

2011

Fethiye Sorunları ve



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY

Çözüm Önerileri

Fethiye **Sorunları ve** **Çözüm** **Önerileri**



2011

İÇİNDEKİLER

1 Nolu Madencilik ve İmalat Sanayi	1-3
• Dalış bölgelerinde amatör ve profesyonel balıkçılığın yasaklanması ve nesli tükenmekte olan balıkların avcılığının engellenmesi • Fethiye'nin yat turizminden hak ettiği payı alamaması	
2 Nolu İnşaat ve İnşaat İle İlgili faaliyetler	4-5
• Fethiye giriş ve çıkışlarındaki binalara mantolama sisteminin uygulanması	
3 Nolu Otomobiller Ve Hafif Motorlu Taşıtların Satışı, Motorlu Taşıtların Parça Ve Aksesuarları İle Akaryakıt Satışı	6-10
• 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'ndaki araç tanımları • Petrol fiyatındaki artış • Tehlikeli madde taşıyan araçların denetimlerinin sıklaştırılması ve kontrollerin artırılması	
4 Nolu Yaş Sebze ve Meyve İle Gıda Maddeleri İmalatı ve Toptan Ticareti	11-15
• Ekmek ve Ekmek Çeşitleri Tebliğinde Değişiklik Yapılması • Turizm sezonunda trafik yasağı uygulaması • Nişasta Bazlı Şeker Kotasının Düşürülmesi	
5 Nolu Bilgisayar, Telekomünikasyon ve Ev Eşyaları Toptan ve Perakende Ticareti	16-20
• Yerel yönetimlerin altyapı ve üstyapı çalışmalarını turizm sezonunu dikkate alarak yapmaları	

- Fethiye Körfezi'nin Kirliliği
- Fethiye'nin Kruvaziyer Turizm Limanı Bulunmaması

**7 Nolu İnşaat Malzemeleri, Hırdavat ve Yapı Materyalleri
Toptan ve Perakende Ticareti**

21-22

- İlçemizde işyeri envanter sisteminin bulunmaması

8 Nolu Gıda ve İçecek Maddeleri Perakende Ticareti

23-25

- Perakende Ticaret, Alışveriş Merkezleri
ve Büyük Mağazalar İle Esnaf ve Sanatkarlık Hizmetlerinin
Düzenlenmesi Hakkında Kanun
- Kaçak-sahte alkol ve tekell mamulleri pazarı

**9 Nolu Konfeksiyon, Ayakkabı, Deri Giyim, Deri Eşyaları,
Ecza ve Kişisel Bakım Ürünleri Toptan ve Perakende
Ticareti**

26-28

- Telmessos Antik Tiyatrosu'nun ve Amintas Kaya
Mezarları'nın restorasyonu ve bakımı
- Fethiye'deki Sinyalizasyon Sorunu

**10 Nolu Kuyumculuk, Saat, Optik ve Hediyelik Eşya
Toptan ve Perakende Ticareti**

29-30

- Yasa Dışı Döviz Alımı

11 Nolu Ulaştırma ve Depolama

31-33

- Göcek Tüneli Ücretlerinin Yüksek Olması
- Mazottaki ÖTV Uygulaması

12 Nolu Otel, Motel, Pansiyon Kamp Yeri İşletmesi

- Bir turizm kentinde altyapı sorunu **34-35**

13 Nolu Yiyecek ve İçecek Hizmetleri

- İlçemize aşçılık meslek yüksekokulu açılması **36-39**
- Gürültü Yönetmeliği ve 24 Saat Uygulaması
- Herşey dâhil sisteminin kontrolsüzlüğü

14 Nolu Bilgi ve İletişim ile Finans ve Sigortacılık Faaliyetleri

40-45

- DASK'ın kapsamının genişletilmesi
- Kamu mallarının sigortasızlığı
- Sigorta sahtekârlıkları
- Sigorta sektöründe irrasyonel fiyatlandırma

15 Nolu Gayrimenkul Faaliyetleri

46-47

- Emlak Komisyonculuğu sektöründeki denetimsizlik

16 Nolu Kiralama ve Leasing ile Acenteleri Faaliyetleri

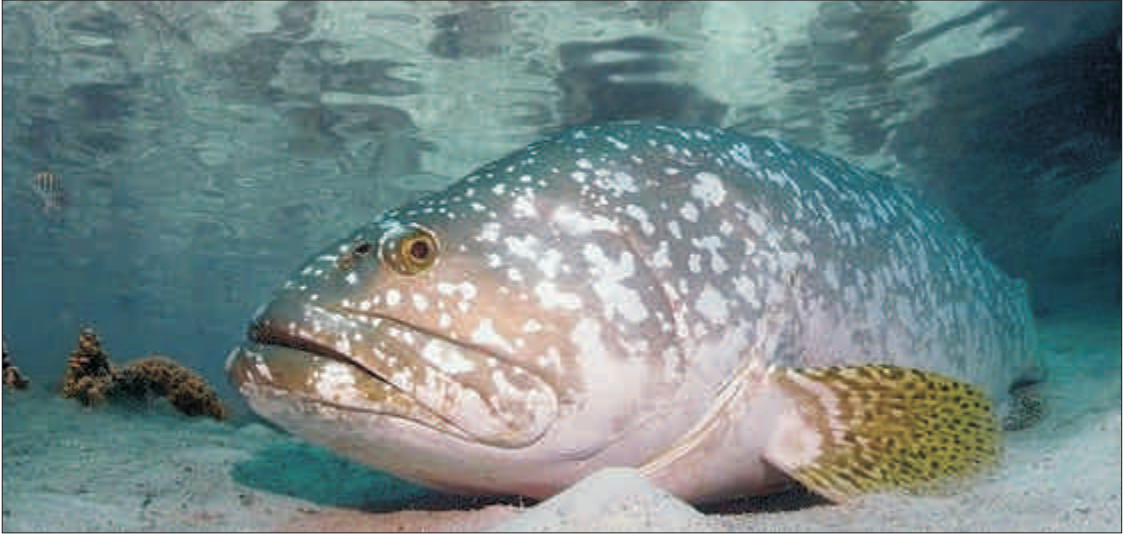
- D2 Yetki Belgeleri **48-49**



1 Nolu Madencilik ve İmalat Sanayi

- Dalış bölgelerinde amatör ve profesyonel balıkçılığın yasaklanması ve nesli tükenmekte olan balıkların avcılığının engellenmesi
- Fethiye'nin yat turizminden hak ettiği payı alamaması

Sorun: Dalış bölgelerinde amatör ve profesyonel balıkçılığın yasaklanması ve nesli tükenmekte olan balıkların avcılığının engellenmesi



Açıklama :

İlçemizde dalışa açık sahalarda dalış turizmi yapılmakta fakat aynı sahalar içerisinde ticari amaçlı su ürünleri avcılığı da yapılmaktadır. Bu nedenle, ticari amaçla yapılan su ürünleri avcılığı hem dalış turizmine balta vurmakta, hem de nesli tükenmekte olan balıkların çoğalmasını engellemektedir.

Öte yandan Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın 2/1 Nolu Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliği'nde aşağıdaki haritada belirtilen alanda gırgır ağları ile avlanma yasaklandığı halde, bu alanlarda çevirme ağları ile balık avlanmaktadır. Üstelik aynı Tebliğ'e göre, bütün karasularımızda, 15 Haziran - 31 Temmuz tarihleri arasında her türlü istihsal vasıtası ile orfoz ve lagos avcılığı yasak, diğer zamanlarda da 30 cm.nin altında orfoz ve lagos avlanmak yasaktır. Ancak ilçemiz denizlerinde gırgır ağları ya da olta ile küçük boylarda orfoz ve lagos avcılığı yapılmaktadır.

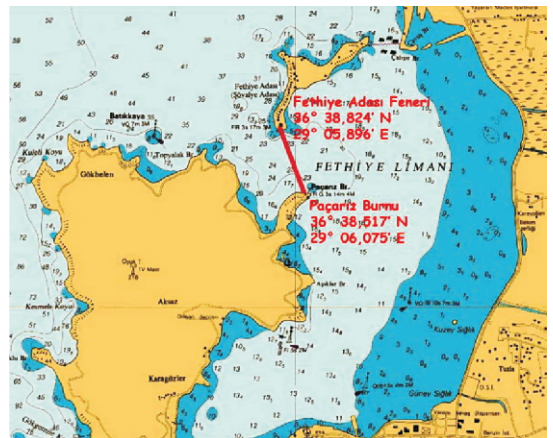
Çözüm Önerisi :

İlçemizde maalesef dalış turizmi ve yerel balıkçılık olgusu direk ve etkin olarak çatışma içerisinde. Dalış turizminin yoğun olarak yapıldığı ilçemizde Fethiye Körfezi ve açıklarında ticari amaçla veya amatör olarak su

ürünleri avcılığına kesinlikle izin verilmemelidir. Denizlerimizdeki su ürünleri kaynaklarının korunması ve sürdürülebilir olarak işletilmesi için özellikle avlanması yasak olan lagos ve orfoz balıklarının avlanma sınırları 30 cm.nin üzerine çıkarılmalıdır.

İlgili Kurum:

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Fethiye İlçe Tarım
Müdürlüğü



Sorun: Fethiye'nin yat turizminden hak ettiği payı alamaması



Açıklama :

Yat turizmi dünyanın en hızlı gelişen turizm türleri arasındadır. Gelişen dünya ekonomisine paralel olarak bir zamanların lüks hobisi olan yatçılık, gelişmiş ülkelerde artık orta sınıfa nüfuz edecek düzeylere gelmiştir. Ülkemizde yat turizmi 1980'den itibaren gelişmeye başlamıştır. 1983 yılında işletme sayısı 2, iken, 1993 yılında işletme sayısı 94 olmuştur. Günümüzde ise işletme sayısı 114'e ve yat sayısı 1022'ye yükselmiştir. Yat inşaat sanayindeki gelişmeler, günümüz teknolojisi ve artan refah seviyesi yat sayısının yılda %15 oranında artmasına neden olmaktadır. Fethiye deniz turizmi açısından eşsiz bir doğaya, bu turizm türünü destekleyecek modern mekânsal yapılara sahip olup, yatçıların her gece değişik, özel demir atacakları koy, körfez ve plajların hazinesidir. Türkiye'de 2009 yılı itibarıyla mavi bayrak alan 14 marinadan 2 tanesi Fethiye'dedir. Ancak yat turizminin ilerlemesi için uygun olan eşsiz doğal yapısına rağmen, Fethiye ve Göcek'te marinaların kara ve deniz olmak üzere toplam kapasitesi 2.320 olup, bu rakam yetersizdir.

Çözüm Önerisi :

Fethiye ve Göcek kıyılarında marinalarında yat bağlama kapasitesi yetersiz olduğundan bölgenin bu konuda yeni

yatırımlara ihtiyacı her geçen gün artmaktadır. Fethiye Körfezi'nin yat ve marina taşıma kapasitesi belirlenerek bu alanda hızlı bir yatırım sürecinin başlatılmasının önündeki engeller kaldırılmalıdır.

İlgili Kurum :

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü, Fethiye Belediyesi



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY



2 Nolu İnşaat ve İnşaat İle İlgili faaliyetler

- Fethiye giriş ve çıkışlarındaki binalara mantolama sisteminin uygulanması

Sorun: Fethiye giriş ve çıkışlarındaki binalara mantolama sisteminin uygulanması



Açıklama :

Bir şehrin giriş ve çıkışları o şehrin anahtarıdır. Elbette ki, “şehir” girişinden ve çıkışından ibaret değildir. Ancak bir turizm kenti olan Fethiye'nin giriş ve çıkış yollarına özel önem verilmesi gerekmektedir.

Bu noktadan hareketle, şehrin imaj ve çehresini oluşturan Fethiye'nin giriş ve çıkışlarındaki gelişigüzel, düzensiz ve plansız binalar hem ilçemizin görüntüsünü kirliletmekte, hem de ilçemize gelen misafirlerimiz üzerinde kötü bir izlenim bırakarak Fethiye kimliğini olumsuz etkilemektedir.

Çözüm Önerisi:

İlçemizin giriş ve çıkışlarında görüntü kirliliğine yol açan düzensiz yapılara bir makyaj yapılması kaçınılmazdır. Bu kapsamda Ankara'da Esenboğa Havalimanı Yolu üzerindeki binalara yapıldığı gibi, Fethiye giriş ve çıkış yollarının tek tip bir görüntüye kavuşması için, “mantolama sistemi” yapılması şehrin çehresini değiştireceği şüphesizdir. Fethiye'nin kimliğini de yansıtmak şekilde yapılabilecek “mantolama” adı verilen “dış cephe ısı yalıtım sistemleri” ile sadece görüntü kirliliği engellenmeyecek, enerji tasarrufu da sağlanacak-

tır. Böylelikle yerküre üzerindeki kaynakların hızla tükendiği düşünüldüğünde sağlanacak bu enerji tasarrufu ile enerji tüketimine de ilçe olarak sosyal sorumluluk alanında katkı sağlamış olacağız.

İlgili Kurum:

Fethiye Belediyesi, Mimarlar Odası Fethiye Şubesi



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY



3 Nolu Otomobiller Ve Hafif Motorlu Taşıtların Satışı, Motorlu Taşıtların Parça Ve Aksesuarları İle Akaryakıt Satışı

- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'ndaki araç tanımları
- Petrol fiyatındaki artış
- Tehlikeli madde taşıyan araçların denetimlerinin sıklaştırılması ve kontrollerin artırılması

Sorun: 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'ndaki araç tanımları



Açıklama :

Karayollarında can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemek amacıyla çıkarılan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda bir kısım tanımlar aşağıdaki gibidir.

•Motosiklet : İki veya üç tekerlekli sepetli veya sepetsiz motorlu araçlardır. Bunlardan karoserisi yük taşıyabilecek şekilde sandıklı veya özel biçimde yapılmış olan ve yolcu taşımalarında kullanılmayan üç tekerlekli motosikletlere yük motosikleti (triportör) denir

•Bisiklet :En çok üç tekerleği olan ve üzerinde bulunan insanın adale gücü ile pedal veya el ile tekerleği döndürülmek suretiyle hareket eden ve yolcu taşımalarında kullanılmayan motorsuz taşıtlardır

•Motorlu bisiklet : Silindir hacmi 50 santimetre küpü geçmeyen, içten patlamalı motorla donatılmış ve imal hızı saatte 50 km.den az olan bisiklettir

Ancak 1983 yılında çıkarılan Kanun günümüzün teknolojik gelişmelerine ayak uydurmamaktadır. Kanunun hiçbir yerinde “elektrikli bisiklet”in ve “ATV” tarzı arazi motosikletinin tanımı bulunmamaktadır. Bu nedenle bu araçlar “motosiklet” kapsamına sokulmaktadır. “ATV”nin açılımı (All Terrain Vehicle) yani her türlü arazide kullanılabilen araç anlamına gelmektedir. “ATV” bir arazi taşıtıdır ve bu aracı ticari

kullanan da, hususi kullanan da aynı vergiyi vermektedir. Öte yandan Kanun'da “motosiklet” için motor hacmi tanımları mevcut değildir.

Çözüm önerisi:

1983 yılında çıkarılan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'ndaki araç tanımları günümüzün şartlarına göre güncellenmelidir. Ayrıca motor hacimlerine göre vergi oranları belirlenmeli, otomobillerde olduğu gibi hususi ve ticari kullanımlar için vergilendirme oranları düzenlenmelidir.

İlgili Kurum:

Bölge milletvekilleri



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY

Sorun : Petrol fiyatındaki artış



Açıklama :

Dünyada ve Türkiye'de ekonomik kalkınmanın en temel ağırlıklı enerji girdisi olan petrole, gün geçtikçe daha fazla gereksinim duyulmaktadır. Dünya nüfusunun artması ve teknolojinin gelişimi ile birlikte enerji tüketiminin de artışı, petrol sektöründe yaşanan gelişme ve değişimlerin yakından izlenmesini zorunlu hale getirmektedir.

Yakın zamanlı birçok çalışma, petrol fiyatlarındaki yükselmenin ekonomi üzerindeki etkisinin altını çizmektedir. (İEA) Uluslararası Enerji Ajansı'nın tahminlerine göre, petrol fiyatlarındaki her % 10 artış, Küresel Gayri Safi Hasıla'da % 0.5'lik bir kayba neden olmaktadır.

Petrol fiyatları, ülke ekonomik performansını etkileyen faktörlerin başında yer almaktadır. Fiyatlarındaki artışın yüksek ve uzun süreli olması, uluslararası ekonomide aşağıda belirtilen değişimlere neden olmaktadır.

- Petrol ithal eden ülkelerin ödemeler dengesi bozulmaktadır,
- Petrol ithalatçısı konumundaki ülkelerde enflasyon ve girdi maliyetlerini arttırmakta bu durum da, işsizlik ve dolayısıyla ekonomik krize neden olmaktadır,
- Petrol ithalatçısı ülkelerin uluslararası rezerv gereksinimi de artmaktadır,

•Petrol fiyatında meydana gelen artış sonucu ortaya çıkan ticaret kayması, petrol ithal eden ülkelere, petrol ihraç eden ülkelere doğru bir gelir transferi yaratmaktadır.

Türkiye'de petrol fiyatlarının oluşumunda ve artışında, dünya petrol fiyatları ve döviz kurlarının yanı sıra hükümetin müdahalesi de önem taşımaktadır. Türkiye'de hükümetler akaryakıt ürünlerinin çıkış fiyatları üzerinden ÖTV (Özel Tüketim Vergisi) ve KDV (Katma Değer Vergisi) almaktadırlar. Daha önce ülke içinde petrol fiyatlarındaki dalgalanmaları azaltan ve bir yandan da gelir sağlayan Akaryakıt Fiyat İstikrar Fonu, fonların kaldırılması ile birlikte işlevini maktu bir vergi olan ÖTV'ye devretmiş, Akaryakıt Tüketim Vergisi de bu verginin kapsamına girmiştir. Günümüzde ürün pompa satış fiyatlarının % 70-75 kadarı ÖTV ve KDV olarak devlete kalırken, yaklaşık % 22'i rafineri fiyatı olmakta ve % 8'i dağıtım payı olarak bayilere ve ana dağıtım şirketlerine kalmaktadır. Ancak vergi miktarı dünya fiyatlarındaki gelişmelere göre, Bakanlar Kurulu tarafından genellikle haftalık olarak revize edilmekte ve bu dağılımdaki oranlar sabit kalmamaktadır. Ülkemizde petrol fiyatlarındaki artış sonucu yaşanan şokun kalıcılığı ve büyüklüğü ile birlikte Merkez Bankası ve hükümetin şoka gösterdiği tepkiler ve bu tepkilere bağlı olarak ortaya koyduğu para ve maliye politikaları da bir hayli önem arz etmektedir. Petrol

Sorun : Petrol fiyatındaki artış



fiyatlarındaki artışın, üretici fiyatlarına olan etkisi gözler önüne serildiğinde Merkez Bankası ve hükümet artan petrol fiyatları karşısında gereken önlemleri almış gibi gözükmemektedir.

Özellikle hükümet artan enerji maliyetini vergilere yansıtmakta ve yükü son kullanıcı ve sanayicilerin omuzlarına bırakmaktadır. Bu da doğal olarak fiyatları artırmakta ve sonuç olarak satışların düşmesine sebep olmaktadır.

Çözüm Önerisi:

Türkiye ekonomisi siyasal yapıcılarının petrol fiyatlarındaki artışı sadece ithal bir girdinin maliyet artışı olarak görmeyip ekonominin derininde yol açabileceği niteliksel değişimleri görerek özellikle enerji politikalarında acil değişikliğe gitmesi gerekir.

Enerji tasarruf eden teknolojilerin uygulanmasının, pahalı enerji kaynaklarının ucuz enerji kaynakları ile ikame edilmesinin ve enerji tasarruf eden teknolojilerin geliştirilmesi için yapılacak olan AR-GE harcamalarının teşvik edilmesi gereklidir. 21 yy.da enerji, ekonominin hareket edebilmesi için zaruridir ve bunu sağlayamayan ekonomiler çökmeye karşı karşıya kalabilirler. Türkiye coğrafi konumu nedeniyle petrol rezervleri zengin üretici ülkelerle, enerji tüketimi yoğun sanayileşmiş batı ülkeleri

arasında ve Asya-Avrupa yolu üzerinde yer almaktadır. Türkiye'nin öncelikli hedefleri arasında bu potansiyelin değerlendirilerek "21. yüzyılın Avrasya Enerji Koridoru" konumuna getirilmesi yer almalıdır.

İlgili Kurum: Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu.



Sorun: Tehlikeli madde taşıyan araçların denetimlerinin sıklaştırılması ve kontrollerin artırılması



Açıklama :

Türkiye 22.03.2010 tarihi itibarıyla "Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması"na (ADR) taraf ülke olmuştur. "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkındaki Yönetmelik" ise 31.03.2007 tarih ve 26479 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış olup, söz konusu yönetmelik 01.01.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yani 01.01.2011 tarihinden itibaren ADR kuralları uygulanmaya başlanmıştır.

Türkiye'de her yıl tehlikeli madde taşınması sırasında bilgi yetersizliğinden kaynaklanan kazalar yaşanmaktadır. Kuru yük taşımacılığında yaşanan kazalar can ve mal kaybına yol açarken, kimyasal ve tehlikeli madde nakliyesinde yaşanan kazalar çevreye de ağır ve kalıcı hasarlar bırakmaktadır. Türkiye'de 2500 adet LPG tankeri, yaklaşık 50 bin adet de akaryakıt tankeri bulunmakta, kimyevi madde taşıyan tankerlerin sayısı ise net olarak bilinmemektedir.

Ancak yurtiçi taşımalarında kullanılan bu tankerlerin maalesef % 98'i ADR şartlarına uymamaktadır. Sadece büyük akaryakıt firmaları uluslararası boyutta çalıştığı için onların araçları standartlara uymaktadır. Ancak yalnızca Türkiye içinde taşıma yapan şirketler, tehlikeli maddelerin taşınması konusunda hem araç güvenliği hem de şoförlerin eğitilmesi açısından birçok eksikliği

barındırmaktadır. Bu noktada Türkiye, ADR'ye imza atmış durumda ve kendi içinde kimyasal madde taşımacılığını düzenleyici bir kanuna sahiptir, ama kanunun uygulanması aşamasında ülkemizde ciddi eksiklikler yaşanmaktadır. Boğaz köprüleri ve büyük tüneller haricinde, tehlikeli madde taşıyan tankerlerin kontrolleri yapılmamaktadır.

Çözüm Önerisi:

- Türkiye'de ADR Eğitim Merkezleri açılmalıdır
- ADR Eğitim Merkezlerinin vereceği sürücü sertifikaları, yine akredite edilmiş bir Türk kurumu tarafından onaylanmalı ve üye ülkelerin tümünde geçerli olmalıdır.
- Tehlikeli madde taşımacılığı yapacak firmanın Ulaştırma Bakanlığı'ndan yetki belgesi, Çevre Bakanlığı'ndan da taşıyabileceği ürünlere ilişkin hem firmasına hem de araçlarına lisans alması gerekmektedir.
- Bakanlık tehlikeli madde taşıyan araçların denetimlerini sıklaştırmalı, yönetmelik tarafından belirlenen denetim personelinin denetimlerini daha sıkı ve bilinçli yapması amacıyla kurum içi eğitimlerini artırmalıdır.

İlgili Kurum:

Ulaştırma Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, EPDK



4 Nolu Yaş Sebze ve Meyve İle Gıda Maddeleri İmalatı ve Toptan Ticareti

- Ekmek ve Ekmek Çeşitleri Tebliğinde Değişiklik Yapılması
- Turizm sezonunda trafik yasağı uygulaması
- Nişasta Bazlı Şeker Kotasının Düşürülmesi

Sorun : Ekmek ve Ekmek Çeşitleri Tebliğinde Değişiklik Yapılması



Açıklama :

27.06.2008 tarih ve 26919 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Türk Gıda Kodeksi Ekmek ve Ekmek Çeşitleri Tebliğinde Değişiklik Yapılması Hakkında Tebliğ hükümlerine göre; "Ekmek, en az 300 gram ağırlıktan başlayarak 50'şer gram arttırılmak suretiyle piyasaya sunulur. Toplu tüketim yerleri için çeşitli sözleşme ve taahhütler çerçevesinde üretilen, doğrudan tüketiciye sunulmayan ekmekler muhtelif ağırlıklarda üretilebilir. Ekmek çeşitleri muhtelif ağırlıklarda üretilebilir." Hükmü amirdir.

Bu kapsamda ekmek asgari 300 gram ağırlık ile piyasaya sunulurken, ekmek çeşitlerinin üretimi ve piyasaya sunulması konusunda bir düzenleme yapılmamış, bu alan başıboş kalmıştır.

Bu noktadan hareketle, bir takım ekmek üreticileri "Ekmek çeşitleri muhtelif ağırlıklarda üretilebilir." hükmüne sığınarak ekmek çeşidi adı altında 150, 200, 250'şer gramlık ekmekler üretilip satışa sunmaktadır. Öte yandan "sütlü ekmek" adı altında 250'şer gramlık ekmekler imal edilerek satılmakta ancak sütlü ekmeğin içerisine ne kadar süt tozu ve/veya süt konulacağı mevzuatla sabit olmadığı için tüketicinin normal ekmek ile (sözde) sütlü ekmeği karşılaştırmasına neden olmakta, bu durum da tüketiciyi yanıltılmakta ve haksız rekabet ortamı yaratmaktadır.

Çözüm Önerisi :

Türk Gıda Kodeksi Ekmek ve Ekmek Çeşitleri Tebliği'nde yapılacak düzenleme ile ekmek çeşitlerinin piyasaya sunulması için asgari gramajlarının belirlenmesi ve ekmek çeşitlerinde (özellikle sütlü ekmekte) kullanılan malzemelerin oranlarına ilişkin net bir düzenlemenin yapılması söz konusu piyasadaki düzensizliği önleyecektir.

İlgili Kurum :

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Bölge Milletvekilleri

Sorun : Turizm sezonunda trafik yasağı uygulaması



Açıklama :

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na istinaden ilçe sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliği bakımından Yönetmelikte gösterilen konular ve esaslar çerçevesinde, kaymakamın başkanlığında, belediye, emniyet, jandarma, milli eğitim, karayolları ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu'na bağlı ilgili odanın temsilcileri; valilikçe uygun görülen trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşların birer temsilcisinden oluşan İlçe Trafik Komisyonu kurulur.

Karayolları Trafik Kanunu'nun il ve ilçe trafik komisyonlarının kuruluşu ile görev ve yetkilerini düzenlediği 12'inci maddesine göre "karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek" trafik komisyonlarının görevleri arasında sayılmıştır. Öte yandan İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü'nün 2005/110 sayılı genelgesinde ve Emniyet Genel Müdürlüğü'ne yazılan 14.10.2005 tarih ve B050MAH0650002/11454/82839 sayılı yazısında tek yön/çift yön veya yolun trafiğe kapatılması gibi trafik akış

düzenini ilgilendiren konularda ilçelerde İlçe Trafik Komisyonu kararının olması gerektiği vurgulanmaktadır.

İlçemizde yaz aylarında Cahit Beğenç Bulvarı, Mustafa Kemal Bulvarı, Muğla Makası'ndan İnönü Bulvarı, Atatürk Caddesi, Fevzi Çakmak Caddesi üzerinden koylar bölgesine kadar olan yol ile Çarşı Caddesi, Pazaryeri içerisi, Cumhuriyet Mahallesi'nin, Paspatur Mevkii içerisi ve İskele meydanı 1 Mayıs-1 Ekim tarihleri arasında, servis yapan, yük indirme-bindirme yapan tüm kamyonet, kamyon ve tankerlere kapatılmakta ve yük indirme, mal getirme-götürme işlem saatlerinin 24:00-09:00 saatleri arasında gerçekleştirilmesi istenmektedir. Ancak Fethiye'deki yolların trafiğe kapatılması ile ilgili İl Trafik Komisyonu ve İlçe Trafik Komisyonu'nun 2002 yılında aldığı karar Atatürk Caddesi, Çarşı Caddesi, Fevzi Çakmak Caddesi, Dispanser Sokak ile bu cadde ve sokakların bağlantı yollarını kapsamaktadır.

Bu kapsamda trafiğe kapatılan yollar Trafik Komisyonu Kararındaki alanı aşmakta olduğu gibi, servis yapan, yük indirip bindiren esnafı da mağdur bırakmaktadır. Malları getirme-götürme için verilen izin saat 24:00-09:00 arasındadır, ancak dağıtımçı firma saat 24:00'den sonra dağıtmayı kabul etse dahi malları teslim alan esnafın o saatte dükkanı açık olmadığından teslimatlarını gerçekleştirememektedir.

Çözüm Önerisi :

Sokak ve caddeleri bu tür yasaklarla belli araçların trafiğine kapatmak yerine bu trafik akışını akılcı bir şekilde yöneterek, ticari hayatın da sekteye uğratılmaması için sokak ve caddelerde sınırlı sürelerde bu tür servis hizmetlerinin verileceği otoparklar oluşturulmalı ve bu otoparklar sadece bu amaçla kullanılmalıdır.

İlgili Kurum :

Fethiye Kaymakamlığı, Fethiye Belediyesi, Fethiye Emniyet Müdürlüğü



Sorun : Nişasta Bazlı Şeker Kotasının Düşürülmesi



Açıklama:

Mısır nişastasının kimyasal işleminden geçirilmesiyle elde edilen şeker türü “nişasta bazlı şeker” (NBŞ) olarak adlandırılır. Nişasta parçalanarak glikoza, ardından glikoz da fruktoza dönüştürülmektedir. Fruktoz ise çok masum olmayan bir şeker cinsidir. Çünkü insülin direncini tetikleyerek aşırı şişmanlığa ve tehlikeli hastalıklara yol açabilmektedir.

Konu hakkındaki başka bir önemli sorun ise, tüm zararlarının bilinmesine rağmen ülkemizde nişasta bazlı şeker kotasının %15'lere çıkarılmasıdır. Her şeyini örnek aldığımız, ülkemizi her alanda kıyasladığımız Avrupa Ülkelerinin sağlık konusundaki kurallarını da keşke örnek alabilsek... Çünkü Avrupa'da nişasta bazlı şeker kullanım kotası oldukça düşüktür. Yaklaşık 300 milyon nüfusla AB ülkelerinde NBŞ kotası % 2-3 oranında ve toplam NBŞ üretimi 300 bin ton civarında iken, 73 milyon nüfuslu ülkemizde bu rakam 2009-2010 yıllarında 540 bin ton civarında gerçekleşmiştir. Ülkemizde kişi başına 6-7 kilogram civarında NBŞ düşerken, AB ülkelerinde kişi başına düşen NBŞ miktarı 1.5 kilogram civarındadır. Yani ülkemizde ihtiyacın 5 katı üretim yapılmaktadır. NBŞ üretiminde hammadde mısırdır. Türkiye'nin yıllık mısır üretimi 2 milyon ton civarında, tüketimi ise 3 milyon ton civarındadır. Yani Türkiye mısır açığını kapatmak için her yıl 1-1.5 milyon ton mısır ithal etmek zorundadır. Bu

ithalatın büyük bölümü de Arjantin ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) gibi transgenik(GDO) mısır üreten ülkelerden yapılmaktadır. AB ülkelerinde transgenik ürünler üzerinde hassasiyetle durulurken ülkemizde bu konu maalesef gündeme dahi gelmemektedir. Türkiye bu konuda da adeta kobay ülke konumundadır. Türkiye Fransa, Almanya ve ABD'den sonra üretimde 4. sırayı aldığı şeker pancarından şeker üretmek yerine NBŞ kotasını artırmak suretiyle şeker pancarı üretim alanlarını daraltmakta, dolayısıyla da şeker pancarından şeker üretimini azaltmakta, hammaddesi bakımından dışarıya bağımlı olduğu NBŞ üretimine yönelerek ABD'nin mısır üreticilerini desteklemektedir. Bu noktada NBŞ üretim kotasının artırılması, şeker pancarı üreticilerini de olumsuz yönde etkilemektedir.

Çözüm Önerisi:

AB ülkeleri içerisinde Almanya ile birlikte en çok şeker pancarından şeker üreten Fransa'yı örnek alırsak; Fransa 2.5 milyon ton şeker tüketimine karşın yaklaşık 4.5 milyon ton şeker pancarı üretmektedir. 2 milyon ton şeker üretim fazlası olan Fransa asla üretimini kısmamaktadır. Bunun yerine tonunu 600 dolara ürettiği şekeri 250-300 dolardan dünya piyasalarına vermektedir. Şekerin perakende satış fiyatının 1 dolar civarında olduğu Fransa, şeker pancarından şeker üretmeyip tamamıyla dünya

Sorun : Nişasta Bazlı Şeker Kotasının Düşürülmesi



piyasalarından ucuz şeker alsa halkına kilogramı 35-40 cente şeker verebilecekken bu yolu tercih etmemekte, dışarıya verdiği ucuz fiyatın açığını kapatabilmek için de iç piyasasındaki şekere bu fiyatı eklemektedir. Neden? Çünkü Fransa, şeker pancarı tarımının çiftçisine ve ülkeye sağladığı faydaları çok iyi bildiğinden üretebildiği kadar üretme yolunu seçmektedir. Ülkemizi ele alırsak, şeker üretimi açısından kendine yetebilen bir ülke konumundadır. Kurulu şeker fabrikalarının kapasitesi 2,5 milyon ton civarında, şeker tüketimi ise 1,8-2 milyon ton düzeyindedir. Şeker fabrikalarımızın tam kapasiteli olarak çalışmaları halinde 600 bin ton şeker fazlası oluşacaktır. Şeker pancarından üretilen şekerin sağlığı faydaları kadar, şeker pancarı tarımının ekonomik anlamda şu faydaları vardır:

- Kırsal kesimde ayçiçeği tarımına göre 4.4 kat, buğday tarımına göre 18 kat daha fazla istihdam oluşturmaktadır.
- Şeker pancarı tarımı, sağladığı yüksek istihdam ile köyden kente göçün hızını kesmektedir.
- Şeker pancarının baş, yaprak, posa ve melası ucuz hayvan yemi olarak kullanılmaktadır.
- 1 dekar şeker pancarının fotosentez sonucu havaya verdiği oksijen ormandan 3 kat daha fazladır ve 6 kişinin 1 yıllık ihtiyacını karşılayabilecek düzeydedir.
- Şeker pancarı çiftçisi devlete yük olmadan 170 bin hektar kıraç tarım arazisini tamamıyla kendi yatırımı ile sulu tarıma kazandırmıştır. Devletin bu kazancının parasal

karşılığı 340 milyon dolar civarındadır.

- Şeker pancarının fabrikada işlenmesi sonucu elde edilen melas, maya sanayinin ana hammaddesidir. Melastan üretilen maya 80 ülkeye ihraç edilerek döviz girdisi sağlanmaktadır. Bu kapsamda NBŞ üretimi ile şeker pancarından şeker üretimi birbirlerini ters yönde etkilemektedir. Başka bir deyişle, birinin artması diğerinin azalması anlamına gelmektedir. Ne yazık ki NBŞ kotalarında yaşanan artışlar şeker pancarı ekim alanlarını daraltmakta, pancar çiftçisini, şeker fabrikalarını, istihdamı en önemlisi de toplum sağlığı olumsuz etkilemektedir.

4634 sayılı Şeker Kanununda değişiklik yapılmak suretiyle nişasta kökenli şekerler kota oranının % 5 oranına indirilmesi amacıyla verilen ve şu an TBMM Tarım, Orman ve Köy İşleri Komisyonu ve Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu'nda olan Kanun Teklifinin bir an önce yasalaşması kaçınılmazdır.

İlgili Kurum:

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Şeker Kurumu





5 Nolu Bilgisayar, Telekomünikasyon ve Ev Eşyaları Toptan ve Perakende Ticareti

- Yerel yönetimlerin altyapı ve üstyapı çalışmalarını turizm sezonunu dikkate alarak yapmaları
- Fethiye Körfezi'nin Kirliliği
- Fethiye'nin Kruvaziyer Turizm Limanı Bulunmaması

Sorun: Yerel yönetimlerin altyapı ve üstyapı çalışmalarını turizm sezonunu dikkate alarak yapmaları



Açıklama :

İlçemiz, bilindiği üzere ülkemizde turizm potansiyeli yüksek olan bir turizm kentidir ve özellikle yaz aylarında çok sayıda yerli ve yabancı turist akınına uğramaktadır. Ancak ilçemizdeki yol yapım çalışmaları maalesef her sene turizm sezonuna sarkmakta ve nüfusun arttığı bu dönemlerde trafik sorununu arttırdığı gibi, inşaat yapılan bölgedeki esnafın gelirine darbe vurmakta ve beldemize gelen yerli ve yabancı turistleri rahatsız etmektedir. Öte yandan yol yapım çalışmaları nedeniyle yaşanan trafik kazaları da yaşanan sıkıntıların arasına eklenmiştir.

Çözüm Önerisi:

Her yıl 15 Mayıs-15 Ekim tarihleri arasında, konaklama tesislerine, turist hareketinin yoğun olduğu plaj, cadde, park, mesire, dinlenme yeri, alışveriş merkezi ve eğlence yerlerine yakın inşaatlarda gürültü, çevreyi kirletme gibi kötü etkisi olan türdeki nakliyat, hafriyat ve harçlı inşaat faaliyetleri yasaklanmaktadır. "Turizm sezonunda inşaat yasağı" olarak adlandırılan ve inşaat sektörünün bu yasağa göre çalışmalarını sürdürdüğü dönemlere, ilçemizde sürdürülebilir turizm açısından ilgili kurumların da uyması gerekmektedir.

Turizm sezonunu da kapsayacak kadar süreye yayılan bu çalışmalar elbette ki ilçe halkının en önemli geçim kaynağı

olan turizme katkı sağlamak için yapılan çalışmalardır. Fakat bu çalışmaların planlaması yapılarak, turizm sezonuna sarkmayacak şekilde tamamlanması sağlanmalı ve turizmi olumsuz olarak etkilemesine izin verilmemelidir.

İlgili Kurum:

Yerel yönetimler



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY

Sorun: Fethiye Körfezi'nin Kirliliği



Açıklama:

Kıyı alanlarının uzunluğu ve çeşitliliğiyle, bu alanlarımızda bulunan doğal kaynaklar ve kültürel değerlerden dolayı ülkemizin en şanslı bölgelerinden birisi olan Fethiye Körfezi'ndeki kıyı ve deniz sorunlarının çözümü; doğal kaynaklarının korunması, ilçemizin ve ülkemizin ekonomik, kültürel gelişmesi, insanlarımızın bugünkü, gelecekteki mutlulukları açısından büyük önem taşımaktadır.

Deniz kirliliğinin önlenmesinde, bulunduğu coğrafi konum itibarıyla üç tarafı dağlarla çevrili ve bu dağlardan gelebilecek tüm akışların gidebileceği tek yerin Fethiye Körfezi ve Çalış Plajı olması dolayısıyla üst havzada alınacak tedbirlerin ve ilçe merkezinde destekleyici olarak yapılacak çalışmaların önemi çok büyüktür.

Bu konuda kurum ve kuruluşlarca çeşitli çabalar gösterilmesine karşın, ne yazık ki bugüne kadar bu alanda yeterli bir çözüm üretilenmemiştir. Bundan sonra yapılacak çalışmaların bir bütün halinde ele alınarak Fethiye Körfezi Yönetim Planı'nın hazırlanabilmesi için tüm kurum ve kuruluşların bir araya geleceği, Körfezin tüm sorununun çözümüne yönelik bir sempozyum yapılarak tüm tarafların görüşlerinin alınması, kademe kademe neler yapılacağına bir plana bağlanması ve bu plan çerçevesinde sorunun çözümünün sağlanmasının uygun

olacağı değerlendirilmektedir.

Bölgenin en temel sektörlerinden birisi olan turizm sektörü, körfezin her geçen gün kirlenmesi ve dolmasından, denize girilememesinden dolayı büyük yara almakta ve ilçenin turizm gelirleri her geçen gün azalmaktadır. İlçenin turizm gelirlerinin artması, işsizliğin önlenmesi, ülke ekonomisine kazandıracığı döviz girdisi de dikkate alındığında körfezin Fethiye'ye kazandırılmasının önemi daha da ortaya çıkacaktır.

Çözüm Önerisi:

Fethiye Körfezi'ne akan derelerin ıslah edilmesi ve kirliliğin önlenmesi için alınacak tedbirler şunlardır:

•Fethiye Körfezi'nin en önemli kirlilik kaynakları, irili ufaklı azmak ve derelerdir. Bunlar özellikle yağışlı mevsimlerde erozyon ve kirlenme maddeleri körfeze taşımakta ve su kalitesinin bozulmasına, zeminin dolmasına ve sığlaşmasına sebep olmaktadır.

Bu nedenle azmak ve derelerin ıslah edilmesi gerekmektedir. Bu sorunun çözümü için Orman Bölge Müdürlüğü'nce sınır kesim yapılmaması ve Orman Bölge Müdürlüğü ile İl Çevre Orman Müdürlüğü'nce ağaçlandırma çalışmalarının hızlandırılması gerekmektedir.

Sorun: Fethiye Körfezi'nin Kirliliği



• Seralar ve tarım alanlarında kullanılan kimyasal ilaçlar ve gübrelerin içme suyu kaynakları, akarsular, yüzey ve yeraltı sularını kirletmesi körfezde kirliliğe yol açmaktadır.

Çözüm olarak, atık suların, kimyasal girdilerin ve sera atıklarının su kaynaklarından uzaklaştırılması, akarsularda kirlilik izlemelerinin yapılması, Tarım İlçe Müdürlüğü, ziraat odası ve yerel sivil toplum örgütlerince organik tarımın özendirilmesi, kimyasal ilaçların, yapay gübrelerin doğru kullanımı ve sera atıklarının dere yataklarına atılmaması konusunda çiftçilerin bilinçlendirilmesi ve eğitimi gerekmektedir.

• Devlet Su İşleri tarafından körfeze akan dereler üzerinde yapılmış olan malzeme tutucu bentlerin yeniden gözden geçirilerek ihtiyaç duyulan yerlerde yenilerinin yapılması gerekmektedir.

• Karada konuşlanan balık çiftliklerinin tekniğine uygun bir şekilde çalışmalarının sağlanabilmesi için gerekli alt yapılarının kurulmasının sağlanması, dere yataklarının kirlenmesinin önlenmesinde büyük bir fayda sağlayacaktır.

İlgili Kurum:

Tabiat Varlıkları Koruma Genel Müdürlüğü, İl Orman Müdürlüğü, İl Tarım Müdürlüğü, Yerel Yönetimler, Bölge Milletvekilleri



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY

Sorun: Fethiye'nin Kruvaziyer Turizm Limanı Bulunmaması



Açıklama :

Ülkemizde 80'li yıllardan sonra gelişmeye başlayan deniz turizmi, sağladığı sosyal ve ekonomik katkının yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ve sağladığı döviz girdisi ile genel turizm sektörü içerisinde önemli yer tutmaktadır.

Gelişen dünya turizmine paralel olarak insanların daha modern gemilerle seyahat yapma istekleri deniz sektöründe yeni bir endüstrinin, yani kruvaziyer işletmeciliğinin doğmasına yol açmıştır. Kruvaziyer turizm tüm dünyada ve ülkemizde hızla gelişirken, 2008 yılında ilçemize 13 adet kruvaziyer gemide 4217 yolcu gelmiştir. 2009 yılında 8 adet kruvaziyer gemide 2615 yolcu gelmiş olup, 2010 yılında ise 5 adet gemide 879 adet yolcu gelmiştir. Fethiye yoğun bir turizm potansiyeline sahip olmakla birlikte kruvaziyer limanı bulunmaması nedeni ile ilçeye gelen kruvaziyer gemiler yanaşacak liman bulamamaktadır.

Ülkemize gelen kruvaziyer gemilerin yaklaşık yarısı Kuşadası'na gelmektedir. İkinci önemli liman İstanbul, üçüncü sırada ise Alanya gelmektedir. Uluslar arası Kruvaziyer Hatları Birliği tarafından yaptırılan bir araştırma, 48 milyon Kuzey Amerikalının önümüzdeki üç yıl içinde bir kruvaziyer seyahate mutlaka çıkmak istediğini ortaya koymaktadır. Bu noktada, kruvaziyer

turizmde tüm dünyada gemi adedi hızla artmakta ve kapasiteleri büyümektedir. Ancak ilçemiz kruvaziyer turizm alanında bir potansiyeli barındırmasına rağmen kruvaziyer limanına sahip olamamasından dolayı bu turizm çeşidinde adını duyuramamış ve payını alamamıştır.

Çözüm Önerisi :

İlçemizin; zengin bir tarih ve kültür mirasını barındırması ve önemli bir turizm merkezi olması nedeniyle deniz ulaşımının sağlanması turizm çeşitliliğini arttıracaktır.

Fethiye Körfezi'nin içine yapılması planlanan bir kruvaziyer liman epeydir gündemdedir. Yapılacak kruvaziyer liman ile birlikte ilçemiz tamamen çehre değiştirip yeni bir vizyon ve planlama çalışması neticesinde turizm potansiyeli yüksek olan ilçenin ihtiyaç duyabileceği nitelikte deniz turizmi tesisleri özelliğine kavuşacaktır. Böylece Fethiye, kruvaziyer turizmle birlikte, bölgesel ekonomiye ve ülke ekonomisine düzenli bir kaynak sağlamış, iç ve dış kruvaziyer turizmine hizmet etmiş olacaktır.

Bu kapsamda bölgemizin; tarih, kültür ve turizmin odaklaştığı alan içinde olması nedeniyle bu alana deniz ulaşımının sağlanması için kruvaziyer liman yapılmasının gerekli ve doğru bir yatırım olacağı şüphesizdir.

İlgili Kurum :

Fethiye Belediyesi, bölge milletvekilleri





7 Nolu İnşaat Malzemeleri, Hırdavat ve Yapı Materyalleri Toptan ve Perakende Ticareti

- İlçemizde işyeri envanter sisteminin bulunmaması

Sorun: İlçemizde işyeri envanter sisteminin bulunmaması



Açıklama:

Fethiye'de bazı sektörlerde işyeri sayısı bakımından aşırı yığılmalar oluşmuştur. (örn. yiyecek, içecek, bar-restoran, eğlence, inşaat, emlak, fırınlar ve süpermarketler) Özellikle 1999'da yaşanan deprem sonrası göç alan ilçemizde bu süreç 2001 ekonomik krizinden sonra Ankara, İstanbul gibi büyükşehirlerden gelenler ile artarak devam etmiştir. Bu durum piyasadaki arz talep dengesini bozduğu gibi haksız rekabete de yol açmaktadır. Öte yandan yeterli sermaye, pazar ve sektör araştırması yapılmadan açılan bu işyerleri, bir sezon sonra batarken çevresindeki pek çok işyerine de zarar vermekte, esnafa ve devlete olan borçlarını ödemedikçe kaçmaktadırlar. Bu kontrolsüzlük bir nevi kapkaç ekonomisine yol açmakta dolayısıyla pek çok ekonomik ve sosyal sorunu da beraberinde getirmektedir. Bu nedenle işyeri açılmasıyla ilgili kriterler yeniden gözden geçirilmelidir.

Çözüm Önerisi :

2008 yılında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından başlatılan "Girişimci Bilgi Sistemi" nin (İşyeri Envanter Çalışması) bir an önce hazırlanması ile işyeri açma kriterlerinin yeniden belirlenmesi, yeterlilik belgelerinin düzenlenmesi ve ihtiyaca göre hangi bölgeye kaç tane

işyerinin açılacağına önceden tespit edilmesi gerekmektedir. İşyeri envanterinin çıkarılması ile ihtiyaç duyulan ve eksikliği hissedilen sektörler belirlenebilecektir. Böylece teşvik edici ya da kısıtlayıcı önlemler alınması gündeme gelebilecektir.

İşyerlerinin açılmasında ruhsatlandırma işlemini yapan belediyelerin yanı sıra odaların da serbest rekabeti bozmadan sektörlerin sağlıklı işleyişini garanti altına alabilmek için düzenleyici, yönlendirici, denetleyici ve tavsiye veren bir rol alması gerekmektedir. Bu noktada işyeri açılışında odaların görüşünü almayı hükme bağlayan 05.07.2011 tarihinde TBMM Başkanlığı'na sunulan ve şu an Adalet Komisyonu, İç İşleri Komisyonu, Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu ve Avrupa Birliği Uyum Komisyonu'nda bulunan Perakende Ticaret, Alışveriş Merkezleri ve Büyük Mağazalar İle Esnaf ve Sanatkarlık Hizmetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Teklifi'nin bir an önce yasalaşması zaruridir.

İlgili Kurum:

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Yerel Yönetimler



8 Nolu Gıda ve İçecek Maddeleri Perakende Ticareti

- Perakende Ticaret, Alışveriş Merkezleri ve Büyük Mağazalar İle Esnaf ve Sanatkarlık Hizmetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun
- Kaçak-sahte alkol ve tekel mamulleri pazarı

Sorun: Perakende Ticaret, Alışveriş Merkezleri ve Büyük Mağazalar İle Esnaf ve Sanatkarlık Hizmetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun



Açıklama:

Sahip olduğu genç nüfus ve barındırdığı ekonomik potansiyeli ile uluslararası yatırımcıların gözdesi haline gelen Türkiye'de, en çok alışveriş merkezi yatırımı yapılmakta ve kurlsız açılan alışveriş merkezlerinin piyasaya vermiş olduğu zararlardan gün geçtikçe büyük küçük ayrımı yapmadan tüm sektörler etkilenmektedir.

Ülke genelinde sayıları yüz binleri aşan, emek ve sermayesini birleştirerek çalışan küçük ve orta ölçekli yerel marketlerimiz başta olmak üzere birçok sektörümüz, sayıları giderek artan hiper-grosmarketlerle rekabet edemeyerek kapanma noktasına gelmiştir.

Bu sonuç ekonomik ve sosyal dengelerin sağlanmasında en önemli aktör olan küçük ve orta boy işletmeler ile birlikte pek çok kültürel değerimizin de yok olması anlamına gelmektedir.

Bu kesimin üretim ve hizmet sektöründe yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalmasının, büyük bir işsizlik ve sosyal patlamaya da neden olacağı açıktır.

Öte yandan bu tür marketler aynı zamanda şehir trafiği, şehir planlaması, görüntü ve çevre kirliliği vb. sorunları da beraberinde getirmektedir.

Çözüm Önerisi:

Gelişmiş ülkelerin büyük mağazacılık gelişim sürecinde bu çeşit alışveriş merkezlerinin ortaya çıkardıkları benzer sorunlar hukuki düzenlemelerle çözümlenmeye çalışılmıştır.

Anayasa'nın 173'üncü maddesinde "Devlet, esnaf ve sanatkarı koruyucu ve destekleyici tedbirler alır" amir hükmü 8'inci 5 Yıllık Kalkınma Planında yer alan "Büyük alışveriş merkezlerinin şehir dışında faaliyet göstermeleri sağlanacaktır" politikası çerçevesinde 05.07.2011 tarihinde TBMM Başkanlığı'na sunulan ve şu an Adalet Komisyonu, İç İşleri Komisyonu, Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu ve Avrupa Birliği Uyum Komisyonu'nda bulunan Perakende Ticaret, Alışveriş Merkezleri ve Büyük Mağazalar İle Esnaf ve Sanatkarlık Hizmetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Teklifi'nin bir an önce yasalaşması zaruridir.

İlgili Kurum:

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

Sorun: Kaçak-sahte alkol ve tekell mamulleri pazarı



Açıklama:

Sahte ve kaçak mallar sorunu, küreselleşme ve ülkeler arası ekonomik ve sosyal ilişkilere bağlı olarak bugün hem ulusal hem de uluslararası düzeyde önemli konuların başında gelmektedir. Günümüz ekonomilerinin önemli sorunlarından biri olan kayıt dışı üretim, tekstilden gıdaya, kozmetikten, tekell ürünlerine kadar birçok sektörde tehdit unsuru oluşturmaktadır. Firmaların büyük yatırımlar yaparak, vergilerini ödeyerek hayata geçirdiği bir ürünü, merdiven altı olarak tabir edilen sağlıksız ortamlarda üreten bu üreticiler, sadece üretici firmaya değil, tüketiciye ve ülke ekonomisine de büyük zarar vermektedir. Türkiye'de, mal grupları itibarıyla kullanılan sahte ve kaçak mallarda en yüksek payları alkollü içecekler ve tütün mamulleri oluşturmaktadır. Gümrük ve emniyet güçlerinin son yıllardaki operasyonel başarılarına rağmen pazardaki tatlı kâr, sahteciliğin her geçen gün artmasına neden olmaktadır.

Ancak bu sahte pazarın asıl tehlikesi, acımasız kâr hırsının artık insan sağlığını iyiden iyiye tehdit eder pozisyona gelmesidir.

Çözüm önerisi:

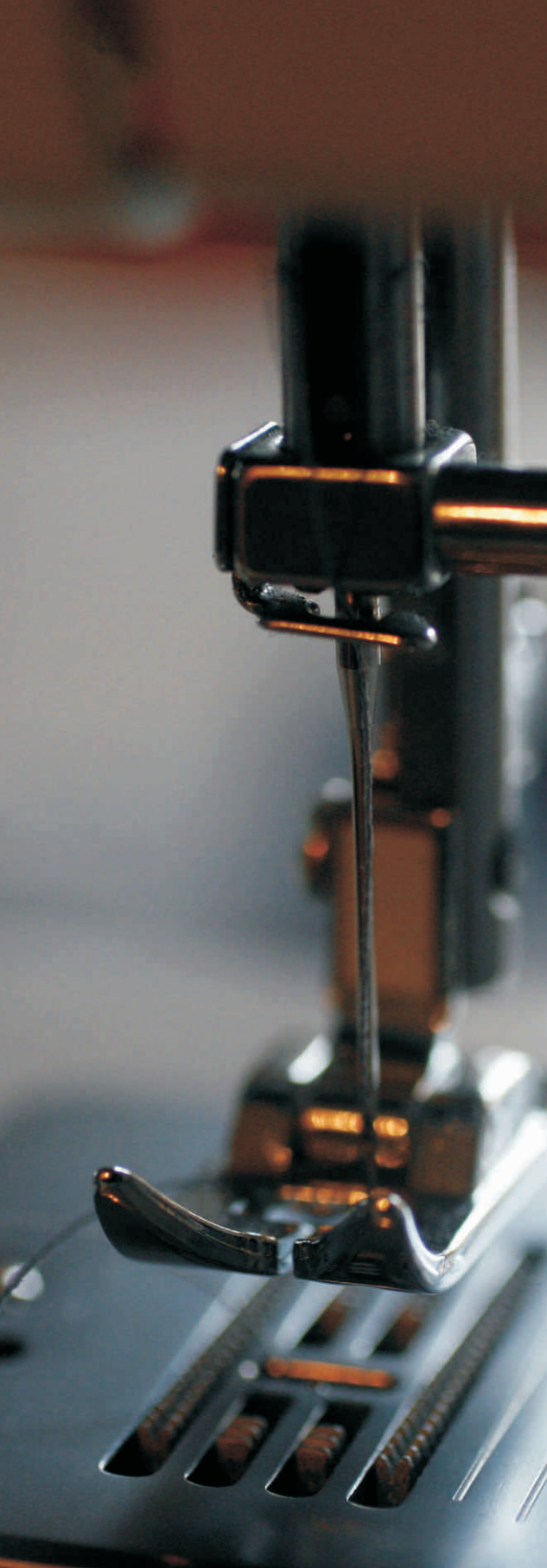
Kaçak alkol ve tekell mamulleri ülke ekonomisine zarar verdiği gibi, tüketici sağlığını da tehdit etmektedir. Üstelik son günlerde yaşanan ve 3 yabancı turistin de ölümüyle sonuçlanan kaçak içki olayında ülkemiz turizmüne de çok ciddi bir darbe vurulmuştur. Bu kapsamda kaçak alkol ve sigara ile mücadele edebilmek için en etkin yol, denetimlerin sıklaştırılması ve caydırıcı, ağır müeyyidelelerin uygulanmasıdır.

İlgili kurum:

Emniyet Müdürlüğü, Vergi Dairesi Müdürlüğü



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY



9 Nolu
Konfeksiyon,
Ayakkabı,
Deri Giyim,
Deri Eşyaları,
Ecza ve Kişisel
Bakım Ürünleri
Toptan ve
Perakende
Ticareti

- Telmessos Antik
Tiyatrosu'nun ve Amintas
Kaya Mezarları'nın
restorasyonu ve bakımı
- Fethiye'deki Sinyalizasyon
Sorunu

Sorun: Telmessos Antik Tiyatrosu'nun ve Amintas Kaya Mezarları'nın restorasyonu ve bakımı



Açıklama :

İlçemiz doğal güzellikleri ve kültürel değerleri ile olduğu kadar tarihi mirası ile de ikamesi mümkün olmayan bir turistik beldedir. Ancak bu tarihi miras zamanın yok edici ellerine bırakılmaktadır.

Kenti çevreleyen tepenin eteklerinde bulunan, Fethiye'nin simgesi olarak kabul edilen Amintas Kral Mezarları doğal aşınma tehlikesi ile karşı karşıyadır. Antik Likya dönemine ait Amintas Kaya Mezarları'nın bakıma alınması ve peyzaj düzenlemesinin yapılması gerekmektedir.

Öte tandan şehir merkezinde bulunan Telmessos Antik Tiyatrosu, denize yakın en eski tiyatro olup, yaşayan bir kentin içerisinde bulunması nedeni ile dünyadaki tek örnektir. Tiyatro, 1993 yılında Fethiye Müze Müdürlüğü başkanlığında yapılan sondaj kazılarında erozyonla dolmuş olan 3-4 metrelik toprak tabakası altında bulunmuştur.

1995 yılına kadar sürdürülen çalışmalar sonucu tiyatrodan kalabilen tüm kalıntılar gün ışığına çıkartılmıştır. Tiyatro şimdiki haliyle 1500 kişinin kullanımına cevap verecek durumda olmasına rağmen 1995 yılından bu yana geçen 16 sene zarfında tiyatronun restorasyonu

konusunda ciddi bir adım atılamamıştır.

Çözüm Önerisi :

2010 yılında Odamızca gerçekleştirilen Meslek Komiteleri Müşterek Toplantısında sorun dile getirilmiş ve hazırlanan rapor ilgililere ulaştırılmıştı. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nden Odamıza gönderilen 25.11.2010 tarihli cevabi yazıda "Telmessos Antik Tiyatrosu'nun Restorasyonu" ile "Amintas Kaya Mezarları'nın Restorasyonu" hususunun 2011 Mali Yılı Yatırım Teklif Programında yer aldığı belirtilmiş, ödenekler nispetinde değerlendirileceği iletilmiştir. Bu kapsamda Telmessos Antik Tiyatrosu ve Amintas Kaya Mezarlarının restorasyonunun en kısa sürede tamamlanarak bölge turizmine kazandırılması, Bakanlığımızın gerekli ödeneği sağlaması ile mümkün olabilecektir.

İlgili Kurum :

Kültür ve Turizm Bakanlığı



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY

Sorun: Fethiye'deki sinyalizasyon sorunu



Açıklama:

Taşıt kullanımının artmasıyla birlikte, özellikle gelişmekte olan kentlerde, yoğun trafiğin ortaya çıkardığı birçok sorunun başında trafikteki sinyalizasyon sorunu gelmektedir. İlçemizde de, özellikle yaz sezonunda nüfusun ve beraberinde trafik yoğunluğunun artması ile beraber, trafik ışıklarındaki bekleme süreleri artmaktadır. Bu durum ulaşım süresinin artmasına neden olduğu gibi, fazla yakıt tüketilmesiyle yüksek enerji maliyetlerine ve egzoz gazı salınımı ile çevre kirliliğine sebep olmaktadır.

Öte yandan 90 saniye bekleme süresi olan trafik ışıklarında kırmızı ışığa yakalanmamak için sürücüler çaba sarf etmekte ve bu durum trafik kazaları ile sonuçlanabilmektedir.

Çözüm önerisi:

Bu kapsamda ilçemiz kavşaklarında yeni düzenlemeler yapılarak, sinyalizasyonlarda yaşanan sıkıntıların bir an önce düzeltilmesi gerekmektedir.

İlgili Kurum:

Fethiye Belediyesi.





10 Nolu Kuyumculuk, Saat, Optik ve Hediyelik Eşya Toptan ve Perakende Ticareti

- Yasa Dışı Döviz Alımı

Sorun: Yasa dışı döviz alımı



Açıklama :

Bakanlıkça tespit edilen usul ve esaslar çerçevesinde dövizle ilişkin işlemler yapmasına izin verilen anonim şirketler, ilgili mevzuata göre “yetkili müesseseler” olarak tanımlanmakta ve bunlar Türk Parası Kıymetini Koruma Kanunu ve ilgili diğer mevzuat hükümleri çerçevesindeki faaliyetlerde bulunabilmektedirler.

Söz konusu yetkili müesseselerin kurulabilmesi için Hazine Müsteşarlığı'ndan faaliyet izni alınması şarttır. Faaliyet izni bulunmayanlar veya iptal edilenler, yetkili müessese faaliyetinde bulunamazlar; ticaret unvanlarında, ilan ve reklamlarında veya işyerlerinde dövizle ilişkin işlem yaptıkları izlenimini yaratacak hiçbir kelime, deyim ve işaret kullanamazlar.

Ancak bölgemizde bir çok işletme izinleri ve yetkileri olmadığı halde yasa dışı döviz alım satımı yapmakta, döviz alım satımı yaptıklarına ilişkin pano, levha, amblem vb. kullanmaktadırlar. İzinsiz, yetkisiz olarak bu işi yapanlar ilgili mevzuata aykırı hareket ettiği gibi, döviz alım satım işini yasal olarak yapanlar açısından da haksız rekabet ortamı oluşturmaktadır. Tüm yükümlülüklerini yerine getiren, yüksek meblağlarda teminat yatıran, devlete vergisini veren ve sık sık denetlenen yetkili müesseselere nazaran bu işi kaçak yapanlar devletten yüksek

oranlarda vergi kaçırdığı gibi hiçbir yükümlülükle karşılaşmamaktadırlar.

Çözüm Önerisi :

Hazine Müsteşarlığı'ndan faaliyet izni olmadığı halde yasa dışı döviz alım satımı yapan işletmeler denetlenmeli ve caydırıcı tedbirler alınmalıdır.

İlgili Kurum :

Fethiye Vergi Dairesi Müdürlüğü



11 Nolu Ulaştırma ve Depolama

- Göcek Tüneli Ücretlerinin Yüksek Olması
- Mazottaki ÖTV Uygulaması

Sorun: Göcek Tüneli Ücretlerinin Yüksek Olması



Açıklama:

İlçemizde turizm taşımacılığının en önemli sorunlarının başında girdi maliyetlerinin yüksekliği gelmektedir. Göcek Tüneli, Dalaman Havaalanı veya Muğla ve yöresinden gelen turistlerin ulaşımı açısından oldukça önemlidir. Dalaman'a inen turist, Fethiye ve Marmaris'e karayolu ile gitmektedir. Göcek Tüneli yapılmadan önce Fethiye yöresine gelen turistler oldukça virajlı Göcek rampalarını aşmak zorunda kalıyorlardı. Virajlı ve tehlikeli yolu ortadan kaldırmak amacıyla Göcek Tüneli'nin yapılması için yetmişli yıllarda bazı girişimlerde bulunulmuştur. Ancak, Göcek Tüneli'nin yapımına bir türlü başlanamamıştır. 8 Başbakan, 13 hükümet değişmesine rağmen yapılamayan tünel, 2006 yılında özel sektör tarafından yapımı tamamlanarak faaliyet geçmiştir.

Göcek Tüneli'nin faaliyete geçmesi bölgenin sosyo-ekonomik gelişimi açısından önemli bir yatırımdır. Tünel yapıldıktan sonra 30 dakika olan Dalaman-Göcek arası 12 dakikaya düşmüştür. 830 metre uzunluğundaki tünelden geçiş ise 1 dakika sürmektedir.

Dikkat çeken önemli bir husus, söz konusu tünelin geçiş ücretleri konusundadır. Aydın-İzmir arasındaki 100 km'lik otoyolun ücreti 3,85TL iken 860 metrelik Göcek Tüneli

geçiş ücreti binek otomobillerde 3 TL., minibüslerde ise 4 TL.'dir. 11 araçlı bir turizm taşımacısının bir sezonda tünel maliyeti yaklaşık 15.000 TL.'yi bulmaktadır. Her ne kadar söz konusu tünel özel sektör tarafından yap-ışlet-devret modeli ile hayata geçirilmiş olsa da, denetleyici ve düzenleyici rolü olan devletin, tünel ücretleri konusunda bir alt ve üst limitinin bulunması gerektiği düşünülmektedir.

Çözüm Önerisi:

Ticari amaçla taşımacılık yapan ve tüneli sıklıkla kullanan işletmelerin araçları için OGS ya da KGS kart uygulamasına geçilerek geçiş ücretlerinde yapılacak indirim, sektöre büyük katkı sağlayacaktır.

İlgili Kurum:

Bölge Milletvekilleri

Sorun: Mazottaki ÖTV Uygulaması



Açıklama:

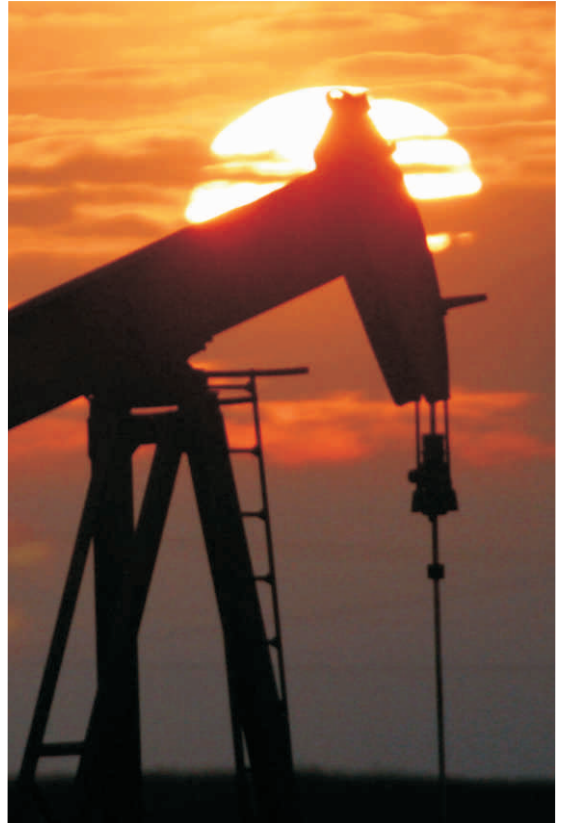
Kara ulaşımında faaliyette bulunan araçların girdi maliyetlerinin başında mazot gelmektedir. Mazot fiyatının ise yaklaşık yarısını ÖTV oluşturmaktadır. Ancak kara ulaşımında mazottan alınan ÖTV, deniz ve hava ulaşımından alınmamaktadır. Bu uygulama, karayolu yolcu taşımacılığı işiyle iştigal eden işletmeler açısından haksız rekabet ortamı yaratmaktadır.

Çözüm Önerisi:

Kara ulaşımında, mazot üzerinden alınan ÖTV kaldırılmalıdır.

İlgili Kurum:

Maliye Bakanlığı



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY



12 Nolu Otel, Motel, Pansiyon Kamp Yeri İşletmesi

- Bir turizm kentinde altyapı sorunu

Sorun: Bir turizm kentinde altyapı sorunu



Açıklama:

İlçemizdeki en önemli sorunlardan birisi, turizmi de sekteye uğratan altyapı sorunlarıdır. Fethiye'de ilçe merkezinde yaşayanların sayısı 65.000 olup, yaz aylarında ise nüfus 150.000 ile 200.000 bin kişi arasında değişmektedir.

Turizmdeki gelişmeye paralel olarak plansız gelişme ve imar uygulamaları ile yetersiz altyapı, birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. İlçemizde özellikle Hisarönü ve Ovacık mahallelerinde arıtma tesisi bulunmaması en büyük altyapı sorunu olarak karşımıza çıkmaktadır. Otelere ait fosseptikler hijyenik olmamakla beraber etrafa koku yaymakta ve çevreye rahatsızlık veren gürültülerin oluşmasına sebep olmakta, bu durum bölgemizdeki turizmi olumsuz olarak etkilemektedir. Altyapısı düzgün olmayan bir yerin de doğal olarak üstyapı çalışmaları sağlıklı bir şekilde yürütülememektedir. Ölüdeniz Beldesinde arıtma sistemi mevcut olup, plansız gelişmeye bağlı olarak ileriki dönemlerde bu sistemin de yetersiz kalacağı öngörülmektedir.

Çözüm önerisi:

İlçemizde turizmde faaliyet gösteren tüm taraflar, kamu ve özel sektör işbirliğinde olmalı ve karar mekanizmasının

içinde yer almalıdır. Turizm aktörleri de, yerel altyapı faaliyetlerinde özel sektör ile işbirliği yapmalıdır. Projesi yapılan ve ileriki dönemlerde tamamlanması planlanan Hisarönü ve Ovacık Mahallerinde yapılacak olan arıtma tesisi, altyapı ve üstyapı çalışmaları bir an önce hayata geçirilmelidir. Ölüdeniz Belediyesi arıtma sistemi için de bir an önce projeler üretilmelidir.

İlgili kurum:

Yerel yönetimler



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY



13 Nolu Yiyecek ve İçecek Hizmetleri

- İlçemize aşçılık meslek yüksekokulu açılması
- Gürültü Yönetmeliği ve 24 Saat Uygulaması
- Herşey dâhil sisteminin kontrolsüzlüğü

Sorun: İlçemize aşçılık meslek yüksekokulu açılması



Açıklama :

Her ilçesinde turistik işletme sayısının oldukça yüksek olduğu ilimizde sadece Muğla'da ve Datça'da Aşçılık Meslek Yüksekokulu bulunmaktadır. Ancak mezun sayısı ilimize yetmemektedir.

Bu kapsamda, Muğla'nın en önemli turizm merkezlerinden birisi olan ilçemize, turizminin nitelikli işgücü ihtiyacını karşılamaya yönelik meslek yüksek okulunun açılması hem gıda sektörüne artı kazandıracak hem de bilgili ve donanımlı insanların istihdamı sektörde kaliteyi de beraberinde getirecektir.

Turizm sektörü, konaklama, yiyecek ve içecek, seyahat ve ulaştırma alt sektörlerinden oluşan, dinamik ve gelişen bir sektördür. Yiyecek-içecek endüstrisinin, her geçen gün büyümesi ve kârlılığın yüksek olması bu alana yatırım yapan kişilerin artmasına ve dolayısıyla rekabet koşullarının yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Bu bağlamda, ulusal ve uluslararası pazarlarda faaliyette bulunan yiyecek-içecek işletmelerinin ürettikleri mal ve hizmetlere olan tüketici taleplerindeki artış hem ülke ekonomisine hem de bu hizmet endüstrisinin büyümesine katkıda bulunacaktır.

Bu nedenle yiyecek-içecek ve alt sektöründe ihtiyaç

duyulan personel açığını kapatmak ve kaliteli hizmet üretimini sağlamak için ilçemizde Aşçılık Meslek Yüksek Okulunun açılması sektörün ulusal ve gerekse uluslar arası düzeyde gelişmesini sağlayacaktır.

Çözüm Önerisi:

İlçemize yeni açılacak olan Muğla Üniversitesi İşletme Fakültesi "Aşçılık" Bölümü konularak sektörün bu alandaki ihtiyacı giderilecektir.

Mesleki anlamda yemek hazırlama ve sunma ile her türlü mutfak becerisi edinmeye yönelik uygulama ağırlıklı bir eğitimle, konaklama ve yiyecek içecek işletmelerinin ihtiyaç duyduğu kalifiye eleman ihtiyacı karşılanmış olacaktır.

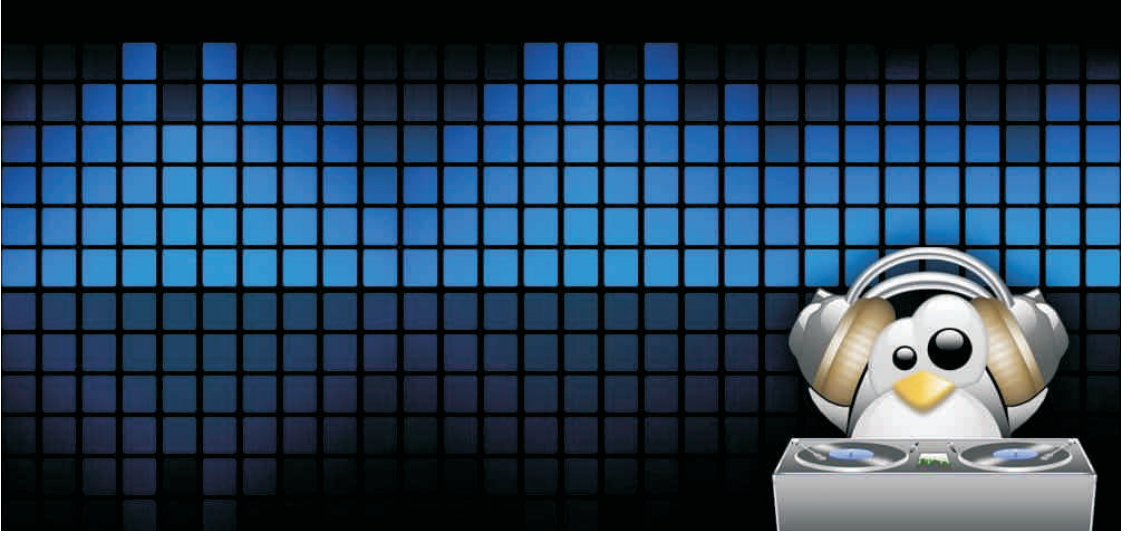
İlgili Kurum:

Bölge Milletvekilleri, Muğla Üniversitesi



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY

Sorun: Gürültü Yönetmeliği ve 24 saat uygulaması



Açıklama :

İlçemizde Hisarönü Mahallesi Barlar Sokağı, Paspatur Bölgesi ve Ölüdeniz Beldesi açık hava (bahçe bar) tarzı bar işletmeleriyle ünlenmiş, gerek yabancı gerekse de yerli turistlerin rağbet ettiği eğlence mekânlarıyla bütünleşmiş, eğlence merkezi haline gelmiş yerlerdir.

Çevresel gürültüye maruz kalınması sonucu kişilerin huzur ve sükûnunun, beden ve ruh sağlığının bozulmaması için gerekli tedbirlerin alınmasını sağlamak amacıyla, 04.06.2010 tarihinde çıkarılan Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği'nin belirlediği esaslar çerçevesinde açık havada bulunan bu tarz bar işletmeleri, kapalı alanları var ise gece 24:00'den sonra kapalı alanda müzik yayınına devam etmek zorundalar, kapalı alanları yoksa işletmelerini ya kapamak zorundadırlar ya da ses yayınlarına kısık sesle devam etmek zorunda kalmaktadırlar. Ancak bu uygulama sadece eğlenme amacıyla bu mekanlara gelen turistleri olumsuz olarak etkilememektedir.

Ayrıca işletme faaliyetten, saat belirlenmeksizin yapılan canlı müzik yayını ses ölçümlerinde, ses kapalı ve ses açıkken yapılan ses ölçümleri arasında en az 7 desibel gürültü farkı çıkması halinde, işletme 17.000 TL.ye varan cezalarla karşılaşmaktadır.

Çözüm Önerisi:

Ülkemizde özellikle kıyı kesimlerinde turizm eğlence sektörü ile iç içedir. İlçemizde imar planları yapılırken konaklama tesisleri ile bu tür eğlence mekanları ve çarşı birbirinden ayrılmamıştır. Dolayısıyla Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği'ndeki yükümlülükler, imar planları ile yaratılan fiili durumla paralellik arz etmemekte sonuç olarak eğlence sektöründe faaliyet gösteren işletmelerimiz pek çok sorunla karşı karşıya kalmaktadır. Bu kapsamda söz konusu Yönetmeliğin tekrardan gözden geçirilmesi kaçınılmazdır.

İlgili Kurum:

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, bölge milletvekilleri

Sorun: Herşey dâhil sisteminin kontrolsüzlüğü



Açıklama :

Ülke ekonomisine büyük fayda getiren turizm sektöründe faaliyet gösteren tüm işletmeler her geçen gün artan arz neticesinde başlayan rekabet koşullarına uyum sağlayabilmek için sürekli bir değişim ve gelişim içinde bulunmaktadırlar. Son yıllarda gerek rekabet şartları gerekse de belirli dönemlerle yaşanan ulusal ve uluslar arası krizlerin özellikle kıyı turizmine ağırlık veren ve mevsimlik olarak faaliyet gösteren konaklama tesislerini zor duruma düşürmüştür. Bu noktada konaklama tesisleri kendileri için bir güvence ortamı oluşturacağını ve bir rekabet üstünlüğü sağlayacaklarını düşünerek “her şey dahil sistemi” uygulamasını tercih etmeye başlamışlardır. Ancak yapılan yanlış uygulamalar sonucu her şey dahil sistemi, Türkiye’yi ucuz bir pazar haline getirerek; hizmet ve turist kalitesini düşürmüş, bu da sektörden doğrudan ve dolaylı olarak kazanç sağlayan tarafları olumsuz etkilemiştir. 9 Eylül 2008 tarihli Resmi Gazete’de Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Belgeli İşletmelerin Uygulayacakları Fiyat Tarifelerinin Hazırlanması ve Onaylanmasına İlişkin Genel İlkeler Hakkında Tebliğ yayınlanmış ve Kültür ve Turizm Bakanlığı belgeli işletmeler bazı kurallara ve standartlara kavuşturulmuştur. “Her şey dahil sistemi” ile ilgili yaşanan esas sorun ise, Bakanlık belgesi olmayan tesislerdedir. Buna göre Ba-

kanlık belgesi olmayan ve özellikle “her şey dahil sistemi” uygulayan işletmelerde, tüketiciyi yanıltıcı, aldatıcı reklam yapılmakta, reklamlarda vaat edilen hizmetlerin sunumu gerçekleşmemekte, asılması gereken fiyat tarifeleri asılmamakta ve yiyecek ve içecek işlerinin niteliği ve özellikleri ilgili mevzuata aykırı düşmektedir. Öte yandan söz konusu tesisler yeterli düzeyde denetim sürecine dahil olmadan, “her şey dahil sistemi” uygulayarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Denetimin ve beraberinde bir yaptırımın olmaması bu tesislerde verilen hizmetin kalitesini düşürmekte, tüketiciyi mağdur etmekte ve kurallara uyan tesisler açısından ise haksız rekabet ortamının oluşmasına neden olmaktadır.

Çözüm Önerisi:

Belediye belgeli tesislerin özellikle tüketiciyi yanıltıcı reklam yapılması, fiyat etiketleri ve yiyecek ve içecek hizmetleri gibi konularda denetimlerinin sıklaştırılması gerekmektedir.

İlgili Kurum:

Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü, Yerel yönetimler



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY



14 Nolu Bilgi ve İletişim ile Finans ve Sigortacılık Faaliyetleri

- DASK'ın kapsamının genişletilmesi
- Kamu mallarının sigortasızlığı
- Sigorta sahtekârlıkları
- Sigorta sektöründe irrasyonel fiyatlandırma

Sorun: DASK'ın kapsamının genişletilmesi



Açıklama:

Ülkemiz, jeolojik ve topoğrafik yapısı ile iklim özellikleri nedeniyle büyük can ve mal kayıplarına yol açan doğal afetlerle sık sık karşılaşan ülkelerin başında gelmektedir. Son 60 yıl içerisinde doğal afetlerin yol açtığı yapısal hasar istatistikleri dikkate alındığında, bu tür hasarın 2/3'ünün

deprem nedeniyle meydana geldiği görülmektedir. Bu nedenle de ülkemizde doğal afet denilince akla öncelikle depremler gelmektedir.

Aşağıdaki deprem bölgeleri haritası esas alındığında, ülkemiz topraklarının %96'sının farklı oranlarda tehlikeye sahip deprem bölgeleri içerisinde olduğu ve nüfusunun %98'inin bu bölgelerde yaşadığı görülmektedir.

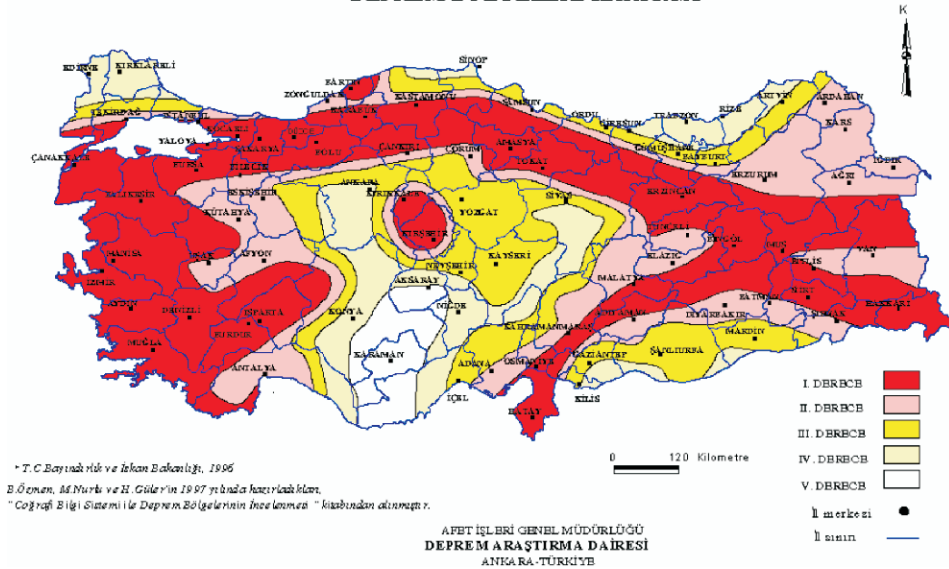
Bu oranlar, ülkemizin bir deprem ülkesi olduğu gerçeğini çarpıcı bir şekilde ortaya koymaktadır.

Depremler, başta afetin meydana geldiği bölgeler olmak üzere tüm ülkede etkisini hissettirmekte ve dolayısıyla ülkede yaşayan vatandaşların hepsi depremin sonuçlarından belli ölçüde etkilenmektedir.

Ortaya çıkan maddi zararların telafi edilmesi, deprem bölgesinde normal hayata dönülebilmesi, acil yardıma ihtiyaç duyan kimselerin bu ihtiyaçlarının giderilmesi ve benzeri için yapılan harcamalar ülke ekonomisine ve devlete büyük bir mali yük getirmektedir.

Bunun en son örneğini oluşturan ve son yüz yılın felaketi olarak adlandırılan 17 Ağustos 1999 Marmara Depremi,

DEPREM BÖLGELERİ HARİTASI*



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY

Sorun: DASK'ın kapsamının genişletilmesi



ekonomik ve sosyal boyutları ile ülkemiz için büyük bir yitim olmuştur.

Bu kapsamda 587 sayılı "Zorunlu Deprem Sigortasına Dair Kanun Hükmünde Kararname" 27.12.1999 tarih ve 23919 (mükerrer) sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu KHK ile 27 Eylül 2000 tarihinden itibaren kapsamdaki meskenler için deprem sigortası yaptırmak zorunlu hale getirilmiş olup bu sigortayı sunmak üzere kamu tüzel kişiliğini haiz Doğal Afet Sigortaları Kurumu (DASK) kurulmuştur.

Zorunlu Deprem Sigortası, genel anlamda, belediye sınırları içinde kalan meskenlere yönelik olarak oluşturulan bir sigorta sistemidir. Fakat DASK kapsamında bulunmayan binalar da mevcuttur. Bunlar;

- Kamu kurum ve kuruluşlarına ait binalar,
- Köy yerleşim alanlarında yapılan binalar,
- Tamamı ticari ve sinai amaçlar için kullanılan binalar (iş hanı, iş merkezi, idari hizmet binaları, eğitim merkezi binaları vs.),
- İnşaatı henüz tamamlanmamış binalar,
- 27 Aralık 1999 tarihinden sonra mesken olarak inşa edilmiş olan ancak ilgili mevzuat çerçevesinde inşaat ruhsatı bulunmayan bağımsız bölümler ve binalar,

·Tapuya kayıtlı bulunmayan ve özel mülkiyete tabi olmayan arazi ve arsaların-hazine arazileri vb. üzerine inşa edilmiş binalar.

Köy yerleşim alanlarında yapılan binalar ile ticari ve sinai amaçlar için kullanılan binalar zorunluluk kapsamı dışında bulunmakla birlikte bunlar için ihtiyari deprem sigortası yapılmaktadır.

Çözüm önerisi:

Ülkemizin deprem kuşağı üzerinde bulunduğu göz önüne alındığında, meskenlere zorunlu tutulan DASK deprem sigortası, tüm binalara zorunlu hale getirilmelidir. Kamu kurum ve kuruluşlarının ve ticari amaçla kullanılan binaların DASK kapsamına alınması, hem sigorta sektörünün gelişmesi açısından faydalı olacak, hem de ülkemizin ekonomisinin gelişmesine büyük katkı sağlayacaktır.

İlgili kurum:

Bölge milletvekilleri, Hazine Müsteşarlığı, Doğal Afet Sigortaları Kurumu

Sorun: Kamu mallarının sigortasızlığı



Açıklama :

Bilindiği üzere ülkemizde 2010 yılının Kasım ayında, tarihi Haydarpasha Tren İstasyonunda çok büyük bir yangın felaketi yaşanmıştır. Ulusal medyada büyük yer bulan ve kafalarda soru işareti oluşmasına sebep olan olay sonucunda öğrenildi ki, ülkemizde kamu mallarında sigorta yapılmamaktadır. Kamuda genel bütçeyle yönetilen kurumların sigortasının yapılmadığı, özel bütçeli kurumlarda, il özel idarelerinde, belediyelere ait şirketlerde sigorta yapıldığı konusu açığa kavuşmuştur.

Günümüzde uygulanamayan ideal sistemin aslında ilk kurucuları Osmanlı Devleti'dir. Sigortacılığın yerleşmesi ve yaygınlaşmasında Osmanlı yönetimi öncü bir rol üstlenmiş, kamu malları ve binaları sigortalattırılarak risklere karşı güvence altına almıştır. 19. yüzyılın ilk yarısında, yabancı sigorta şirketleri faaliyete başlamış, zamanla risklere karşı güvence arayışı sadece malların naklinde değil kamu binalarının sigortalanmasında da görülmüş ve devlet kamu mallarının/binalarının sigortalanmasında şirketlere müracaat etmiştir.

Peki, Osmanlı Devletinde uygulanan bu sistem günümüzde neden uygulanamamaktadır? Ülkemizdeki mevcut kanunlar, kamu binalarının sigortalanamayacağını söylemektedir. 1999 depreminin yaraları daha yeni yeni

sarılmışken ve devletimizin böyle olası zararları karşılayacak bütçesi bulunmazken ve en önemlisi olası bir afet sonrası eğitimin, sağlık hizmetlerinin, devlet işlerinin yürütülmesi büyük önem arz ederken devletin kamu binalarını sigortalatmamasının geçerli bir sebebi bulunmamaktadır.

Çözüm Önerisi:

Büyük bütçeler ayrılarak yapılan yatırımlarımızın, tarihi miraslarımızın korunması ve olası bir zararda devlet hizmetlerinin aksamadan devamı için kamu binalarının sigorta yaptırılmasına olanak sağlayacak yasal düzenlemenin ivedilikle yapılması gerekmektedir.

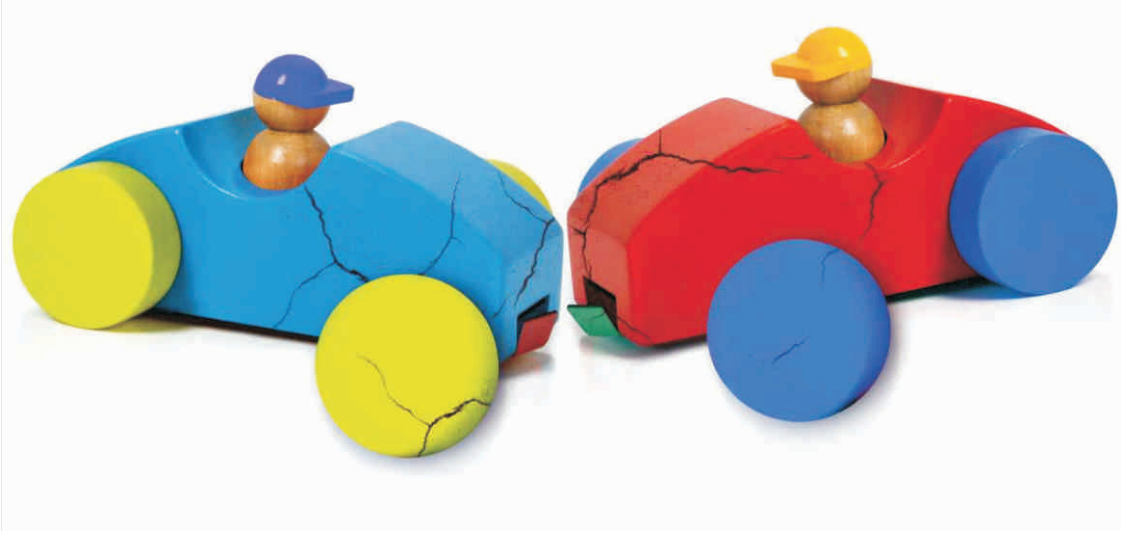
İlgili Kurum:

Bölge Milletvekilleri



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY

Sorun: Sigorta sahtekârlıkları



Açıklama :

2008 Nisan ayında hayatımıza giren “kaza tespit tutanağı” uygulamasından sonra sigorta sektöründe, sahte hasar oranı dünya ortalamasını ikiye katlayarak % 20'yi bulmuştur.

Teknik zararın oluşmasına sebep olan bu durum sigortacılık sektörüne her geçen gün darbe vurmaktadır. Öyle ki, son üç yılda maddi hasarlı trafik kazalarında düzenlenen anlaşma tutanaklarıyla, ülkemizde maddi hasarlı kazalarda alkollü araç kullanımının tarihe karışmış olduğu gibi bir sonuca ulaşılmaktadır.

Bu durumla mücadele etmek amacıyla Sigorta Bilgi Merkezi bünyesinde Sigorta Sistemi Bilgi Merkezi (SİSBİS) oluşturma çalışmaları devam etmektedir. Bu kapsamda ilgili mevzuata göre, sigorta sahtekârlığı şüphesi bulunan kişi ve kuruluşların takibi amacıyla, Sigorta Bilgi Merkezi bünyesinde güncel veri tabanının oluşturulması çalışmaları devam etmektedir. Sektör temsilcilerinden oluşturulan çalışma komitesinin yapmış olduğu seri çalışma toplantılarında hangi durumların sigorta sahtekârlığı olarak değerlendirileceği ve bu durumlara ilişkin hangi bilgilerin veri tabanında toplanması gerektiği konuları ele alınmıştır.

Çözüm Önerisi:

Sektör temsilcilerine ve halka sigorta sahtekârlıkları konusunun öneminin benimsenmesi için tüm yazılı ve görsel basın organları kullanılarak bilinçlendirme çalışmalarına ağırlık verilmelidir. Ayrıca bu tür suiistimallere karışan kişilere ciddi para ve hapis cezaları getirilmelidir. Bu uygulamanın artmasına ve alışkanlık haline gelmesine sebep olan sigortacılar için de görevden ve meslekten men kararı verilmelidir.

İlgili Kurum:

Hazine Müsteşarlığı, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, bölge Milletvekilleri

Sorun: Sigorta sektöründe irrasyonel fiyatlandırma



Açıklama :

Sigorta sektörü geçtiğimiz yıllarda ekonomik şartlar ve pazardaki yoğun rekabet nedeniyle sıkıntılı bir dönem geçirmiştir ve bu süreç devam etmektedir. Global krizin yanı sıra sektördeki şirketler arasındaki rekabetin son yıllarda sadece fiyat odaklı olması da sektörün gelişimi için olumsuz bir ortam oluşturmıştır.

Kalıcılık ve uzun vadede sürdürülebilirlik, sigorta sektörü için son derece önemli bir konudur. Sektörde yıllardır pazardan daha çok pay almak amacıyla yaşanan yoğun fiyat rekabeti ve beraberinde ortaya çıkan irrasyonel fiyatlandırma, şirketleri olumsuz etkileyen faktörler arasında yer almaktadır. Tüm bu etkenlere bağlı olarak sektörde yıl boyunca daralma ve reel anlamda negatif yönlü büyüme gözlenmiştir.

Sigorta sektörünün genel ekonomiye paralel büyüyen bir sektör olduğu göz önüne alındığında 2011 yılında ekonomik anlamda önemli bir canlanma olmazsa, sektör de doğal olarak bundan etkilenenecektir. Bunun yanında sektörün trafik, kasko ve sağıktaki zararları azaltıcı önlemler alması ve fiyat odaklı rekabet anlayışından uzaklaşması gerekmektedir. Özellikle bu üç branşta sektörün teknik kâr elde edici politikalar uygulaması gerekmektedir

Çözüm Önerisi:

Öncelikli önlem olarak, özellikle yüksek oranlarda zarar eden branşlar başta olmak üzere sektörün genelinde irrasyonel fiyat rekabetinden vazgeçilmelidir. Riskler daha doğru hesaplanmalı ve yıkıcı boyutlara varan fiyatlandırmalardan sektör olarak uzaklaşılmalıdır. Sigorta sektörü için en önemli nokta kalıcılık ve uzun vadede sürdürülebilirliktir. Fiyat avantajıyla tek seferlik satışlar yerine, disiplinli bir yaklaşımla doğru fiyatlandırma ve risk analizine önem verilmesi gerekmektedir.

İlgili Kurum:

Hazine Müsteşarlığı



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY



15 Nolu Gayrimenkul Faaliyetleri

- Emlak Komisyonculuğu
sektöründeki denetimsizlik

Sorun: Emlak komisyonculuğu sektöründeki denetimsizlik



Açıklama :

Dünyada nüfus artış hızı yüksek ülkelerden birisi olan Türkiye'de, hızlı nüfus artışına bağlı olarak ortaya çıkan ihtiyaçlardan birisi de konut ihtiyacıdır. Ülkede olduğu gibi ilçemizde de özellikle yurtdışından alınan göçlerle nüfus hızla artmış, konut ihtiyacının büyümesiyle de emlak sektörü de büyümüştür.

Ülkemizde maalesef emlak sektöründe 2003 yılına kadar belli bir standart bulunmamakta idi. 2003 yılında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Ölçüler ve Standartlar Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan "TS 11816 Emlak Komisyonculuğu Hizmetleri - Genel Kurallar" adlı Mecburi Standart Tebliği ile sektöre bir kısım kurallar getirildi ve böylece sektörde önemli düzenlemeler yapılmış oldu.

Getirilen düzenlemelerin başında, diğer meslek gruplarından olan kişilerin artık emlak komisyonculuğunu ikinci bir iş olarak yapmalarına kesinlikle izin verilmemesi yer almaktadır. Öte yandan emlakçıların bir odaya kayıtlı olması, emlakçıların ilgili odaca hazırlanmış matbu sözleşmeleri kullanmaları hüküm altına alınmış, emlak ofisinde bulundurulması gerekli asgari araç ve

gereçler düzenlenmiş ve sektörde önemli adımlar atılmıştır.

2003 yılında çıkartılan Emlak Komisyonculuğu Mesleki Standartı emlakçıların kimlik kazanmada atmış olduğu önemli adımlardan birisi olsa da, söz konusu sektör etkin olarak denetlenmediği için, bir çok emlak komisyoncusunun tebliğ hükümlerinden haberi dahi yoktur ve sektör hala kontrolsüz bir şekilde ilerlemektedir.

Çözüm Önerisi :

Emlak komisyoncularının söz konusu Tebliğ hükümlerine göre yerinde ve sık olarak denetimleri yapılmalı ve sektör kontrol altına alınmalıdır.

İlgili Kurum :

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, İl Bilim, Sanayi ve Teknoloji Müdürlüğü



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY



16 Nolu Kiralama ve Leasing ile Acenteleri Faaliyetleri

- D2 Yetki Belgeleri

Sorun: D2 Yetki Belgeleri



Açıklama :

Bilindiği üzere, D2 yetki belgesi ticari amaçla belirli bir zaman ve fiyat tarifesine uymaksızın yolcu taşımacılığı yapacaklara verilmektedir.

29.12.2006 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayınlanan genelgede D2 yetki belgesinin çalışma usul ve esasları açıklanmıştır. Buna göre, D2 yetki belgesi ile yapılan arazi yolcu taşımalarında, aynı taşıtla bütün güzergâh boyunca aynı yolcu grubunun taşınması şarttır. Güzergâh boyunca yolcu indirilip bindirilmesi yasaklanmıştır.

Yerli ve yabancı turistlerin sıklıkla ziyaret ettiği bölgede turistlerin transferleri gerçekleştirilmekte, hava-alanından alınmakta ve otellerine dağıtılmaktadır. Mevcut mevzuatla turistlerin seyahat acenteleri tarafından tek tek otellerine bırakılması mümkün görülmemektedir, çünkü yolcu indirilip bindirilmesi yasaklanmıştır.

Lakin kilometrelerce uzaktan ellerinde bir sürü valizle gelen konukları tek bir noktada bırakıp, gitmek istedikleri otellere kendi imkanlarıyla gitmelerini beklemek müşteri

memnuniyetini ciddi ölçüde sekteye uğratacağı gibi, ülkemiz turizmi de şüphesiz olumsuz olarak etkileyecektir.

Çözüm Önerisi :

Ülke turizmi açısından telafisi imkansız zararlara meydan verilmemesi için D2 yetki belgesi sahiplerine güzergâh boyunca yolcu indirebilip bindirebilmeleri hususunda mevzuatta gerekli düzenleme ivedilikle yapılmalıdır.

İlgili Kurum :

Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü



Fethiye Sorunları ve Çözüm Önerileri 2011



FETHİYE TİCARET VE SANAYİ ODASI
FETHİYE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY

www.fto.org.tr