



6 EKİM

2021

*Büyük*

**NAKLiYECi**  
BULUŞMASI



MERSİN



**CHP**





“

**Biz sizin oyunuzda değil,  
sorunlarınıza**

*talibiz*

**kemal**

*kılıçdaroğlu*

# Büyük Nakliyeciler Buluşması Sonuç Bildirgesi



Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) Genel Başkanı Sayın Kemal Kılıçdaroğlu, CHP Grup Başkanvekili Engin Özkoç, CHP İstanbul Milletvekili ve Genel Başkan Koordinatör Başdanışmanı Erdoğan Toprak, Milletvekilleri, Büyükşehir Belediye Başkanları ile İlçe Belediye Başkanları, siyasi parti temsilcileri, sektörün önde gelen STK temsilcileri, bir çok kentten nakliyeciler sitesi yöneticileri, UND yönetici ve üyeleri ile sektörün emekçileri; Mersin Büyükşehir Belediye Başkanı Vahap Seçer'in ev sahipliğinde, Mersin Büyükşehir Belediyesi Tır Garajı'nda bir araya geldi. Büyük Nakliyeciler Buluşması'nda sektörün sorunları ve çözüm önerileri, tüm boyutlarıyla masaya yatırıldı.

Divan Başkanlığı'nı İsa Çani'nin yaptığı divanda, UND Genel Başkan Yardımcısı Rıdvan Arıç, UND Yönetim Kurulu Üyesi Abdullah Özer, Türkiye Kamyoncular ve Tırcılar Kooperatifi Genel Başkanı Bülent Arslan, Türk Transport Dünyası Federasyon Başkanı Fikri Beran, Karayolları Taşıyıcılar Federasyonu Başkanı Ahmet Uzun ve Nakliyeciler Sitesi Dernek Başkanı Mehmet Bozkurt yer aldı.

# Sorunlar

01

## Sektörde Bir Çatı Örgütü Bulunmaması

50'yi aşkın sayıda dernek ve sendika olmasına rağmen, bütün bunları bir araya getiren bir çatı örgüt olmaması, sektörün sesinin duyulmamasına neden olmaktadır.

02

## Sağlıksız Rekabet Ortamı

Özellikle Avrupa ile kıyaslandığında, sağlıklı bir rekabet zincirinin olmaması sektörü oluşturan ögelerin tümünü zor durumda bırakmaktadır.

03

## Mesleğin İtibarsızlaştırılması ve Nitelikli Eleman Eksiği

Özellikle Avrupa ile kıyaslandığında, sağlıklı bir rekabet zincirinin olmaması sektörü oluşturan ögelerin tümünü zor durumda bırakmaktadır.

04

## Ulusal Standartların AB ile Uyumsuzluğu

Başta motor emisyon standartları olmak üzere Avrupa Birliği ile var olan ve önümüzdeki dönem karşılaşılabileceğimiz ağır vergi yükleri ya da standartlara uygun olmayan araçların Avrupa'ya kabul edilmemesi gibi sorunlar için şimdiden önlemler alınmalı ve iyileştirmeler yapılmalıdır.

05

## KDV Alacaklarının Zamanında Ödenmemesi

Sektörün ekonomiye 25 milyar dolardan fazla katkısı olmasına rağmen, KDV alacaklarının zamanında alınmaması ve bu geciken alacaklara faiz dahi uygulanmaması bir diğer problem.

# Çalışma Saatleri ve Çalışma Şartları

06

## Yeterli Dinlenme Alanı Bulunmaması

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün belirlemiş olduğu 9 saat çalışma / 12 saat dinlenme standardına uyumluluk sağlanmaması ile yeterli dinlenme alanı olmaması ve var olan dinlenme alanlarının standartlar dışında kalması başlıca sorunlardan olup; şoförlerin iş performansını etkileyen temel faktörlerdendir.

07

## Kantar Bakımlarının Yapılmaması

Kantarların gerekli bakımlardan geçmeyerek yanlış sonuçlar vermesiyle kesilen haksız cezalar mağduriyet yaratmaktadır.

08


## Fahiş Otoyol ve Köprü Geçiş Ücretleri

Yap-işlet-devret şeklinde hayata geçirilen otoyol ve köprülerin geçiş ücretlerinin çok yüksek olması ve bu istikametlerin zorunlu tutulması, maliyet açısından büyük problem yaratmaktadır.

09

## Gümrüklerde Yüksek Akaryakıt Fiyatlaması

Daha önce Uluslararası Nakliyeciler Derneği tarafından çalıştırılan gümrük akaryakıt noktalarında, şu anda akaryakıtın maliyet + yüzde 8'lik limitin çok üstünde fiyatlandırılması.



## Belirlenen sorunlara ve bu sorunların çözümüne ilişkin bir politika geliştirilmeli

### 10 Mazot Desteği Olmaması

Avrupa'nın bir çok noktasında 12 ton ve üzeri yük taşıyanlara verilen mazot desteğinin verilmemesi haksız rekabeti beslemektedir.

### 11 Asgari Fiyat Tarifesi Olmaması

Avrupa ve Amerika'da kilometre başına uygulanan asgari fiyat tarifesinin ülkemizde uygulanmaması hem istikrar sağlanmasının önüne geçmekte hem de yine haksız rekabet ortamı oluşturmaktadır.

### 12 Dış Politikadaki İstikrarsızlık

Dış politikada yaşanan istikrarsızlık, özellikle Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Rusya ve Suriye'den Mısır'a Orta Doğu'ya yapılan nakliyelerde problemler yaşanmasına sebep olmaktadır.

### 13 Taşıma Yönetmeliğinin Güncel Olmaması

Yıllar önce hazırlanmış Taşıma Yönetmeliği ve Karayolları Taşıma Kanunu çağın gerekliliklerinin çok gerisinde kalmış, yeşil ekonomiye ve benzeri güncel kavramlara uyum sağlayamamaktadır.

# Yapılması Gerekenler

- Bütün nakliye sektörünü toparlayacak bir çatı örgütü kurularak, sektör bileşenlerinin sesinin duyulmasını sağlamak.
- Avrupa Birliği'nde uygulandığı gibi başta hurda desteği, K1 belgelerinin yolcu taşımacılığında olduğu gibi devredilebilmesi ya da satılabilmesi gibi hususlarda engeller kaldırılmalıdır. Tır plakaları da taksi plakaları gibi tahdide tabii olmalıdır.
- Meslek okulları ve üniversitelerde, sektöre nitelikli eleman yetiştirmeye yönelik bölümler açılmalıdır.
- Avrupa Birliği standartlarına uygun araçlar üretilmeli, önümüzdeki yıllarda karşılaşılabilecek şartlara uygunluğu sağlanmalıdır.
- KDV alacakları gibi devletten gelecek ödemeler düzene sokulmalı, gecikme halinde faiziyle ödeme yapılmalıdır.
- Çalışma saatleri, Uluslararası Çalışma Örgütü standartlarına uygun şekilde düzenlenmeli ve denetlenmelidir. Aynı zamanda dinlenme alanları da uluslararası standartlar uygun hale getirilmelidir.
- Ülke genelinde kantarlar düzenli denetlenmeli ve gerekli bakımları yapılmalıdır.
- Yap-işlet-devret şeklinde hayata geçirilen otoyol ve köprülerin maliyetleri hesaplanarak, üzerine makul bir kar eklemek suretiyle devlet işletmesine alınmalıdır.



- Gümrüklerdeki akaryakıt satışı tekrar Uluslararası Nakliyeciler Derneği'ne verilerek, makul fiyatlardan satışı sağlanmalıdır.
- Avrupa'nın bir çok ülkesinde olduğu gibi, belirli şartları sağlayan taşımacılara mazot desteği verilmelidir.
- Araçların yıpranma payı, akaryakıt maliyeti, şoför maliyeti gibi etkenler hesaplanarak, kilometre başına asgari fiyat belirlenmeli ve uygulanmalı, böylelikle istikrar sağlanmalıdır.
- Aynı zamanda esnaf olan taşımacılar, KOSGEB desteklerinden faydalandırılmamıştır.
- Dış politikada ilişkiler düzeltilerek, ticaret ve nakliye alanında yaşanan problemler giderilmeli ve fahiş fiyat uygulamaları engellenmelidir.
- Taşıma Yönetmeliği ve Karayolları Taşıma Kanunu, çağın gerekliliklerine ve yeşil ekonomiye uygun hale getirilmelidir.
- Kapıkule, İpsala ve Hamzabeyli'de akaryakıt fiyatlarındaki rant engellenmelidir. Buradaki akaryakıt ÖTV ve KDV'siz satılmasına rağmen, Kapıkule'deki yakıt fiyatlarının ÖTV ve KDV'li fiyattan daha da yüksek olması kabul edilemez bir ranttır. İhracata destek amacıyla başlayan bu indirim kararı sonrası büyük karlarla satılan bu yakıt, tam aksine ihracata destek değil köstek olmaktadır.
- Mersin Ana Konteyner Limanı kentin ve bölgenin beklediği önemli bir yatırımdır. Bu yatırımın yeri için Mersin resmi olarak belirlendi ancak Kalkınma Planı'nda "Akdeniz'de yapılması planlanan" gibi bir muğlak ifade rahatsızlık yarattı. Türkiye'nin İstanbul'dan sonra en büyük dış ticaret hacmine sahip olan Mersin ve hinterlandı bu yatırım için en ideal noktadır.

- Avrupa vizeleri uluslararası lojistik yapan firmalarımız için ciddi bir sorundur. Haksız rekabet yaratan bir durumdur. Özellikle şoförler vize alamamalarından dolayı zorluklar yaşamaktadırlar. Sınır kapılarında Türk tırlarına çifte standart uygulanıp araçlar bekletilmektedir.
- Yurt dışında Türk şoförlerine yazılan haksız cezalar konusunda o ülkedeki konsolosluklarımız ile ticari ataşelerimiz konuya müdahil olmalı ve hukuk müşavirliği hizmeti vermelidir.
- Trafik ve kasko sigortaları ile köprü ve otopan ücretlerinin yüksekliği mutlaka düşürülmelidir. Özellikle yurt dışına çalışan araçların gümrük çıkışları sonrası trafik sigortası geçersiz hale gelmekte ve yeşil sigorta devreye girmektedir. Bu araçların çoğu uzun süre yurt dışında kaldığından ve bu araçların Türkiye'deki trafik sigorta riski azaldığından, özellikle bu sigortalı araçlara trafik sigortası indirimi sağlanmalıdır.
- Sektörle ilgili politikalara karar verilirken, sektörü gerçekten temsil edenler masada olmalı, görüşleri alınmalıdır.





## Sonuç

Büyük Nakliyeciler Buluşması'nda serbest kürsüde söz alan yüze yakın sektör temsilcisi ve Őofrn yaptığı konuŐmalarda; sektör sorunlarının ortak akıl ve iŐ birliğiyle kısa vadede zme kavuŐabileceĐi görülmektedir.

Avrupa ve Asya arasında köprü konumundaki Türkiye önemli bir ticaret kavŐaĐıdır; lojistik sektörünün sorunlarının aŐılmasıyla sektörün ekonomiye katkısı yılda 25 milyardan 100 milyar dolara kadar yükseltilebilir.

Sorunların zm ve potansiyelin aĞa çıkarılması için üretilcek politikalar, sektörü biraraya getirecek çatı örgüt ve paydaŐlarla beraber belirlenmeli, süreç birlikte yönetilmelidir.



**CHP**