

SYKONSEPT

İki Ayda Bir Yayınlanır.

YIL: 2 SAYI: 8 MART-NİSAN 2006



11 12 1

10

2

9

**ZAMANLA
YARIŞMAYA
HAZIR MISINIZ?**

3

8

4

7

5

6

2006 YILINA PROJeksiYON YAPARKEN...

Her yılın sonunda geride kalan bir yılın muhasebesini yapmak adettendir. Bu nispeten kolaydır da aynı zamanda. Gelecek yıla dönük bir projeksiyon yapmak ve o ortamda görünenlerden hareketle izlenecek rotayı çizmek ise o kadar da kolay değildir. Her şeyden önce belirsizlik söz konusudur. Söylenenlerin tahminden öteye geçip geçmeyeceği ve ne kadarının hangi oranda gerçekleşip, gerçekleşmeyeceği büyük bir soru işareti olarak karşımızda durur. Bu yüzden ki, geleceğe yönelik beklentilerin ve tahminlerin oluşturulmasında uzmanlık daha da büyük önem kazanır. Bu uzmanlığın yolu da doğruyu söylemek gerekirse, bizzat yaşamın içinde elde edilen deneyimlere sahip olmaktan geçer. İşte bu sebeptendir ki, bir ülkenin ekonomik anlamda geleceğini tahmin etmek ya da başka bir ifade ile ekonomik verilerden hareketle o ülkenin önümüzdeki dönemini anlamaya çalışmak noktasında iş dünyasının deneyimleri büyük önem kazanmakta ve diğer kesimlerden doğal olarak daha fazla ön plana çıkmaktadır.

İş dünyasının ekonomi cephesinin en ön saflarında yer alması dolayısıyla bir çok konuda daha duyarlı ve deneyimli olduğu herkesin malumu olan bir gerçeklik. Ama bunun ötesinde elde edilen deneyim ile birleşmesi sonrasında ortaya çıkan somut gerçekler sadece iş dünyasının değil önünü görmek isteyen tüm kesimlerin yararlanabileceği bir veri tabanının ortaya çıkmasını sağlar. Bu bağlamda yılbaşında Bursa Sanayi ve Ticaret Odasının yapmış olduğu bir anket ve bu ankette ortaya çıkan gerçekler de, bizlere 2006 yılında nasıl bir Türkiye profili ile karşılaşacağımızı gösteriyor.

Bursalı işadamlarına yöneltilen sorular, iş çevrelerinin her şeyden önce mevcut siyasal ortamdan sağlanmış olan istikrar dolayısı ile memnun olduklarını ama sorunlara yönelik talep ve eleştirilerini de ortaya koyduklarını gösteriyor. İş çevrelerinin yatırımların önündeki engellerin kaldırılması ve yatırımlara hız kazandırılması yönündeki talepleri de dikkat çekiyor. Bunun hemen arkasından sosyal ve siyasal istikrarın bir başka boyutunu oluşturması dolayısıyla iş çevrelerinin işsizliğin önlenmesine yönelik çabaların artırılmasını istedikleri de gözlemleniyor.

Aynı çevrelerin AB ile bütünleşmeye ve ilişkileri geliştirmeye sıcak baktıkları görülürken, ankete verilen cevaplar, işadamlarının AB'nin en azından yakın ve orta vadede kendi iş ortamlarına yönelik ciddi bir değişiklik getireceğine inanmadıklarını da ortaya koyuyor. Anket; erken bir seçime sıcak bakmadığı görülen iş çevrelerinin siyasal istikrara büyük önem verdiği ancak onunla birlikte ekonomik istikrar olduğu takdirde gelişmelere daha olumlu bir gözle baktığını da gösteriyor.

Klasik söylem ile ifade etmek gerekirse iş dünyasının önceliğini iş ve aş meselesi oluşturuyor. Bu meseleler kalıcı ve sağlıklı bir şekilde çözülmeyecekçe, ülkenin sorunlarının da hiç bir zaman çözülemeyeceği anlaşılıyor. Bu yüzden iş çevrelerinden, içinde bulunulan konjoktürün iyi değerlendirilmesi gerektiği ve ülkenin önüne gelmiş bulunan tarihi fırsatların küçük hesaplar dolayısı ile heba edilmemesi gerektiği yönünde bir mesaj da verilmiş oluyor.

Bir ülkenin ekonomik anlamda geleceğini tahmin etmek ya da başka bir ifade ile ekonomik verilerden hareketle o ülkenin önümüzdeki dönemini anlamaya çalışmak noktasında iş dünyasının deneyimleri büyük önem kazanmakta ve diğer kesimlerden doğal olarak daha fazla ön plana çıkmaktadır.

iletisim@syk.com.tr

SYK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LİMİTED ŞİRKETİ

İSTANBUL Acıbadem Cd. Haydar Yücebaş Sk. No: 17 34718 Kadıköy
Tel: +90 216 330 94 00 Faks: +90 216 330 94 01

BURSA Yalova Yolu 4. Km Buttım Plaza K: 6 16350
Tel: +90 224 211 30 03 Fax: +90 224 211 40 04

İZMİR 1476/1 Sk. Mehmet Yıldırım İş Merkezi No: 5/10 35210 Alsancak
Tel: +90 232 422 22 74 Fax: +90 232 422 22 84

<http://www.syk.com.tr> info@syk.com.tr

SYKONSEPT

YIL:2 SAYI:8

İki Ayda Bir Yayınlanır, Ulusal Süreli Yayın.

**SYK Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti. adına
İmtiyaz Sahibi:** A. Baybars Soyak

Sorumlu Müdür: Mehmet Ali Gökaçtı

Adres: Acıbadem Caddesi, Haydar Yücebaş Sokak,
NO: 17 ACIBADEM-KADIKÖY/İSTANBUL

Tel: (216) 330 94 00

Tasarım: GRAF

Renk Ayrımı ve Baskı: Format Matbaacılık Sanayi Tic. Ltd. Şti.
Yeşilce Mah. Girne Cad. Dumanlı Sokak NO: 2 34418 4.
LEVENT-İSTANBUL
Tel: (0212) 280 98 54-55

TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜ'NE KISA BİR BAKIŞ

İnsanlığın binlerce yıl öncesinde tekerleği bulması ve bunu taşımacılıkta kullanılabilir hale getirmesi bu sürecin en önemli aşamalarından biri olarak kayıtlara geçmişti. 15. yüzyılda ise tekerlekli taşıtların süspansiyonlu hale getirilmeleri bu devrimin ikinci önemli ayağını oluşturacaktı.

18. yüzyıldan itibaren teknolojik gelişim alanında yaşanan büyük sıçramalar neticesinde üretim kişisel olmaktan çıkarak organize hale geldi. Ve bunun sonrasında da, 1903 yılına gelindiğinde Henry Ford'un çabalarıyla otomotiv alanında seri üretim başladı. 19 yılda üretilen 15 milyon araç bu devrimin son önemli halkasını oluşturacaktı.

Otomotiv Sektörünün Türkiye'deki Tarihsel Gelişimi

Türkiye'ye ilk otomobil II. Abdülhamit'in izni ile 1880'lerde girmişti. Sonraki yıllarda ihtiyaca göre otomobil sayısı artmaya başlamış, 1929 yılına gelindiğinde ise, Ford Company'nin aldığı izin sonrasında Tophane'de başladığı montaj çalışmalarıyla yeni bir aşamaya girmişti.

1966 tarihi ise Türkiye'de önemli bir dönüm noktasını işaret edecekti. Fiber-Glass dolgu ilk yerli otomobil olan Anadol üretilerek piyasaya sürüldü. 1970'lerin başında faaliyete geçen Tofaş'ın Fiat ile anlaşarak kuş serisi otomobillerin seri üretimine geçmesi ve onu takip eden yıllarda Renault, Ford gibi markaların da üretime başlaması aynı zamanda Türk otomotiv sektörünün



doğumunu da müjdelemektedir.

Bugün 20'den fazla markanın otomobilden kamyon, minibüsten traktöre değin pek çok farklı aracı ürettiği Türkiye'de, bu üretimin yaklaşık olarak yüzde 75'ini otomobil oluşturuyor. Söz konusu üretimin kalan yüzde 25'lik dilimi ise kamyon, otobüs, minibüs, traktör gibi değişik araçların üretiminden meydana geliyor.

Kayda değer sayıda insana istihdam imkanı sağlayan, yan sanayisi ile pek çok orta ve küçük işletmeye destek veren ve devletin kasasına yaptığı üretimin sonucu olarak milyarlarca dolar tutarında vergi geliri girmesini sağlayan otomotiv sektörü aynı zamanda bir takım sorunlarla da karşı karşıya bulunuyor.

Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisi İçin Önemi

Otomotiv sektörü sanayileşme yolundaki her ülke gibi Türkiye için de lokomotif konumunda. Ancak Gümrük Birliği uygulaması başta olmak üzere uluslararası yükümlülüklerden gelen zorunluluklar nedeniyle son yıllarda ithalat artıyor. Sektör ihracata yönelik çabalarını artırmış olsa da, iç piyasada ithal otomobil ile rekabet edebilme konusunda karşı karşıya kaldığı sorunlar bazı sıkıntıların yaşanmasına neden oluyor.

Bu noktada iki husus ön plana çıkıyor. Talepte artış ve üretim kapasitesinde artışın sağlanması. Bunun gerçekleşebilmesi yani diğer ülke endüstrileri ile rekabet edilebilmesi için de kapasite artırımının desteklenmesi, özel teşviklerin verilmesi ve sermaye birikiminin oluşumuna imkan sağlanması gerekiyor.

Ancak verilecek özel destek ile otomotiv sektörü optimum adetlerde üretim yapabilme ve dolayısıyla da fiyat yönünden uluslararası piyasalarda yarışabilme şansını yakalayabilir. Bu durumda ihracata olumlu yönde etki yapacak, aynı zamanda ithalatın sebep olduğu olumsuzlukları da bertaraf edecektir.



GÜMRÜK İŞLETME PROGRAMLARI VE YAŞANAN SORUNLAR

80'li yıllar Türkiye'nin yapısal bir değişim ve dönüşüm sürecine paralel olarak dış dünya ile bütünleşmeye başladığı bir dönemin başlangıcı oldu. Ülkenin ithal ikameci ekonomi politikalarını terk ederek, serbest piyasa anlayışı doğrultusunda dünya ile aynı doğrultuda ilerlemeye başladığı bu günler, doğal olarak bazı kurumların önemini azaltırken, bazılarının da önemini eskiye oranla artırdı. Elbette bazılarının yeni işlevler ile donatarak farklı formatlarla karşımıza çıkardı.

Bu bağlamda devlet olgusu var olalı beri öneminden hiç bir şey kaybetmeksizin varlığını sürdüren gümrükler de, tam bu tanımlamaya uygun düşecek bir şekilde yapısal bir değişim ve dönüşüm sürecinden geçtiler.

Hemen her devirde farklı siyasal rejimler altında olsa da her zaman var olan gümrükler, bu yeni dönemde ülkeye giriş çıkışı yapılan emtianın kontrol edilmesi ya da kaçakçılık ile mücadele etmenin çok daha ötesinde yeni işlevler üstlendiler. Gümrükler bu yeni anlayış doğrultusunda her şeyden önce dış ticareti yürüten unsurların en önemli partneri haline geldi. Gümrükler sıradan bir bürokratik mekanizma olmanın ötesinde ülkenin dış dünya ile ilk elden irtibat kuran yüzü halinde dönüştü. Ama bütün bunlardan daha önemlisi, küreselleşen dünyada gümrük idarelerinin önemi ve verdiği hizmetin kalitesiyle birlikte niteliği de büyük önem kazandı.

Bütün bu gelişmelerin sonucu da elbette gelip kaçınılmaz bir şekilde gümrüklerin



örgütlenme biçimleri ile o örgütü ayakta tutacak olan personelin nitelik ve niceliğine dayandı. Bir başka şekilde ifade etmek gerekirse, gümrüklerin değişen dünya ve ülke koşullarına uyum sağlayarak işlevini sürdürebilmesi adına ciddi anlamda mesleki eğitim almış personele olan ihtiyaç açık bir biçimde ortaya çıkmıştı.

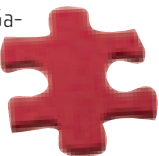
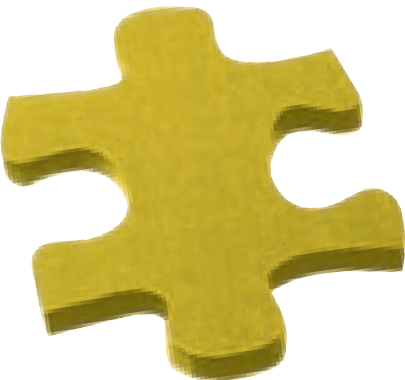
Üniversitelerde Gümrük İşletme Bölümleri Kuruluyor

İşte bu ihtiyaç dolayısıyla ki, gümrük teşkilatına nitelikli personel yetiştirmek amacıyla 1983 yılında müsteşarlığında görüşü alınarak Trakya Üniversitesi Edirne Meslek Yüksekokulu bünyesinde Gümrük İşletme Bölümü açılarak eğitim faaliyetlerine başlamış oldu. İlk senesinde 75 öğrenci ile

eğitime başlayan Gümrük İşletme bölümü 1985 yılında da ilk mezunlarını verdi.

Yeni açılan bu okulun ilk dönem çalışmalarının verimli olması ve okuldan mezun olan elemanların nitelikli gümrük personeline duyulan ihtiyacı karşılayacağına görülmesi üzerine ülkedeki diğer üniversiteler bünyesinde de, benzer bölümler açılmaya başlandı. Bu bağlamda ilk olarak 1987 yılında Gazi Üniversitesine bağlı Maliye Meslek Yüksek Okulu bünyesinde 30 öğrenci kapasiteli bir Gümrük İşletme Bölümü açılarak hizmete girdi.

Açılan bu bölümleri kısa zaman zarfında da, Mersin Üniversitesi Mersin Meslek Yüksek Okulu, Balıkesir Üniversitesi Bandırma Meslek Yüksek Okulu, Selçuk Üniversitesi Silişk Taşucu Meslek Yüksek Okulu ile Ga-





ziantep Üniversitesi Kilis Meslek Yüksek Okulu bünyesinde açılan Gümrük İşletme Bölümleri izledi.

Açıldıklarından itibaren büyük ilgi gören bu bölümler, öğrencileri üniversite sınavı sonrasında elde ettikleri puana göre kabul etmekte olup, iki yıllık bir eğitim vermektedirler. Ağırlıklı olarak mesleğe yönelik dersler ile yabancı dil eğitiminin verilmekte olduğu bu okullardaki iki yıl (dört dönem) boyunca verilen eğitim sırasında okutulan dersler ise şunlardır.

Türk Dış Ticaret Rejimi ve Uluslararası Pazarlama, Gümrük Vergileri ve Tarife Cetveli, Kaçakçılığın Men ve Takibi, Türk Gümrük Tarihi ve Kapıtülasyonlar, Uluslararası Taşımacılık ve Depolama, Gümrük Kanunu ve Yönetmeliği, Kambiyo Mevzuatı, Rapor Yazma, Yabancı Dil, Matematik, Ekonomiye Giriş, Kamu Yönetimi, Beşeri İlişkiler, Sevki ve İdare, İdari Yargı, Turizm ve Türk Turizm Politikası, Bilgi İşlem, İstatistik, İktisadi Ceza Hukuku, Sanat Tarihi, Türk Dili, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi dersleri bu bölümlere devam eden öğrencilere okutulmaktadır.

Oldukça geniş bir ders yelpazesini içerdiği görülen bu müfredatı takip ederek başarıyla bitiren öğrenciler son aşamada staj yapmaktadır. O güne değin teorik düzeyde öğrendiklerini bizzat iş ortamında bulunarak, işin pratik boyutuyla da birleştiren öğrenciler böylece gümrüklerde ya da gümrük ile ilgili işlerde görev üstlenebilecek bir konuma gelmiş olurlar.

İlk mezunlarını 1985 yılında veren bu bölümler sonraki yıllarda gördüğü ilgi üzerine yeni öğrenciler almaya ve gümrük sektörüne eleman yetiştirmeye devam ettiler. Bu bağlamda 2000'li yıllar-

ra kadar gelen süreçte 1500 civarında elemanı yetiştirerek mezun eden bu okulların söz konusu mezunlarından ancak 350 kadarının gümrük teşkilatının değişik idari birimlerinde görev alabilmiş olması ise madalyonun öteki yüzünü oluşturmaktaydı.

Gümrük İşletme Bölümü Mezunları Gümrüklerde İstihdam Edilemiyor!

1983 yılında eğitim ve öğretim faaliyetine başlayan Gümrük İşletme Bölümlerinde okuyanlara 1991 yılına değin başarı sırasına göre Müsteşarlık tarafından burs verilmiş ve yeterli görülen personelin doğrudan teşkilatta görev alması sağlanmıştı. Ancak bu tarihten itibaren yürürlüğe konulan yeni bir uygulama ile öğrencilere verilen burslar kesilmiş ve göreve başlamaları da açılacak memuriyet sınavında başarı göstermeleri şartına bağlanmıştı. Ne var ki, 1991 yılında son kez açılan sınav dolayısıyla bu tarihten itibaren söz konusu bölümlerden mezun olan öğrencilerin gümrük teşkilatı bünyesinde görev almalarının önü kesilmiş oldu. Hele bu tarihten itibaren gümrük konusunda yüzeysel dahi olsa bilgisi olmayan ve değişik kurumlarda görev yapmakta olanların naklen atanmaları, gümrük teşkilatının nitelikli personel ihtiyacını karşılamada sorunlar yaşamasına neden olmuştur. Dolayısıyla da AB ile bütünleşme sürecindeki Türkiye'de söz konusu okullardan mezun olan elemanların gümrük teşkilatlarında istihdam edilememeleri, AB ile entegrasyon çalışmalarında da sorunlar yaşanmasına sebep olmuştur. Bunun yanı sıra mesleki eğitim almış genç personelin teşkilat bünyesinde istihdam edilememesi de ayrıca bir sıkıntı kaynağı durumundadır.

Ne Yapılmalı?

Elbette böylesi bir konunun sabah-tan akşama, haydi deyince çözümlenmesini beklemek mümkün değil. Ancak dünya ile bütünleşme yolundaki Türkiye'de bu sorunun halledilmesi ve eği-

timli elemanların teşkilatlar bünyesinde görevlendirilmesi de bir başka zorunluluk olarak karşımızda durmakta.

Bu sorunun halledilmesi için ilk etapta Meslek Yüksek Okullarının gümrük işletme bölümlerinden ya da dış ticaret bölümlerinden mezun olanların yapılacak bir değerlendirme sınavı sonrasında teşkilat bünyesinde istihdam edilmeye başlanmaları doğru bir girişim olacaktır. Bunun bir adım sonrasında ise gümrük işletme bölümlerinin 4 yıl süreli ve yabancı dille eğitim veren bölümler düzeyine çıkarılması da yerinde olacaktır. Hatta önümüzdeki dönemin ekonomik gelişmelerine göz atıldığında gerekli bile olacaktır.

Yine bu bağlamda kaliteyi de düşürmemek adına 4 yıllık olacak söz konusu okulların sayısını, onlar da büyük merkezlerde olmak kaydıyla 2 veya 3 ile sınırlamak da yerinde olacaktır.

Ayrıca atama ve görevde yükselme gibi yönetmeliklerde günün koşulları göz önüne alınarak değişikliğe gidilmesi gerekmektedir. Yükselme ve terfi konusunda hizmet içi eğitim kurslarını bitirmiş olanlara tanınan haklardan bile yararlanamayan gümrük teşkilatı çalışanlarının bu sorunlarının mutlaka giderilmesi gerekmektedir. Akademik eğitim sürecinden geçerek teşkilata dahil olmuş bulunan gümrük işletme bölümü mezunlarının hizmet gruplarındaki bekleme sürelerinin uzunluğu da ayrı bir sorun durumundadır. Bu uzun bekleme süreleri sebebiyle ilgili personel sınavlara gecikmeli olarak girebilmekte, bu durumda sonuç itibarıyla söz konusu sınavlara müracaat edenlerin ve başarılı olanların azlığına dolayısıyla da, idareci sıkıntısının yaşanmasına neden olmaktadır.

Hiç şüphesiz ki bütün bu talep ve öneriler, sadece gümrük teşkilatı personelinin günün koşulları doğrultusunda daha nitelikli hale gelmesini sağlamanın ötesinde, Türkiye'nin dünya ile bütünleşme sürecine de olumlu yönde katkı yapacağı için açık bir gereklilik olarak karşımızda durmaktadır. Bu aynı zamanda gümrüklerde verilen hizmetin de daha kaliteli ve çağdaş niteliklerde olmasının yolunu açacaktır. Ama ondan öteye tüm teşkilatın çağdaş bir anlayışla dünyaya adapte olmasında etkili olacaktır.





İŞ DÜNYASI 2006 YILINDAN NE BEKLİYOR? EKONOMİK VE SOSYAL DURUMA NASIL BAKIYOR?

1 HÜKÜMETİN KARNESİ NASIL?

Ekonomi – İyi
Dış Politika – İyi
AB ile Entegrasyon – İyi
İç Politika – Orta
Sosyal Politikalar – Orta

1

2 FAALİYETTE BULUNDUĞUNUZ İŞKOLUNDA 2005 YILI NASIL GEÇTİ?

Çok İyi - % 3.34
İyi - % 30.14
Orta - % 44.01
Kötü - % 18.66
Çok Kötü - % 3.34

2

3 2005 YILINDA EN ÇOK SIKINTI ÇEKTIĞİNİZ KONU NEYDİ?

TL'nin aşırı değerlenmesi ve ihracata olumsuz etkisi - % 25
Nakit sıkıntısı - % 27
Piyasadaki durgunluk - % 24
Girdi maliyetlerindeki artış - % 13
Talep yetersizliği - % 9
Diğer - % 2

3

4 2005'TE YILIN OLAYI NEYDİ?

Tüpraş, Telekom gibi büyük kitlerin özelleştirilmesi - % 42
YTL'ye geçiş - % 32
Yabancı sermaye girişindeki artış - % 12
Mortgage uygulaması - % 10
Diğer - % 4

4

5 HÜKÜMETTEN BEKLENTİLERİNİZ NEDİR?

Üretimi ve ihracatı teşvik edici politikaların uygulanması - % 24
İşsizlikle mücadele - % 20
Kayıt dışı ekonomi ile mücadele - % 18
Yolsuzlukla mücadele - % 6
Cari açığın azaltılması - % 4
Enflasyondaki düşüşün kalıcı hale getirilmesi - % 4
Diğer - % 24

5

6 AB SÜRECİNDEN BEKLENTİLERİNİZ NEDİR?

Rekabet zorlaşır ama sektörde küçülme olmaz - % 30
Sektörün daha sağlıklı yapıya kavuşmasını sağlar - % 22
Sektörde önemli bir etki oluşturmaz - % 17
Rekabet zorlaşır ve sektör küçülür - % 17
Sektör büyümeye devam eder. - % 12

6

7 2006'DA ERKEN SEÇİM BEKLİYORMUSUNUZ?

Evet - % 18.18
Hayır - % 70.82

7

8 2006 YILI PLANLARINIZ NEDİR?

Aynı koşullarda işimizi sürdüreceğiz - % 42
Kapasite artırımına gedeceğiz - % 25
Yeni yatırım yapacağız - % 18
Küçüleceğiz - % 8
Başka bir sektöre geçeceğiz - % 7

8

9 2006'NIN 2005'TEN DAHA İYİ BİR YIL OLACAĞINI DÜŞÜNÜYORMUSUNUZ?

Önemli bir farklılık olmaz - % 41
Daha iyi olur - % 37
Daha kötü olur - % 22

9



GÜMRÜK MÜŞAVİRİNİN GÜNLÜĞÜNDEN

Bir müddettir işim ile ilgili olarak yaşadıklarımı bir kenara not alayım dedim ve vaktim elverdikçe de küçük defterime gün boyu yaşadıklarımı kaydetmeye başladım. Neden mi böyle bir şey yapıyorum? Doğrusunu isterseniz nedenini tam olarak ben de bilmiyorum.

Ama stres dolu bu meslekte geçirdiğim günlerin bir kenara not düşülmesinin şimdi değilse de belki ileride eğlenceli olacağını düşünüyorum.

Yıllar sonra dönüp defterime baktıkça, hey gidi günler hey zaman nasıl da geçip gitmiş diyeceğim günlerin hayalini kuruyorum belki de. Belki de zamana karşı yarıştığımız bu günleri ileride hatırlayarak nereden nereye geldiğimizin muhasebesini yaparız diye düşünüyorum. Her neyse her halde bir işe yarar bütün bunlar.

Deftere ilk olarak Selahattin Ağabey ile gümrüğe gittiğim ilk güne ait izlenimlerimi kaydediyorum. Selahattin Ağabey tecrübeli bir isim. Gümrük müşavir yardımcısı kendisi. İlk gün ortamı görmem ve öğrenmem için beni de yanına katıp Haydarpaşa'ya götürüyor.

Burada herkesin birbirini tanıdığını ve aralarında çok sıcak bir diyalog ortamı olduğunu görüyorum. Rekabet yokmu acaba diye düşünüyorum. Selahattin Ağabey rekabetin

özellikle Cuma günü yaşandığını, kimi zaman yoğunluktan ötürü kimsenin kimseyi tanımadığını söylüyor.

Beyannamemiz elimizde tescil için harekete geçiyoruz. Aynı zamanda artık bizim içinde geriye sayımın başladığını öğreniyorum. Elbette geriye sayanın müşteri olduğunu da.

Ordino için taşıyıcı firmayı arıyoruz. Merak etmeyin kurye yolda getiriyor cevabını alıyoruz. Ama bu aşamada yavaş yavaş strese girmenin zorunlu olduğunu da bir kenara not ediyoruz Ya vaktinde gelmezse diyerekten.

Bu arada liman ile gümrük arasında



sayısını bilemediğimiz kadar gidip gelmeye başlıyoruz. Şanslı günümüzde olduğundan ötürü kuryenin ulaştırdığı ordinomuzu alıp, fişinin kesilmesi için ardiyeye bırakıyoruz. İşler yolunda gidiyor gibi görünüyor.

Konteyner'ı açmak gerekiyordu. İşin en heyecanlı kısımlarından birisi. Aynı zamanda tehlikeli de. Riskleri göze alarak Forklift'i ayarlıyoruz. Konteyner'i indiriyoruz. Muayene memurunu bekliyoruz. Selahattin Ağabey inşallah konteyner'in dibini görürüz diyor. Her ne demekse. Konteyner açılıyor ve şans diye buna derim ki dibini de görüyoruz. Yoksa yardımamız gerekecekti. Hadi hayırlısı bunu da kolaylıkla atlattık diyorum.

Artık beyannamenin kapatılıp malın gümrükten çıkarılmasına ve işimizi bitirmiş olmanın huzuru ile şirkete dönmeye sıra geldi derken, Selahattin Ağabey, gelen malların içinde orjinal dilindeki el kitapçığının olmadığını söylüyor.

İlk anda ne demek istiyor acaba bu Selahattin Ağabey diye düşünürken, fazla gecikmeksizin bana müjdeyi veriveriyor. Konteyner'in içindeki bütün ürünleri tek tek açıp içine orjinal lisandaki kitapçığı ben koyacağım. Ve bu işe vakit kaybetmeden de başlamam gerekiyordu. Onun ofiste acil işleri varmış.

Sabahtan beri yanımda olan şans beni terk mi etti ne!



LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ

Galataport, Mersin, İzmir ve İskenderun. Liman özelleştirmeleri bugünlerde hükümetin gündemine önemli konu başlıklarından birisi olarak girmiş durumda. Bir ülkenin dışarıya açılan en önemli kapılarından olan ve milyarlarca dolarlık ticari hareketliliğin yaşandığı limanların geleceği bugünlerde yoğun bir şekilde tartışılıyor.

Özelleştirme taraftarları ile bu girişime karşı olanların bu konudaki argümanları ne? Devletin liman işletmesinden çekilmesi verimliliği artırır mı? Buna paralel olarak hizmet etkinliği ve dolayısıyla da gelirler artar mı? Kabotaj Kanunu özelleştirmeye engel mi? Yoksa özelleştirme karşıtlarının ifade ettiği gibi limanlar bu süreç sonunda yabancı ellere gittiğiyle mi kalır?

Bu soruların ışığında ilk etapta yürürlükteki Kabotaj Kanununa bakıldığında yabancı sermayenin hakim ortak olarak deniz ve li-

manlarda işletmecilik yapmasını yasaklayan kanunun, bu sebepten ötürü liman özelleştirmelerinin önündeki en büyük engeli oluşturduğu görülür. Özellikle de liman yönetiminde ilgili kanun hükümleri bağlamında yabancı payının yüzde 50'yi aşamayacağı da belirtilmekte.

Buna karşın özelleştirme idaresi ise kanunun seyr u sefer ile ilgili hükümleri içerdiğini, dolayısıyla da liman işletmeciliği açısından bir sorun oluşturmayacağını düşünüyor. Ancak yine de, 1926 tarihli kanunun "her türlü liman hizmetini vermek" ifadesinden hareketle liman özelleştirmeleri açısından hukuki bir engel oluşturacağı görüşü ağır basıyor.

Bu tartışmalar eşliğinde yürütülen özelleştirmelerse tahmin edileceği üzere yargıya intikal etmiş durumda. Son bir kaç yılda yapılmış olan özelleştirmelerin önemli bir kısmının yargıdan dönmesi dolayısıyla, oldukça ihtilafli bir konumdaki liman özelleştirmelerinin akıbetinin ne olacağı da merakla bekleniyor.

Hukuki boyuttaki bu tartışmalara karşın limanların ekonomik anlamdaki geleceği ise belirsizliğini koruyor. Mevcut durumları ile yetersiz olan limanların altyapı ve üstyapı itibarıyla acilen yeni yatırımlara ihtiyacı bulunuyor. Liman işletmeciliğinde tüm dünyada saygın bir yeri olan yabancı firmaların bu işe girmeleri halinde işletmecilik açısından verimliliğin artacağı ve limanlara daha çok gemi geleceğini dile getiren ihracatçıların, yabancılar ile yapılan ortaklığın mevcut monopollerin kırılması ve verimliliğin artması için gerekli olduğunu özellikle vurguladıkları görülüyor. Limanlara yönelik bu tarz düzenlemelerin yanısıra sıkışıklık zammı ve navlun bedellerinin indirilmesi gibi konularda atılacak adımların da, liman işletmeciliği açısından olumlu katkı sağlayacağı belirtiliyor.

Kısacası şu an itibarıyla Türkiye, limanların özelleştirilmesi gibi çetin bir konuda karar vermenin arefesine gelmiş bulunuyor. Alınacak kararların hiç şüphesiz ki, sadece bugünü değil, en azından önümüzdeki 25-30 yıllık zaman dilimini etkileyeceği de göz ardı edilmemeli. Hem de geri dönüşü olmaksızın...

