bir finans departmanları olmadığını ifade etmişlerdir.

Grafik 15. Bağımsız Bir Finans Departmanınız Var Mı?



Bu durum finansal faaliyetlerin hangi departmanda yürütüldüğü sorusunu akla getirmiş ve bu durumla ilgili olan soruya tüm işletme yöneticileri muhasebe ve finansman faaliyetlerinin birlikte yürütüldüğü şeklinde bir cevap vermişlerdir.

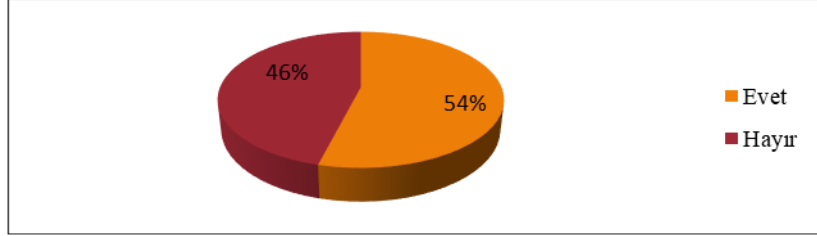
Grafik 16. Muhasebe ve Finansman Faaliyetleri Birlikte Mi Yürütülmektedir?



Finans ve muhasebe departmanlarının en önemli görevi şirketin finans ve muhasebe sisteminin etkin bir şekilde yürütülmesini sağlamak ve işletme yöneticilerine doğru bilgileri, sağlıklı bir şekilde analiz ederek raporlamaktır. Oldukça önemli görülen bu raporlar işletme yöneticilerinin işletmeye ilişkin verecekleri her kararda kendilerine yardımcı olmaktadır. Raporların sunulmaması durumunda ise işletme karar vericileri, karar aşamasında çeşitli zorluklarla karşı karşıya kalabilmekte ve sağlık kararlar vermelerinin önüne geçilmektedir. Bu gerekçeyle işletme yöneticilerine finans ve muhasebe departmanlarının üst yönetime düzenli rapor verip vermedikleri sorulmuş ve %56 oranında evet yanıtı alınmıştır. Grafik 17 yardımıyla görselleştirilen bu durum, ortalama olarak işletmelerin yarısının düzenli bir raporlama sistemine sahip olduğunu göstermektedir. Hayır yanıtı veren %46'lık kesimde

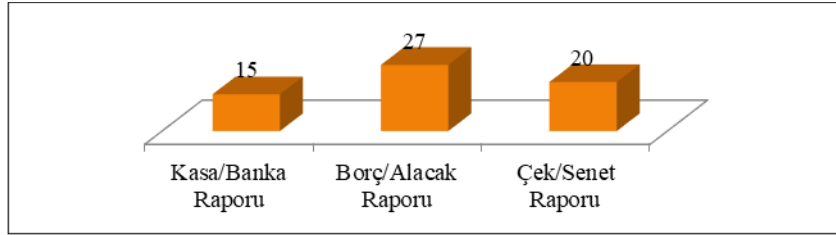
ise finans ve muhasebe departmanının yönetime rapor verme konusunda yetersiz kaldığı söylenebilir.

Grafik 17. Finans ve Muhasebe Departmanı Üst Yönetime Düzenli Olarak Rapor Vermekte Midir?

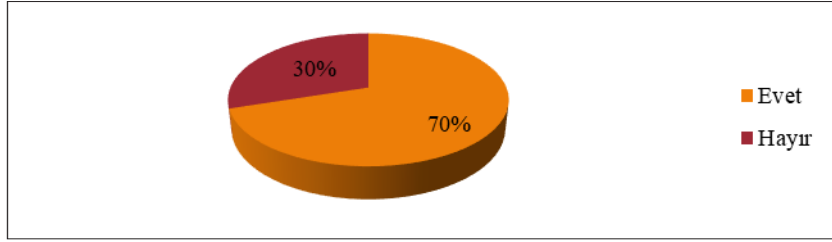


Düzenli olarak rapor aldıklarını ileri süren işletme yöneticilerine hangi raporları aldıklarına ilişkin bir soru daha sorulmuştur. Grafik 18'de görüldüğü gibi üst yönetime düzenli raporun sunulduğu 27 işletmede 15'i hem kasa/banka, hem borç/alacak hem de çek/senet raporu düzenlemektedirler. Öte yandan üst yönetime sunulması konusunda en çok rağbet gören raporun borç/alacak raporu olduğu görülmüştür.

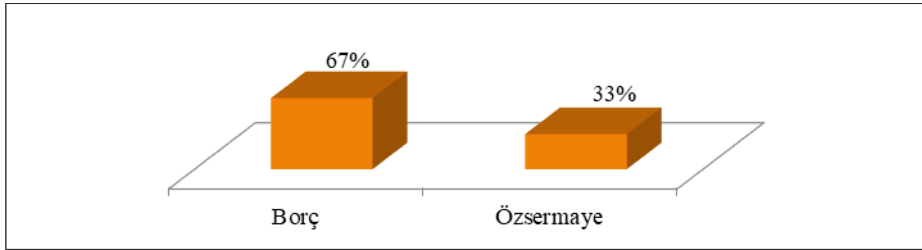
Grafik 18. Üst Yönetime Düzenli Olarak Sunulan Raporlar Nelerdir?



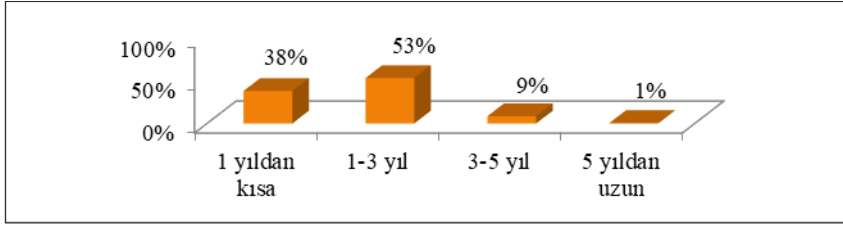
Muhasebe ve finansman raporlarının karar sürecinde etkili olup olmadığını tespit etmek üzere sorulan soruya ise ankete katılan işletmelerin %70'i yani 35'i olumlu yanıt vermiş ve muhasebe ve finansman raporlarını kullanarak karar verdiklerini ifade etmişlerdir. Ancak Grafik 19'da da görüldüğü üzere söz konusu işletmelerin sadece %54'ü yani 27'si muhasebe ve finans departmanlarından düzenli olarak rapor aldıklarını dile getirmiştir. Bu durum ankete dahil olan firmaların %70'inin muhasebe ve finans raporlarından yararlanarak karar vermeye çalıştıklarını, ancak sadece %54'üne düzenli rapor sunulduğunu göstermektedir.

Grafik 19. Karar Almada Muhasebe ve Finans Raporları Kullanılıyor mu?

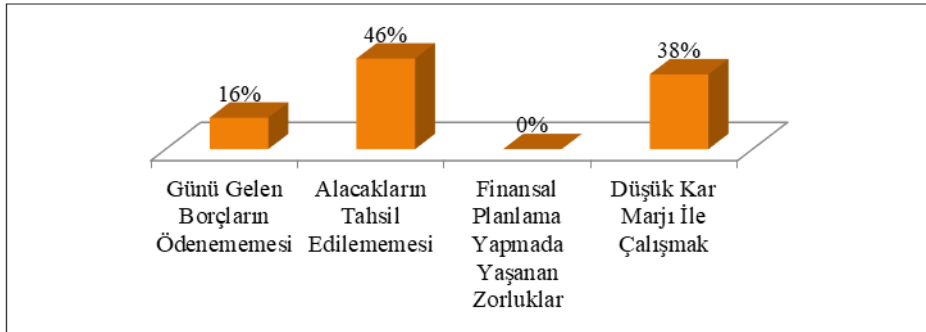
İğdır ilinde faaliyet gösteren uluslararası ve yurtiçi kara yolu yük taşımacılığı şirketlerinin finansal durumlarını ortaya koymak üzere, hazırlanan ankette 23-40 no'lu sorular finans soruları olarak düzenlenmiştir. Bu kapsamda finansal yapıların değerlendirildiği ilk soruya verilen cevaplar Grafik 20'de yer almaktadır. Buna göre söz konusu firmaların sermayelerinin öz sermayeden ziyade yabancı kaynaktan oluştuğu şeklinde bir durum ortaya çıkmaktadır. Ortalama olarak işletmelerin %67 oranında borç ve %33 oranında özsermaye ile çalıştıkları görülmektedir. Söz konusu oranların, işletmeleri finansal sıkıntı ve iflas gibi çeşitli sorunlarla baş başa bıraktığı ve bu durumun işletmelerin finansal yapısını zayıflattığı söylenebilir.

Grafik 20. Mevcut Finansman Kaynaklarının Durumu Nasıldır?

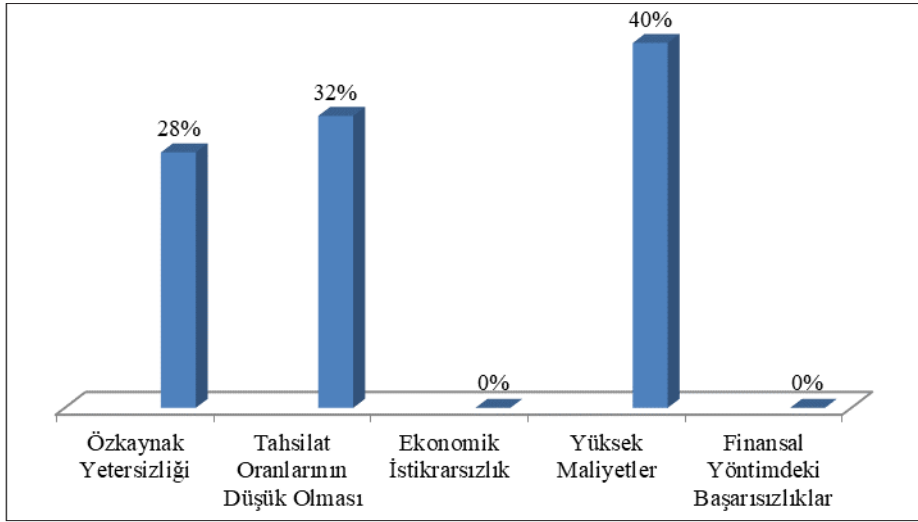
İşletme kaynaklarının büyük bir bölümünü borçların oluşturduğu tespit edildikten sonra, söz konusu borçların vade dağılımı araştırılmıştır. Buna göre borçların ne kadarının uzun vadeli, ne kadarının orta vadeli ve ne kadarının kısa vadeli olduğu belirlenmeye çalışılmıştır. Bu amaç ekseninde sorulan soruya verilen cevaplar Grafik 21 yardımıyla görselleştirilmiştir. Bulgular, taşımacılık şirketlerinin daha çok 1-3 yıl vadeli borç kullandıklarını, ardından sırasıyla 1 yıldan kısa vadeli borçların ve 3-5 yıl vadeli borçların bu borçları takip ettiğini göstermektedir. En az başvuru borcun ise 5 yıldan uzun vadeli borçlar olduğu görülmektedir. Bu duruma gerekçe olarak, taşımacılık şirketlerinin daha çok kullandıkları ağır vasıtalar için borçlandıkları görüşünden hareketle, söz konusu araçlara verilen kredilerin genellikle maksimum 36 ay vadeli olması gösterilebilir.

Grafik 21. Borçların Vadeye Göre Dağılımı Nasıldır?

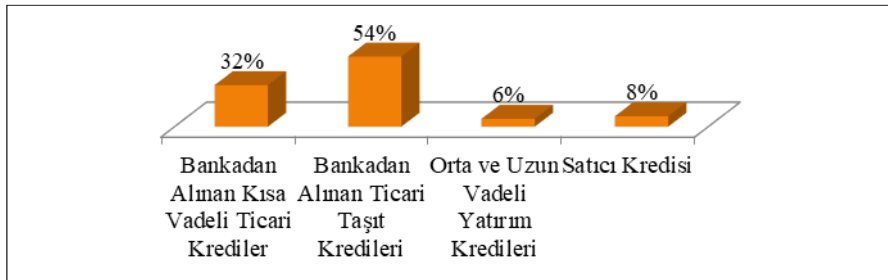
Tüm KOBİ'ler gibi çeşitli finansal sıkıntılarla karşılaşan nakliyat şirketlerinin en sık karşılaştığı finansal sorunların neler olduğunu tespit edilmesi çalışmanın amacına ulaşması açısından oldukça önemlidir. Nitekim bu kapsamda sorulan soruya verilen yanıtlar çerçevesinde elde edilen bulgular Grafik 22'de sunulmuştur. Buna göre ankete katılan firmaların %46'sı en sık karşılaştıkları sorun olarak alacaklarını tahsil edememeyi işaret ederken, firmaların %38'i ise düşük kar marjıyla çalışmanın sık karşılaşılan bir problem olduğunu ileri sürmüştür. Bu durum sektörde bir tahsilat problemi yaşandığını ve sektör firmalarının kar marjlarını düşük bulduğunu ortaya koymaktadır.

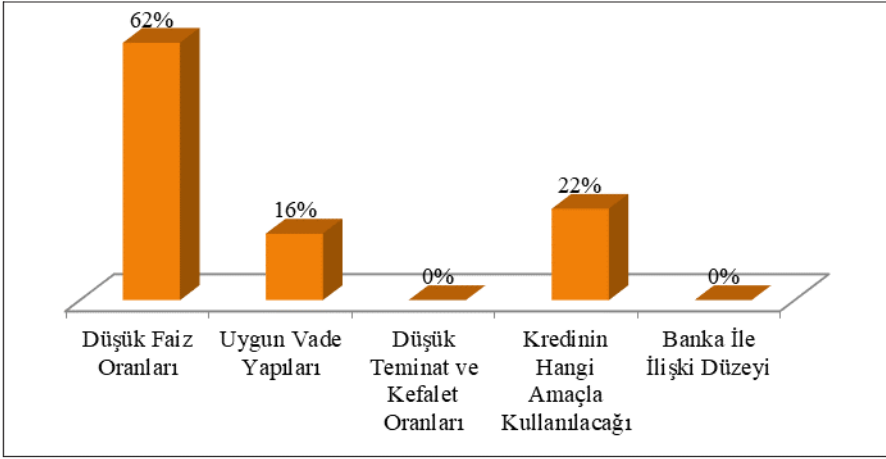
Grafik 22. En Sık Karşılaşılan Finansal Sorunlar Nelerdir?

Grafik 23'de ise karşılaşılan finansal sorunların nedenleri sorgulanmıştır. Elde edilen bulgulara göre taşımacılık şirketi yöneticilerinin %40'ı yüksek maliyetleri, %32'si ise tahsilat oranlarının düşük olmasını bu duruma gerekçe olarak göstermişlerdir. Maliyetlerin yüksek olduğu yönündeki yüksek oran, Grafik 22'de yer alan düşük kar marjı sonucu ile tutarlılık gösterirken yine tahsilat oranlarının düşüklüğü alacakların tahsil edilememesi sonucuyla uyum göstermektedir. Bunların yanı sıra %28'lik bir kesim ise özkaynak yetersizliğinin temel neden olduğunu ifade etmiştir. Ancak aynı katılımcılar ekonomik istikrarsızlığın ve finansal yönetimdeki başarısızlıkların finansal sorunları etkilemediği görüşündedirler.

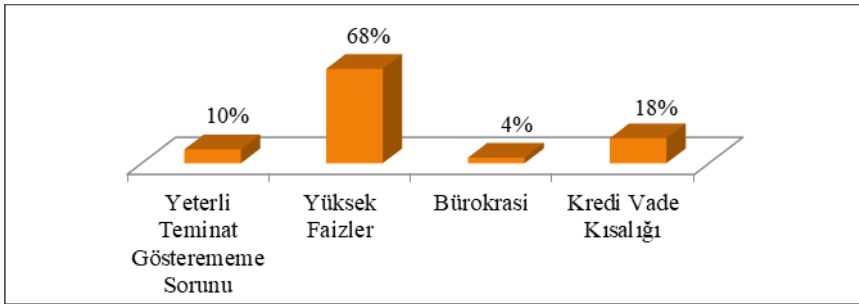
Grafik 23. Finansal Sorunların Başlıca Sebepleri Nelerdir?

Kaynaklarının önemli bir kısmı borçlardan oluşan söz konusu işletmelerin, en çok kullandıkları borç türünün ne olduğu Grafik 24 yardımıyla gösterilmiştir. Buna göre işletmelerin borçlanmada en çok tercih ettikleri finansman kaynağı %54 oranıyla bankadan alınan ticari taşıt kredileridir. Ticari taşıt kredilerini takiben işletmelerin %32'lik kısmı faaliyetlerinin aksamadan devam edebilmesini sağlamak adına kısa vadeli ticari kredilerden yararlandıklarını ifade etmişlerdir. Diğer taraftan, satıcı kredilerinden yararlananların oranının %8 ve orta ve uzun vadeli yatırım kredilerinden yararlananların oranının ise sadece %6 olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu bulgular Grafik 21'deki bulgularla uyum göstermiştir.

Grafik 24. Borçlanmada En Çok Kullanılan Finansman Kaynakları Nelerdir?

Grafik 25: Borçlanma Kararlarında Etkili Olan Faktörler Nelerdir?

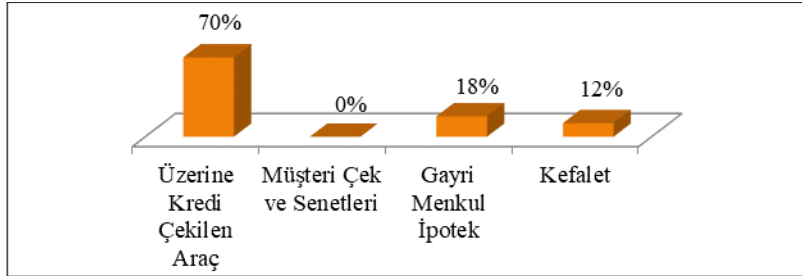
Grafik 24 işletmelerin yabancı kaynak olarak genellikle banka kredilerini kullandıklarını ortaya koymaktadır. Bu durum işletmeler ile bankalar arasında yoğun bir iletişim olduğunu göstermektedir. Ancak bu yoğun ilişki işletmelerin kredi başvuruları sırasında çeşitli sorunlarla karşılaşmalarına engel değildir. Bu çerçevede düzenlenen Grafik 26'da görüldüğü gibi kredi kullanma esnasında işletme yöneticilerinin en sık karşılaştıkları güçlüğün, %68 oranıyla yüksek faizler olduğu ortaya çıkmaktadır. Kredilerde sunulan vadenin kısalığı ve yeterli teminat gösterememenin de kısmen karşılaşılan güçlükler olduğu ifade edilmiştir. Bürokrasinin ise taşımacılık şirketleri açısından çok düşük seviyelerde öneme sahip bir güçlük olduğu görülmektedir.

Grafik 26. Kredi Kullanmada En sık Karşılaşılan Güçlükler Nelerdir?

İşletmelerin kredi kullanırken teminat gösterme konusunda çok önemli bir problemlerinin olmadığı Grafik 26'da görülmektedir. Ancak tam olarak nelerin teminat gösterildiğinin tespit edilmesi, sektörel çalışma için önem teşkil etmektedir. Bu paralelde çalışmada, kredi kullanan işletmelerin ne tür teminatlar gösterdikleri sorulmuştur. Cevaplar, Grafik 27'de görüldüğü gibi işletmelerin en sık gösterdikleri teminatın, üzerine kredi çekilen araç olduğunu göstermiştir. İşletme yöneticilerinin %18'lik kısmı ise teminat olarak daha çok gayrimenkul gösterdiklerini ifade etmişlerdir. Son olarak işletme

yöneticilerinin %12'si ise teminat olarak kefalet gösterdiklerini dile getirmişlerdir. Bu durum söz konusu işletmelerin daha çok ticari taşıt kredisine başvurduklarını bir kez daha ortaya koymaktadır.

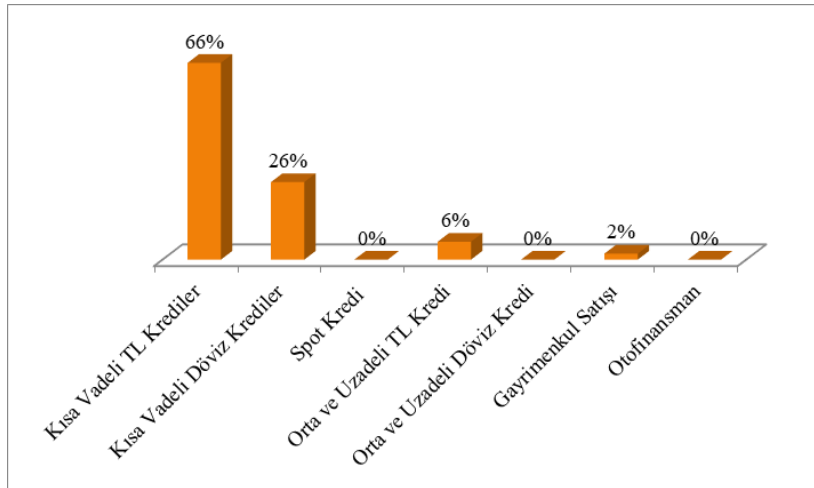
Grafik 27. Kredi Kullanırken Gösterilen Teminatlar Nelerdir?



İşletmelerin finansman problemlerini tespit etmek üzere sorulan bir diğer soru ise söz konusu işletmelerin varlıklarını nasıl finanse ettiğine ilişkindir. Bu kapsamda uygun varlık kaynak yapısının sağlanıp sağlanmadığını tespit etmek üzere iki ayrı soru sorulmuş ve dönen varlıklar ile duran varlıkların finansmanında hangi kaynaklardan yararlandığı belirlenmeye çalışılmıştır.

İlk olarak işletmelerin dönen varlıklarını hangi kaynaklarla finanse ettiği sorulmuş ve alınan yanıtlar, Grafik 28 yardımıyla sunulmuş ve işletmelerin dönen varlıklarını daha çok TL cinsinden kısa vadeli kredilerle finanse ettiğini göstermiştir.

Grafik 28. Dönen Varlıkların Finansmanında Kullanılan Kaynaklar Nelerdir?

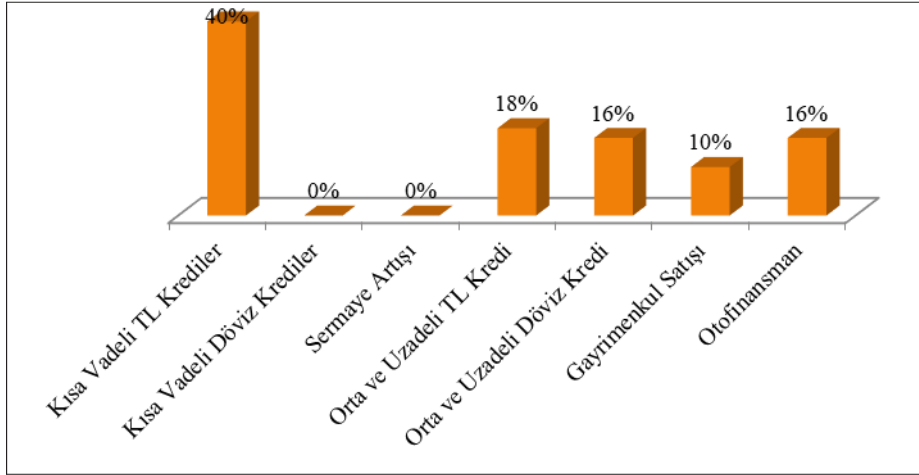


Kısa vadeli döviz kredisi de kullanan işletmeler, dönen varlıkları için düşük bir oranda da orta ve uzun vadeli kredilerden faydalanmaktadır. Böylece söz konusu işletmelerin dönen varlıklarının %92'lik kısmını bununla uyumlu olarak kısa vadeli kaynaklarla finanse ettikleri ortaya çıkmıştır. Likidite oranlarından cari oranın 1'in üstünde değer alacağını gösteren bu durum, söz konusu işletmeler açısından olumlu karşılanmaktadır. Ancak genel kabul gören cari oran gelişmiş

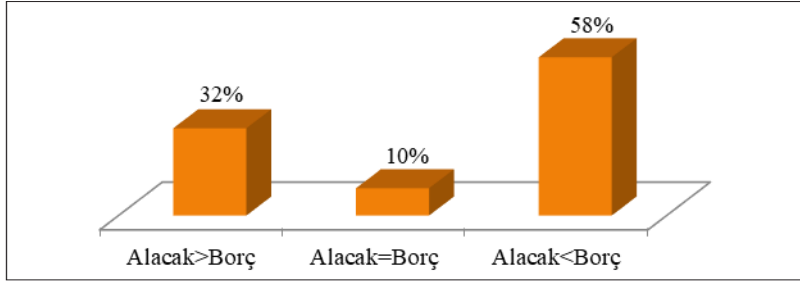
ülkelerde 2, gelişmekte olan ülkelerde ise 1,5'tur (Akbulut vd., 2013: 176). Dolayısıyla 1'in biraz üstünde olan bu cari oranın genel kabul görmüş oranların altında kaldığı görülmektedir. Bu durum kullanılan uzun vadeli kaynak oranının oldukça düşük olmasından kaynaklanmaktadır. Sonuç itibariyle işletmelerin dönem içinde likidite açısından sorunlar yaşayabileceğini gösteren bir durum ortaya çıkmaktadır.

Duran varlıkların finansmanında ise Grafik 29'dan da anlaşıldığı üzere çoğunlukla TL cinsinden kısa vadeli kredilerden yararlandığı görülmektedir. Kısa vadeli kredilerin yanı sıra sırasıyla orta ve uzun vadeli TL kredilerinden, orta ve uzun vadeli döviz kredilerinden ve oto finansmandan da faydalandığı işletme yöneticilerince ifade edilmiştir. Ancak işletmenin uzun vadeli yatırımlarını kısa vadeli kaynaklarla karşıladığını gösteren bu durum işletmelerin kısa vadede güçlüklerle karşılaşacağını ortaya koymaktadır. Söz konusu işletmelerin oldukça kırılgan ve riskli bir finansal yapısı olduğunu gösteren bu durum, finansal güçlüğü düşüleceğine ilişkin önemli bir bulgudur.

Grafik 29. Duran Varlıkların Finansmanında Kullanılan Kaynaklar Nelerdir?

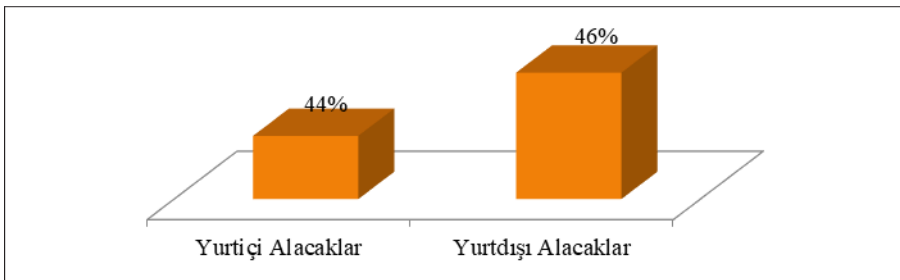


İşletmenin alacak-borç dengesinin değerlendirildiği Grafik 30'da ise Iğdır ilinde faaliyet gösteren ulusal ve uluslar arası taşımacılık şirketlerinin %58 oranında borçlarının alacaklarından fazla olduğu görülmektedir. %32 oranında işletmenin ise alacakları borçlarından fazladır. %10'luk kesim ise alacaklarının borçlarına eşit olduğunu ifade etmiştir. Yüksek oranlı bir şekilde borcun alacaktan fazla olması, işletmelerin borç-alacak dengesi bakımından riskli bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir.

Grafik 30. İşletmenin Alacak-Borç Dengesini Nasıldır?

Alacakların yönetimi, alacakların firmanın bugünkü değerine katkısını maksimum kılmak olarak tanımlanmaktadır. işletmelerin nakit girişi, krlılığı ve finansman ihtiyacı üzerinde önemli etkileri olan alacak yönetimi, alacakların firmanın bugünkü değerine katkısını maksimum kılmak üzere gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla, etkin bir alacak yönetiminin işletme nakit girişlerini hızlandırabileceği, krlılığı artırabileceği ve daha az kaynakla aynı iş hacminin yakalanabileceğini düşündürmektedir (Akın vd.,2015:301-302). Ancak birçok KOBİ’de alacak yönetimi konusunda yeterli farkındalığın bulunmadığı ve alacakların tahsilatında problemler yaşandığı bilinmektedir (Akın vd.,2015:285). Dolayısıyla bu çalışmada da, üzerine araştırma yapılan KOBİ niteliğindeki taşımacılık Şirketlerinin alacak yönetimi konusundaki durumlarını ortaya koymak üzere çeşitli sorular hazırlanmıştır.

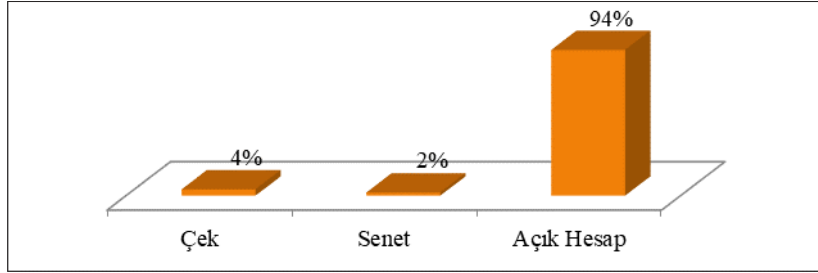
Alacak yönetimine ilişkin ilk soru, alacakların ne oranda zamanında tahsil edildiğine ilişkindir. Verilen yanıtlar doğrultusunda hazırlanan Grafik 31, işletmelerin tahsilat yapma konusunda önemli sıkıntılar olduğuna işaret etmekte ve yurtiçi alacakların sadece %44’ünün yurtdişi alacakların ise %46’sının zamanında tahsil edildiği göstermektedir. Bu durum en sık karşılaşılan finansal sorunların neler olduğunun yer aldığı Grafik 22’de yer alan bulgularla desteklenmektedir. Nitekim Grafik 22’ye göre işletmelerin en sık karşılaştıkları finansal problem alacakların tahsil edilememesidir.

Grafik 31. Zamanında Tahsil Edilen Alacakların Oranı Nedir?

Alacaklara ilişkin bir diğer soruda ise işletme yöneticileri tahsilatında en çok zorlandıkları alacakların neler olduğu sorulmuştur. Grafik 32’de görüldüğü üzere bu soruya işletme yöneticileri %94 oranında açık hesap cevabını vermişlerdir. İşletmelerin müşterilerine kendi açtıkları kredi olarak tanımlanabilen açık hesap nakliyat Şirketlerinin tahsilini en güç yaptıkları alacak kalemi olarak

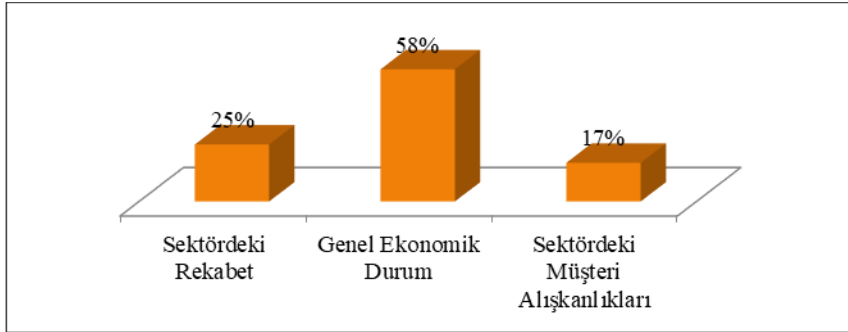
karşımıza çıkmaktadır. Oldukça düşük oranlar verilen çek ve senetlerde ise tahsilat konusunda pek problem yaşanmadığı söylenebilmektedir.

Grafik 32. Tahsilatında En Çok Sorun Yaşanan Alacaklar Nelerdir?



Tahsilâtında önemli sıkıntılar yaşanan alacakların seviyesini belirleyen en önemli unsurları tespit etmeye yönelik sorulara ise işletme yöneticileri, Grafik 33'te görüldüğü gibi %58 oranında genel ekonomik durum şeklinde cevap vermiştir. Buna göre genel ekonomik durumun kötüleştiği dönemlerde işletmelerin alacakları da artış göstermektedir. Diğer taraftan sektördeki rekabet seviyesinin yüksek oluşunun da alacak seviyesini yükselttiği ifade edilmiştir. Nitekim rekabetin yüksek olduğu bir sektörde rakipler bir adım öne geçebilmek adına müşterilerine çeşitli avantajlar sunmakta ve bunlardan bir tanesi de alacaklara tanınan vadenin uzun olmasıyla ilgili olabilmektedir. Son olarak sektördeki müşterilerin vadeli alım yapma alışkanlıklarının da alacak seviyesini etkilediği görülmektedir.

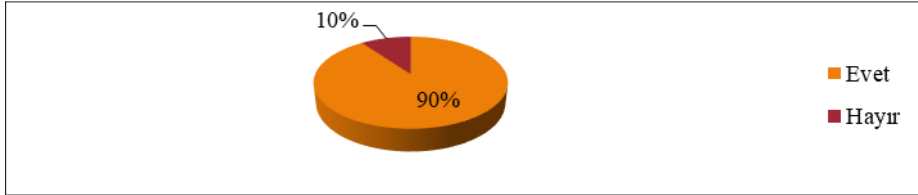
Grafik 33. Alacakların Seviyesini Belirleyen Etkenler Nelerdir?



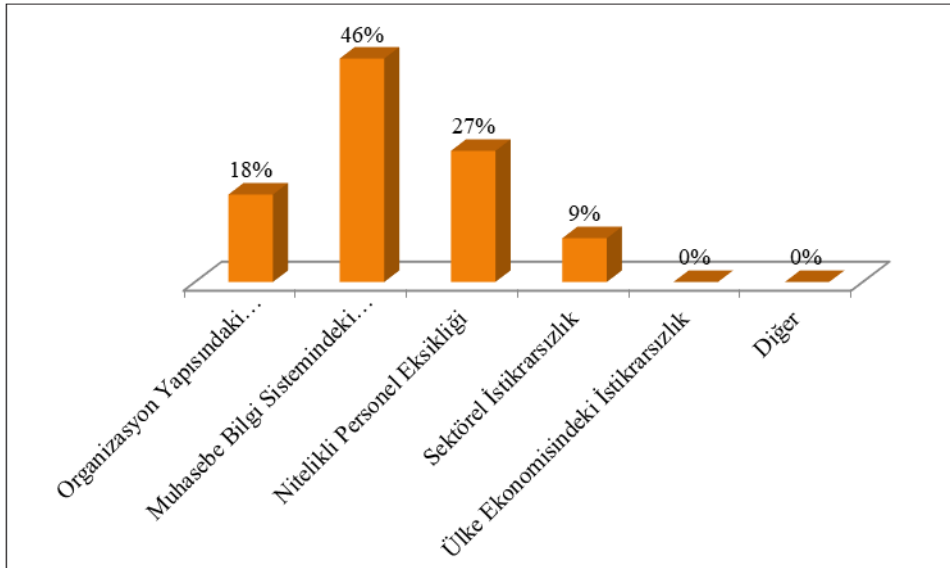
Bütçeleme, iş performansının izlenmesini ve kontrolünü kolaylaştıran geleceğe yönelik bilgiler sağlaması açısından KOBİ'ler için oldukça önemlidir (Hallsworth, 2015: 1). Nitekim KOBİ'lerin başarısızlık nedenleri araştırıldığında, en büyük eksikliğin etkin bir plânlama ve kontrolün olmayışından kaynaklandığı görülmektedir. Bu doğrultuda firma faaliyetlerinin etkin bir şekilde plânlaması ve kontrol edilmesi amacıyla gerçekleştirilen bütçeleme, KOBİ'lerin söz konusu eksikliğini giderilmesi için en uygun çözüm olduğu düşünülebilir (Özbiçli,2007:1). Bu doğrultuda araştırmanın kapsamında yer alan işletmelerde bütçeleme yapılıp yapılmadığını araştırılmıştır. Bu amaç ekseninde sektörde faaliyet gösteren firmalara finansal planlama yani bütçeleme yapıp yapmadıkları sorulmuş

ve Grafik 34'te görüldüğü üzere şletmelerin %90'ında finansal planlama yapıldığı belirlenmiştir. Bu bulgu söz konusu şletmelerin finansal planlama yapmanın öneminin farkında olduklarını düşündürmektedir. Finansal planlama yapmayan %10'luk dilimin ise neden bütçeleme yapmadığını araştırmak üzere Grafik 35'te yer alan neden değerlendirmesi yapılmıştır.

Grafik 34. Finansal Planlama Yapıyor Musunuz?



Grafik 35: Eğer Yapmıyorsanız, Finansal Planlama Yapmama Nedeniniz Nedir?

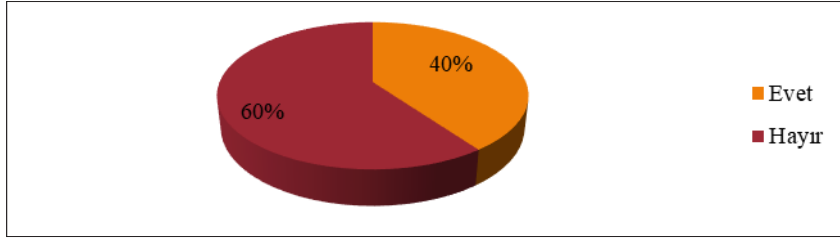


Grafik 35'den de anlaşıldığı üzere bütçe yapmayan %10'luk dilim bu duruma gerekçe olarak %46 oranında muhasebe bilgi sistemindeki yetersizlikleri göstermiştir. Nitelikli personel eksikliği, organizasyon yapısındaki eksiklikler ve sektörel istikrarsızlık ise duruma gerekçe sunulan diğer nedenler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Son olarak, Duran (2013)'e göre KOBİ'lerin karşılaştıkları finansal sorunlardan arasında yer alan modern finansman araçlarının yeterli düzeyde takip edilmemesi ve kullanılmaması durumunun

ankete katılan işletmeler içinde geçerli olup olmadığı araştırılmıştır. Bulgular %60'lık bir oranla işletmelerin modern ve alternatif finansman tekniklerinden yararlanmadıklarını ortaya koymuştur.

Grafik 36: Modern ve Alternatif Finansman Tekniklerinden Yararlanıyor Musunuz?



Sonuç

Bu çalışma, Iğdır ili nakliyat sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin muhasebe ve finansman konularında ne gibi sorunlar yaşadığını araştırmak üzere gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda ilk olarak araştırma kapsamındaki şirketlere ilişkin genel bilgiler değerlendirilmiş ve limited şirket statüsünde olduğu gözlenen işletmelerin, ölçek olarak büyük oranda küçük işletme yapısında oldukları tespit edilmiştir. Daha çok yurtdışına taşımacılık yapan şirketlerin kapasitelerinin büyük bir bölümünü aktif şekilde kullandıkları ve kullanılmayan kısmın ise çoğunlukla talep yetersizliğinden atıl kaldığı genel bilgilere ilişkin bir diğer bulgudur.

Muhasebe yapısına ilişkin değerlendirmelerde ise, işletmelerin büyük çoğunluğunda muhasebe departmanının şirket yöneticisinden ziyade, büyük oranda yüksek öğrenim görmüş bir muhasebe müdürü tarafından yönetildiği bulgusuna ulaşılmıştır. Ancak olumlu görülen bu duruma karşın maliyetleri düşük tutmak üzere kalifiye muhasebeci yerine, yeterlilikleri düşük olan personel veya aile üyelerinden birilerini çalıştıran işletmelerin sayısı azımsanmayacak seviyededir. Bu durum söz konusu muhasebe yöneticisinin, alanına ilişkin hakimiyeti ve uzmanlığı konusunda çeşitli problemler yaşandığını ortaya koymaktadır. Muhasebe sorunlarına ilişkin bir diğer sonuç ise, harcamalara ilişkin yetki konusunda işletme yöneticilerinin muhasebe yöneticisini kısıtladıkları şeklindedir. Bu durum muhasebe departmanının başlı başına ayrı ve uzmanlık gerektiren bir bölümden ziyade, ara birer süreç olarak görüldüğünü ortaya koymaktadır. Ayrıca bilinenin aksine nakliyat şirketleri yöneticileri büyük oranda muhasebe kayıtlarını sadece vergisel bir yükümlülük olarak algılanmadıklarını ifade etmişlerdir. Ancak muhasebeye gerekli önemi verdiğini düşünen söz konusu yöneticilerin, muhasebe kararlarında profesyonel bir danışmanlık hizmeti almak yerine çoğunlukla yasal zorunlulukları gereği anlaşmalı oldukları SMMM'lerden yardım almayı tercih etmeleri ve muhasebe personelleri arasında herhangi bir görev dağılımı yapılmamaları aslında yeterli hassasiyetin gösterilmediğini ortaya koymaktadır.

Finansal duruma ilişkin değerlendirmelerde ise yaşanan sorunların başlıcasının, hiçbir işletmede bağımsız bir finans departmanı olmaması olduğu görülmektedir. Uzmanlık gerektiren finans departmanının olmayışı ve işlemlerin muhasebe departmanı ile birlikte yürütülmesi, alana ilişkin tam bir uzmanlaşmanın sağlanamayacağına ve zaman zaman karışıklıkların ortaya

ıkabileceğine işaret etmektedir. Diğer bir önemli sorun ise, işletmelerin finansman yapısına ilişkindir. Buna göre işletmeler özkaynaklarının iki katı kadar borçla çalışmaktadırlar. Firmaları finansal sıkıntı ve iflas gibi çeşitli sorunlarla baş başa bırakan bu durumun, işletmelerin finansal yapısını zayıflattığı söylenebilir. Borçlanmanın çoğunlukla banka kredilerinden oluştuğu ve vade olarak daha çok 1-3 yıllık dönemde yoğunlaştığı ise bir diğer bulgudur. Bu durumun gerekçesi olarak, taşımacılık Şirketlerinin daha çok kullandıkları ağır vasıtalar için borçlandıkları ve söz konusu araçlara verilen kredilerin genellikle maksimum 36 ay vadeli olması gösterilebilir. Ancak söz konusu kredileri kullanılırken işletme yöneticileri, yüksek faiz oranlarını ve vadelerin kısılalığını önemli birer engel olarak görmektedirler.

Finansman yapısının çoğunlukla borçlardan oluşması nedeniyle, işletmelerin finansal sıkıntıyla karşılaşabileceğine işaret eden bu durum, dönen ve duran varlıkların finansmanında kullanılan kaynaklar dikkate alındığında iyice hissedilir hale gelmektedir. Nitekim duran varlıkların finansmanında daha çok kısa vadeli kaynakların kullanılması, kısa vadede güçlüklerle karşılaşaağını ortaya koymaktadır. Söz konusu işletmelerin oldukça kırılgan ve riskli bir finansal yapısı olduğunu gösteren bu durum, finansal gle dşleceğine ilişkin önemli bir bulgudur. Dönen varlıkların finansmanında ise neredeyse tamamıyla kısa vadeli kaynaklar kullanılmıştır. Ancak likidite açısından sorun yaşamak istemeyen işletmeler, dönen varlıklarını finanse ederken kısa vadeli kaynakların yanı sıra uzun vadeli kaynakları da kullanmak durumundadırlar. Ancak değerlendirilen işletmelerin yeterli seviyede uzun vadeli kaynak kullanmadıkları tespit edilmiştir. Bu durum işletmelerin dönem içinde likidite açısından sorunlar yaşayabileceğini göstermektedir.

Nakliyat Şirketlerinin yaşadıkları bir diğer finansal sorun ise alacakların tahsilatına ilişkindir. Buna göre işletmelerin çoğunda alacak miktarının borç miktarını aştığı, alacakların kayda değer bir bölümünün zamanında tahsil edilemediği ve sektörde en sık karşılaşılan sorunun tahsilat problemi olduğu belirlenmiştir. Özellikle açık hesaplar konusunda yaşanan tahsilat probleminin genel ekonomik duruma karşı oldukça hassas olduğu da ayrıca bulgulanmıştır. Alacak yönetiminde çeşitli sorunlar yaşandığını gösteren bu durum, işletmelerde tahsilat politikası konusunda yeterli farkındalığın bulunmadığını ortaya koymaktadır.

Son olarak, özellikle yüksek maliyetler nedeniyle kar marjlarının düşük olması ve modern finansman teknikleri konusunda yeterince bilgi ve tecrübeye sahip olunmaması da diğer finansal sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tüm bu değerlendirmeler dikkate alındığında, Iğdır ilinde faaliyet gösteren nakliyat firmalarının muhasebe ve finansman konusunda bazı eksiklikleri olduğu belirlenmiştir. Söz konusu eksikliklerin giderilmesi amacıyla çeşitli öneriler geliştirilmiştir ve aşağıda sunulmuştur.

Düşük maliyet gerekçesiyle muhasebe departmanının yeterlilikleri uygun olmayan personeller ya da aile fertlerinin getirilmesinin önüne geçilmelidir.

Yetki ve sorumluluk devri net bir Şekilde gerçekleştirilmeli ve muhasebe yöneticisinin yetki alanına müdahale edilmemelidir.

Muhasebe kararlarında profesyonel bir danışmanlık hizmeti alınmalıdır.

Bağımsız bir finans departmanı kurulmalı ve başına işlemleri yürütmek üzere kalifiye bir finans yöneticisi getirilmelidir.

Duran varlık finansmanı başta olmak üzere tüm varlık ve kaynak yapıları uyumlaştırılmaya çalışılmalıdır.

Özkaynak yetersizliğinin üstesinden gelinmeye çalışılmalıdır. Bu kapsamda yüksek oranda borçlanmalar yerine şirket birleşmeleri alternatif olarak değerlendirilmelidir.

Alacak yönetimi konusundaki eksiklikler giderilerek, bu alanda bir farkındalık oluşturulması sağlanmalıdır.

KAYNAKÇA

- AKBULUT, E. (2000). KOBİ'lerin Sermaye Piyasası'na Katılımı, IMKB Eğitim ve Yayın Müdürlüğü, İstanbul.
- AKBULUT, Y., GÖKTAŞ, B., AĞIRBAŞ, İ., ALDOĞAN, E.U. ve PAYZİNER, P.D. (Editör: İsmail Ağırbaş) (2013). Sağlık Kurumlarında Finansal Yönetim. Eskişehir, T.C. Anadolu Üniversitesi, 2863, Açıköğretim Fakültesi Yayınları, Eskişehir.
- AKGEMCİ, T. (2001). "KOBİ'lerin Temel Sorunları ve Sağlanan Destekler". Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı (KOSGEB), Ankara.
- AKIN, O., ONAT, O. K., ESER, E. D., ve DALGAR, R. (2015). KOBİ'lerin Alacak Yönetimi Politikalarının Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma: Burdur, Isparta ve Bucak Organize Sanayi Bölgelerinde Bir Uygulama. Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 20 (4), 285-304.
- ARAS, G., MÜSLÜMOV, A., (2002), "Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisinde KOBİ'lerin Yeri: Finansman, Ekonomik Sorunları ve Çözüm Önerileri", 21. Yüzyılda KOBİ'ler: Sorunlar, Fırsatlar ve Çözüm Önerileri Sempozyumu, 3-4.Ocak. 2002.
- ARMSTRONG, A., (2013). Road Freight Transport – Transport Purchasing and Environmental Impacts, University of Boras, M. Sc. (One – Year) Degree Project, <http://bada.hb.se/bitstream/2320/13372/1/Armstrong.pdf>
- DALGAR, H., ÇELİK, İ., TEKŞEN, Ö. ve YILMAZ, T. (2017). "Mermer Sektörü İşletmelerinin Muhasebe-Finansman Sorunları ve Çözüm Önerileri Geliştirmeye Yönelik Bir Araştırma". Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 4 (2), 151-187.
- DAY, J. ve TAYLOR, P. (2002), "Accounting: SMEs-The Accounting Deficit", Accountancy, 129(1301), <http://info.arc.dusit.ac.th/abi/detail/nsp>
- DOĞAN, A. (2014). Kara Yolu Yük Taşımacılığı. Beta Yayınları, İstanbul.
- DURAN, S. (2013). "Kısa vadeli yabancı yatırımların KOBİ finansmanına etkileri: İMKB'de bir uygulama", Gebze İleri Teknoloji Enstitüsü SBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gebze İleri teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü İstanbul.
- EREZ, Y., (1994). "Orta ve Küçük İşletmeler". Ekonomik Forum Dergisi, TOBB, 11, 3-6.
- HALLSWORTH, R. (2015). The importance of budgeting for SMEs. <http://thelincolnrite.co.uk/2014/09/importance-budgeting-smes>. Erişim Tarihi: 17.02.219.
- HATUNOĞLU, Z., AKPINAR, Y., ÇELİK, A., (2013). "KOBİ'lerin Yönetiminde Muhasebe Bilgi Sisteminin Önemi: Gaziantep Ve Kahramanmaraş Örneği", Niğde Üniversitesi İİBF Dergisi, 6 (2), 307-322.

- KAJANOVA, J. (2006). The Relationship Between Business Finance and Accounting, *Vadyba / Management*, 2(11), 58-64.
- KARACAER S. ve İbrahimoglu, N. (2003). "İşletme Yönetiminde Muhasebe Bilgi Sistemi, İç Kontrol, Verimlilik İlişkisi ve Önemi". Hacettepe Üniversitesi İİBF Dergisi. 21(1), 211-228.
- KIZIL, C., AKMAN, V. ve ESMER, Ö. (2013). "Yalova'daki Aile İşletmelerinde Karşılaşılan Muhasebe Finansman ve Yönetim Organizasyon Sorunları". İşletme ve İktisat alışmaları Dergisi, 1 (2), 26-43
- KÖGMEN, Zafer. (2014). "Karayolu Taşımacılığının Diğeri Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar". Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi. Ankara.
- LI, X. (2015). Accounting Problems and Countermeasures in SME. AASRI International Conference on Industrial Electronics and Applications (IEA 2015), Weifang University of Science and Technology, Shouguang, Weifang, Shandong, China.
- MÜFTÜOĞLU, T. (2007). Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler. Turhan Kitapevi, Ankara.
- ÖZBİLGİLİ, C. (2007). "KOBİ'lerde Bütçeleme: Bireksan Ekmek İmali ve Pazarlama Sanayi Ltd. şti.'De Bir Uygulama". Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- ÖZGÜLBAş, N. ve KOYUNCUGİL, A. Serhan. (2011). Antakya Mobilya ve Ayakkabıcılık Sektörel Araştırma Projesi, DOĞAKA-Antakya Ticaret ve Sanayi Odası-DPT Yayınları, Antakya.
- POYRAZ, E. ve BİLGE, S. (2018). "KOBİ'lerde Stratejik Finansal Yönetim Uygulamasına Yönelik Ulusal Literatür Araştırması". İşletme Bilimi Dergisi, 6 (2), 239-252.
- TOBB (2014). Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, TOBBYayınları, Ankara.
- WORLD BANK, IRU. (2016). Road Freight Transport Services Reform: Guiding Principles for Practitioners and Policy Makers. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25853>
- YAVUZ, H. (2014). "Muhasebe Bilgi Sisteminin İşletme Yönetim Kararları Üzerinde Etkileri: Bartın İlindeki KOBİ'ler Üzerinde Bir Araştırma". Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bartın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bartın.
- YILMAZER, Ö., (2010). "Küçük ve Orta Ölçekli İşletmelerin (KOBİ) Yönetiminde Muhasebe Bilgi Sisteminin Yeri ve Önemi (Ankara Tekstil İşletmeleri Örneği)". Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- YÖRÜK, N. (2001). "Son Ekonomik Krizin KOBİ'ler Üzerindeki Etkisi ve Tokat İli Örneği". Gazi Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2,103-122.
- ZENGİN, Y. ve AĞ, A. (2016). "KOBİ'lerdeki Başarıyı Etkileyen Finansman Sorunu: Neden Mi? Sonuç Mu? Literatür Taraması Sonucu Bir Değerlendirme". Akademik Bakış Dergisi, 54, 227-241.