



T.C.  
SAYIŞTAY BAŞKANLIĞI

# DENİZLİ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ULAŞIM A.Ş.

**2022 YILI**  
SAYIŞTAY DENETİM RAPORU

**Kasım 2023**



Tel : 90 (312) 295 30 00  
Fax : 90 (312) 295 48 00



[www.sayistay.gov.tr](http://www.sayistay.gov.tr)  
[sayistay@sayistay.gov.tr](mailto:sayistay@sayistay.gov.tr)



İnönü Bulvarı No: 45  
06520 Balgat-Çankaya/ANKARA



## İÇİNDEKİLER

1.	KAMU İDARESİ HAKKINDA BİLGİ.....	1
2.	KAMU İDARESİNİN SORUMLULUĞU.....	6
3.	SAYIŞTAYIN SORUMLULUĞU .....	7
4.	DENETİMİN DAYANAĞI, AMACI, YÖNTEMİ VE KAPSAMI.....	7
5.	İÇ KONTROL SİSTEMİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ .....	8
6.	DENETİM GÖRÜŞÜ.....	9
7.	DENETİM BULGULARI.....	10
8.	EKLER.....	19



## TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: Sermaye ve Ortaklık Tablosu .....	2
Tablo 2: 3 Yıllık Gelir Tablosu .....	3
Tablo 3: 270 Saatin Üzerinde Fazla Mesai Yapan Bazı İşçiler.....	16



## **KISALTMALAR**

**AŞ** : Anonim Şirket

**KDV** : Katma Değer Vergisi

**MSUGT:** Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği

**TFRS** : Türkiye Finansal Raporlama Standartları

**TMS** : Türkiye Muhasebe Standartları





## **BULGU LİSTESİ**

### **A. Denetim Görüşünün Dayanağı Bulgular**

Herhangi bir denetim bulgusu tespit edilmemiştir.

### **B. Diğer Bulgular**

1. Zarar Etmesine Rağmen Şirketin Yüksek Tutarlı Sponsorluk Anlaşması Yapması
2. Şirket Personeli ve Personel Yakınlarına Şehir İçi Ulaşımında Kullanılması Amacıyla Ücretsiz Taşıma Kartı Verilmesi
3. Şoförlere Yıllık Sınırın Üzerinde Fazla Çalışma Yaptırılması

## **1. KAMU İDARESİ HAKKINDA BİLGİ**

### **1.1. Mevzuat ve Görevler**

Denizli Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Sanayi ve Ticaret Anonim şirketi (Ulaşım AŞ), Denizli Büyükşehir Belediyesi Temizlik Ulaşım Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi (BELTAŞ) tarafından, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 26'ncı ve Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre 2014 yılında kurulmuş olup 06.02.2014 tarihinde ticaret siciline tescil edilmiş; 24.04.2014 tarihinde de Denizli Büyükşehir Belediyesine hibe edilmiştir. Sermayesinin tamamı Denizli Büyükşehir Belediyesine aittir.

ULAŞIM AŞ'nin faaliyet alanı, şirket ana sözleşmesinde gösterilmiş olup (Şehir içi ve Banliyö Yolcu Taşımacılığı faaliyetlerini yapmak) yeraltı ve yer üstü her türlü ulaşım hizmetlerini yerine getirmek için gerekli işletmelerin kurulması ve işletilmesi işi ile iştigal etmektedir.

Şirket, yasalara ve kuruluş amacına uygun olan işlerin yapılması için Türkiye sınırları içinde taşınmazlarla ilgili tasarruflarda bulunabilir, bunların üzerinde aynı hak tesis edebilir ve bunları alıp satabilir, kira ile işletebilir veya kiraya verebilir.

ULAŞIM AŞ kamu ve özel hukukuna tabi olarak kurulmuş olup faaliyetlerini temel olarak Türk Ticaret Kanunu, Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve Borçlar Kanunu'na tabi olarak gerçekleştirmektedir. Ayrıca şirket gerçekleştireceği ihaleli işlemlerde Kamu İhale Kanunu ve Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu'na tabidir.

### **1.2. Teşkilat Yapısı ve İnsan Kaynakları**

Şirket, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümleri doğrultusunda kurulmuş bir anonim şirkettir. Dolayısıyla, yönetim kurulu tarafından temsil ve idare olunur. Yönetim kurulu üyeliğine ancak gerçek kişiler seçilebilir. Pay sahibi olan bir tüzel kişi yönetim kurulu üyesi olamaz. Ancak, tüzel kişinin temsilcisi olan gerçek kişiler yönetim kurulu üyesi olarak seçilebilir. Yönetim kurulu, niteliği gereği sürekli bir organdır.

Anonim şirket yönetim kurulu; ortakların sermayelerinin korunması ve değerlendirilmesini, şirket alacaklılarının da alacaklarını emanet ettikleri, idare ve temsile yetkili bir organdır. Yönetim kurulu, anonim ortaklığın Kanun'la öngörölmüş zaruri bir organdır.

Şirketin yönetim organı olan yönetim kurulu, Denizli Büyükşehir Belediyesi tüzel kişi ortaklığını temsilen 5 üyeden oluşmaktadır. Yönetim Kurulu üyeleri 07.07.2021 tarihli Genel Kurul Kararı ile seçilmişlerdir.

Şirketin idari birimleri; Genel Müdürlük, Muhasebe Müdürlüğü, Satın Alma Müdürlüğü, Bilgi İşlem Müdürlüğü, Kademe Müdürlüğü, Hava Ulaşım Müdürlüğü ve Baş Şöförlük Biriminden oluşmaktadır. Şirkette çalışan personel sayısı, 31.12.2022 tarihi itibarıyla 505'dir. Çalışan personel 4857 sayılı İş Kanunu'na tabidir.

### 1.3. Mali Yapı

Ulaşım AŞ'nin nominal sermaye tutarı 244.050.000,00 TL olup sermayesinin 241.550.000,00 TL'si ödenmiş, 2.500.000,00 TL'si ödenmemiştir. Ödenmiş sermayenin tamamı nakden ödenmiştir.

Şirketin 31.12.2022 tarihi itibarıyla sermaye ve hisse yapısı aşağıdaki gibidir:

**Tablo 1: Sermaye ve Ortaklık Tablosu**

Pay Sahibinin Adı, Soyadı/Ünvanı	Sermaye Miktarı (TL)	Sermaye Oranı (%)
Denizli Büyükşehir Belediyesi	244.050.000,00	100

Şirketin amacı, ulaşım ve toplu taşıma işlerini yapmaktır. Bu nedenle şirketin ana gelirleri yolcu taşımacılığı gelirleridir. Bunun yanında toplu taşıma araçlarının bakımını yapmak için yetkili servisini aldığından, garanti faturaları da şirketin önemli bir gelir kalemidir. Ayrıca yasal zorunluluk nedeniyle ücretsiz ya da indirimli olarak taşınan yolcularla ilgili olarak her ay sonunda Denizli Büyükşehir Belediyesinden ulaşım destek ödemesi alınmaktadır.

**Tablo 2: 3 Yıllık Gelir Tablosu**

Gelir Gider Adı	2020	2021	2022
<b>A- BRÜT SATIŞLAR</b>	<b>25.378.336,64</b>	<b>32.827.549,29</b>	<b>91.546.964,72</b>
1- Yurtiçi Satışlar	25.210.579,14	32.660.551,79	91.346.016,96
3- Diğer Gelirler	167.757,50	166.997,50	200.947,76
<b>B- SATIŞ İNDİRİMLERİ (-)</b>	<b>0,00</b>	<b>-100,00</b>	<b>0,00</b>
1- Satıştan İndeler (-)	0,00	-100,00	0,00
<b>C- NET SATIŞLAR</b>	<b>25.378.336,64</b>	<b>32.827.449,29</b>	<b>91.546.964,72</b>
<b>D- SATIŞLARIN MALİYETİ (-)</b>	<b>-56.620.197,76</b>	<b>-74.690.057,46</b>	<b>-212.258.232,30</b>
2- Satılan Ticari Mallar Maliyeti (-)	-98.837,78	-132.943,01	-309.686,00
3- Satılan Hizmet Maliyeti (-)	-56.521.359,98	-74.557.114,45	-211.948.546,30
<b>BRÜT SATIŞ KARI VE ZARARI</b>	<b>-31.241.861,12</b>	<b>-41.862.608,17</b>	<b>-120.711.267,58</b>
<b>E- FAALİYET GİDERLERİ</b>	<b>-12.331.757,34</b>	<b>-15.941.164,13</b>	<b>-30.962.949,28</b>
2- Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri (-)	-80.000,00	0,00	0,00
3- Genel Yönetim Giderleri (-)	-12.251.757,34	-15.941.164,13	-30.962.949,28
<b>FAALİYET KARI VEYA ZARARI</b>	<b>-43.573.618,46</b>	<b>-57.803.772,30</b>	<b>-151.674.216,86</b>
<b>F- DİĞER FAALİYETLERDEN OLAĞAN GELİR VE KARLAR</b>	<b>1.847.817,15</b>	<b>3.261.016,25</b>	<b>47.943.507,81</b>
3- Faiz Gelirleri	99.797,02	273.638,22	195.823,37
10- Faaliyetle İlgili Diğer Olağan Gelir ve Karlar	1.748.020,13	2.987.378,03	47.747.684,44
<b>G- DİĞER FAALİYETLERDEN OLAĞAN GİDER VE ZARARLAR (-)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>H- FİNANSMAN GİDERLERİ (-)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>OLAĞAN KAR VEYA ZARAR</b>	<b>-41.725.801,31</b>	<b>-54.542.756,05</b>	<b>-103.730.709,05</b>
<b>I- OLAĞANDIŞI GELİR VE KARLAR</b>	<b>545.894,77</b>	<b>1.048.481,86</b>	<b>2.065.803,37</b>
2- Diğer Olağandışı Gelir ve Karlar	545.894,77	1.048.481,86	2.065.803,37
<b>J- OLAĞANDIŞI GİDER VE ZARARLAR (-)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
3- Diğer Olağandışı Gider ve Zararlar (-)	0	0	0
<b>DÖNEM KARI VEYA ZARARI</b>	<b>-41.179.906,54</b>	<b>-53.494.274,19</b>	<b>-101.664.905,68</b>
<b>K- DÖNEM KARI VERGİ VE DİĞ.YAS. YÜK. KARŞILIKLARI (-)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DÖNEM NET KARI VEYA ZARARI</b>	<b>-41.179.906,54</b>	<b>-53.494.274,19</b>	<b>-101.664.905,68</b>

Gelir tablosuna bakıldığında; net satışların 2021 ve 2022 yıllarında arttığı görülmektedir. Ancak her ne kadar satışlarda artış görülse de net zarar son 3 yılda artan bir seyir izlemiştir. Bu durumun sebebinin; verilen hizmet bedellerinin, akaryakıt başta olmak üzere hizmet üretim maliyetlerindeki artışa kıyasla oldukça sınırlı düzeyde artması ve gelir-maliyet arasındaki makasın Şirket aleyhine açılması olduğu değerlendirilmektedir.

Şirketin her yıl zarar etmesine karşılık faaliyetlerine devam edebilmesinin ve Ticaret Kanunu hükümlerine göre borca batık hale gelmemesinin nedeni, Şirket hisselerininin tamamına sahip olan Denizli Büyükşehir Belediye Başkanlığının, yıllık zararlar orantılı biçimde

düzenli olarak sermaye artırımını yaparak Şirketi finanse etmemiştir.

## **1.4. Muhasebe ve Raporlama Sistemi**

### **1.4.1. Şirketin Muhasebe Sistemi**

6102 sayılı Kanun'da; Kanun'a tabi gerçek ve tüzel kişilerin, 213 sayılı Vergi Usul Kanunu'nun defter tutma ve kayıt zamanıyla ilgili hükümleri ile aynı Kanun'un 175 ve mükerrer 257'nci maddelerinde yer alan yetkiye istinaden yapılan düzenlemelere uymak zorunda olduğu belirtilmiştir.

Söz konusu yetkiye istinaden Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından (1) Seri Numaralı Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği 26.12.1992 tarihinde yayımlanmış ve 01.01.1994 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Şirketin tabi olduğu muhasebe sistemi (1) Seri numaralı Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği'nde yer alan Tekdüzen Hesap Planıdır.

Şirket, muhasebe kayıtlarını 213 sayılı Vergi Usul Kanunu ile Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği ilkelerine uygun şekilde ve 7/A seçeneğine göre tutmaktadır. 7/A seçeneğinde, giderler yapıldıkları anda ilgili defter-i kebir hesaplarına fonksiyon esasına göre kaydedilirken, söz konusu giderler aynı zamanda yardımcı defterlerde hem çeşit esasına hem de ilgili gider yerlerine göre izlenir. 2021 yılı aktif toplamı 6.283.900 TL'yi veya net satışları toplamı 12.567.300 TL'yi aşan üretim ve hizmet işletmeleri, 2022 yılına ilişkin maliyet hesaplarını 7/A seçeneğine göre tutmak zorundadırlar.

### **1.4.2. Şirketin Raporlama Sistemi**

Anonim şirketin finansal tabloları hakkındaki hükümlere 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda yer verilmiştir.

Kanun'un 514 ve 515'inci maddelerine göre yönetim kurulu, geçmiş hesap dönemine ait, Türkiye Muhasebe Standartlarında öngörölmüş bulunan finansal tablolarını, eklerini ve yıllık faaliyet raporunu, bilanço gününü izleyen hesap döneminin ilk üç ayı içinde hazırlar ve genel kurula sunar. Anonim şirketin finansal tabloları, Türkiye Muhasebe Standartlarına (TMS) göre şirketin malvarlığını, borç ve yükümlülüklerini, öz kaynaklarını ve faaliyet sonuçlarını tam, anlaşılabilir, karşılaştırılabilir, ihtiyaçlara ve işletmenin niteliğine uygun bir şekilde; şeffaf ve güvenilir olarak; gerçeği dürüst, aynen ve aslına sadık surette yansıtacak şekilde çıkarılır.

Kanun'un 516'ncı maddesine göre yönetim kurulunun yıllık faaliyet raporu ise, Şirketin, o yıla ait faaliyetlerinin akışı ile finansal durumunu, doğru, eksiksiz, gerçeğe uygun ve dürüst bir şekilde yansıtmalıdır. Yıllık faaliyet raporunda finansal durum, finansal tablolara göre değerlendirilir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 397 nci maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca bağımsız denetime tabi olacak işletmeleri belirleme yetkisi Cumhurbaşkanına aittir. 2018/11597 sayılı BKK'da (ve söz konusu kararın yerini alan 30.11.2022 tarihli 2022/6434 sayılı Cumhurbaşkanı Kararında) bağımsız denetime tabi olacak şirketlere ilişkin ölçütler belirlenmiştir. Denizli Büyükşehir Belediyesi Ulaşım AŞ bu kapsamda bağımsız denetime tabi değildir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde faaliyetini sürdüren özel tüzel kişiliğe sahip ULAŞIM AŞ'nin muhasebe kayıtları tek düzen muhasebe sistemine göre yapılmaktadır. Tutulan defterler ile mali tablo ve raporları da yine Türk Ticaret Kanunu hükümleri doğrultusunda hazırlanmaktadır.

Denizli Büyükşehir Belediyesi Ulaşım San. Tic. AŞ, Tekdüzen Hesap Planı'na göre kayıtlarını muhasebeleşirmektedir. Ayrıca, 13.01.2011 tarih ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre, tabi oldukları defter tutma yükümlülüğü gibi muhasebe ve muhasebe işlemlerine esas belgelere ilişkin hükümlere tabidir.

Anonim şirketlerin düzenleyebileceği mali tablolar 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 213 sayılı Vergi Usul Kanunu ve Kanun'dan alınan yetkiye dayanılarak Kamu Gözetimi Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu tarafından yayımlanan Türkiye Muhasebe Standartları'na uygun olarak hazırlanmaktadır.

213 sayılı Vergi Usul Kanunu'nun 175 ve mükerrer 257'nci maddelerine dayanılarak Maliye Bakanlığınca çıkarılan 1 Sıra numaralı Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği'nde belirtilen mali tablolar şunlardır;

Bilanço, Gelir Tablosu, Satışların Maliyeti Tablosu, Fon Akım Tabloları, Nakit Akım Tablosu, Kâr Dağıtım Tablosu, Öz Kaynaklar Değişim Tablosu.

18/09/1994 tarihli ve 22055 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 3 Sıra numaralı Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği (MSUGT) ile ek mali tabloları düzenlemek zorunda olan işletmelerin belirlenmesinde aktif toplamı ve net satışların toplamı ölçütü

getirilmiştir Bu hüküm uyarınca, aktif toplamı veya net satışları toplamı belirli bir tutarı aşan mükellefler ek mali tabloları düzenlemek zorundadırlar. Ulaşım AŞ 2021 yılı aktif toplamı veya net satışları belirlenen tutarları aşmadığından ek mali tabloları hazırlama yükümlülüğü bulunmamaktadır. Dolayısıyla ULAŞIM AŞ Bilanço ve Gelir Tablosunu hazırlamıştır.

Şirket maliyet hesaplarının muhasebeleştirilmesi işlemlerini 7/A muhasebe sistemine göre yürütmekte, finansal raporlamasını ise Türkiye Finansal Raporlama Standartları (TFRS) kapsamında üretmektedir.

### **1.4.3. Şirket Tarafından Denetime Sunulan Defter, Tablo ve Belgeler**

Kamu İdaresi Hesaplarının Sayıştaya Verilmesi ve Muhasebe Birimleri ile Muhasebe Yetkililerinin Bildirilmesi Hakkında Usul ve Esaslar'ın 5'inci maddesi gereğince hesap dönemi sonunda Sayıştay Başkanlığına gönderilmesi gereken defter, tablo ve belgelerden aşağıda yer alanlar denetime sunulmuştur:

- Birleştirilmiş veriler defteri,
- Geçici ve kesin mizan,
- Bilanço,
- Gelir tablosu,
- Envanter defteri.

Şirketin denetimi; yukarıda belirtilen defter, tablo ve belgeler ile Usul ve Esaslar'ın 8'inci maddesinde yer alan diğer belgeler dikkate alınarak yürütülüp sonuçlandırılmıştır.

Denetim görüşü, Şirketin tabi olduğu geçerli finansal raporlama çerçevesi kapsamındaki temel mali tabloları olan bilanço ve gelir tablosuna verilmiştir.

## **2. KAMU İDARESİNİN SORUMLULUĞU**

Denetlenen kamu idaresinin yönetimi, tabi olduğu muhasebe standart ve ilkelerine uygun olarak hazırlanmış olan mali rapor ve tabloların doğru ve güvenilir bilgi içerecek şekilde zamanında Sayıştaya sunulmasından, bir bütün olarak sunulan bu mali tabloların kamu idaresinin faaliyet ve işlemlerinin sonucunu tüm önemli yönleriyle doğru ve güvenilir olarak yansıtmasından ve ister hata isterse yolsuzluktan kaynaklansın bu mali rapor ve tabloların önemli hata veya yanlış beyanlar içermemesinden; kamu idaresinin gelir, gider ve malları ile bunlara ilişkin hesap ve işlemlerinin kanunlara ve diğer hukuki düzenlemelere uygunluğundan; mali yönetim ve iç kontrol sistemlerinin amacına uygun olarak oluşturulmasından, etkin olarak

işletilmesinden ve izlenmesinden, mali tabloların dayanağını oluşturan bilgi ve belgelerin denetime hazır hale getirilmesinden ve sunulmasından sorumludur.

### **3. SAYIŞTAYIN SORUMLULUĞU**

Sayıştay, denetimlerinin sonucunda hazırladığı raporlarla denetlenen kamu idarelerinin mali yönetim ve iç kontrol sistemlerini değerlendirmek, mali rapor ve tablolarının güvenilirliğine ve doğruluğuna ilişkin görüş bildirmek, gelir, gider ve malları ile bunlara ilişkin hesap ve işlemlerinin kanunlara ve diğer hukuki düzenlemelere uygunluğunu tespit etmekle sorumludur.

### **4. DENETİMİN DAYANAĞI, AMACI, YÖNTEMİ VE KAPSAMI**

Denetimlerin dayanağı; 6085 sayılı Sayıştay Kanunu, uluslararası denetim standartları, Sayıştay ikincil mevzuatı ve denetim rehberleridir.

Denetimler, kamu idaresinin hesap ve işlemlerinin kanunlara ve diğer hukuki düzenlemelere uygunluğunu tespit etmek ve mali rapor ve tablolarının kamu idaresinin tüm faaliyet ve işlemlerinin sonucunu doğru ve güvenilir olarak yansıttığına ilişkin makul güvence elde etmek ve mali yönetim ve iç kontrol sistemlerini değerlendirmek amacıyla yürütülmüştür.

Kamu idaresinin mali rapor ve tabloları ile bunları oluşturan hesap ve işlemlerinin doğruluğu, güvenilirliği ve uygunluğuna ilişkin denetim kanıtı elde etmek üzere yürütülen denetimler; uygun denetim prosedürleri ve tekniklerinin uygulanması ile risk değerlendirmesi yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. Risk değerlendirmesi sırasında, uygulanacak denetim prosedürlerinin tasarlanmasına esas olmak üzere, mali tabloların üretildiği mali yönetim ve iç kontrol sistemleri de değerlendirilmiştir.

Denetimin kapsamını, kamu idaresinin mali rapor ve tabloları ile gelir, gider ve mallarına ilişkin tüm mali faaliyet, karar ve işlemleri ve bunlara ilişkin kayıt, defter, bilgi, belge ve verileri (elektronik olanlar dâhil) ile mali yönetim ve iç kontrol sistemleri oluşturmaktadır.

Bu hususlarla ilgili denetim sonucunda denetim görüşü oluşturmak üzere yeterli ve uygun denetim kanıtı elde edilmiştir.



---

---

## 5. İÇ KONTROL SİSTEMİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

İç kontrol; faaliyetlerin düzenli, mevzuata ve etik kurallarına uygun, verimli, tutumlu ve etkin biçimde yürütülmesi, hesap verme sorumluluğunun gerektirdiği yükümlülüklerin yerine getirilmesi, kamu kaynaklarının kayıplara karşı korunması, kurumun amaçlarını gerçekleştirmek suretiyle kurum misyonunun yerine getirmesi için makul bir güvence sağlanması amacıyla idare tarafından oluşturulan organizasyon, yöntem, süreç ile malî ve diğer kontroller bütünüdür.

### **Kontrol Ortamı Standartları**

Denizli Büyükşehir Belediyesi Ulaşım AŞ’de organizasyon yapısı içerisinde görev, yetki ve sorumluluklar ile yetki devirleri ve sınırları tam ve açık bir şekilde belirlenip yazılı hale getirilmiştir. Şirkette "Kamu Görevlileri Etik Davranış İlkeleri" ile ilgili eğitim ve bilgilendirme çalışmaları, uygulamaya geçilememesi nedeniyle yeterli değildir. Personelin işe alınması, yer değiştirmesi, görevde yükselmesi, yeterlilik-performans değerlendirmesi ile disiplin hükümlerine yönelik insan kaynakları politikası, tüm prosedürlerin yazılı bir sistematığe bağlanmaması yönüyle eksiktir ve hassas görevlere ilişkin her hangi bir prosedür de belirlenmemiştir.

### **Risk Değerlendirme Standartları**

Kurum 5018 sayılı Kanun’a tabi olmadığı için Stratejik plan ve performans programı hazırlanmamıştır. Şirkette iç kontrol risklerinin tanımlanmasıyla ilgili bazı çalışmalar yapmış olmakla beraber, bu çalışmalar daha çok kurumsal yapı ve faaliyete alanına yönelik risklerin belirlenmesiyle ilgili olduğundan iç kontrol sisteminin diğer riskleri açısından yeterli değildir. Risklerin değerlendirilmesine yönelik de bazı çalışmalar yapılmış ancak risklerin belirlenmesinde ki eksiklikler nedeniyle bunların da yeterli olmadığı anlaşılmıştır.

### **Kontrol Faaliyetleri Standartları**

İdare tarafından yetkileri belirlemek amacıyla iş akış süreçleri hazırlanmış ve personele duyurulmuştur. İncelenen iş akış süreçlerinde görevler ayrılığı ilkesini ihlal eden bir uygulamaya rastlanılmamıştır. İdare tarafından yetki devirleri mevzuata uygun yapılmış ve yapılan görevlendirmelerde görevler farklı kişiler arasında dağıtılarak “görevler ayrılığı” ilkesine uyulmuştur.

İdarece belirlenen risklerin kabul edilebilir düzeye indirilmesine yönelik kontrol

faaliyetleri ve sorumluları kısmen belirlenmiş olup, bunlar uygulamaya geçilmesi açısından yeterli değildir. İç Kontrol ve Ön Mali Kontrole İlişkin Usul ve Esaslar'a uygun bir ön mali kontrol sistemi kurulmamış olup yazılı bir ön mali kontrol yönergesi de mevcut değildir. Ancak Ön mali kontroller gelir, gider, varlık ve yükümlülüklerle ilişkin malî karar ve işlemlerin, harcama birimleri ve malî hizmetler birimi tarafından uygunluk yönüyle kontrol edilmesi suretiyle gerçekleştirilmektedir.

### **Bilgi ve İletişim Standartları**

İdare faaliyet raporu içerik olarak mevzuata uygun hazırlanmış ancak Kamu İç Kontrol Standartlarına Uyum Eylem Planı ise hazırlanmamıştır.

### **İzleme Standartları**

İç kontrol sistemi, gerçek anlamda bir sistem kurulmaması nedeniyle İdarenin tüm birimleri tarafından değerlendirilememektedir. Şirkette bir iç denetim birimi kurulmamış olduğundan iç kontrol sistemine ilişkin denetim çalışması da mevcut değildir.

Sonuç olarak Kurum 5018 sayılı Kanun'a tabi olmadığından, Kurumun bu Kanun ile getirilen performans ölçüm sistemi kurma ve iç kontrol sistemine ilişkin dokümanları hazırlama gibi yükümlükleri bulunmamaktadır. İç kontrol sistemine dair gerek teorik çerçevede bir kurumsal birikim, gerekse uygulamaya yansıyan bir yönetsel faaliyet bulunmamakla birlikte, sistemin önemli zaaf göstergeleri olan hukuka aykırılıkların, önemli kayıp, kaçak ve yolsuzluk belirtilerinin görülmemesi, Kurumda belirli bir düzeyde kontrol sistemi bulunduğu emareleridir.

## **6. DENETİM GÖRÜŞÜ**

Denizli Büyükşehir Belediyesi Ulaşım AŞ'nin yılına ilişkin yukarıda belirtilen ve kamu idaresi tarafından sunulan geçerli finansal raporlama çerçevesi kapsamındaki mali rapor ve tablolarının tüm önemli yönleriyle doğru ve güvenilir bilgi içerdiği kanaatine varılmıştır.

## 7. DENETİM BULGULARI

Raporda yer alan bulgular, denetimler sonucunda tespit edilen hususlara kamu idaresi tarafından verilen cevapların değerlendirilmesi suretiyle düzenlenmiştir.

### A. DENETİM GÖRÜŞÜNÜN DAYANAĞI BULGULAR

Herhangi bir denetim bulgusu tespit edilmemiştir.

### B. DİĞER BULGULAR

Bu bölümde, mali rapor ve tablolara verilen görüş ile ilgili olmayan bulgular yer almaktadır.

#### **BULGU 1: Zarar Etmesine Rağmen Şirketin Yüksek Tutarlı Sponsorluk Anlaşması Yapması**

Şirket, kuruluşundan bu yana her yıl zarar etmesine rağmen, sponsorluk anlaşmaları yapılırken fayda/maliyet dengesinin gözetilmediği görülmüştür.

Şirketin 2022 ve geçmiş yıl mali tabloları incelendiğinde, kurulduğu tarihten bu yana hiç kar etmediği ve her yıl zarar beyan ettiği görülmüştür. Şirketin zarar etmesindeki asıl etken Belediye Kanunu ile Belediyeye verilmiş olan şehir içi yolcu taşımacılığı hizmetlerinin Belediye tarafından Şirkete devredilmesi ve kamu yararı ağır basan bu hizmetin genellikle zararına gerçekleştirilmesidir. Ancak Şirketin gider kalemlerine bakıldığında, asli hizmetiyle ilgili olmayan bir takım harcamaların bulunduğu ve bu harcamaların Şirketin katlandığı zarar içinde önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir.

770 Genel Yönetim Giderleri Hesabı detayındaki 770.51 alt hesap kodunda, Şirketin 2022 yılında 4.237.288,13 TL sponsorluk harcaması yaptığı görünmektedir. Ödenen KDV ile birlikte toplam sponsorluk harcaması ise 5.000.000,00 TL olmaktadır.

Taraflar arasında yapılan sözleşme incelendiğinde sponsorluk konusunun, Türkiye 1. futbol liginde yer alan ve profesyonel bir spor kulübü olan Denizli Spor Kulübü Derneği'nin, Denizli Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Sanayi Ticaret AŞ'nin reklamını yapmasına ilişkin olduğu görülmüştür. Sponsorluk sözleşmesi 17.08.2022 – 17.08.2023 tarihleri için yapılmış olup sözleşme bedeli KDV dahil 5.000.000,00 TL olarak belirlenmiştir.

Denizli Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Sanayi Ticaret AŞ'nin temel faaliyeti şehir içi

yolcu taşımacılığı olup Şirketin mali tabloları incelendiğinde elde edilen gelir ve yıllık maliyetlerin büyük kısmının bu taşımacılık faaliyetinden kaynaklandığı görülecektir. Ayrıca şehir merkezi ile Denizli Çardak Havalimanı arasındaki taşımacılık hizmeti de Şirket tarafından sağlanmaktadır.

Sponsorluk ve reklam gibi hizmetleri almanın amacı, yapılan işi hitap edilen kesime duyurarak fayda/maliyet dengesi çerçevesinde kazanç sağlamaktır. Sponsorluk konusuna bakıldığında şehir içi ulaşım hizmeti veren bir şirketin reklamının yapılması amaçlandığı görülmektedir. Şirketin faaliyet yürüttüğü iş alanı göz önüne alındığında sponsorluk anlaşması ile reklam hizmeti alınmasının şehir içi yolcu taşımacılığı işine yönelik olmadığı anlaşılabilecektir. Zira bu faaliyetlerin Belediyenin yetki verdiği Şirket tarafından yürütülmesi, o şehirde yaşayan ve bu hizmetleri kullanan vatandaşlar tarafından zaten bilinecek bir olgudur. Dolayısıyla alınan reklam hizmetinin fayda sağlayabileceği tek faaliyet konusu şehir merkezi ile havaalanı arasındaki yolcu taşımacılığı olacaktır.

Şirketin havaalanı yolcu taşımacılığına ilişkin faaliyet sonucuna bakıldığında, faaliyetlerine başladığı 2020 yılında 289.865,47 TL, 2021 yılında 86.458,92 TL ve 2022 yılında ise 1.162.703,85 olmak üzere toplam 1.539.028,24 TL faaliyet zararı gerçekleştiği görülmüştür. Ayrıca bu hizmetin verilebilmesi için yapılan yatırım maliyeti 3.436.778,50 TL olup gerçekleşen zarar içinde bu maliyet yer almamaktadır.

Şirketin 2022 yılı mali tabloları incelendiğinde ise yıllık brüt satış tutarının 91.546.964,72 TL, bu satışlara ilişkin maliyetin ise 212.258.232,30 TL olduğu görülmekte olup faaliyetle ilgili olan ya da olmayan diğer gelir ve giderler ile birlikte Şirketin 2022 yılı dönem zararının 101.664.905,58 TL olduğu anlaşılmaktadır. Bu zarar içinde sponsorluk bedeli olarak ödenen tutarın da dikkate değer payı bulunmaktadır.

Şirketin sunduğu ulaşım hizmetlerinin niteliği ile dönemsel kar/zarar durumları sponsorluk anlaşması için ödenen bedel ile karşılaştırıldığında, bu tablonun fayda/maliyet değerlendirmeleri bağlamında olumsuz bir görüntü verdiği düşünülmektedir.

Ticaret Kanunu Hükümlerine göre faaliyet yürüten şirketlerin reklam ve sponsorluk anlaşmaları yapmaları ve bu yolla tanınırlıklarını, faaliyet alanlarını, ürün ve hizmet yelpazelerini sonuçta da gelirlerini artırmaları hem Kanun'a hem de ticari teamüllere uygun olan durumlardır. Özel kişilere ait şirketlerin reklam ve sponsorluk harcamaları yapmalarını engelleyen bir durum bulunmamakla birlikte bu harcamaların basiretli bir iş adamı gibi davranma ilkesine uygun

olması beklenmektedir. Ancak kamu kurumlarına ait şirketlerde ise kamu kaynağının kullanılıyor olması nedeniyle bu tür harcamaların kamu yararı ilkesine uygun biçimde yapılması gerekecektir.

Dolayısıyla faaliyete başladığı tarihten bu yana sürekli faaliyet zararı beyan eden ve sermaye artırımlarıyla finanse edilen Denizli Büyükşehir Belediyesi Ulaşım AŞ'nin kamu kurumu olan belediye iştiraki olması nedeniyle, diğer harcamaları gibi reklam ve sponsorluk harcamalarında da kamu kaynağının kullanıldığı gerçeğiyle hareket edilerek bu harcamaların fayda/maliyet dengesi kapsamında yapılması kamu yararına hizmet edecektir.

Konuyla ilgili olarak Şirket cevabında, havalimanı ile şehir merkezi arasındaki transfer hizmetinin kendileri tarafından sağlandığı, bu durumun çeşitli basın yayın organlarında ilan edildiği ve bahsedilen sponsorluk anlaşmasının da bu amaçla yapıldığı belirtilerek yapılan anlaşma ile transfer hizmetinin Denizli Büyükşehir Belediyesi tarafından sağlandığının bilinirliğinin arttığı ifade edilmiştir.

Havaalanı transfer hizmetinin Şirket tarafından sunulduğunun ilan edilmesi ve bunun reklamının yapılması son derece olağan ve ticari teamüllere uygun bir yöntemdir. Bulguda eleştirilen husus reklam verilmesi değil verilen reklam için ödenen bedelin sağlanan fayda ile orantılı olmamasıdır. Üstelik Şirket, faaliyetlerine başladığı tarihten bu yana hiç kar edememiş ve sürekli olarak Belediye tarafından sermaye artırımını yapılmak suretiyle finanse edilmiştir. Yani kamu kaynağı ile finanse edilen ve asli faaliyeti şehir içi yolcu taşımacılığı olan Şirket, bu kaynağı zarar ettiği diğer bir faaliyet olan transfer hizmetlerinin reklamını yapmak için kullanmıştır.

Ayrıca bu transfer hizmetini Şirketin ya da dolaylı olarak Büyükşehir Belediyesinin verdiği bilinir hale gelmesinin, faaliyetle ilgili ortaya çıkan zarara da olumlu bir etkisi bulunmamaktadır.

Sonuç olarak tekrar ifade etmek gerekirse, faaliyetlerinden ötürü zarar eden Şirketin, reklam ve tanıtım için yaptığı harcamalarda fayda-maliyet dengesini gözetmesinin daha faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

---

---

## **BULGU 2: Şirket Personeli ve Personel Yakınlarına Şehir İçi Ulaşımında Kullanılması Amacıyla Ücretsiz Taşıma Kartı Verilmesi**

Denizli'deki şehir içi ulaşım faaliyetlerini yürütmekle görevli olan Şirketin, kendi personeline ve personelin bir yakınına şehir içi ulaşımında kullanılması amacıyla ücretsiz kullanım hakkı olan taşıma kartı verdiği görülmüştür.

Kamu kurum ve kuruluşlarının ürettiği mal ve hizmetlerin sunumunda uygulanabilecek indirim ve istisnalara ilişkin hükümler 4736 sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile belirlenmiştir.

Buna göre Kanun'un 1'inci maddesinin birinci fıkrasında; sayılan diğer kamu kurum ve kuruluşları ile belediyeler ve bunların kurdukları birlik, müessese ve işletmeler tarafından üretilen mal ve hizmetlerin bedellerinde, işletmecilik gereği yapılması gereken ticarî indirimler hariç olmak üzere herhangi bir kişi veya kuruma ücretsiz ya da indirimli tarife uygulanamayacağı belirtilmekte, maddenin ikinci fıkrasında ise kimlerin bu hizmetlerden ücretsiz olarak faydalanabilecekleri düzenlenmektedir.

Yapılan incelemelerde, Şirket bünyesinde görev yapan personele ve personel yakınlarına yine Şirket tarafından işletilen şehir içi toplu taşıma araçlarında kullanılması amacıyla ücretsiz ve sınırsız kullanım hakkı sunan toplu taşıma kartları verildiği görülmüştür.

Yukarıda yer verilen mevzuat hükümlerine göre, ücretsiz ulaşım hakkından yalnızca mevzuatta belirtilen kişiler ve bunların yakınları yararlanabilir. Ulaşım hizmetini sağlayan şirketin personeli de olsalar bu kişilerin söz konusu haktan yararlanmaları, belirtilen mevzuat hükmü karşısında mümkün olmadığı gibi, verilen kartların ilgisiz kişiler tarafından kullanılma ve bu yolla kamu kaynağı ile finanse edilen Şirketin maddi zarara uğrama riski de bulunmaktadır.

Bulguda belirtilen hususlarla ilgili olarak Şirket cevabında; sosyal destek olması amacıyla çalışanların 1'inci derece yakınlarından bir kişiye ücretsiz seyahat kartı verildiği, şoför temininde güçlük çekilmesi nedeniyle bu uygulamanın devam ettirildiği ve kaldırılması halinde şirketin personel noktasında sıkıntıya düşebileceği ifade edilmiş ve çalışanların yakınları için verilen ulaşım kartı hakkının kaldırılacağı belirtilmiştir.

Öncelikle 31.03.2016 tarih ve 37 sayılı Yönetim Kurulu kararında ücretsiz seyahat kartı

verilecek personel konusunda herhangi bir kısıtlamaya gidilmediği dolayısıyla bu uygulamadan sadece şoförlerin değil diğer personelin de yararlandığı görülmektedir. Ayrıca ücretsiz seyahat kartı sadece 1 personel yakınına değil o personelin kendisine de verilmekte olup her personel için toplamda iki adet ücretsiz seyahat kartı tahsis edilmektedir.

Yukarıda yer verilen Kanun hükmünde son derece açık ve anlaşılır olduğu üzere kamu kuruluşları ile bu kapsamda sayılan kurum ve kuruluşlar tarafından üretilen mal ve hizmetler yine aynı Kanun'da belirtilen istisna halleri dışında hiç bir kesim ve kişiye ücretsiz ya da indirimli sunulamaz. Kanun koyucunun açık iradesi ortada iken bu durumun aksine bir uygulama her ne gerekçe ile olursa olsun yapılamaz ve yapılması mazur görülemez.

Sonuç olarak Şirket çalışanlarının yakınları için verilen ücretsiz taşıma kartlarının iptal edileceğinin beyan edilmesi olumlu bir yaklaşım olsa da yeterli değildir. Bu kartların Şirket çalışanlarının kendileri için verilmesi de mevzuata aykırı olmaktadır. Zira Şirket tarafından tahsis edilen seyahat kartları, içinde belirli bir miktar biniş hakkı ya da bakiye olan kartlardan değil verildiği kişiye sayısız kullanım hakkı sunan sınırsız kartlardandır. Bu durum kartın personele verilmiş amacına çok uygun görünmemektedir. Ayrıca verilen kartların sadece hak sahibi kişiler tarafından kullanılıp kullanılmadığının tespiti de oldukça güç olup amacı dışında kullanıma ve suistimallere oldukça açık bir durum söz konusudur. Dolayısıyla Şirket çalışanları için verilen ücretsiz ulaşım kartlarının da iptal edilmesi gerekmektedir.

Bunula birlikte eğer çalışanlar için ulaşım yardımı verilmek isteniyorsa, işçilerin maaşlarında bir aylık ortalama ulaşım maaliyetleri göz önünde bulundurularak belirlenecek tutarda bir ücret artışı yapılması yeterli olacaktır.

### **BULGU 3: Şoförlere Yıllık Sınırın Üzerinde Fazla Çalışma Yaptırılması**

Şehir içi toplu taşıma faaliyetini yürüten otobüs şoförlerinin yıllık 270 saatin üzerinde fazla çalışma yaptıkları görülmüştür.

4857 sayılı İş Kanunu'nun "Fazla Çalışma Ücreti" başlıklı 41'inci maddesinde; ülkenin genel yararları yahut işin niteliği veya üretimin artırılması gibi nedenlerle fazla çalışma yapılabileceği, fazla çalışmanın Kanun'da yazılı koşullar çerçevesinde haftalık kırkbeş saati aşan çalışmalar olduğu, fazla saatlerle çalışmak için işçinin onayının alınması gerektiği ve fazla çalışma süresinin toplamının bir yılda ikiyüzyetmiş saatten fazla olamayacağı,

Kanun'un "Çalışma Süresi" Başlıklı 61'inci maddesinde ise, tarafların anlaşması ile

haftalık normal çalışma süresinin haftanın çalışılan günlerinde günlük onbir saati aşmamak koşulu ile farklı şekilde dağıtılabileceği ancak bu halde iki aylık süre içinde işçinin haftalık ortalama çalışma süresinin normal haftalık çalışma süresini aşamayacağı düzenlenmiştir.

4857 sayılı Kanun kapsamında çalışan işçiler için fazla çalışmaya ilişkin genel hükümler bunlar olsa da yük ve yolcu taşımacılığı yapan kişilerin çalışma sürelerine ilişkin özel düzenlemeler 18.07.1997 tarih ve 23053 (mükerrer) sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Karayolları Trafik Yönetmeliği ile yapılmıştır. Yönetmeliğinin "**Araç Kullanma ve Dinlenme Sürelerine Uyma Mecburiyeti ve Denetleme Esasları**" başlıklı 98’inci maddesinin (A) bendinde;

Ticari amaçla yük taşımacılığı yapan ve azami ağırlığı 3,5 tonu geçen araçların şoförleri ile ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan ve taşıma kapasitesi şoförü dahil 9 kişiyi geçen araçların şoförlerinin 24 saatlik herhangi bir süre içinde; toplam olarak 9 saatten ve devamlı olarak 4,5 saatten fazla araç sürmelerinin yasak olduğu, bu şoförlerin en fazla 6 günlük araç kullanma süresinden sonra 1 günlük hafta tatilini kullanmak zorunda oldukları belirtilmiştir.

Buna göre 4857 sayılı İş Kanunu ve Trafik Yönetmeliği hükümleri birlikte değerlendirildiğinde, şoförlerin günlük çalışma süreleri 9 saati geçmemeli ve yıllık toplam fazla çalışma süreleri 270 saatten fazla olmamalıdır.

Şirkette yapılan incelemelerde şehir içi toplu taşıma hizmetini yürüten otobüs şoförlerinin hem günlük 9 saatlik çalışma süresini aştıkları hem de yıllık 270 saat fazla çalışma süresinin çok üzerinde fazla çalışma yaptıkları görülmüştür. Şirketten alınan yıllık bordro icmalleri üzerinden yapılan incelemelerde Şirkette, büyük kısmı şoförler olmak üzere yıl içinde en az 518 en fazla da 554 kişinin çalıştığı tespit edilmiştir. Rastgele seçilen ve çalışan sayısının %10’u (55 kişi) üzerinden yapılan örneklem çalışmasında 55 kişiden 30’unun yıllık 270 saatin üzerinde fazla çalışma yaptıkları bazı kişilerin günlük çalışma sürelerinin ise günlük 12 saatin üzerine çıktığı görülmüştür. Aşağıdaki tabloda örneklem listesine göre yıllık 270 saatten fazla çalışma yapan kişilerin çalışma sürelerine ilişkin bilgilere yer verilmiştir.



**Tablo 3: 270 Saatin Üzerinde Fazla Mesai Yapan Bazı İşçiler**

Adı Soyadı	Çalıştığı Gün (Yıllık)	Yıllık toplam Fazla Çalışma Süresi (Saat)
A. B.	296	714
A. K.	281	311,5
A. Ö.	285	564
A. C.	269	292
A. B.	284	388,5
B. D.	277	455,5
B. D.	292	542,5
G. T.	281	351,5
İ. E.	285	723,5
K. T.	295	365,5
M. S.	290	646
O. Ö.	287	509,5
H. İ.	250	545
H. K.	285	510,5
İ. E.	300	393
M. G.	280	807,5
N. B. B.	218	321,5
O. E.	291	508
R. S.	256,5	358,5
S. A.	290	435
G. Ş.	280	964
H. E.	277	809,5
Y. Z. E.	266	707
K. D.	278	840
M. Ç.	300	794
M. E.	285	840,5
H. S.	290	920,5
O. D.	287	706,5
H. T.	293	751
M. A.	276	818,5

Tablodan da görüleceği gibi bazı çalışanlar yıllık 900 saati aşan sürelerde fazla çalışma yapmaktadır. Seçilen örneklem sayısı ve çıkan sonuç çalışanların tümüne genellendiğinde Şirket çalışanlarının yarısından daha fazla bir kısmının günlük çalışma süreleri ve yıllık azami fazla çalışma sürelerinin üzerinde çalışma yaptıkları sonucuna ulaşılabilecektir. Bu duruma göre, Şirkette mevzuata aykırı fazla çalışma yaptırılmasının istisna değil yerleşik bir uygulama olduğu anlaşılmaktadır.

Yukarıda belirtildiği gibi yasal sınırın üzerinde fazla çalışma yapan kişiler büyük oranda

toplu taşıma hizmeti sunan şoförlerdir. Bu kişilerin sürekli olarak değişken yoğunluktaki trafikte araç kullanmaları hem taşıdıkları yolcular hem de trafikteki diğer kişiler açısından zaten normal mesai saati içinde dahi yüksek riskli bir durumdur. Bu kişilerin belirli aralıklarla dinlendirilmeleri ve dikkatlerini koruyacak çalışma ve dinlenme ortamlarının sağlanması gerekmektedir. Dolayısıyla bu kişilere yasal sınırlar içinde fazla mesai yaptırılması bile oluşabilecek kaza risklerini artıracak bir unsur iken 964 saate varan sürelerle fazla çalışma yaptırılması bu araçların faaliyette olduğu alanlarda can ve mal kaybına sebep olabilecek kaza risklerini de en üst seviyeye çıkarmaktadır. Belirtilen nedenlerle, fazla çalıştırma yaptırılmasında yasal sınırlara dikkat edilmesi özellikle de toplu taşıma faaliyeti yürüten Şirket için hayati öneme sahip bir konudur.

Bulguda belirtilen husularla ilgili olarak Şirket cevabında; tecrübeli şoför temininde güçlük yaşandığı, yeterli sayıda şoför istihdam edilemediği, Türkiye İş Kurumu aracılığıyla sürekli şoför alımı için ilana çıkıldığı ancak istenilen düzeyde başvuru alınmadığı belirtilmiş ve ulaşım hizmetlerinin aksamaması için mevcut şoförlere zorunlu olarak fazla çalışma yaptırıldığı ifade edilmiştir.

Şirket beyanına bakıldığında fazla çalıştırmanın bir zorunluluk hali nedeniyle yaptırıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum belirli bir düzeyde makul karşılanabilir ancak şoförlerin fazla çalışma sürelerine bakıldığında neredeyse yıllık normal çalışma süresinin yarısı kadar fazla çalışma yapan kişilerin olduğu görülmektedir. Bu durum hem şirket hem de çalışanlar açısından sürdürülebilir değildir. Dolayısıyla personel temininde sorun yaşanmasına neden olan etkenlerin tespit edilerek konuya kalıcı bir çözüm bulunması gerekmektedir.

T.C. SAYIşTAY BAşKANLIğI  
06520 Balgat / ANKARA  
Tel: 0 312 295 30 00; Faks: 0 312 295 48 00  
e-posta: sayistay@sayistay.gov.tr  
<https://www.sayistay.gov.tr>

**8. EKLER****EK-1: BULGULARA İLİŞKİN İZLEME TABLOSU**

<b>Önceki Yıl/Yıllar Sayıştay Denetim Raporuna İlişkin İzleme Tablosu</b>			
<b>Bulgu Adı</b>	<b>Yıl/Yıllar</b>	<b>İdare Tarafından Yapılan İşlem</b>	<b>Açıklama</b>
Şirket Personeli ve Personel Yakınlarına Şehir İçi Ulaşımında Kullanılması Amacıyla Ücretsiz Taşıma Kartı Verilmesi	2021	Yerine Getirilmedi	2021 yılı Sayıştay Denetim Raporunda yer verilen konuyla ilgili henüz herhangi bir düzeltici işlem yapılmadığı, mevcut uygulamanın olduğu gibi devam ettiği görülmüş olup konuya 2022 yılı Sayıştay Denetim Raporu'nun "Diğer Bulgular" bölümünde 2 numaralı bulguda yer verilmiştir.
Zarar Etmesine Rağmen Şirket Tarafından Yüksek Tutarlı Sponsorluk Anlaşması Yapılması	2021	Yerine Getirilmedi	2021 yılı Sayıştay Denetim Raporunda yer verilen konuyla ilgili henüz herhangi bir düzeltici işlem yapılmadığı,

			mevcut uygulamanın olduğu gibi devam ettiği görülmüş olup konuya 2022 yılı Sayıştay Denetim Raporu'nun "Diğer Bulgular" bölümünde 1 numaralı bulguda yer verilmiştir.
--	--	--	---