sayfa 1 11/06/2007 23:57 Page 1

C M Y K

Habur durdu, göç başladı

◆ Geçim kapısı Habur durdu

Habur sınır kapısı sayesindde bir zamanlar her şehirden göç alan ilçe terkedilmeyle karşıkarşıya. Hergün onlarca otobüs dolusu insan ilçeyi terkediyor. İlçede günlük göç sayısı 30 aileyi buldu.

◆ Beklenen göç erken başladı

Şırnak, Silopi ve Cizre'de yaşayan halkın bir anlamda ekmek kapısı olan Habur'un içinde bulunduğu durum ve askeri harekat olasılığı karşısında göç bekleniyordu. Bazı gelişmeler nedeniyle göç erken başladı. **7'de**

www.tasimacilar.com

LOJİSTİK-YÜK

TAŞIMACILAR

Yıl - 1 / Sayı - 13 | 11 Haziran 2007 / 25 Ykr

SEKTÖR DİZİSİ 1: SİGORTACILIK

Uzmanların yanıtlayacağı sorularınızı bekliyoruz

42 Şehit, sonrası asker sınıra yığınak yapıyor. Odalar ve meslek birlikleri ise duyarsızlıklarını sürdürüyor

Taşımacılık sektörünün 'Esir' ve 'Şehit' adayları

KAMYONCU SİVİL HEDEF

Hergün yüzlerce kamyonun giriş, çıkış yaptığı Habur sınır kapısına ve çevresine askeri yığınak sürüyor. Olası bir savaş sırasından en çok zarar görenlerin sivil hedefler olduğu bilinmekte. Kamyoncular da bu sivil hedefler arasında yer alıyor.

MESLEK KURULUŞLARI NEREDE?

Taşımacıların üye olduğu odalar ve meslek birlikleri bu duruma son derece duyarsız kalıp hiç bir uyarıda bulunmuyorlar. Türk Birliklerinin yapacağı bir operasyon sonrasında çıkacak savaş da kamyonucunun nerde ne yapacağı ve neyle karşılaşacağı belirsiz...

Kimse savaş istemiyor...

Bölge halkı, gibi taşımacıda savaşa karşı. Sınırı geçen kamyoncu, peşmergelerin eline düşüyor. Burada peşmergelerin oluşturduğu konvoylara katılmak zorunda kalıp onlara itaat etmek zorundalar. Buda ekmek parası ile yaşam arası ile yaşam arasında ince bir çizgi demek...

Kredi kartı otomotivi etkiledi

Yeni düzenleme satışları geriletti

Mehmet Demirpençe

BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Vekili ve Murahhas Aza Mehmet Demirpençe, otomotiv sektöründe iç satışlardaki gerilemeyi yılbaşında kredi kartlarında yapılan düzenlemenin etkili olduğunu belirtti. İstanbul Gaziosmanpaşa'da BMC Fatih Otomotiv Bayisi'nin açılışında konuşan Demirpençe, İnsanların bankalara olan kredi veya borç ödemelerinden sonra otomotiv satışlarının da artacağını dile getirdi.

Mehmet Demirpençe, otomotiv satışlarında yaşanan daralmanın sadece yaklaşan seçim nedeniyle gerilemediğini belirterek, 2007 yılı başında kredi kartlarında yapılan düzenlemenin otomotiv satışlarını da etkilediğini söyledi. Demirpençe, "Benim görüşüm iç pazardaki daralma daha ziyade bu yılbaşında kredi kartlarında yapılan yeni uygulamalardan dolayı limitler azaltılmış ve geri ödemelerde yüzde 10 barajı yüzde 25'lere çekilerek milletin elindeki harcama miktarı azaltılmıştır. Böylelikle gömlek, pabuç, pasta vb alamayan insanlar şimdi borçlarını ödemek için bankalara gitmektedirler" dedi. **5'te**

Opet çevreye duyarlı

Her yıl 5 Haziran'da kutlanan Dünya Çevre Günü, Türkiye'deki OPET bayilerinde kutlandı. Bazı istasyonlarda ise çevre konusuna dikkat çekmek amacıyla etkinlikler düzenlendi. Opet Yönetim Kurulu Üyesi Nurten Öztürk, OPET Genel Müdürü Aydın Güneş ve OPET Genel Müdür Yardımcısı Oğuz Özçetin'in de katıldığı etkinliklerde, ilköğretim okullarından gelen çocuklara çevre konusunda eğitim verildi ve evlerinde yetiştirecekleri çiçekler hediye edildi. **5'te**

Demiryolunun parlayan yıldızı TURKON

Ağırlıklı olarak Söke-Bozyük-Kayseri, İzmir-Kayseri, Kayseri-Mersin-Sivas-Kayseri hatları olmak üzere tüm Türkiye genelinde demiryolu taşımacılığı yapan Turkon, hedefini büyüttü.

Opentop konteynırla demiryolu taşımacılığı yapan Turkon Holding'in Demiryolu Genel Müdürü Buğrahan Hanağasıoğlu ile sektörün geleceğini değerlendirdi. Demiryolu taşımacılık sektöründe 30'a yakın hizmet veren firmanın bulunduğunu açıklayan Hanağasıoğlu, yeni Demir Yolu Kanunu'nun çıkmasıyla birlikte bu firmalardan birçoğunun kapanacağının belirtti. Turkon'un aylık ortalama 35-40 bin ton yük taşıdığını açıklayan Genel Müdür Hanağasıoğlu, yıllık olarak da bu rakamın 500 bini bulduğunu söyledi. "Hedefimiz; demiryollarının hedefi ile orantılı olarak, demiryolu taşımacılığını yüzde 20 arttırmak" diyen Hanağasıoğlu, devletin var olan demiryolu ağını iyileştirerek geliştirmesi durumunda taşınan 19 milyon tonluk gabarinin her yıl yüzde 5 ila 10 artış göstereceğini vurguladı. Hanağasıoğlu, "Taşıyan da taşıtan da sorumluluklarını bilmeli. Biz artık vagonların üzerine konteynır koyduk. Kapıdan kapıya nakliye yapıyoruz. İstasyonlara bu konteynırı kaldırıp indiren sistemler kuruyoruz. " dedi. **2'de**

Buğrahan Hanağasıolu

Tırsan Türkiye yollarında

Tırsan Treyler A.Ş, DAF markalı çekici ve Tırsan treylerden oluşan geniş bir konsept ile 2008 model yeni araçlarının Türkiye tanıtım organizasyonuna Samandıra Tesisi'nde "DAF ve Tırsan Türkiye Yollarında" temasıyla başladı. Türkiye'nin 14 ilini kapsayan DAF Tırsan Roadshow etkinliklerinde 4 bin 500 kilometre yol katledilerek, 2 bin test sürüşü ve 3 binden fazla müşteriye ulaşılması hedefleniyor.Tırsan'ın 1994 yılından beri DAF'ın distribütörlüğünü yaptığını dile getiren Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, aradan geçen zaman içerisinde sektöre çok ciddi katma değer sağladıklarını söyledi. Nuhoğlu, "DAF ile Tırsan bir araya geldiğinde; bir malın alınıp satılması değil, onun yanında uzun vadede bir ilişki ve sektörün bundan fayda sağlamasını amaçladık. Biz yatırım malı üreticisiyiz" dedi. DAF-Tırsan'dan araç alan tüm taşımacıların, aldıkları araçlarla ailelerinin gelecekleri için mücadele vererek ülke ekonomisine ciddi ölçüde katma değer sağladığını hatırlatan Nuhoğlu, "Tırsan'ın sektörde 30'uncu yılını kutluyor. 22 noktada satış ve satış sonrası hizmetleriyle Türkiye'nin en büyük servis hizmeti veren kuruluşuz" diye konuştu. **3'te**

Bir devin öyküsü: Michelin

Merkezi Fransa'nın Clermont-Ferrand şehrinde bulunan Michelin, 170 ülkedeki satış ağı ve 19 ülkede, 69 üretim tesisiyle global endüstriyel varlığını sürdürür. Michelin, uçak, otomobil, bisiklet ve motosiklet, iş makinası, tarım araçları, kamyon ve uzay mekiği olmak üzere her çeşit araca yönelik lastik üretip kullanıma sunarak, yolcu ve eşyaların hareketliliğini sürdürülebilir olarak geliştirmek için çalışır. Michelin, 2006 yılında 190 milyon lastik üretmiştir. **8'de**

Anadolu Turumuz sürüyor

Kamyoncular ülkemizde hep üvey evlat muamelesi görüyor. Oysaki sektörün mihenk taşını oluşturan bu büyük insanlar daha iyi koşullarda çalışmalı. Çünkü, "yolların kralı" onlardır. Direksiyon sallayarak yolların tozunu yutup, alın terini döküyor sofrasındaki helal ekmeğe… Kamyoncuların hakkını savunmak için çıktığımız uzun ince yolda; tüm şeffaflığımızla ilerlemeye devam ederken Rize kamyoncu esnafının dertlerini dinlemek için duruyoruz... **4'te**

Rekabet için Hopa-Batum arasına demiryolu şart

Hopa-Batum demiryolu projesi,1988 yılında açılan Sarp Sınır Kapısı'nın hizmete girmesi ile başlayan turizmde ulaşım ihtiyacının karşılanması amacıyla gündeme taşındı. Diğer taraftan da yapımı planlanan Giresun-Tirebolu, Trabzon-Tirebolu-Diyarbakır ve Trabzon-Rize-Hopa yeni demiryolu hatları ile Doğu Karadeniz Bölgesindeki şehirlerin demiryolu şebekesine kavuşturulması ve bu şebekenin Kafkasya üzerinden Rusya Federasyonu'na ve Orta Asya'ya bağlanması hedefleniyor. **7'de**

Yatırımda aslan payı ulaştırmanın

Hükümet, Mayıs sonu ile tamamlanan programa göre, seçim yılında yatırımlara 21.5 milyar YTL ayırdı. Yatırımlarda aslan payını ise 6.5 milyar YTL ile ulaştırma-haberleşme sektörü aldı. **6'da**

Yan sanayiciler ödüllendirildi

Geleneksel olarak her yıl düzenlenen MAN Türkiye A.Ş. – Yan Sanayi Firmaları Yıllık Değerlendirme Toplantısı'nın altıncısı yapıldı. Yan sanayinin öneminin belirtildiği toplantıda, Akzo Nobel, Eos, Teknofoam, Altın Plaket, Gündüz Tektnak ve Şem Lastik gibi yan sanayi firmaları MAN tarafından ödüllendirildi. **5'te**

Mercedes'in yıldız kızları 2007 gösterisini sundu

Mercedes-Benz Türk'ün Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği ile 2004/2005 ders yılında başlattığı "Her Kızımız Bir Yıldız" sosyal sorumluluk projesi sürüyor. Şirketle birlikte projeye destek veren çalışanlar, bayiler ve yan sanayi kuruluşları proje kapsamında burs alan kız öğrencilerle her yıl bir etkinlik çerçevesinde bir araya geliyorlar. 2007 buluşması, 4 Haziran günü "Yıldız Kızlarımız Davet Eder" başlığı altında Hoşdere Fabrikası'nda gerçekleşti. Bursiyer öğrenciler burada izleyicilere çeşitli sunum gösterilerle projenin kendilerine eğitim ve kişisel gelişim alanında neler kattığını görsel olarak aktardı. **5'te**

Yeni Jumpy Türkiye'de

Citroen firması, 2007 yılında hafif ticari araç ürün gamında, Jumpy modelinde değişiklik yaparak Türkiye pazarına sundu. Hafif ticari araç müşterilerinin artan beklentilerine cevap vermeyi hedefleyen Yeni Jumpy'nin hem panelvan hem de combi modellerinde kısa ve uzun şasi seçeneği bulunuyor. **5'te**

Motorin Fiyatları

İstanbul	2.23	Adana	2.24
Ankara	2.26	D.Bakır	2.29
İzmir	2.22	Kayseri	2.26

sayfa 2 11/06/2007 23:45 Page 1

C M Y K

M. Naci KALENDER

Taşımacı, savaş, oy ve kriz

Adım, adım krize doğru gidiyoruz… Gerek ülkenin seçim heyecanı yaşaması, gerekse Güneydoğu sınırımızdaki hareketlilik bizi bu duruma getirdi. Geçtiğimiz günlerde bir aile dostumu ziyarete gittim. Kozyatağı mevkiinde ki evin balkonundan karşıdaki kamyon garajı görünüyordu. Arkadaşımla sohbet ederken çok ilginç bir noktaya değindi. Arkadaşımın sözleri kısaca şöyleydi: "Buradan baktığımızda kamyon garajını uzun süre dolu görürsem anlıyorum ki ekonomide bir tıkanma var. Bak görüyorsun kamyonların üstü toz tutmuş"

Arkadaşımın teorisine göre ciddi bir sıkıntı yaşanıyordu. Haksızda değildi hani çünkü işadamları iş bağlantıları yapacak. Bunun üzerinden ithalat ya da ihracat yapılacak. Kamyonlarda satılan ya da alınan malları taşıyacak. Politikacıların, seçim konusunu dillendirmesinin ardından ister istemez bir durgunluk yaşanmaya başlandı. Bunun en güzel örneği döviz kurlarında ki dalgalanma oldu. Şok düşüşler ve şok çıkışların ardından yaşananlar ülkede her noktayı etkiledi. Bu duruma taşımacı açısından baktığımız da durum gerçekten iç açıcı değil. Yurt çapından gelen haberleri göz önüne aldığımızda kamyon garajları hep dolu. Yapılan tek tük işler taşımacıyı kurtarmıyor.

Olayın başka bir boyutu ise Güneydoğu sınırımızdaki gelişmeler. Ordumuz ülkede yaşananlar doğrultusunda sınırımıza yığınak yapmaya başladı. Burada aklıma 07.10.2003 tarihli Radikal gazetesinde okuduğum bir haber geldi. "Türk kamyoncular kayıp" başlığı ile verilen haber şöyle devam ediyordu "Irak'taki kaosun son kurbanı Türk kamyoncular. Beyci'de saldırıya uğrayan kamyonculardan 10'unun kaybolduğu ya da öldürüldüğü öne sürüldü. Çok sayıda yaralı olduğu da söyleniyor" Durum bu merkezdeyken aynı şeylerin yaşanması an meselesi. Olası bir savaş ortamında bu yönde taşımacılık yapanların durumu ne olacak. Habur, Gürbulak ve Cilvegözü sınır kapılarını kullanarak giriş ve çıkış yapan binlerce taşımacılık şirketi ve bunların personeli var. Bunlar sınırda yapılacak operasyonlardan nasıl etkilenecek. Ulaştırma Bakanlığı ve bu alanda çalışan sivil toplum örgütleri ne gibi çözümler ne gibi önlemler ve olası sorunlar karşısında neler yapmayı planlıyorlar. Bana göre burada en önemli görev sivil toplum örgütlerine düşüyor. Ülkede 24 saat savaşın konuşulduğu bir ortamdayız. Politikacılar her ne kadar diplomatik girişimlerini sürdürseler de. Sonuçta askeri güçlerin sıcak teması an meselesi. Sınır ötesi taşımacılık yapanlar sivil hedeflerdir. Bir savaş anında en çok zarar görenlerde sivil hedeflerdir. Bu durum için hiçbir önlem alınmadığı gün gibi açık. Bu meselenin bir başka boyuttu da şu. Bölgede yoğun olarak mazot ticareti yapılması. Bu nedenle sınır geçen araç sayısı çok fazla. Hatta bazı bağımsız çalışan taşımacılar ücretsiz yük alarak sınır geçip depoları ucuz mazotla doldurarak geri dönüyorlar. Bu da sınır geçen araç sayısını artırıyor. Bilinçli ya da bilinçsiz olarak faaliyet gösteren taşımacı tehdit altında. Bunları yazıyorum çünkü ben sektörün içinden gelmiş biriyim. Bütün bu sıkıntıların benzerlerini geçmiş dönemde bende yaşadım. Kamyoncunun karısı, çocuğu evde bütün gün 'imdat frenin sesini bekler. Kamyoncu aracını park etikten sonra imdadı çeker. İşte o sesle karısının yüreğine su serpilir. Çünkü eşi kazasız belasız eve dönmüştür. Çocuğu babasının geldiğini anlar sevinir. Çeşitli defalarda sınır ötesinde esir kalan kamyoncular oldu. Bu duruma düşenleri sivil toplum örgütleri, odalar birlikler hiçbir şekilde aramadı sormadı. Bu insanlar odalara aidatlarını ödedikleri halde hiçbir kez aileleri ziyaret edilmedi. Sadece Ulaştırma Bakanlığı ile Dışişleri Bakanlıklarının diplomatik girişimlerinden bahsedildi. Kamyoncunun karısı çocuğu açmış morale desteğe ihtiyacı varmış bunu düşünen pek olmadı. Aidat ve oy zamanlarından hatırlanan taşımacının sınır ötesinde esir düştüğünden odaların ve birliklerin yöneticileri gazetelerden haberdar oldular. Onların eziyet gördüklerini, yaralandıklarını, araçlarının yakıldığı hatta öldüklerini meslek grubu yöneticileri gazetelerden öğrendiler. Bu haberleri okurken onlar taşımacının aidatı ile alınmış deri koltuklarında kristal bardaklarından çaylarını içiyorlardı. Hatta birbirlerine yüksek sesle haberleri okuyup vah, vah diyorlardı. Bunu bizzat yaşayan biri olarak bu vah, vah seslerinin bir kez daha duyulmaması için odaların ve birliklerin yöneticilerini göreve davet ediyorum ve diyorum ki; Sayın yöneticiler sınır ötesi mal taşıyanlar için savaştan söz edildiği şu günlerde ne yaptınız. İstanbul'dan çıkıp Irak'a, İran'a mal taşıyan kamyoncuya bir uyarı yazısı mı verdiniz? O bölgeye çalışan şirketlerin yetkililerine bir seminer mi verdiniz? Ya da taşımacıya zor durumda kalırsa nasıl davrandığını mı anlattınız. Bunların bir tanesini yaptınız da biz duymadık mı?

Taşımacının üstündeki ekonomik kriz şimdide siyasi ve psikolojik olarak katmerleşiyor. Meslek grupları ise her zaman ki gibi yerinde sayıyor. Şu günlerde hemen her odanın yöneticisi bir milletvekilliği nasıl kaparımın peşinde.

Bu nedenle gözleri pek bir şey görmüyor olsa gerek. Fakat bir gerçek var. Burada canı yanacak, sıkıntı çekecek olan her türlü seçimde oy kullananlar. Oy verenlerde can kalmayacak, Oy verenlerde hal kalmayacak, peki sizler oy verenlerin karşısına ne yüzle çıkacaksınız.

Demiryolunun yıldızı TURKON

Turkon Demiryolu Genel Müdürü Hanağasıoğlu: "Yeni Demiryolu Kanunu'nun çıkmasını bekliyoruz. Kanunun çıkmasıyla birlikte lokomotif yatırımı yapacağız. Bizim hedefimiz gelecekte lokomotif işletmecisi olmak."

Söke-Bozyük-Kayseri, İzmir-Kayseri, Kayseri-Mersin-Sivas-Kayseri hatları ağırlıklı olmak üzere tüm Türkiye genelinde demiryolu taşımacılığı yapan Turkon, hedefini büyüttü. Opentop konteynır ile taşımacılık yapan Turkon, maden ocaklarından aldığı yükü istasyona ve buradan da fabrikalara ulaşmasını sağlıyor.

Opentop konteynırla demiryolu taşımacılığı yapan Turkon Holding'in Demiryolu Genel Müdürü Buğrahan Hanağasıoğlu ile sektörün şuan ki durumunu ve geleceğini konuştuk. Demiryolu taşımacılık sektöründe 30'a yakın hizmet veren firmanın bulunduğunu açıklayan Hanağasıoğlu, yeni Demir Yolu Kanunu'nun çıkmasıyla birlikte bu firmalardan birçoğunun kapanacağının altını çizdi.

Turkon'un aylık ortalama 35-40 bin ton yük taşıdığını açıklayan Genel Müdür Hanağasıoğlu, yıllık olarak da bu rakamın 500 bini bulduğunu kaydetti. "Hedefimiz; demiryollarının hedefi ile orantılı olarak, demiryolu taşımacılığını yüzde 20 arttırmak" diyen Hanağasıoğlu, devletin var olan demiryolu ağını iyileştirerek geliştirmesi durumunda taşınan 19 milyon tonluk gabarinin her yıl yüzde 5 ila 10 artış göstereceğini vurguladı.

Hanağasıoğlu, "Taşıyan da taşıtan da sorumluluklarını bilmeli. Biz artık vagonların üzerine konteynır koyduk. Kapıdan kapıya nakliye yapıyoruz. İstasyonlara bu konteynırı kaldırıp indiren sistemler kuruyoruz. Bu sistemin kurulması ve organize olması hızlanmayı sağlayan etkenlerdir. Ayrıca bu konteynır sayesinde çevre kirliliği de ortadan kalkmış oluyor. Artık çevre kirliliği gibi durumlara karşı insanlar duyarlı. Demiryolları lojistik köyler yapıyor. O köylerde yükleme boşaltma organizasyonları yapılacak" dedi.

Ro-La taşımacılığı Türkiye'de yapılmalı mı? Yapılmalıysa hangi hatlar Ro-La için uygun?

Evet yapılmalı. İstanbul–Adana arasında olmalı ancak sistem; lokomotif ve gabari problemlerinden dolayı gerçekleşmiyor. Ama yurt dışı hatlarında bu kesin yapılmalıdır. Bununla ilgili bazı alternatifler var. Bunlardan biri Ro-La çekici ile dorseyi bir arada götürme sistemi. Avrupa'ya sırf dorseyi yüklediğiniz zaman şoför problemi başta olmak üzere TIR firmalarının organizeleri karşınıza problem olarak çıkıyor. Bunlar çözülmeyecek problemler değil. Bunlar çözüldükten sonra zaten sorun kalmaz. Türkiye olarak 10'uncu koridordayız. Türkiye, Bulgaristan, Sırbistan, Avusturya ve Alman firmalarının bu işe kafa yorması lazım. Bizim gibi tecrübeli organizasyonların yaratacağı yapılara ihtiyacı var.

Demiryolu Genel Müdür Hanağasıoğlu, Turkon'un aylık ortalama 35-40 bin ton yük taşıdığını söyledi.

Türkiye içinde Ro-La taşımacılığı olduğu takdirde TIR'lar, uzun yol işlerini bırakıp kısa mesafeler arasında mı geliş-gidişlere başlar?

Türkiye içinde Ro-La taşımacılığı uzun vade de olabilecek bir şey. Ama o zaman nasıl olacak? ben buradan dorseyi yükleyeceğim, karşı taraftan çekici alıp götürecek. Bunu Amerika'da yapıyorlar.

Yurt içinde dorse taşıyacaksınız. Yurt dışına çıkarken de bu böyle olacak. Kafayı az tutacaksınız. Avrupalı, "benim çekicim kazansın" mantığından ziyade karayollarının aşınmaması ve çevreye verilecek zararları ortadan kaldırmak için böyle bir metot geliştirdi. "Benim çekicim kazansın" mantığı orada tamamen oryantal bir mantıktır. Almanya'da kendi TIR'ı veya başkasının TIR'ı kilometre başına 0,80 Avro para alıyor. Yani adamların bakış açıları çok önemli; enerji odaklı. Enerji ne? Mazot, mazot ne? Petrol, Petrol dediğinde sonuçta durumu ortadadır. Sonsuz değil tükenmek üzere. Bunun 30 ya da 50 yıl ömrü var. 50 yıl sonra başka bir enerji sistemine geçeceksin. Toplu taşımanın faydası tasarruftur.

Demiryolunda tam kapasite çalışabiliyor musunuz?

Biz ürünü madenden alıp istasyona, istasyondan alıp fabrikaya kadar götürüyoruz. Opentop konteynır ile taşıyoruz. Demiryolu taşımacılığının en büyük faydası çevre kirliliğini azaltması ve yakıt tasarrufuna büyük katkı sağlamasıdır. Vagonların çalışması yönünde büyük sıkıntılar yaşanmakta. Vagonların verimli çalışması demek, ayda dört yükleme yapmanız demektir. Ancak biz ayda ikiyi zor yüklüyoruz. Yeni Demir Yolu Kanunu'nun çıkmasını bekliyoruz. Kanun çıktıktan sonra lokomotif yatırımı yapacağız. Bizim hedefimiz gelecekte lokomotif işletmecisi olmak. Hem kendi lokomotiflerimizi getireceğiz, hem de bunu kiralayabileceğiz.

Çıkacak olan demir yolu kanununda da belge fiyatları karayolu taşımacılığında olduğu gibi astronomik rakamlar olursa ne yapacaksınız?

İsteyebilirler. Ayrıca karayolu nakliyesinde istedikleri belgeler çok aykırı belgeler değil, zamanında kara yolu çok kötüydü. Herkes nakliyeci oldu. Demir yolunda da aynı sorunu yaşamamak için sektöre yatırım yapacak ve aynı zamanda işleteme sermayesi olan insanların, ya da firmaların girmesi lazım. Yani on tane vagon alan sektöre girmemeli. Örneğin şu anda insanlar kârlı diye lokomotif alıyor. Kara yolunda da böyle olmuştu. Bankalar gözü kapalı kamyon kredisi vermiş ve herkes kamyon almıştı. Daha sonra rekabet dengeleri bozuldu. Sonunda bakıldı ki olmuyor, kanun çıktı. Düzenleme yapıldı. Buna da herkes karşı çıktı. Bana göre kanun çok doğrudur. Bunun dünyada bir standardı var: Altına kamyon çekip üzerine 40 ton yük yüklemekle olmuyor bu işler. Almanya'da TIR'lara 22 tondan fazla yük atıldığı zaman ipini çekiyorlar. Neden Türkiye'de uygulanmıyor bu sistem? Yürütülemediği için.

Turkon Demiryolu olarak bizim gelmek istediğimiz nokta; Türkiye'de lokomotif ve vagon işletmeciliği yapmak. Yani komple bir demiryolu hizmeti verme düşüncesindeyiz. Bu hizmeti vermeye yönelik şu an vagonlarımız var. 2008 yılında beklediğimiz kanunun çıkması ile birlikte lokomotif kullanıcısı ve işletmecisi olmak istiyoruz. Bununla ilgili olarak da Çin ve Amerika'daki firmalarla görüşme halindeyiz.

Türkiye demiryolu işletmeciliği biraz geri kalmadı mı?

Evet, Türkiye bu konuda çok geç kaldı. Ama Türkiye'de demiryolu ağlarının yetersizliğinden çok verimli olarak işletilmesi önemlidir. Demiryolunu genişletmek ayrı bir hedef, var olanı en iyi kapasitede işletmek ayrı. Biz verimli kullanılmasından yanayız. Şu anda hiç kimse mevcut olan demiryollarını verimli olarak kullanamıyor.

Mevcut sistemin biran önce değişmesi şarttır. Ayrıca yapısal değişikliklerin yapılması ile sistemin değişmesi de mümkün. Çünkü şu an için demiryollarında çalışanlar da demiryolu kanunu da gelişmeye ve mevcut koşulları en iyi şekilde işletmeye yetersiz.

İyileştirmeler yapıldığı takdirde Turkon kaç lokomotif yatırımı yapacak ve mevcut alt yapı, bu yatırımlarınıza cevap verecek mi?

Kanun çıkar çıkmaz biz üzerimize düşen görevi yerine getireceğiz. Şuanda fizibilite çalışmalarımız devam ediyor. Kanun çıktıktan sonra duruma göre alım yapacağız. Bu on da olabilir, yüz de. Kanun nasıl olsa bizim için sayısal bir sınırlama getirmeyecek.

Türkiye'de şu an hizmet verecek çok fazla lokomotif var. Bizim amacımız bu gün Türkiye'de TIR'larda yapılmayanı yapmak. Herkes dorse ve çekici sahibi oldu. Hâlbuki işin esas çekiciliği çok dorse, az çekicinin olmasıdır. Türkiye'de böyle bir işletmeci yok ama şimdi kanunun çıkması ile birlikte bunlar yeni yeni oluşmaya başladı. Bugün 20 bin dorsesi olan bir Amerikan firmasının 7 bin civarında çekicisi var. Çünkü ona göre çekici yüksek yatırım, dorse kâr merkezi.

Dorseyi ne kadar çok dolu işletirsen, o kadar kârlı olur. İşte biz bu sistemi demir yolunda yapmak istiyoruz. Bundan dolayı herkesin lokomotife yatırım yapmasının bir anamı yok. Vagonu hangi saat nerde hazırsa ben lokomotifimle alacağım, çekeceğim.

Lokomotif yatırımları başladı diyelim, insanlar çekiciye yüklendikleri gibi lokomotife de yüklendiler o zaman ne olur?

Önemli olan elindeki mevcut sistemi ne kadar iyi kullana biliyorsun? Bugün TCDD ortalama 30 Km hızla gidiyorsa, ben bunu 50 Km'ye çıkarttığımda ve makaslardaki geçişi sistemli bir şekilde ayarladığımda bunu yüzde 15 civarında geliştirmiş olacağım. Bu da benim yüzde 30 civarında daha fazla taşımacılık yapacağım anlamına geliyor.

Sektörü analiz etmeden balıklamasına dalan lokomotif yatırımcıları, ciddi sorunlar ile karşılaşır. Çünkü lokomotif yatırımcılığı ciddi bir yatırımdır. Sorumluluğu ve yükümlülüğü oldukça ağırdır. Eğer siz bu sorumluluğu yerine getiremezseniz, büyük kayıplar verirsiniz. Büyük kayıplar verilmemesi içinde sisteme giriş bariyerinin konulması şarttır.

Nilgün ÖNKAL

Mecliste bizi temsilen ne diyecekler?

Kara Taşımacılık Sektörü'nün sorunlarını dile getirmek, sektörün sesini duyurabilmek amacıyla TBMM'ne girmek için AKP'den aday adayı olan meslektaşlarımız vardı. Hala mevcut iktidar partisinden medet uman okumuş, görmüş-geçirmiş, sadece sektörde değil ülkemizde ve dünya da olup bitenleri yorumlayacak bilinç, analiz edecek öngörü ve yeteneğe sahip sektör temsilcilerimiz olduğu sürece içimiz rahat etmeli.

Vatana-millete faydalı olmak, emek verdikleri ait oldukları sektörlerin sorunlarını dile getirmek, çözüm yolları sunabilmek için uğraşan AKP aday adayları maalesef listelere alınmadılar. Ne AKP ne CHP ne de DP Taşımacılık Sektörü mensubu adayları listesine almadı.

Kara Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği'nin sektörü yıkıma uğratacak, on binlerce , yüz binlerce insanı işsiz bırakacak, ülkeyi vergi kaybına uğratacak olması üç yıl boyunca tüm siyasi partilere anlatıldı. İktidar partisi dahil milletvekillerine, bakanlara raporlar verildi. Ulaştırma Sektörünün stratejik öneme sahip olduğu, AB bahanesiyle sektörde küçük işletmelerin kapatılmasına, sektörün yabancıların denetimine açılmasına çalışıldığı, çıkarılan yasa ve yönetmeliğin uygulanmasının büyük haksızlık ve yanlışlık olacağı sıkıntılarımızı dinleyen tüm siyasi parti temsilcileri tarafından da kabul edildi. Ancak ben onlarca kez TV kanallarına çıkan, basına demeçler veren; Tarım, enerji, sağlık, eğitim, inşaat, haberleşme sektörlerinde yaşanan sıkıntıları dile getiren parti başkan veya temsilcilerinin KARA TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ' nün yaşadığı sıkıntıları, çıkarılan bir yönetmelikle yüz binlerce YTL belge ücreti istendiğini dile getirdiklerini ne gördüm ne de duydum. Bunun nedenlerini uzun uzun yazmaya hiç gerek yok bence en önemli neden Kara Taşımacılık Sektörü söylediklerinin dikkate alınmasını sağlayacak kamuoyu oluşturamamıştır. Sektörel gücünü ortaya koyarak eylemlerle kamuoyu oluşturamayan hareketlerin iktidardan, güçlüden yana olan büyük basın ve medya tarafından dikkate alınmayacağı gerçeğini göz ardı etmiştir..Böylece inandırıcı olamamıştır.

Bu konuda en büyük desteği vermesi gereken üyesi olduğumuz İstanbul Ticaret Odası üzerine düşeni yapmamıştır. Ulaştırma Bakanı'nı üyelerinin yoğun talebiyle toplantıya davet etmeyi "üzerine düşen görevi yerine getirmek " olarak gören İTO Başkanı defalarca TV ekranlarına çıkmış, basına demeçler vermiş ama bu kanun ve Yönetmeliğin İTO'ya kayıtlı binlerce üyesini sektör dışına iteceğinden, bu kanun ve yönetmeliğin belge ücreti diye istenilen paralarla amacını aştığından, uygulanmaması gerektiğinden bahsetmemiştir. Tam tersi üyelerinin ödediği aidatlarla varlığını sürdüren İTO , üyelerinin feryadlarına rağmen belgelerin reklamlarını yapan afişleri binaya asarak idareye destek ve cesaret vermiştir.

Bütün bunlar zaten Kara Taşımacılık Sektörü'nün bildiği gerçekler. Bu güne kadar defalarca yazıldı, söylendi. Gelinen durum ortada. Sektörün bütün unsurları mali sıkıntı içerisinde. Ülkede gerçekleri yansıtmayan rakamlarla ekonominin iyiye gittiği masalları, yaşam standardı gittikçe düşen insanların cebinden her geçen gün daha fazla para eksilir ve daha fazla borçlanırken gayrı safi milli hasıla şu kadar bin dolara çıktı hikayeleri ile, ihracat patladı! Açıklamalarına karşın İthalat rakamlarının verilmediği ve ara mal ithalat patlamasından bahsedilmediği aldatmacaları ile oyalanıyoruz.

Sektörümüz için çıkarılan yasa ve yönetmeliğin nelere mal olduğunu ilgili ve yetkililer bilmezden, görmezden gelseler de biz yaşayarak görüyor ve biliyoruz. Bir de diğer sektörler için çıkarılan yasa ve yönetmelikler var. Onlarda da durum aynı, hepsi masum gerekçeler ve AB'ye uyum bahanesiyle çıkartıldı. Sonuç o sektörlerde de küçük işletmeler, çalışanlar, üretenler, emeğiyle geçinenler , ulusal çıkarlarımız zarar gördü, kazananlar ve kazançlı çıkanlarsa yine birkaç güçlü yabancı finans şirketleri ve ülkemizdeki işbirlikçileri.

Çıkarılan yasa-yönetmelikleri takip etmeye çalışıyorum. Mesleğimiz gereği bizlerin diğer sektörlerde yaşananları bilmemiz değil bilmememiz garip olur zaten. Ancak aşağıda basında yer alan bir haberi okuyunca daha çok bilmediğimiz şeyler olduğunu gördüm. Ülkemiz nereye gidiyor, nereye götürülmek isteniyor? Haber medya da yer almadı tabi, daha önce okumamış olan meslektaşlarımla paylaşmak istedim.

2006 Yılın'da Başbakan R.T.Erdoğan tarafından Meclise getirilen bir yasa.

Meclis Cumhurbaşkanlığı seçimi, 180-367 rakamları ile haşır neşir olurken 2 Mayıs 2007 tarihin de Şubat ayı'n dan beri bekleyen bu yasa birden bire Meclis' e getiriliyor.

Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) kurucu üyeleri İran, Pakistan ve Türkiye'nin kurduğu Ekobank (Ticaret ve Kalkınma Bankası), yasa yürürlüğe girdiğinde her türlü yargılama, müdahale ve vergiden muaf olacak. Polis, asker başta olmak üzere; devletin hiçbir kolluk kuvveti bu bankanın binalarına giremeyecek. Evraklarına el konulamayacak. Bankanın çalışanları, görevleri sona erdikten sonra bile yargılanamayacak. Ekobank, benzerleri Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası, Avrupa Yatırım Bankası gibi kuruluşlarda yer alan bu hükümler doğrultusunda Türkiye'nin ilk devletlerüstü (supranasyonal) bankası olma özelliğini taşıyor.

Yasa sadece 3 maddeden oluşuyor. Ancak Ekobank'a olağanüstü ayrıcalıklar getiren asıl hükümler, yasanın ekinde bulunan, "Türkiye Cumhuriyet Hükümeti ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) Ticaret ve Kalkınma Bankası arasındaki Merkez Anlaşma"da yer alıyor. 23 maddeden oluşan Ekobank Merkez Anlaşması'nın kritik hükümleri şöyle:

Bankanın yasal dokunulmazlığı var.

Bankanın mekanı (binalar, arazi, giriş ve tesisler)tecavüzden masun (dokunulmaz) olacak.

Bankanın arşivleri her türlü tecavüzden masun olacaktır. Her türlü resmi iletişim, sansürden ve bunların gizliliğini ihlal edecek sair önleme veya müdahaleden masun olacak.

Bankaya bağlı kişiler, bankanın dokunulmazlıktan feragat ettiği haller hariç olmak üzere, resmi görevlerinde yapmış oldukları fiiller bakımından görev veya hizmetleri sona erdikten sonra dahi yasal takibattan masun olacak.

İdari, adli, askeri veya polis olsun, hükümetin hiçbir görevlisi veya kamu yetkisini kullanan hiçbir şahıs (Başkan onayı dışında) banka mekanına giremeyecek.

Banka kazancı, karları gibi her türlü varlık gelirleri, faaliyet ve işlemleri, mal ve hizmet alımları KDV, gelir vergisi, stopaj, damga vergisi dahil fakat bunlarla sınırlamaksızın, şimdiki ve gelecekteki doğrudan ve dolaylı her türlü vergi ve resimden muaf olacak.

Hükümet çok önemli işlerle meşgul, bu kadar önemli çalışmaların arasında kimsenin bizle uğraşacak hali yok. Belki bu banka uygun koşullarda Türk Nakliyecisine kredi verir. Adı ;

Ticaret ve Kalkınma Bankası . Taşımacılık Sektörü'de kalkınması gereken sektörler arasında değil mi?

sayfa 3 11/06/2007 23:44 Page 1

C M Y K

TAŞIMACININ GÜNDEMİ

Gördüm ve Yaşadım

Sayın Nuhoğlu'nun açıklamalarını hayretle okudum. Hafızamı zorladım, kendisi geçen dönem UND başkanlığı yapmamış mıydı? Evet, hatırladım yapmıştı ama hiç bir dönemde sektör derneklerinin çalışanlarının maaşları konusunda meraklı olmadıklarını hatırlıyor ve biliyorum.

Sayın Nuhoğlu'nun amacı ne acaba? Maaşlarını merak ettiği Derneğin başkanını tanımıyor mu? O başkanın UND de 23 yıl başkanlık yaptığını da mı bilmiyor? O başkanın şirket sahibi değil Holding sahibi olduğunuda mı bilmiyor? O Başkanın KUK toplantılarının kilitlendiği anlarda yılların tecrübesi ve bilgi birikimi ile anahtar görevi yaptığını da mı bilmiyor? O Başkanın l993 yılında geçit vermeyen kara yolunu 9 gemi ile haftada 10 seferle denizyolu ile aştığını da mı bilmiyor? O Başkanın İtalya'dan Komondotore nişanı, Isveç'ten Kuzey Yıldızı ödülü, 2005 yılı Avrupa En iyi İntermodal Taşımacılık ödülü aldığını da mı bilmiyor?

Yukarıda saydıklarımı UND Başkanlığı yapmış bir kişinin bilmemesinin mümkün olamayacağını düşünüyorum ve Sn Nuhoğlu'na bu tür açıklamaları yakıştıramıyorum.

Sayın Nuhoğlu kota sorunu halledilince Ro-Ro'ya ihtiyaç kalmayacağını ifade etmektedir. Bence Ro Ro'ya her zaman ihtiyaç vardır nakliyecinin bir nebze ayakta kalmasını sağlayan dorse taşımasıdır. Kotaları aşmanın bir yolu da dorse taşıması değil mi?

Sayın Nuhoğlu UND ve UTIKAT'ın beraber çalışmalarının zorunlu olduğunu ifade etmiş asıl UND ve RODER beraber çalışmalı hem de Nakliyecinin babası ve onursal başkan Sn.Saffet Ulusoy önderliğinde birleşmelidir. Partiler bile birleşmedi mi?

C2 yetki belgeli 1.394 firma 43.000 çekici 52.000 Römork ve Yarı Römork büyük güç tek çatı altında tek ses.

Sn.Ulusoy'un Başkanlığının 7 senesinde bürokrat olarak çalışmalarına bizzat şahit oldum. Her ortamda nakliyeciye yol gösterişinde, her problemi aşmada gösterdiği tecrübe ve bilgi doluluğu UND'yi 23 yıllık başkanlığında yüksek hedeflere oturtmuştur. O hedeflere ulaşmak tecrübe ister bilgi ister.

Yukarıdaki açıklamalarımdan Sn Ulusoyun avukatlığını yaptığım düşünülebilir, zaten Sn Ulusoy'un böyle bir şeye ihtiyacı yoktur benimde haddim değildir.

Her düşünceye saygılıyım, saygısızlık hariç.

Saygılarımla

Kemal BINERBAY
Tümnak Genel Sekreteri Emekli
Ist.Ulaş.Böl.Müd.

Nuhoğlu: Önemli olan müşteri memnuniyeti

TIRSAN Türkiye yollarında

Tırsan Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu: "DAF-Tırsan 22 servis noktasıyla Türkiye'nin en büyük servisidir. Bizim için en önemli olay; müşteri memnuniyetidir."

Tırsan Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu (sağda) DAF-Tırsan'dan araç alan tüm taşımacıların, aldıkları araçlarla ailelerinin gelecekleri için mücadele vererek ülke ekonomisine ciddi ölçüde katma değer sağladığını söyledi.

Tırsan Treyler A.Ş, DAF markalı çekici ve Tırsan Treyler'den oluşan geniş bir konsept ile 2008 model yeni araçlarının Türkiye tanıtım organizasyonuna Samandıra Tesisi'nde "DAF ve Tırsan Türkiye Yollarında" temasıyla başladı.

Türkiye'nin 14 ilini kapsayan DAF Tırsan Roadshow aktivitelerinde 4 bin 500 Km yol katledilerek, 2 bin test sürüşü ve 3 binden fazla müşteriye ulaşılması hedefleniyor.

DAF Trucks N.V. Satış ve Pazarlamadan Sorumlu Yönetim Kurulu Üyesi Kerry McDonagh, Tırsan Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, Tırsan Genel Müdürü Osman Sever, DAF Satış Operasyonları Direktörü Jan Jeen Seppen, DAF Satış Sonrası Hizmetler Direktörü Johan Drent ve Güneydoğu Avrupa Bölge Direktörü Wil Christiaans'in hazır bulunduğu törende araçlar akışlarla Türkiye yollarına uğurlandı.

UZUN VADELİ İLİŞKİ

Tırsan'ın 1994 yılından beri DAF'ın distribütörlüğünü yaptığını dile getiren Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, aradan geçen zaman içerisinde sektöre çok ciddi katma değer sağladıklarını söyledi. Nuhoğlu, "DAF ile Tırsan bir araya geldiğinde; bir malın alınıp satılması değil, onun yanında uzun vadede bir ilişki ve sektörün bundan fayda sağlamasını amaçladık" dedi.

"Biz yatırım malı üreticisiyiz" diyen Nuhoğlu, DAF-Tırsan'dan araç alan tüm taşımacıların, aldıkları araçlarla ailelerinin gelecekleri için mücadele vererek ülke ekonomisine ciddi ölçüde katma değer sağladığını hatırlattı. Tırsan'ın sektörde 30'uncu yılını kutladığını da dile getiren Nuhoğlu, 22 noktada satış ve satış sonrası hizmetleriyle Türkiye'nin en büyük servis hizmeti veren bir kuruluş olduklarının altını çizdi.

TEK PARAMETREM VAR

Tırsan için müşteri memnuniyetinin her şeyden önemli olduğunu ifade eden Nuhoğlu, "Benim bir tek parametrem var. Oda müşterilerimizin bizden araç almaya devam etmesi memnuniyetidir. Ondan sonra diğerleri gelir. Bugün garantisi biten araçlar bile servise bize getiriliyor. Müşterisini memnun etmeyen hiçbir şirketin ayakta kalamayacağını düşünüyorum. Rekabet ortamlarında bunlar çok önemlidir. Bizlerin yapmakta olduğu, müşterinin yanında olmak ve mutlu müşteriler yaratmakta elimizden geleni yapmaktır" şeklinde konuştu.

DAF Trucks N.V. Satış ve Pazarlamadan Sorumlu Yönetim Kurulu Üyesi Kerry McDonagh ise DAF'ın 2006 yılında 56 bin araç üreterek 4 milyar Euro ciro yaptığını açıkladı. McDonagh, "DAF, 5-6 sene önce Avrupa'nın en ufak kamyon üreticisiyken aradan geçen zaman içerisinde Renault Trucks, Iveco ve Volvo'ya büyük fark attık. Man'ı yakalamak üzeriyiz. Onu da geçerek Avrupa'da ikinci olacağız. Batı Avrupa pazarlarında pazar payımız yüzde 14,5 seviyesine geldi. Hollanda'da her satılan 3 kamyondan biri DAF'tır. İngiltere'de yüzde 28, Almanya'da ise; Alman olmayan en büyük kamyon üreticisiyiz ve ithalatçıların lideri olarak 3. sıradayız" dedi.DAF'ın büyümesinin kaçınılmaz olduğunu dile getiren Kerry McDonagh, geçen sene Polonya pazarına 2 binden fazla araç teslimatı gerçekleştirdiklerini, uluslararası pazarda Güney Afrika, Avustralya, Tayvan ve Meksika pazarlarında da yüzde 25 pazar payı yakaladıklarını söyledi. Türkiye pazarının da DAF için önemli olduğunu ifade eden Kerry McDonagh, "Geçtiğimiz yıl Türkiye pazarında da Tırsan'la DAF'ta büyüme yaşadık. Bin 100 den fazla araç teslimatı yaptık. Buda 2005 yılı rakamlarına göre yüzde 50'lilik bir büyümeyi temsil ediyor. 2007 yılında ise bin 200 adet araç satmayı hedefliyoruz. Mayıs ayı satış adetlerine baktığımızda da emin adımlarla ilerlediğimizi görüyoruz" diye konuştu.

DAF LF, CF ve XF modellerinde günde 220 adet üretim gerçekleştirdiklerini açıklayan Kerry McDonagh, Temmuz ayı itibariyle üretim adetlerini 275 adette çıkartacaklarını da sözlerine ekledi.

Truck Of The Year

"XF105 ile DAF, uzun yol kamyonları üretme konusundaki saygınlığını sürdürüyor."

"…bir kamyonun başarılı sayılabilmesi için, hem sürücünün hem de firma sahibinin zorlayıcı isteklerini karşılayabilmesi gerekir. XF105, üstün özellikleriyle herkesi etkiliyor."

"…jüri, sürücüye mükemmel bir performans sunarken, firma sahibine de amortisman maliyetleri açısından iyileştirme vadeden, yeni 12,9 litrelik PACCAR MX motora özel olarak dikkat çekiyor."

"Müşterilerine yakınlığı ile bilinen DAF'ın, XF105 ile büyük ödülü almasının nedeni de müşterilerini tanıyarak detaylara onlar kadar önem vermesidir."

Jüri raporundan birkaç alıntı... Başka söze gerek var mı?

driven by quality

TRUCK OF THE YEAR DAF XF105 2007

Türkiye Distribütörü:
TIRSAN Treyler Sanayi Ticaret ve Nakliyat A.Ş.
T: (0216) 564 02 00 (ISDN) F: (0216) 311 71 57
E: info@tirsan.com www.tirsan.com

DAF

Nizamettin KARADAĞ

Kamyoncuların sabrı tükeniyor (1)

Yeni karayolu taşıma mevzuatının kamyoncuya getirdiği ek mali yükümlülükler, kamyoncunun gelirini olumsuz etkilemeye başladı. Artık kamyoncu esnafı kendisine verilen sözlerin tutmayacağını hissetmeye başladı. Umarım kamyoncularımız hayal kırıklığına uğramazlar!

Ülkemizde ''Dün dündür bu gün bu gündür''sözü hep söylenir, devleti yönetenler sürekli vatandaşı oyalamaya; tabiri caizse kandırmaya çalışır, doğruları kamuoyundan saklamaya büyük gayret gösterirler. Politikacılarımızın düşündüğü tek şey var: bu gün oyları toplayayım, yarına Allah kerim. Nasıl olsa bu halk alışmış kandırılmaya!

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanununu sektörümüze takdim ettiklerinde ne diyorlardı? "Kamyoncu esnafını bu eziyetten kurtaracağız. Kamyoncu para kazanacak. Aracını yenileyecek. Daha rahat bir yaşam sürecek" derlerdi. Hatta birçok çevre kendi taleplerini kamyoncu esnafının talepleriymişçesine dile getirirdi. Sözde yetkililer kamyoncu esnafının sorunlarına duyarlıdırlar. Bütün bu boş vaatler her ne kadar bize güven vermedi ise de kamyoncular olarak inanmak istedik. "Devlet vatandaşını aldatmaz" dedik. Devlet soyut bir kavramdır. Devleti somutlaştıran içindeki bireylerdir dedik ve devlet biziz dedik. Fakat bizi yönetenler, televizyonlara çıkıp bakınız "Türkiye Tarihinde ilk defa taşımacılar hazineye para aktarıyor" diye övünüyorlar. Oysa taşımacılarımız hazineye yıllardır para akıtıyor ama sosyal ve hukuk devletinin kuralları dâhilinde akıtıyordu. Bu sefer boş vaatlerle taşımacılarımızın işletme sermayelerini ellerinden aldılar.

Kamyoncu esnafımız gerçekten isteyerek, bizim de telkinlerimiz sonucu lisanlarını aldılar. Fakat mevzuatın para kısmı çalıştırılıyor diğer yönlerini görmek dahi istemiyorlar. Bu durum sektör mensuplarını ciddi şekilde endişelendirmektedir.

Atıl kapasite

Tüm ulaştırma bakanlığı mensupları sektörde araç fazlalığından dolayı atıl kapasiteden hep yakınırlar. Gerçektende atıl kapasite haksız rekabete yol açıyor ve kamyoncularımız para kazanamıyorlar. Yetkililer bu durumu düzeltme sözünü hep verdi. Bu gün atıl kapasite dünden daha hızlı devam etmektedir. 50 YTL taşıt kartı karşılığında istendiği kadar araç alınabiliniyor, bireysel kamyoncu bir araçla piyasadan çekiliyor, sermaye şirketleri bire karşı beş aracı piyasaya sokuyor. Araç sayısı hızla artarak devam ediyor!

Buradan da anlaşıldığı gibi maksat kamyoncu esnafını kurtarmak değilmiş!. Kamyoncuyu sistemin dışına çıkarıp, onun yerine kartelleri daha da güçlendirmekmiş.

Kamyoncunun cebindeki eller

Karayolu Taşıma mevzuatının en önemli kurallarından bir tanesi de; taşıtanla taşıyan arasındaki aracı halkalarını azaltmaktı. Üreticimiz ve sanayicimiz bazen iyi taşıma navlunu ödemesine rağmen, kamyon işletmecilerine ne yazık ki en az dört aracıdan sonra ulaştığında navlun tabiri caizse kuşa dönüyor. Şimdiye kadar sadece garajlarda ki nakliye komisyoncuları, komisyon alırlardı. Bu komisyon kamyoncularımızca bilinirdi. Cüzi bir meblağ kamyoncularımız tarafından ödenirdi. Şimdi sözde büyük Lojistik şirketleri komisyonculuk yapmaya başladı. Ne kadar kestiği de asla bilinmez. İşi lojistik hizmeti üretmek olan bu kimi şirketler, sadece komisyonculuk yaparak kamyoncularımızın emeklerini ellerinden alıyorlar. Yetkililer ise sadece seyir ediyor. Bu konu ile ilgili önerimiz; bir tüzel kişilik, birden fazla taşımacılık lisansını almamalıdır. Lojistik işini yapacaksa, organizatörlük yapmasın. (Tüm lojistik şirketleri demiyorum!) Gerçekten işini ciddi yapan lojistik şirketlerini tenzih ederim.

Kamyoncu esnafı Türkiye'nin sıkıntılarını yakından bilen ve takip eden bir esnaf gurubudur. Edirne'den Kars'a yurdumuzu nerede ise her ay birkaç sefer dolaşan, halkımızın tüm acı ve tatlı yönlerini en iyi bilen, gerçekten yaptığı işten sadece çocuğunun nafakasını çıkarmaya çalışan fedakâr bir esnaf gurubudur. Bu denli bir esnaf gurubunun taleplerinin ivedilikle incelenmesinin, ülkemizin yüksek menfaatleri gereği olduğuna inanıyorum. En azında kamyoncularımız; sorunlarının çözülmeye çalışıldığını görsünler.

Bu makalemde kamyoncu esnafının sadece iki sorununu irdelemeye çalıştım. Bir sonra ki makalemde kamyoncularımızın diğer sorunlarını irdelemeye çalışacağım!..

sayfa 4 11/06/2007 23:44 Page 1

C M Y K

Yol biter çile bitmez

Kamyoncu esnafının dertlerini dinlediğimiz Anadolu röportajlarında kamyoncular Kendilerini unutan yetkililere Biz üvey evlat mıyız diye soruyor: "Devlete 1 lira borcum yok ama bakkala-esnafa, mazotçuya, lastikçiye borcum var. Bir tek vergi borcum yok. Kamyoncunun durumu bu…"

Kamyoncular ülkemizde hep üvey evlat muamelesi görüyor. Oysaki sektörün mihenk taşını oluşturan bu büyük insanlar daha iyi koşullarda çalışmalı. Çünkü, "yolların kralı" onlardır. Direksiyon sallayarak yolların tozunu yutup, alın terini döküyor sofrasındaki helal ekmeğe…

www.tasimacilar.com olarak, kamyoncuların hakkını savunmak için çıktığımız uzun ince yolda; tüm şeffaflığımızla ilerlemeye devam ederken Rize kamyoncu esnafının dertlerini dinlemek için duruyoruz. Bunu yapmaktaki amacımız bağcıyı dövmek değil, üzüm yemektir. Buradaki üzümden de kastımız: kamyoncu esnafının çektiği sıkıntıların sona ermesi…

Bu haftaki durağımız Rize Kamyoncular kooperatifidir. Kooperatif üyeleri ile yaptığımız kısa söyleşilerde Rize'de büyük sıkıntılar yaşandıklarını öğrendik. Bir de başkanla konuşalım istedik ama ne hikmetse Başkan sektörün sorunlarına eğilmeyi bir kenara bırakın herhalde Başbakan'ın Rizeli oluşundan yana sektörün iyiye doğru gittiğini savundu bize…

- ***Başka çıkarları mı var da, kamyoncuların derdinden bahsedilmiyor?***

RİZE'DE DURUM VAHİM!..

1972 yılında şehirlerarası yük ve eşya taşımacılığı ile sektörde faaliyetlerine başlayan Rize Kamyon Kooperatif Başkanı Abdülaziz Dinç, "kooperatifimize kayıtlı 2048 araç bulunuyor ama 1000 araç faal olarak çalışıyor. Araçlarımız 1970-90 model arasıdır. Uzun yolda çalışan araç sayımız ise 90 araç ve 1990-2006 model arasıdır" derken kamyoncunun çektiği sıkıntıları farkında olmadan da söylüyor…

Çünkü: kooperatifte kayıtlı 2048 adet araç bulunuyor ama bunun ancak yarısı iş bulabiliyor maliyetinin çok çok altında. Hal böyle olunca esnaf yeni araç almayı bir kenara bırakın, masrafların altında bile kalkamıyor.

TEK İŞ KURU ÇAY!..

- ***Benim buralarda gördüğüm kamyonlar hep yatıyor. Sizdeki durum nasıl?***

Bizim araçlar Mayıs ayında işe başlar ve Ekim ayına kadar çalışmalarına devam eder. Çay taşır araçlarımız. Kuru çayın taşıması ise sürekli devam eder. Taşıma ihalelerine gireriz. Payımıza düşeni alır, seferimizi yaparız. Ama yeterli değil. Mazotun pahalılığından dolayı işler pekiyi değil. Kazandırmıyor yani…

- ***5 ay çalışıp 7 ay yatmak kazandırıyor mu?***

Hayır ama yapacak başka bir şey yok.

- ***Şu an yürürlükte olan kanuna göre K1 ve R1 belgeleri istendi… Bu belgeler için yüksek fiyatlar ödemek gerekiyor. Birde bu belgeyi istedikleri dönem ölü sezona denk geldi. Siz ve üyeleriniz belgeyi ve ücretini nasıl temin ettiniz?***

Üyelerimizin yüzde 95'i belgesini aldı. Kooperatif olarak bizde R1 yetki belgesini aldık. Ama Rize'den alamadık. Ancak Trabzon Bölge müdürlüğünden aldık.

Belge ücretlerini ödeme konusunda gelince de geleceğimiz garanti olacak diye üyelerimiz zorlanarak da olsa belge ücretlerini yatırdı. Parsı olmayan arkadaşlar borç aldı. Avrupa Birliğinin yasalarından biri olduğu için hükümette mecbur bu kanunu uyguladı. Gerekli bir şeydi yani bu.

Rize Kamyon Kooperatif Başkanı Abdülaziz Dinç: "Esnafın yeni araç almasını bir kenara bırakın masrafların altında bile kalkamıyor."

Ama Kantarlara önem verilmezse, ton-km fiyat ayarı yapılmazsa, kamyoncunun hali perişan.

Ama kamyoncuda para yokken para toplandı.Bu toplananların karşılığında sizlere ne verildi?

Bir şey verilmedi, verilecek diye bekliyoruz. Ulaştırma bakanının 400 trilyonu vardı. Ne yapacak bu parayla. Bu paranın bir kısmı bize dönecekmiş ve bu sayede 20 yaş üzerindeki arabalar toplanacak.

- ***Peki, K1 belgesi hakkında ne düşünüyorsunuz?***

Bana öyle geliyor ki K1 belgesi iyi bir şeydir. Sektör bugüne kadar başıboş olmuş. Türkiye'de neler oluyordu, ne n'kadar taşınıyor bilinmiyordu. Şimdi bunların daha iyi bir hal alacağını umuyorum ama hala görünürde bir gelişme yok.

- ***Dedin ki; arabalarım 5 ay çalışıyor, 7 ay yatıyor. Bir tek kuru çay çalışanlar 12 ay çalışır. Buradan İstanbul'a kamyon kaça gider?***

Değişiyor. 700-800.

- ***Diğer nakliye işleri nasıl oluyor?***

Yüzde 95 çay-kur işleri. Başka iş yapmayız.

Kaçak mazot belimizi büktü.

- ***Kaçak mazot'un size etkisi nasıl oluyor?***

En büyük sorunumuz o. Rusya'dan gelenler işlerimizi baltalıyor. Bir çözüm bulunması gerekiyor.

- ***Nasıl bir çözüm?***

Gerekirse zorbalık yaparız. Başka yapacağımız bir şey kalmadı. İşletmeyeceğiz onları. Benim giden arabam 900 lira yakıyor. Öteki adam 500 liraya alıyor fiyat kırıyor. Zarar ediyoruz. Kaçak mazot haksız rekabete yol açıyor. Devletin el koyması lazım

- ***Siz İstanbul'a yük aldığınız zaman kaça taşıyorsun?***

Kilo hesabı yaşıyoruz. Özel sektör 55-60 lira veriyor o da yetmiyor. Çay-Kur'dan 70-80'den alıyoruz 15-16 ton yüklüyoruz. Kaçak mazotçular böyle yapıyor. Zararına çalışıyor bazıları. Rize'den illere 210 bin ton mal gidiyor. 25 bin tonunu biz çekiyoruz. Ama haksız rekabet olduğu zaman rakamlarımız düşüyor. Tonaj sorunumuz yok bizim. 40 ayaklar 20 ton yüklüyor. Çay kabarık olduğu için çok yükleyemiyoruz.

- ***Fazla tonajın zararı nedir?***

Hiçbir şoför arabasını kırmak istemez. Freni, lastiği, yolları bozuyor. Hep zarar. Kimseye tonaj tavsiye etmem.

NAKLİYECİ FİYAT KIRIYOR

- ***Kiraların düşük olmasının sebebi nakliyeci mi?***

Evet, maalesef öyle... Diyelim bir yörede bir yük vardır 100 ton mesela. 500 kişi müracaat eder. Nakliyeciyle 1000 kişi. Bunun zararını şoför çeker. Ama beraberlik olursa nakliyeci fiyat düşüremez.

Tosya'daki başkan söyledi R1 belgesi alamamışlar. 11 kooperatif birleşip bölge oluşturmuşlar. Onun adına almışlar belgeyi. İhaleye gitmişler ihaleyi yapan devlet kurumu K1 belgesiyle girmiş. R1in faydası olmamış. Komisyoncuda girmiş ihaleye? Sistem şöyle kurulmaya çalışılıyor. Biz ilk bölgeyi aldığımız zaman horoz nakliyatın bir gümrük ihalesine girdik. Bana şu soruyu sordu: "R1 belgen var mı?" Fatura kesmem için o belgenin olması lazım. K1 olmayan fatura keserken onun ismini koyacak. Yeni kurulan yasa şu anda çarpık ama ilerde oturulacak.

K1 belgesi sahibi L1, R1, C1 belgelerine fatura kesebilecek. İhalelere de bu belge sahipleri girebilecek. Ben mesela nakliye sahibiyim. Kamyon sahibiyim. Başka kamyoncuya gel malımı taşı diyemeyeceğim. Bunu yapabilmek için bakanlık sektöre sistem sokmaya çalışıyor.

Şimdi diyelim ki bu adam senelerini vermiş bu işe, yeni araç alırken 10 milyar veriyor bu haksızlık.

- ***Bağ-kur kaydıyla normal haklarından faydalanması lazım ama?***

Evet, öyle olması gerekir. Senelerini vermiş. Bizim devletimizde bir sistem var. Doğru iş yapanı cezalandırırlar. Vergisini ödemeyenler ise rahattır. Ben bağ-kurumu ödememiştim 12 milyar yatırdım ancak eşitledik.

- ***Mazotçuya, lastikçiye borcun var mı?***

Hepsine bakkala, çakala borcum var. Bir tek vergi borcum yok. Kamyoncunun durumu bu…

- ***Muavinler ne oldu?***

Kendimizin muaviniyiz. Muavin mi kaldı. Bu işlerde adaletsizlik var. Devletten beklediğimiz, km hesabı. Devlete 1 lira borcum yok.

SERİ İLANLAR

ÇEŞİTLİ İLANLAR

Ateşoğlu Tur
Peugeot 14+1 Minibüs 2004
30.000 YTL
3.000 YTL' lik aracın kendi servsleri var
(0212)4518208
v.atesoglu@mynet.com
İstanbul/Trakya BAHÇELİEVLER
Yıldırım Beyazıt Cad. No: 270 Yenibosna / **İSTANBUL**

İMDAT KILIÇ /MİS Nakliyat Tic. Ltd. Şti.
36.000 LT. FR Uhauf Tanker Dorse 2000 model
23.000,00 YTL
0262 5285075
0533 3965980
Faks: 262 5285116
mis_nakliyat@hotmail.com
Kirazlıyalı Beldesi 1 Mayıs Cd.No:19
KOCAELİ

Fikret Acar
Renault Minibüs 14+1 2006
42000YTL
ABS.park sensoru, okul taşıtı, 44000km'de, 5 tek işiyle beraber aylık net karı 2.500 YTL İş değişikliği nedeniyle satılıktır.
05428254870 – 05323459352
Servis avcılarda oturanlar için uygundur. 34 dp 5623 banka kredilidir, peşin satılıktır.
acarfikret@mynet.com
AVCILAR / Trakya / **İSTANBUL**

İmdat KILIÇ
Hiç Kullanılmamaış konteyner dorse
30.000,00 YTL
MİS Nakliyat Tic.Ltd.Şti
0262 5285075
0533 3965980
Faks: 262 5285116
mis_nakliyat@hotmail.com
Kirazlıyalı Beldesi 1 Mayıs Cd.No:19 **KOCAELİ**

AYDIN GÜNBAY
EMNİYET OTOMOTİV
Ford 2001 Model Kamyon
3227 Cargo Kırkayak
10 teker araçlar ve çekiciler bulunur
0 384 2127291
0 532 2317287
Faks: 0 384 2129691
E-mail: emniyetotomotiv@mynet.com
Yeni Oto Galericiler Sitesi No:49
NEVŞEHİR

Ahmet Kahar
Mercedes Kamyon 2004 Model
15.500 kapasite, 65.000 YTL.
2004 model 10 teker axor 2528 kasalı kamyon 155.000 km'de Ön ve çeki tekerleri %90'dır. Kupada kaza ve boya yoktur.
0535 5502705

DİYARBAKIR
Şahin Yürüyen
Mercedes Otobüs 46 kişilik 1993 model, 56.000 YTL
Aracımız 93 model düz beyaz Mercedes 0304 olup turizmde çalıştığından ve 2002 de iç mekân olarak tamamen yenilendiği için temiz ve hemen işe başlamaya hazır durumdadır. Yeni araç alma nedeniyle satmakta olduğum aracımın fiyatında pazarlık payı mevcuttur. 0532 3413031 i.z.u.a.l@hotmail.com **ANTALYA**

UFUK YILDIZLILAR
ÖZNİL LOJİSTİK
Mercedes Kamyon 2004
21.100 kapasite
55.000 YTL
Araç şase olarak satılacaktır. 10 tekerdir.
0232 8771445
0533 6624164
0232 8771446
oznil-nakliyat@hotmail.com
İZMİR

Okan Ergül
Bmc Kamyon 1988 model
20 ton kapasite
15.000 YTL
Araç yeni motor yeni boyalıdır K–1 belgesi vardır pazarlık payı vardır
0532 5169643
Faks: 0 266 7180209
okan10ergull@msn.com
Atatürk Cd. No: 43 Bandırma
BALIKESİR
Mustafa Keklik
Keklik Tır Pazarı
Iveco Çekici 1997 model
36.000 Avro
1997 model Tırsan dorse ile beraber
0216 4710427
0537 8772979
m.keklik@hotmail.com
Ferhatpaşa Yanyol /KARTAL
İSTANBUL

Mesut UÇAR
Iveco 23 kişilik Midibüs
1998 model
90.000 YTL
Bağyurdu-Ören-Armutlu/ İzmir (terminal) hattında sahibinden hattıyla birlikte satılık midibüs.
0212 2850646
0505 8021940
urcanabdullah@yahoo.com
Bağyurdu
İZMİR

Selçuk Erimler
Hyundai 2001 model
1.3 kapasite
10,750 YTL
Orijinal ve enjeksiyonlu, 1,3 Ls model Gri metalik, Benzinli, 92000 km. olup pazarlık payı var ve acilen satılıktır. . .
0535 3203017
boraerimler@hotmail.com
İçel/**MERSİN**

Hüseyin Uzun
Utl Denizcilik Ltd. Şti
Renault Çekici 1995 model
5000 kapasite
30.000 YTL
0216 3407174
chartering@superonline.com
Üsküdar / **İSTANBUL**

H. İlker Erşan
Erbay Ulus. Nak. Tic. Ve San. A.Ş
1996 model
Altınordu Dorse 13.60 Tenteli
0312 3321921
0532 5171828
Faks: 312 3320634
ilkerersan@erbaynakliyat.com
ANKARA

Murat Ünal
İMAMOĞLU OTOMOTİV A.Ş.
Daf Çekici 1999
XF 480 kapasite
48.000 Avro
Sarı renkte 530bin km de orijinal bir araç
0216 5612208
0533 6824870
Faks: 216 5612210
muratunal77@hotmail.com
Kartal Sultanbeyli / **İSTANBUL**

Murat Ünal
İMAMOĞLU OTOMOTİV A.Ş.
Daf Çekici 1997 model
95 – 400 ATİ kapasite
30.000 Avro
Lastikler yüzde 85 Lacivert Renkte Her şeyi Muhayyer Bir Araçtır
0216 5612208
0533 6824870
Fax: 216)5612210
muratunal77@hotmail.com
Kartal Sultanbeyli / **İSTANBUL**

Fikret Acar
Renault Minibüs 2006 14+1 kapasite
25.000 YTL + 24 ay x 785 vadeli
Uzun sası 14+1 mastar klimasız 37000km de servis bakımlı muhayyer sahibinden servisiyle beraber avcılar bölgesinden servisi banka kredili alarm yeni kaskolu park sensoru okul taşıtı işlenmiş aracım satılıktır.
0542 8254870
acarfikret@mynet.com
Avcılar / **İSTANBUL**

Adem Kozak
Hyundai Minibüs 2005 model
9+1 kapasite
29.000 YTL
1600 YTL Net Gelirli Çift Klimalı Çelik Jant Abs Hidrolik Direksiyon Servis Bakımlı Km 250 Kuruş Yakıyor Orijinal Starex
0535 2551622
ademkozak79@mynet.com
Dudulu-Ümraniye/ **İSTANBUL**

DIŞ BASIN

AVRUPA BİRLİĞİ, KAMYONCULUĞU KOLAYLAŞTIRMAK İÇİN *"KARGO TRENLERİ"* PROJESİ GELİŞTİRİYOR

JOHN W. MILLER/*The Wall Street Journal*

BRÜKSEL – Avrupa kirli bir sır hakkında bir şeyler yapabilmek için yeni tren vagonlarına milyarlarca dolar aktarıyor: Brüksel'in karbondioksit emisyonunu azaltma mücadelesinde önderlik ettiği bir zamanda Avrupa mal taşımacılığında gittikçe sayıları artan birçok şirket kamyon kullanımını hızla artırmakta.

2020 yılına kadar yatırımlar için ayrılması beklenen yaklaşık 250 milyar dolar aslında kıtanın ve iş hayatı ve toplumsal gündemi arasında gelinen garip kavşağı temsil ediyor. Şirketler ulaşım maliyetlerinde tasarruf için daha iyi tren taşımacılığı hizmeti isterken yükselen global iş hayatına uyum sağlamak ve değişik pazarlar arasında bağlantı kurmak istiyorlar. Siyasetçiler demiryolu projelerinin karbon dioksit emisyonunun engellenmesinde en iyi yol olduğunu düşünmekteler – tam da yarın Almanya'nın Heilegendamm şehrinde dünyanın en zengin ülkelerinin liderlerinin toplantısındaki gündemde önemli bir konu olacak.

Maliyetin büyük bölümünü A.B ve milli hükümetler üslenecek. Avrupa Birliğinin 1990'larda büyük istekle temeli atılırken en önemli kuruluş amaçlarından biri de Avrupa'yı birleştirirken iş alanları ve ekonomiye nakit akışını sağlamaktı. İklim değişmesi ve CO2 emisyonuyla ilgili artan kaygılar bu tip yüksek hükümet harcamalarını destekleyenlere büyük bir dayanak vermiş durumda.Bundan en büyük karı ise şimdiye kadar her ülkenin içindeki bir avuç büyük inşaat şirketi elde etti. Bu ay 2 büyük proje gündeme geliyor. Rotterdam limanı ve Almanya'nın endüstri bölgesi Ruhr'u birbirine bağlayan sadece kargo taşımacılığı için bir yol ve İsviçre Alplerinden ve İtalya ve Almanya'yı birbirine bağlayacak bir tünel. Avrupa'nın kamyon taşımacılığına bağımlılığının sebebi çok övündükleri yolcu taşıyan tren şebekesinin kargo taşımacılığı için ucuz ve etkili bir alternatif olmamasından kaynaklanıyor. !995 ve 2005 yılları arasında kamyonla taşımacılık %68'den % 73 ' e çıkarken demiryollarının payı %20 'den %17 'e düştü. Geri kalan taşımacılık kanallardan yapılırken petrol ve gaz taşımacılığı da boru hatlarıyla yapılmakta.2005 yılında A.B. D. 'de taşımacılığın % 42'isi tren % 33'ü kamyonla yapılmıştı.

Neticede Avrupa'nın yolları ekonomiyi büyük darboğaza sokmuş durumda. Rotterdam Limanında konteynır boşaltımı yapan APM Uluslar arası Terminal şirketinin Müdür yardımcısı John Verschelden "Avrupa yolları artık yol trafiğini kaldıramıyor" demekte. "Herkes özellikle Doğu Avrupa ülkelerine kolay bağlantı yolları arıyor" diye de eklemekte.

Çevreciler ekonomiyi canlandırmak için tren taşımacılığı artırılması fikrine sıcak bakıyorlar ve vergi mükelleflerince subvanse edilen ticaretin çevreyi kirletilmesi fikrine karşılar. Aynı zamanda altyapı için çok fazla yatırım yapılması yerine kamyonlar ve trenler için daha etkin teknolojilerin geliştirilmesinin önemini vurguluyorlar. A.B. yeni yolların 2020 yılına kadar CO2 emisyonunu 6.3 metrik milyon ton metreküp azaltacağını söylüyorlar ve ulaşımdan dolayı oluşan emisyonun %38'den %34'e gerileyeceğini belirtiyorlar. Yine de Avrupa tabanlı işler de kamyonlar için yapılan tartışma biraz zorlama bir tartışma çünkü daha pahalı oldukları halde kamyonlar daha hızlı ,daha esnek ve çok daha fazla hedef noktaya ulaşabiliyorlar.

Avrupa'da tren taşımcılığının yaygın olmamasının bir sebebi de yeterli arazi olmayışı..Şirketler A.B.D. 'de tren yolarının yakınına fabrika kurmak için yer bulmanın daha kolay olduğunu söylüyorlar. Avrupa'da ise bu araziler onlarca yıl önce kapışılmış durumda.. Arazinin daha müsait olduğu Doğu Avrupa ülkelerinde son ekonomik gelişmeler trenyolu yapımının üzerinde ve komünizmden kapitalizme geçişteki değişimin ağır yükünü taşımaktalar. A.B limanlara diğer önemli merkezlere tren yolları koyarak kamyon taşımacılığını tamamen bertaraf etmeseler de bağımlılığın azalacağını söylüyorlar.

Avrupa Birliği ülkeleri milli tekelleri aracılığıyla tren taşımacılığında suni yüksek tarifeler uygulamaktalar. 1990'larda A.B. ülkelere korumacılığı kaldırmalarını ve raylar arasındaki farklı aralıkları kaldırarak sınırlar arasında emniyetli geçiş yapılabilecek tren yolları yapılmasını söyledi.

Bu işlemin bu sene bitirilmesi hedeflenmişti ama engeller hala mevcut. Örneğin tren sürücü ehliyetleri sınırlararası geçişlerde tanınmıyor. Sadece geçen yıl Fransa'ya ait olmayan bir yük treninin ülke içi kargo taşımasına izin verildi.

Brüksel merkezli think-tank kuruluşu olan Transport Environment'da bir analist olan Jos Dings "Her ülkenin kendine ait olan farklı güvenlik standartlarının tüm trenlerde uygulanması çok maliyet isteyen bir olgu." demekte. Yine de ilerleme işaretleri mevcut. Fransız milli demiryolu SNCF geçen hafta Rotterdam ve Lyon arasında taşımacılık servisi açtı. Hollanda'nın farklı elektrik standartı olduğu için SNCF 2 yeni lokomotif almak zorunda kaldı. A.B yetkilileri kitlesel inşaat planlarının tren yolu maliyetlerini düşüreceğini ve neticede tren taşımacılığını daha cazip kılacağını söylemekteler. 2020 yılına kadar tamamlanması beklenen plan aşamasındaki projeler 27 A.B. ülkesini bir ekonomik topluluk olarak bütünleştirmedeki teknik zorluğu yansıtmakta. İspanya ve Portekiz'in demiryolu hatları Avrupa'nın diğer ülkelerinden farklı olduğu için Avrupa ülkelerinin buraya trenlerini getirebilmeleri için 25 milyar dolar harcanması gerekmekte.

A.B.'nin stratejisinin işe yaramaya başladığına dair bazı deliller mevcut. Almanya ,Polonya ve diğer Doğu Avrupa ülkeleri arasında demiryolu ile konteyner kargo taşımacılığında uzman olan Polzug Intermodal GMBH şirketi % 30 'luk bir yıllık artış olduğunu haber veriyor. Bunun çoğu Doğu Avrupa'dan kargo yükleyen şirketlerden geliyor.

Mesleği Satış ve Pazarlama müdürlüğü olan Marcel Sammes "Yollar çok tıkalı olduğu için montaj tesisi kuran şirketlerden birçok teklif almaktayız" diyor. Mr . Sames müşterileri arasında Sharp Corp. ve Michelin Grubunu da saymakta. Vagonların yeni demiryolarında taşımacılıkta kullanılması için o kadar çok leasing talebi varki firma vagon teslim etmekte yeteri kadar hızla davranamıyor. "Şu anda 900 vagonumuz var fakat 200 adet daha kullanabiliriz".

Bu ay açılacak bir demiryolu projesi de 34 kilometrelik İtalyayı Almanya ya Alp dağlarının altınsan geçerek bağlayan ve aradaki zamanı yarı yarıya yani 30 dakika kısaltan Loetschberg Tüneli. Bölge Avrupa'^nın en meşgul iş transit noktalarından biri. Almanya'da üretilen arabalar Güney'e doğru giderken İtalyan ayakkabıları ve şarabı da kuzeye gitmekte..Alpleri günde 4000'den fazla nakliye kamyonu geçmekte.3.5 milyar dolarlık proje başlangıçta sadece taşımacılıkta kullanılacakken 2008 yılında yolcu trenlerine de açılacak. Daha önemli ve pahalı bir projede Avrupa'nın en hareketli limanı Rotterdam 'dan Almanya sınırına kadar uzanacak olan yeni 160 km'lik tren yolu projesi. Bu Avrupa'nın en yoğun iş merkezi olan Almanya'nın yoğun tren yollarına bağlanacak. Hollanda hükümeti bulunduğu bölgeden dolayı ismini" Betuwe" olarak alan 6 milyar dolarlık bu hattın çok daha fazla ihracat trafiğini çekeceğini söylemekteler-mesela bu limanı kullanan Procter&Gamble Co., Boeing Co ve Timberland Co. –'nun mallarının Almanya ve Doğu Avrupa'ya taşınmasını hızlandırmada yardımcı olacağını söylüyorlar.

Zengin ticari geçmişi yük nakliyesinde kanal mavnaları ve kamyon taşımacılığına dayalı Hollanda bölgedeki rakip Antwerp ve Hamburg limanlarının önüne geçmek ve Asya konteynır gemilerinin ilgisini çekmek için telaşla demiryolları inşa ediyor. Hollanda'da şubesi olan Bir Alman demiryolu taşımacılık şirketinin iletişim departmanı müdürü olan Jelle Rebbers "Bu trenler için bir Rönesanstır" demekte.

Çeviri: İbrahim Tütüncüoğlu

sayfa 5 11/06/2007 23:43 Page 1

C M Y K

Kredi kartı düzenlemesi otomotiv satışını geriletti

2007 yılı başında yapılan kredi kartı düzenlemesinin otomotiv sektöründeki satışları etkilediğini belirten Demirpençe, borç ödemelerinden sonra satışların artacağını söyledi.

Otomotiv sektöründe iç satışlardaki gerilemeyi yılbaşında kredi kartlarında yapılan düzenlemenin etkili olduğunu belirten, BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Vekili ve Murahhas Aza Mehmet Demirpençe, insanların bankalara olan kredi veya borç ödemelerinden sonra otomotiv satışlarının da artacağını dile getirdi.

İstanbul Gaziosmanpaşa'da BMC Fatih Otomotiv Bayisi'nin açılışını gerçekleştiren Demirpençe, basın mensuplarının sorularını yanıtladı.

Mehmet Demirpençe, otomotiv satışlarında yaşanan daralmanın sadece yaklaşan seçim nedeniyle gerilemediğini belirterek, 2007 yılı başında kredi kartlarında yapılan düzenlemenin otomotiv satışlarını da etkilediğini söyledi.

Demirpençe, "Benim görüşüm iç pazardaki daralma daha ziyade bu yılbaşında kredi kartlarında yapılan yeni uygulamalardan dolayı limitler azaltılmış ve geri ödemelerde yüzde 10 barajı yüzde 25'lere çekilerek milletin elindeki harcama miktarı azaltılmıştır. Böylelikle gömlek, pabuç, pasta vb alamayan insanlar şimdi borçlarını ödemek için bankalara gitmektedirler. Dolayısıyla otomotiv sektöründe bu kredi kartları ödemelerinden sonra ciddi bir hareketliliğin yaşanacağına inanıyorum" dedi.

YTL'YE RAĞMEN

Türk otomotiv sektörünün önemli başarılar elde ettiğinin altını çizen Demirpençe, iç pazarda daralmaya rağmen ihracatta otomotiv sektörünün önemli başarılar elde ettiğini kaydetti. Mehmet Demirpençe, "Pazar daralırken ihracatın artması özellikle büyük bir önem taşıyor. Dolar ve YTL paritesinde YTL'nin aşırı değerli olmasına karşın ihracatın sürekli artması daha önemli bir ayrım noktası bence. Türkiye gerek otomotiv üretimi gerekse de yansanayi yani parça üretimi alanlarında ciddi yatırımlar yaptı. Türkiye bu tecrübeleri yaşadı ve şimdi yabancılar da bu tecrübeleri görmeye başladılar" diye konuştu.

BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Vekili ve Murahhas Aza Mehmet Demirpençe.

Türkiye'nin 'yüzde 100' yerli markası BMC'nin 2007 sonu ve 2008 yılı beklentilerini de değerlendiren Mehemet Demirpençe şunları kaydetti:

"BMC yeni araçlarıyla birlikte yılın ikinci yarısında 2006 yılından daha iyi bir sonuçla yılı kapatacaktır. Üretimimiz geçen yılın üretim adetlerini ikiye katlayacağını, ihracatımızın yine iki kat artacağını, kamyonda aşağı yukarı geçen yıldaki rakamların yakalanacağını söyleyebilirim. BMC 2008'i 2007 yılı sonuçlarından daha iyi sonuçlarla tamamlayacaktır" BMC'nin İstanbul Gaziosmanpaşa'daki Fatih Otomotiv Bayi'sinin açılışını BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Vekili Mehmet Demirpençe, Bayi sahiplerinden Hayrettin Kutlu'yla beraber yaptı.

BMC markasından son derece memnun olduklarını ifade eden Fatih Otomotiv'in sahibi Hayrettin Kutlu, pazarda durgunluk yaşanmasına karşın, yakın bir süreçte otomotiv satışlarının da artmasını beklediklerini ifade etti.

Yıldız kızların 2007 yaz gösterisi

Mercedes-Benz Türk'ün Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği ile 2004/2005 ders yılında başlattığı "Her Kızımız Bir Yıldız" sosyal sorumluluk projesi tüm hızıyla devam ediyor.

Şirketle birlikte projeye destek veren çalışanlar, bayiler ve yan sanayi kuruluşları proje kapsamında burs alan kız öğrencilerle her yıl bir etkinlik çerçevesinde bir araya geliyorlar.

2007 buluşması, 4 Haziran günü "Yıldız Kızlarımız Davet Eder" başlığı altında Hoşdere Fabrikası'nda gerçekleştirildi. Bursiyer öğrenciler burada izleyicilere çeşitli sunum gösterilerle projenin kendilerine eğitim ve kişisel gelişim alanında neler kattığını görsel olarak aktardı. Buluşmada "Her Kızımız Bir Yıldız Türk Sanat Müziği Korosu"nun verdiği konser büyük beğeni topladı. 7 farklı okuldan seçilen 20 kız öğrenciyle bu ders yılında oluşturulan koro, her hafta Gönül Tuna Kültür Merkezinde bir araya gelerek, hem konser hazırlıklarını sürdürdü, hem de temel müzik eğitimi aldı.Halen 33 ilden 600 öğrencinin yer aldığı "Her Kızımız Bir Yıldız" projesi, kısa bir süre önce Türkiye Halkla İlişkiler Derneği – TÜHİD'in 6. Altın Pusula Halkla İlişkiler Ödülleri'nde Kurumsal Sosyal Sorumluluk kategorisi, eğitim dalında en iyi proje ödülüne de layık görüldü.

Yeni Jumpy Türkiye'de

Citroen, 2007 yılında hafif ticari araç ürün gamında, Jumpy modelinde değişiklik yaparak Türkiye pazarına sundu.

Hafif ticari araç müşterilerinin artan beklentilerine cevap vermeyi hedefleyen Yeni Jumpy, 5 ileri vites, bin kilo gram istiap haddi ve 5 metreküp kargo hacmi ile 1.6 HDi 90 hp ve 6 ileri vites, bin 200 kilogram istiap haddi ve 5/6 metreküp kargo hacmi ile 2.0 HDi 120hp olmak üzere iki farklı motor seçeneğiyle satışa sunuldu.Panelvan versiyonunda her iki motor tipiyle yer alan yeni Jumpy, combi versiyonunda sadece 2.0HDi seçeneğiyle tüketicilere sunuluyor. Ayrıca hem panelvan hem de combi modellerinde kısa ve uzun şasi seçeneği bulunuyor.

Opet, çevre gününü kutladı

5 Haziran Dünya Çevre Günü, tüm Opet bayilerinde kutlanırken, bazı istasyonlarda etkinlik düzenlendi

Opet, 5 Haziran Dünya Çevre Günü'nü Türkiye genelindeki tüm istasyonlarında kutladı. İstanbul'da bulunan bazı istasyonlarda da çevre konusuna dikkat çekmek amacıyla değişik etkinlikler düzenlendi.

Opet Yönetim Kurulu Üyesi Nurten Öztürk, OPET Genel Müdürü Aydın Güneş ve OPET Genel Müdür Yardımcısı Oğuz Özçetin'in de katıldığı etkinliklerde, ilköğretim okullarından gelen çocuklara çevre konusunda eğitim verildi ve evlerinde yetiştirecekleri çiçekler hediye edildi.

Ümraniye'de bulunan Hak Petrol'deki etkinliklere katılan Üsküdar Belediye Başkanı Mehmet Çakır, Opet'in 2004 yılından bu yana sürdürdüğü ağaçlandırma çalışmalarını kapsayan Yeşil Yol Projesi hakkında bilgi aldı ve Opet'i çevreye duyarlı çalışmalarından dolayı tebrik etti.

Kuruçeşme Pulkar Petrol, Ümraniye Bengi Petrol, Nato Yolu Hak Petrol ve Maltepe Kelkit Vadisi istasyonlarında gerçekleştirilen sembolik ağaç dikim törenlerine çevre okullardan öğrenciler de katıldı.

MAN, yan sanayicileri ödüllendirdi

Otomotiv üreticisi MAN, her yıl geleneksel olarak düzenlenen MAN Türkiye A.Ş. – Yan Sanayi Firmaları Yıllık Değerlendirme Toplantısı'nın altıncısını gerçekleştirdi.Yan sanayinin öneminin belirtildiği toplantıda, Akzo Nobel, Eos, Teknofoam, Altın Plaket, Gündüz Tektnak ve Şem Lastik gibi yan sanayi firmaları MAN tarafından ödüllendirildi.

Bu yıl altıncısı düzenlenen toplantıda, MAN Türkiye Yürütme Kurulu Üyesi Ralf Egner-Walter'in ve Satınalma Grup Müdürü Ali İhsan Aykaç'ın yaptıkları konuşmada, MAN Türkiye'nin satınalma stratejisi, tedarik, kalite, lojistik ve teknik hedefleri hakkında da ilgili bölüm sorumluları tarafından bilgi verildi.

Okan ALTAN

Ama Yabancılar Bilmiyor Ki...?!

Aslında bizler, Türkiye'de otomotiv branşından ekmek yiyen herkes, Türkiye'nin otomotiv başarılarıyla her zaman gurur duyuyor, koltuklarımızı kabartıyoruz.

Türkiye jürisi olarak dahil olduğum, her yıl gelişmekte olan pazarların halkın otomobilini seçme mücadelesini veren AutoBest among emerging markets organizasyonunun vesilesiyle, her yıl 4-5 defa bu dernek toplantıları için Doğu Avrupa ülkelerindeki toplantılara katılıyorum. Bazen o ülkelerin televizyonlarının ekonomi programlarına davet ediliyorum. Bana, Türkiye pazarının büyüklüğü sorulduğunda, yıllara göre büyük değişiklikler yaşansa da ortalama 500 ila 600 binler arasında değişen otomobil pazarımız olduğunu, buna ticari ve ağır taşıtlar da eklendiğinde rakamın milyon adetlere yaklaştığını anlattığımda, diğer AutoBest jüri üyelerinin ve program yöneticisinin gözleri büyüyor ve hayranlıkla detaylı sorularına devam ederek, Türkiye'mizin bu hacmini daha ayrıntılı anlatmamı istiyorlar...

Ben piyasamızdaki satışlardan ziyade, bir de bir bu kadar da ihracatımızın olduğunu vurgulamaya başladığımda, daha da şaşırıyorlar ve hatta böyle güçlü bir endüstrinin Türkiye'de yıllardan beri "tapa gaz" ilerlediğine inanmak istemiyorlar...

Elbette, OSD ve ODD gibi derneklerimizin yurt dışında yeterli PR yapıp yapamadıklarını bilemiyorum, ancak defalarca verdiğim rakamlara şaşkınlıkla bakan yabancı meslektaşlarımla karşılaşmaktan artık biraz sıkılsam da, onları hayretler içinde bırakmak hoşuma gitmiyor değil!..

Örneğin; Kıbrıs Rum Kesimi'nden AutoBest üyesi meslektaşımın bana "Okan, biliyor musun, Kıbrıs Rum Kesimi'nde Ford Transit ve Tourneo Connect'in, Peugeot Partner'in, Fiat Doblo'nun, Renault Symbol ve Megane Sedan'ın, Hyundai H100 Starex ve Accent Era'nın, Honda Civic Sedan'ın, Toyota Corolla Sedan ve Verso'nun... Türkiye'de üretildiğini kimse bilmiyor, marka orijin ülkelerden ithal edildiğini sanıyorlar! Bizler de üstüne gitmiyoruz." diye fısıldıyordu... Sevgili Rum dostum, artık Linea'ların, Audis'lerin ve MiniCargo gibi yepyeni modellerin de Türkiye'den oraya gideceğini öğrendiğinde, bakalım gerçekleri okuyucularıyla paylaşmaya başlayacak mı?..

Bizim için fark etmez!.. Biz, ihracat rakamlarımızla büyümeye devam ediyoruz.

İç pazarda Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin (ODD) verilerine göre 2007'nin ilk yarısında da ticari araç sektöründe en çok talebi Ford marka araçlar görmeye devam etti. Ford'u Fiat, VW Ticari Araç, Renault ve Hyundai takip etti.

İçeride sıralama böyle iken, dışarıya satışlarımızda da Ford Otosan bu yılın ilk 5 ayında 91 bin adet hafif ticari araç ihracatı ile en önde idi. İşin otomobil ayağında da aynı adetlerle bayrak Renault'daydı!.. Geçen yıl aynı dönemde her iki marka için 70 binlerde olan ihracat rakamları, bu yıl 90 binlerin üstüne çıktı.

Otomotiv Sanayi Derneği'nin (OSD) "2007 Yılı Ocak-Mayıs Dönemi Pazar, Üretim ve İhracat Değerlendirmesi"ne göre, hafif ticari araç ihracatında sektörün ikinci sırasında Tofaş yer alıyor. Üstelik, Tofaş, geçen yıla göre hafif ticari araç ihracatını iki mislinden fazla arttırmayı başararak bu pozisyona ulaştı.

Otomobil kaleminde Renault'nun peşinden 63 bin adetlik ihracatla Toyota geliyor. Ticari'nin ikincisi Tofaş ise, binek otomobil işinde üçüncü sırada!..

Geçen yıla göre yüzde 22 oranında artmış olan ticari ve binek araçlarımızın ihracatı, rakam olarak bu yılın ilk 5 ayında toplamda 334 bin adete ulaşmış oldu!.. Bunun üçte birini ticari araçlar oluşturdu!..

Bir de yan sanayimizdeki ihracatı hesabımıza katarsak, otomotiv sektörümüzün küresel gücü, herkesi şaşırtmaya devam edecek!..

Ben burada, başta Ford ve Renault olmak üzere, tüm küresel otomotiv markalarının Türkiye'deki yüksek kaliteli üretime ve gümbür gümbür çalışan fabrikalarımıza verdikleri desteklerden dolayı teşekkür etmek istiyorum. Bir Türkiye vatandaşının uluslararası platformlarda bu kadar gurur duymasını sağladıkları ve sektörümüzün bu kadar gelişebilmesine yaptıkları katkılardan dolayı...

Fakat, keşke yabancı dostlarımız, bu kadar nitelikli ürünün Avrupa ve dünya pazarlarına Türkiye'den yola çıktığını daha iyi bilseler!.. Keşke, Türkiye'de muhteşem üretim yapan dünya markaları, Türkiye'deki üretim üslerinin kapasitelerini, tüm dünyaya daha iyi duyurabilseler!..

İç pazarımızın kapasitesini ODD, üretim ve ihracat başarılarımızı OSD, keşke, uluslararası platformlarda daha iyi tanıtabilseler!..

Türkiye'nin nitelik ve nicelik anlamlarındaki otomotiv kapasitesi çok daha iyi anlaşılsa, Türkiye'deki üretim üsleri çoğalmaz mı?.. İstihdam artmaz mı?.. Gurur duyduğumuz rakamlar katlanmaz mı?.. Ekonomimiz daha rahat nefes almaz mı?..

27 Kasım 2007 günü ilk kez İstanbul'da, Türkiye'nin Otomotiv Başarıları'nın tüm dünyaya hatırlatılacağı bir kongre düzenlenecek. AutomotivIst isimli bu organizasyona, dünya otomotiv devlerinin en önemli yöneticileri katılacak ve bu sefer İstanbul'dan tüm dünyaya Türkiye'nin Otomotiv Gücü gösterilecek!.. Hepimiz için katma değeri fazlasıyla yüksek olacak olan bu kongreyi tasarlayan Soylu ve Cengiz Danışmanlık'ı özverili çalışmalarından ötürü kutlamak, hatta ayakta alkışlamak zorundayız!.. Çünkü, "Ankaralı'ların Mahmutpaşa ağzıyla (bkz. ikinci yazım) yaptıkları otomotiv sektörümüz için yeni katkı arayışlarını AutomotivIst, akademik boyut ve anlayışta yapacak, sektörümüzün dünyaya tanıtımını en doğru şekilde gerçekleştirecek!"

Yazarımız Doğan Yüncüoğlu seyahatte olması nedeni ile yazısını yayınlayamıyoruz.

sayfa 6 11/06/2007 23:41 Page 1

C M Y K

Ulaştırmaya aslan payı

Kamu yatırım programından ulaştırmaya 6.5 milyar pay ayrıldı

Hükümet, Mayıs sonu ile tamamlanan programa göre, seçim yılında yatırımlara 21.5 milyar YTL ayırdı. Yatırımlarda aslan payını ise 6.5 milyar YTL ile ulaştırma-haberleşme sektörü aldı.

Devlet Planlama Teşkilatı, 2007 yılı kamu yatırımlarının illere göre sektörel dağılımını kesinleştirdi. Mayıs sonu itibarıyla tamamlanan yatırım programına göre; bu yıl 21 milyar 513 milyon YTL yatırım harcaması yapılacak.

Merkezi bütçedeki 12 milyar YTL'lik ödeneğe il özel idareleri, döner sermaye işletmeleri ve çeşitli fonların gelirleriyle hibe ve kredi kaynakları eklenerek bu tutar sağlanacak.

Yatırımlarda en yüksek pay 6 milyar 477 milyon YTL ile ulaştırma-haberleşme sektörüne ayrıldı. Eğitim 3, enerji 2.5, tarım 1.7 ve sağlık da 1.5 milyar YTL kaynakla yüksek pay alan diğer sektörler oldu. Konut yatırımlarına 162.5, turizme de 98.4 milyon YTL ayrıldı.

İSTANBUL BİRİNCİ

İllere göre dağılımda ise İstanbul, 2 milyar 862 milyon YTL ile ilk sırada yer aldı. İstanbul'da da en yüksek ödenek, 1 milyar 940 milyon YTL ile ulaştırma-haberleşme sektörüne ayrıldı. İstanbul dışındaki yüksek ödenekli iller, 1 milyar 2 milyon YTL ile Ankara, 491.1 milyon YTL ile Artvin, 428.9 milyon YTL ile İzmir ve 337.7 milyon YTL ile de Bursa olarak sıralandı.

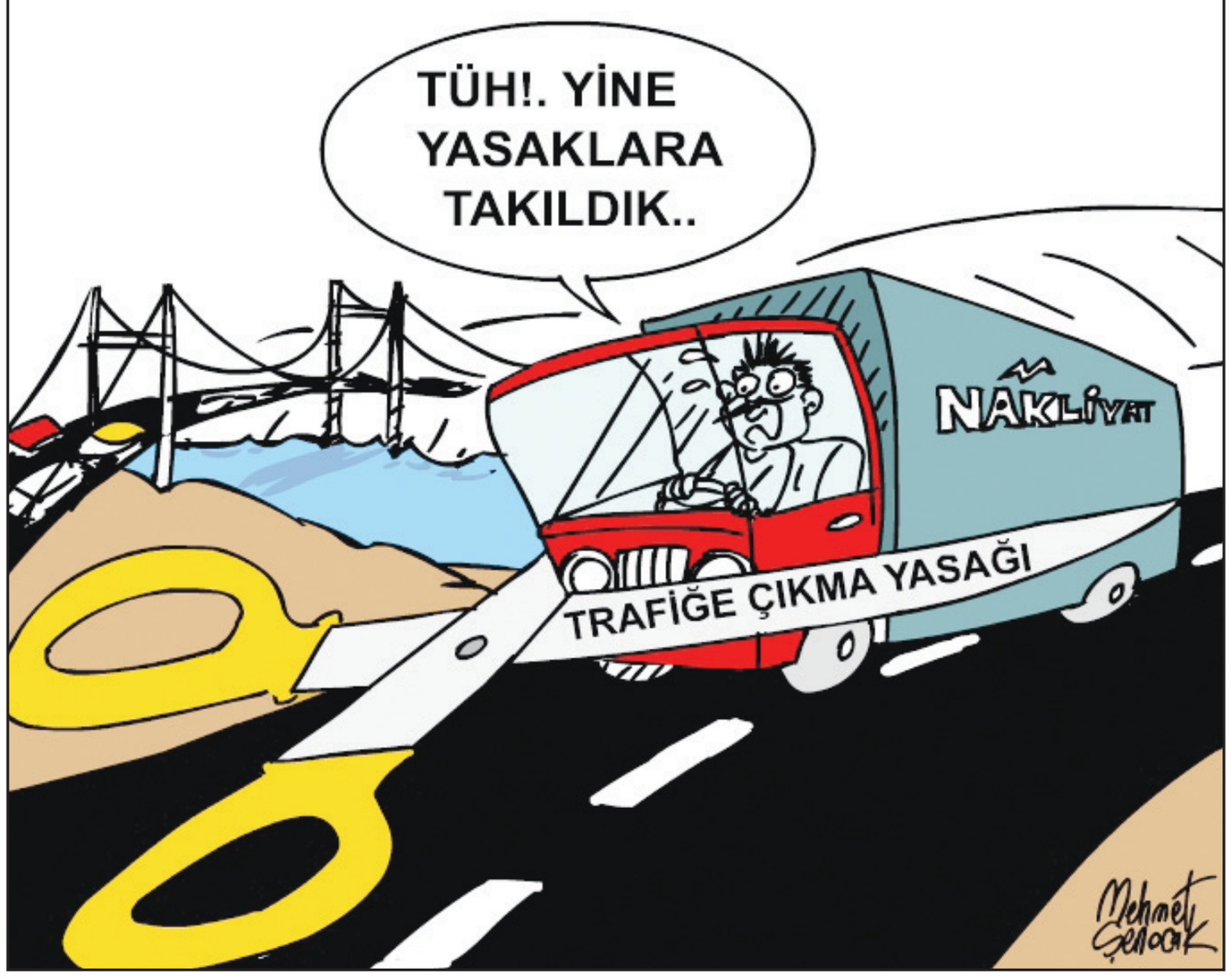
Tüzmen: Kapıkule'de çalışmalar başlayacak

Gümrüklerden Sorumlu Devlet Bakanı Kürşat Tüzmen, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) tarafından yap-işlet-devret modeliyle yapılması planlanan Kapıkule Sınır Kapısı'nın modernizasyonu çalışmalarının en kısa zamanda başlayacağını açıkladı. İstanbul Lütfi Kırdar Kongre ve Sergi Sarayı'nda yapılan Türkiye -Afrika zirvesinde gazetemiz muhabirinin sorularını yanıtlayan Bakan Tüzmen, çalışmaların başlama tarihi konusunda kesin bir tarih vermek yerine, "önümüzdeki günlerde Kapıkule Sınır Kapısı'nda modernizasyon çalışmalarına başlayacağız" demekle yetindi.

Türkiye'nin gelişmekte olan bir ülke olduğunun unutulmaması gerektiğini hatırlatan Tüzmen, hiçbir projenin kolay olmadığına dikkat çekerek, tüm çalışmaların adım adım yapılacağını söyledi. Kapıkule'nin modernizasyonu konusunda kesin tarih vermek yerine politik cevaplar vermeyi tercih eden Tüzmen, Hatay Cilvegözü ve Habur Sınır kapılarının tamamlandığını belirterek sözlerine şöyle devam etti: "Önümüzdeki günlerde Kapıkule'ye de başlayacağız. Biz bir taraftan modernizasyon çalışmalarını yaparken diğer tarafından ticaretin aksamaması ve soydaşların geliş-gedişlerde sıkıntı yaşamaması için elimizden gelen gayreti gösteriyoruz." Kapıkule Sınır Kapısı'nın modernizasyonun ertelenmesini ise bakan Tüzmen, şu sözlerle açıkladı: "Yüksek Planlama Kurulunun karar alma sürecinden dolayı modernizasyon tarihi biraz uzadı. Planlama kurulunda imzaların atılmasıyla birlikte Kapıkule Sınır Kapısı'nda modernizasyon çalışmaları başlayacak. Tahmin ediyorum önümüzdeki günlerde çalışmaların takvimini kamuoyuna duyuracağız. Şu ana kadar yarım kalmış sınır kapılarımızın modernizasyon çalışmalarını bitirdik. Habur ve Cilvegözü sınır kapılarını açılışa hazır hale getirdik. En kısa zamanda Kapıkule'de de çalışmalar başlayacak."

Kürşat Tüzmen

KÖPRÜ YASAKLARI DEVAM EDİYOR



Yıl - 1 SAYI - 13 Fiyatı: 25 Ykr - 11 Haziran 2007

www.tasimacilargazetesi.com
e-posta: info@tasimacilar.com

TAŞIMACILAR

İmtiyaz Sahibi
Mete Turizm Basın ve Yayıncılık Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti. Adına
M.Naci KALENDER

Sorumlu Yazıişleri Müdürü
Hüseyin KARABULUT

Haber Koordinatörü
Yaşar CAN

Haber Müdürü
Zekai EROĞLU

Hukuk Danışmanı
Av. Uğur AMASYA

ANADOLU TEMSİLCİLİKLERİ

Edirne-KAPIKULE-HAMZABEYLİ Mehmet ŞENOL **Edirne Gazetesi Edirne - İPSALA** - İsmail ALİŞ **İpsala Gazetesi - Hatay - Reyhanlı - CİLVEGÖZÜ** Abit KIZILCA **Rehber Gazetesi - Hatay** Cemil YILDIZ **Antakya Gazetesi - Ardahan - Posof - TÜRKGÖZÜ** Bülent KILIÇ **Kılıç Ofset - Iğdır -DİLUCU** Serdar ÜNSAL - Ağrı Doğubayazıt - GÜRBULAK Selehattin KAÇURU -**Artvin Hopa - SARP** Hayati AKBAŞ - **Şırnak - Silopi - HABUR** Halil ÇOŞKUN - Cizre / Emin Dilovan KINAY **Haber 73 Gazetesi - Kocaeli** Gökhan MERİÇ **Güzel Sanatlar - Aksaray** Hüseyin Avni GÖKÇE - **Çanakkale Olay Gazetesi**

Adres: Barbaros Bulvarı Bostancı Veli Sokak. No:8/3
Beşiktaş 34353 / İSTANBUL
Beşiktaş PK 163
Tel:(0212) 258 77 86 - 87 Fax:(0212) 259 78 85
Gsm:0532 311 40 62 - 0546 804 65 15
E-mail: info@tasimacilar.com
info@tasimacilargazetesi.com
Basıldığı Yer: İhlas Gazetecilik A.Ş.
29 Ekim Cad. No:23 / Yenibosna - İSTANBUL

Köşe yazılarının sorumluluğu yazarlarına aittir.

Taşımacılar Gazetesi basın meslek ilkelerine uymaya söz vermiştir.

Eski Ulaştırma Bakanı Yıldırım, yeniden aday

Binali Yıldırım

Milletvekili aday listeleri Yüksek Seçim Kurulu (YSK)'na teslim edildi. Eski Ulaştırma Bakanı ve İstanbul 1. Bölge Milletvekili Binali Yıldırım memleketi Erzincan'dan aday oldu.Türkiye Cumhuriyeti tarihinin en uzun süreli görev yapan Ulaştırma Bakanı unvanına sahip Binali Yıldırım, 22 Temmuz'da yapılacak genel seçimlerde memleketi Erzincan'dan aday gösterildi. 3 milletvekili kontenjanı bulunan Erzincan'da AKP listesinden ilk sırayı alan eski Bakan Yıldırım, seçim çalışmalarına başladı.

TAŞIMACILAR

Taşımacılık ve lojistik sektörünün nabzını tutan
www.tasimacilar.com
5 yıldan bu yana her gün gelişmeleri eş anlı olarak okuyucularına online iletiyor.
Hizmetlerini ücretsiz olarak sunan
www.tasimacilar.com
taşıyanlara taşıtanları aynı çatıda buluşturuyor.Kara, deniz, hava taşımacılığı ve lojistik sektörü hakkında her bilgiyi barındıran **www.tasimacilar.com**
zengin içeriği ve dinamik yapısı ile profesyonellere, sektörü merak edenlere ve sektör hakkında bilgi almak isteyenlere kaynak olmaya devam ediyor. Türkiye'de internet üzerinden en çok ziyaret edilen sektörel sitesi olma özelliğine sahip
www.tasimacilar.com
sitesinde güncel ve sektörel haber akışının yanı sıra, taşımacılık ve lojistik ile ilgili kanun ve yönetmelikler, sektörel dernek ve odalardan bilgiler, araç alım satımı, iş ve ihale ilanları da yer alıyor.

www.tasimacilar.com

info@tasimacilar.com

Taşımacılar Gazetesi'ne ücretsiz abone olmak için www.tasimacilar.com sitesinde abone formunu eksiksiz doldurunuz.

Uygulama tebliğinde değişiklik

TIR Uygulama Tebliği'nde, değişiklik yapılmasına dair tebliğ, Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Değişikle birlikte, TIR Karnesinde kayıtlı miktara göre tespit edilen eksiklik veya fazlalığın giderilmesi ve "Özel Yük Taşıma Belgesi"nin, TCK'nın yanı sıra diğer yetkili kurumlardan da alınabilmesi kabul edilirken, "Eşyanın kıymetinin yazılması veya fatura fotokopisinin Volet-1 yaprağına eklemesi" hususu ise kaldırıldı.

Gazetemize Ücretsiz Abone olmak için

www.tasimacilar.com

Adresinden Kayıt Yapmanız Yeterli

Mevlüt İLGİN

KDV indiriminde adaletsizlik var!..

Turizm sektöründe KDV oranı yüzde 8'e çekildi. 1 Ocak 2008 tarihinde yürürlüğe girecek uygulamadan şehirlerarası otobüs firmaları kapsam dışı bırakıldı. Oysaki şehirlerarası otobüs firmaları da turizmin bir parçası!..

AKP hükümeti döneminde denizyolu taşımacılık sektörüne sağlanan ÖTV desteği ve havayolu şirketlerine tanınan bazı imtiyazlar, sektörler arası haksız rekabete yol açtı. Tarihinde devletten hiçbir destek almadan, kendi imkânları ve kaynaklarıyla bugünlere gelen sektörümüz, adeta gözden çıkartılıyor…

Sektörler arası dengenin korunması yönünde TOFED olarak hükümet nezdinde birçok girişimlerimiz oldu. Akaryakıtta yüzde 50 ÖTV iadesi ve KDV indirim talepleri de bunlardan bir tanesi…

Yıl 2006… Hükümetin henüz tekstil sektörüne KDV indirimi söz konusu değil!.. Dönemin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve Karaulaştırma Genel Müdürü Talat Aydın TOFED'i ziyaret etti. Yaklaşık 3 saat süren ziyaret toplantısında yaşadığımız birçok sorunu kendilerine aktararak, çözüm talebinde bulunduk… KDV indirimini de ilk defa o toplantıda biz gündeme getirdik… Sayın Yıldırım, konunun üzerinde hassasiyetle durarak, çözüme kavuşturacağının sözünü verdi.

Daha sonra tekstil sektöründe KDV indirimi gündeme geldi. Hükümet "ben yaptım oldu" dercesine tekstilde KDV indirimini jet hızıyla bakanlar kurulundan geçirerek Resmi Gazete'de yayımladı. Ardından turizm taşımacıları da KDV talebinde bulundu…

Bu olayın ardından TOFED yönetim kuruluyla, Sayın Yıldırım'ı makamında ziyaret ettik. Kendisine; özellikle KDV konusunu tekrar hatırlattık!.. Kısa bir süre sonra Sayın Yıldırım bizi arayarak, konuyu Maliye Bakanı'na ilettiğini ve turizmcilere çıkacak KDV indirimi kapsamında şehirlerarası otobüs firmalarının da tutulacağı müjdesini verdi!.. Nihayet beklenen gün geldi ve turizm sektörüne KDV indirimi açıklandı. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalar ise kapsam dışı bırakıldı!..

Sayın Yıldırım, her ne kadar karayolu yolcu ve yük taşımacılının sorunlarını bilse de; hükümetin programında turizm tanımlanamıyor! Hükümet neyi turizm sayıyor? Otelde konaklamayı mı? Oysaki turizm seyahatle başlar. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmaların yüzde 70'i TURSAB belgelidir!.. Denizyolu, demiryolu ve havayolu ile gelen yerli ve yabancı turistlerin tesis ve mekânlara ulaşımında otobüsler büyük rol oynar. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalarda turizmin tanımı içindedir. Onun için hükümet kafasındaki bu kavram kargaşasından biran evvel kurtulmalıdır!..

Vakit kaybedilmeden turizmdeki KDV indirimi tekrar gözden geçirilmelidir. İçkili mekânlar, kapsam dışı bırakıldı. Bana göre bu bir hatadır. Çünkü turizm tesislerinin yüzde 98'i alkollü mekânlardır. "İçkili mekânlar, kapsam dışı" derken hükümet burada yasayı birkaç tarikatçının işlettiği tesisler için mi çıkarttı? Sorusu aklımıza geliyor!.. Eğer bu doğruysa; hükümet onlara el altından veya el üstünden başka yardımlar yapsın!. Turizmin kaderiyle oynamasın. Bu yasa henüz vakit varken tekrar gözden geçirilmeli, kapsam dışı kalan turizm işletmeleri ve otobüs firmaları da kapsam içine alınmalıdır. Bunun başka alternatifi yok!..

BU SİSTEM DEĞİŞMELİ

Hatırlayacağınız üzere geçen haftaki makalemde "Biz noter değiliz" başlığı altında siyasi parti liderlerinin kendilerince belirledikleri kişileri halka onaylattırdıklarını ve bunu da demokrasi diye bize yutturduklarını işlemiştim.

Bu tür yanlışlıkların 22 Temmuz seçimlerinde yapılmamasını arzularken, siyasi parti liderleri yine kendi bildiklerini okuyarak, belirledikleri kişileri karşımıza aday olarak çıkarttı. Ben bu tür uygulanın yanlış olduğunu dile getirirken, vekillerimizin hiç birinden "çıt" çıkmıyordu. Bugün liste dışı bırakılan vekillerimizin de sesi yükselmeye başladı…

Karayolu taşımacılık sektöründen, 22 Temmuz genel seçimlerinde milletvekili aday adaylıklarını açıklayan Adnan Değirmenci, Fatih Şener, İhsan Bayraktar ve Sedat Tatar liste dışı bırakıldı. Bu sektör adına üzücü bir kayıptır!..

Siyasi parti liderleriyle yaptığımız görüşmelerde; karayolu taşımacılığı hakkında bilgi sahibi olmadıklarını öğrendik. Bilgisi olmayan liderlerin, programları da yok. En son CHP Genel Başkanı Sayın Deniz Baykal, TOFED yöneticilerini makamında ağırladı. Yapılan görüşme sonrası anladık ki, CHP'nin karayolu taşımacılık sektöründeki bilgisi AKP'den daha kötü. AKP en azından denizyolu taşımacılık sektörünü destekledi!..

Sektör arası dengenin korunması ve ekonomik özgürlüğü daha iyi bir Türkiye için aday belirlemedeki sistem biran önce değişmelidir!..

sayfa 7 11/06/2007 23:41 Page 1

C M Y K

Habur durdu, göç başladı

Otobüs firmalarından alınan bilgilere göre Şırnak'tan ortalama her gün 30'a yakın kişi başka şehirlere taşınıyor. Ayrıca kamyonlar ile göç eden insanları buna eklendiğinde sayı 50'ye kadar yükselebiliyor.

Güneydoğu da artan terör olayları ve yaşanan ekonomik sıkıntılar yüzünden yöre halkı göç etmeye başladı.

Habur Sınır Kapısı sayesinde bir zamanlar her şehirden göç alan ilçe, terk edilme ile karşı karşıya geldi. Her gün onlarca insan buldukları vasıtalarla özellikle batı illerine çalışmak için akın ediyorlar. Otobüs firmalarından alınan bilgilere göre Şırnak'tan ortalama her gün 30'a yakın kişi başka şehirlere taşınıyor. Ayrıca kamyonlar ile göç eden insanları buna eklendiğinde sayı 50'ye kadar yükselebiliyor. Göç edenlerin yaşları 18 ile 40 arası değişirken, göç edenlerin arasında okulda okuyan kızların sayılarının fazla olması oldukça dikkat çekiyor.

Göç etmekten başka çaresinin olmadığını belirten Mehmet Kalcan, Silopi de artık yapacak bir iş bulmadığını ve bu yüzden göç etmek zorunda kaldıklarını söyledi. Kalcan, "Silopi halkının tek geçim kaynağı Habur sınır kapısıdır. Bunu da halkın elinden aldıkları zaman millet yapacak bir iş bulamaz ve çaresiz olarak başka yerlere göç etmek zorunda kalırlar. Ben Adana'ya amele işi yapmaya gideceğim. Buradan alacağım günlük yevmiye sadece 15 YTL'dir. Ancak ben kendi memleketimde günden 7,5 YTL' ye bile çalışırım. Fakat bedava bile çalışsam yapacak iş bulamıyorum."dedi.

Bir başka göç eden vatandaşlardan Ali Bükün ise, bütün ailesiyle birlikte göç edeceğini ve sadece oğlu ile gelinini bıraktığını söyledi. Bükün, "Ailece göç ediyoruz, burada kalan evimize sahip çıkması için oğlum ile gelinimi bıraktım. Konya'nın Ereğli ilçesine gideceğiz. Konya'da amele olarak çalışmayı düşünüyoruz. Kimse ailesinden ve memleketinden uzak bir yerde çalışmak istemez, ama biz mecbur durumdayız. Çünkü yapacak başka bir iş yok. Halkın tek geçim kaynağı vardı onu da kestiler. Bundan sonrada göç eden ailelerin sayısı oldukça fazlalaşacak. Silopi ilçesinde benim durumumda olan binlerce insan var, onlarda göç etmek için hazırlık yapıyorlar. Birilerinin bu düzene bir dur demesi gerekiyor, yoksa ilçede yaşayan insan kalmayacak" dedi.

Silopi ilçesinde turizm firmasında çalışan Yusuf Müldür her gün onlarca vatandaşın bulabildikleri vasıtalarla başka şehirlere akın ettiğini söyleyerek, halkın zor şartlar altında yaşamak zorunda bırakıldığını ifade etti. Turizm İşletmecisi Müldür, Şırnak halkı çoluk çocuk demeden ailece başka yerlere gidiyorlar. Gittikleri yerlerde ne olacakları belli değil. Belki de iş bulamayacaklar ve orda çok zor durumda kalacaklar. Bizim bölgemizde iktidar partisinden 2 milletvekilimiz var, onlar bu manzaraya neden böyle sessiz kalıyorlar. Halk kendi yaşadığı toprakları terk ediyor, neden kimse sormuyor bunların haklarını. Bizler Silopi halkına yapılan haksızlığı kabullenemiyoruz. Birilerinin çıkıp artık olanlara karşı gelmesi gerekiyor. Halk tepkisini sandıklarda mutlaka gösterecektir" dedi.

Güneydoğu bölgesinde yaşanan ekonomik sıkıntıların en belirgin görüldüğü yer otobüs terminalleri.

GÖÇ ERKEN BAŞLADI

Silopi ilçesinde seyahat firması yetkilisi olarak çalışan Memdur Erden Olası sınır ötesi operasyon ve siyasi gerginlik bölgenin önemli geçim kaynağı olan Habur sınır kapısını tamamen durma noktasına getirdiğini söyledi.

Erdem: "Eskiden Silopi çevre köy ve ilçeler haricinde diğer illerden de göç alıyordu. Fakat son zamanlarda Habur'un neden olduğu işsizlikten dolayı süreç tersine dönmeye başladı ve göç veren ilçe konumuna geldi. Bugün bile 34 kişi ailelerini yanlarında alıp toplu bir şekilde Konya'ya düşük bir ücretle çalışmak üzere göç ettiler. Bu olanlar her şeyi açık bir şekilde belli ediyor ki artık bundan sonra bu tür gerginlikler devam ederse İlçe tıpkı 2001 yılında olduğu gibi büyük bir ekonomik sıkıntı ve göçlerin ardı arkası kesilemez.

Gençlerin artık karın tokluğuna çalışmak yerine daha güzel bir hayat ve güvenli bir gelecek için çalışmaları gerektiğine inanıyorum. Bunların aşılması ve bölgedeki ticaretin gelişip istihdamın sağlanması için bu gerginliğin bir an önce atlatılması gerekmektedir." dedi

Bir başka Seyahat firmasında çalışan Nurettin Başlı ise Yöre halkının artık sabrının tükendiğini belirterek işsiz kalan vatandaşların ekmeklerini kazanmak için başka şehirlere gitmek zorunda bırakıldığını söyledi. Başlı;" Habur sınır kapısı açık diyorlar ama hiç kimse bu kapıdan işleyişinden memnun değil eskiden günde 5 bin aracın geçtiği Habur sınır kapısında bu sayı bazen 500 araca kadar düşebiliyor. Habur sınır kapısı çalışmadığı zaman ilçede adeta hayat duruyor çarşı merkezinde tek tük insan görebiliyoruz eğer böyle giderse ilçe de artık kimse kalamaz ve herkes göç eder. Onun için yetkililerin bir an önce çözümler üretmelerini bekliyoruz."dedi

STSO'dan üyelere gümrük semineri

Samsun Ticaret ve Sanayi Odası (STSO) İhracatı Geliştirme Merkezi tarafından üyelerine "İhracatta Gümrük Mevzuatı ve İlgili İşlemler" konulu seminer verildi.

STSO Davut Altan Meclis Salonu'nda yapılan toplantıda konuşma yapan Yönetim Kurulu Üyesi Ayhan Çakır, hızla gelişen ülke ihracatının yetişmiş eleman sıkıntısını ortaya çıkarttığını belirtti.

Çakır, "Ülkemiz artık ihracatta çok ciddi mesafeler kat etmiştir. İlimizde bu yükselişte yerini almaktadır. TOBB'un yaptığı bir araştırmaya göre Samsun, yıllar itibariyle ihracatı en fazla artan il olarak ilk beşte yer almaktadır. Bu sonuç bize Samsun'un bu anlamda büyük bir potansiyeli olduğunu göstermektedir. Amacımız ihracatı iyi bilen insanlar yetiştirerek elimizdeki potansiyeli en üst seviyede kullanmaktır" dedi.

İthalatta Gümrük Mevzuatı

Yapılan açılış konuşmasının ardından Gümrükler eski Genel Müdür Yardımcısı ve Gümrük Müşaviri Yusuf Nadi Kural tarafından verilen seminere geçildi. Kural, tam gün süren eğitim programında, "İthalatta Gümrük Mevzuatı ve İlgili İşlemler", "G.T.İ.P, Tespit İnceleme ve Önemi", "Bağlayıcı Tarife Bilgisi", "Vergilendirme ve Maliyet", "Gümrük Rejimleri", "Dahilde ve Hariçte İşleme Rejimleri ve Tebliğler", "Uygulamada Önemli Süreler", "İtirazlar ve Cezalar", "Sahte Menşeli Eşya" gibi konularda katılımcılara bilgi aktardı. Seminer sonunda 28 katılımcıya STSO ve İGEME'den onaylı sertifika dağıtıldı.

Zehir tacirine baskın

Van Gürpınar İlçe jandarma ekipleri, yaptıkları başarılı çalışmalar neticesinde piyasa değeri 2 trilyon lira olan 304 kilo 424 gram esrar ele geçirdi. Van'da Jandarma Komutanlığı'na bağlı ekiplerinin yaptıkları üç aylık çalışma sonucunda, F.A. yönetimindeki 63 PD 218 plakalı kamyonu önceki gün takibe aldı. Ekipler, Zernek Jandarma Asayiş Noktası'na geldiğinde aracı durdurdu. Kamyonda yapılan arama sonucunda kamyonun dingil ve arka lastikleriyle jant arasında saklanmış vaziyette 96 kilo 424 gram toz esrar bulundu. F.A. ve yanında bulunan Ş.A. gözaltına alındı.

Sorgusu devam eden F.A.'nın Van'da bulunan evinde yapılan arama neticesinde de, 208 kilo reçine esrar ele geçirildi.

Edinilen bilgiye göre; Esrarın Afganistan'da imal edildiği, batı ülkelerine götürülmek üzere hazırlandığı öğrenildi. Her iki operasyonda toplam 304 kilo 424 gram esrar ele geçirilirken, olayla ilgili gözaltına alınan şahıslar çıkarıldıkları adli makamlarca tutuklanarak cezaevine gönderildi.

Rekabet için Hopa-Batum arasında demiryolu şart

Hopa-Batum demiryolu projesi ile Orta Asya ile Türkiye'den ve Türkiye üzerinden yapılacak olan taşımacılığın bir kısmının bu bölge yolları ve limanlarının kullanılarak yapıldı. 1988 yılında açılan Sarp Sınır Kapısı'nın hizmete girmesi ile başlayan turizm faaliyetleri sonucu ortaya çıkan ulaşım ihtiyacının karşılanması amacıyla gündeme taşındı.

Diğer taraftan da yapımı planlanan Giresun-Tirebolu, Trabzon-Tirebolu-Diyarbakır ve Trabzon-Rize-Hopa yeni demiryolu hatları ile Doğu Karadeniz Bölgesindeki şehirlerin demiryolu şebekesine kavuşturulması ve bu şebekenin Kafkasya üzerinden Rusya Federasyonu'na ve Orta Asya'ya bağlanması hedefleniyor.

Gürcistan limanlarına göre daha güvenli ve liman hizmetleri (yükleme, boşaltma, elleçleme) kapasitesi daha yüksek olan Türkiye'nin Karadeniz limanlarına gelen yüklerin Gürcistan ve Gürcistan üzerinden Azerbaycan ve Orta Asya'ya demiryolu taşımacılığı ile aktarılması açısından Hopa-Batum demiryolu bağlantısı Türkiye bakımından yine aynı derecede öneme haiz olup, her iki ülkenin menfaatine olacaktır.

Stratejik konumu güçlenir

Ayrıca Hopa'dan Batum'a demiryolu bağlantısının sağlanması ile bu bölgeden Kafkasya ve Orta Asya'ya sürekli artış gösteren ticari ulaşıma büyük katkı sağlanacağı ve Karadeniz limanlarının daha aktif hale gelerek Türkiye'nin bölgedeki stratejik konumunun güçleneceği söylenebilir.

Hopa-Batum demiryolu projesi toplam 33 km olup maliyet yaklaşık 260 milyon ABD doları olarak tahmin ediliyor. Söz konusu proje, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) yatırım programına alınarak, TCDD tarafından yapımı için Ulaştırma Bakanlığı ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (DPT) nezdinde gerekli girişimlerde bulunulmuş ancak proje DPT tarafından kabul edilmemiştir.

"Hopa-Batum yeni demiryolu hattı için bir fizibilite çalışması projesi" 2004- 2006 TRACECA Eylem Planında yer alması için önerilmiştir. DLH'nın yatırım programında yer alan proje kapsamında, güzergâh için teknik ve mali fizibilite çalışmasının yapılması ile uygulama projelerinin hazırlanması öngörülmektedir. Tahmini maliyet 600 bin Euro olan fizibilitenin süresi 8 ay olarak öngörülmüştür.

Gürcistan'ın Batum ve Poti limanları Kafkaslar'a ve Orta Asya'ya uzanan demiryolu ağına bağlıdır. Doğu Karadeniz limanları olan Giresun, Trabzon, Rize ve Hopa limanları ise Türkiye'nin demiryolu bağlantısı olmayan tek bölgesidir. Türkiye bu koridorda ancak karayolu taşımacılığıyla bugüne kadar ayakta kalabilmiş ve varlığını sürdürebilmiştir. Ancak bu proje ile Kafkaslara ve Orta Asya'ya yapılan ihracatta bütün Türkiye bu yönü ile Hopa'ya bağlanacaktır. Bunun yanında Avrupa ülkelerinin nakliyesinde de bir rekabet üstünlüğü de sağlanacaktır. Bütün bunları üst üste koyduğumuz zaman Hopa-Batum arasında yapılacak bir demiryolu ile ihracat ve ithalatta ciddi bir gelişme yaşanacak, ihracatçı ve nakliye sektörü kazançlı çıkacaktır. Deniz taşımacılığında Poti ve Batum limanlarına yönelen gemiler de böylece Hopa limanını tercih edeceklerdir. Türkiye bütün bunlardan dolayı ekonomik getirisi ve değeri yüksek olan bu projeyi hayata geçirmelidir.

Doğu Karadeniz ihracatta geriledi

Hayati Akbaş/Hopa

Trabzon, Rize ve Artvin illerinden yapılan ihracattaki düşüşü değerlendiren Doğu Karadeniz İhracatçılar Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Hamdi Gürdoğan, bu yılın ilk beş ayındaki ihracatta, önceki döneme göre yüzde 2 düşüş yaşandığını kaydetti.

İhracatın 295 milyon 756 bin 966 dolarlık bölümünün Trabzon, 109 milyon 197 bin 270 dolarlık bölümünün Rize, 16 milyon 813 bin 611 dolarlık bölümünün ise Artvin'den yapıldığına dikkat çeken Gürdoğan, en çok ihracat yapılan ürünlerin başında fındık, yaş meyve ve sebze ile madencilik ürünleri geldiğini belirtti.

Ahmet TÜRKOĞLU

Başbakan'ın 5 binlik konvoyu ve seçim faciaları

Seçim haberleriyle birlikte, tedirginliğim de patladı. Başbakan sn. ERDOĞAN' ın; Van' daki çok bakanlı (10 kadar) ve vekilli (50) çıkarması sırasında, 5 bin taşıtlık konvoy oluşmuş.

Bakanlar; KÜRŞAT TÜZMEN, NİMET ÇUBUKÇU, MEHDİ EKER, FARUK ÖZAK, ATİLLA KOÇ, ABDÜLKADİR AKSU(eski), BİNALİ YILDIRIM(eski), MEHMET ALİ ŞAHİN. Vekillerin isimleri verilmemiş. Çıkarmanın gerekçesi de açılışlar, konut teslimleri vb. Ayrıntılara göre, hepsi de çok güzel işler… Siyasilere, hele de başbakanlara gösterilen olumlu ilgiler de pek güzel olur.

Beni ürküten, korkutan; konvoy facialarıdır. Bunlar da genellikle seçim dönemlerinde olur. Eskortlar; başta ve sonda konuşlansalar da, bu konvoy içindeki taşıt sürenleri denetlemek hatta cezalandırmak-sadece bizde- imkânsızdır. Dolayısıyla, uymazlıklar için caydırıcılık yerine adeta tam tersi, teşvik vardır. Kraldan fazla kralcılıklar, kurt dökmeler, hep konvoylarda yaşanır.

Konvoydaki taşıt sayı sınırı olmaması, uyulması zorunlu kuralların bulunmaması; trafik güvenliğinin bozulmasına ve sonuçta da facialarının oluşmasına potansiyel zemindir. Tıpkı; maç sonrası ya da asker uğurlama sırasındaki taşkınlıklara dönüşür. Bunlara ait arşivlerimiz de çok doludur.

BAŞBAKAN BÖYLE YAPARSA…

Başbakandan böyle konvoyları gören tüm siyasiler, adaylar; benzer konvoyları, benzer laçkalıklarla uygulamaya kalkışacaklardır; tıpkı imam ve cemaat benzetmesi gibi…

DENETİMSİZLİKTE ETKENLER

Denetlemedeki imkânsızlık çeşitlemeleri de gerekçeymiş gibi, aşağıda şöyle sıralanabilir:

1. Modern denetleme teknolojilerimiz yoktur, göremeyiz, tespit edemeyiz.
2. Helikopterle eşliklerde; trafik güvenliğine yer verilemez.
3. Taşkınlık yaparak sürenler çok olur.
4. Şikâyet halinde bile bunlara müdahale imkansız gibidir.
5. Konvoylardakilerin çoğu; kraldan fazla kralcıdırlar.
6. Facialar; zincirlemeye dönüşebilir.
7. Faciazedeler arasında, haberciler ve güvenlik kuvveti mensupları olabilirler.

Bunların hepsi de arşivlerimizden; belgeler olarak 'konuşuyorlar'…

"KONVOYU TEMİZ" LİDER VAR MI?

Hayır! Bize göre ne yazık ki yok, Ama belki birilerine göre "elhamdülillah" yoktur. Hemen hepsinin seç im konvoylarında mutlaka facialar olmuştur.

KARA LİSTEDEKİ LİDERLER

Arşivin 15 yılı kapsıyor. Buradaki –vesikalı- ya da Trafik Kara listesinde olan liderlerimiz şunlar.

1) Süleyman DEMİREL
2) Turgut ÖZAL
3) Mesut YILMAZ (Gaziantep' de gazeteciler (Zaman) yaralanmıştı, Madekonya' da Fikret BİLÂ yaralanmıştı, bir gözünü de kaybetmişti.)
4) Tansu ÇİLLER
5) Bülent ECEVİT
6) Deniz BAYKAL
7) Erdal İNÖNÜ
8) Devlet BAHÇELİ
9) Mehmet AĞAR (Emniyet kökenli, İçişleri Bakanlığı da yaptı ama o bile tedbir aldırmadı. "Seçmeni küstürmemek=seçmeni öldürmek"

Gibi bir sonuca o da imza atarsa, diğerleri haydi haydi yapmazlar mı? Trafik güvenliği denilince ilk akla gelenlerden biri; İçişleri Bakanlığı değil midir?)

LİDERLER NE İŞ YAPAR ?

Siyasi liderlerin üstlendikleri misyon-ki bu çok kuvvetli bir iddiadır, halka deklare (açıklama) edilmiştir- gereği; -ülkeyi kurtarmak-tır.

Bu kapsamda insanlara özetle; sağlık, refah, mutluluk vereceklerdir.

KAŞ YAPARKEN GÖZ ÇIKARMAK

Yukarıdaki iddia, liderlerin hepsi için geçerlidir. Ama tek farkları kendilerin –en- olmalarıdır.-Daha iyi den de öte, -en iyi- onlardır, -En iyi- olanların iddiaları sırasında, yapacakları- daha iyi kaş- çabaları, -göz çıkarmakla- sonuçlanmaktadır.

BAŞBAKAN ŞAHSEN YARALI

Haber 16.05.2007 Mynet

Sn. Başbakanın; lider olmadan önce de trafikzede yaralı olmak gibi şahsen ve acı bir deneyimi de varmış. Önceki günlerde haberi yapıldı, Gerede de yaşamış ve Gerede de oğlu Bilâl ERDOĞAN' ın de Şişli civarında yaya bir sanatçıya çarparak ölümüne karışması ayrı bir konudur.

Sanatçının adı; Sevim TANÜREK ek tir, oğlu Cavit TANÜREK' de yine bir TRT sanatçısıdır.)

ÖNERİ: ÇÖZÜM BAŞBAKANDAN !

✓ Kendi konvoyu da dahil; hepsini havadan helikopterle izletmek, görüntü kaydı yaptırmak,
✓ Trafik güvenliğine aykırı davrananları tespit etmek,
✓ Aykırıları, mutlaka cezalandırtmak…

Başbakan; bu konuda genelge yayınlamalı, ilk başka kendisi uymalıdır!

YENİ İÇİŞLERİ BAKANI ?

Seçim döneminde geçici diğer 2 bakanımız gibi Sn. Osman GÜNEŞ' i de kutluyoruz Başarılarını ve bu konuya katkılarını da diliyoruz. Ancak önerimiz, kendilerini aşar. Çünki;

1. Bizim hemen her kurumumuza siyasi otorite hâkimdir.
2. Görevler, devlet geleneğinde ve korumasında yapılmaz.
3. "Emret Bakanım" Emret Başbakanım" olguları geçerlidir.

Atamalar, dolayısıyla –atmalar- özerkleştirilmiş kurumlara verilse, bu hödüklükler topalla(t) malar da aşılabilir.

ÖNERİDEN EK FAYDALAR ?

Konvoyların Genel güvenliğidir. Olası sabotajlar, suikastlar da önlenebilir ve olursa da failleri bulunur.

Dolayısıyla, devlet kendisini hissettirir, çünki görevini yapmış olur.

MALİYET Mİ?

Her siyasi partinin genel merkezi ya da yerel teşkilatı, ya da adaylar; bunun maliyetini ödemelidirler.

ZORUNLULUK ?

Örneğin 20 taşıtı aşan konvoylar, özellikle lider konvoyları için zorunluluk olmalı.

C M Y K

YAKLAŞIM

Alanur ÖZALP

Uzman Psikolog (0212) 352 09 42

Seçim Psikolojisi!..

Partilerin, milletvekili aday listelerini belirleyip, Yüksek Seçim Kurulu'na (YSK) vermesiyle birlikte Türkiye seçim atmosferine girdi. Seçim süresinde halkın sağlığına biraz daha dikkat etmesi gerekiyor…

Özellikle işadamları ve firma yetkilileri her seçim döneminde psikolojik olarak etkilendiği bir gerçektir. Şuanda Türkiye'de herhangi bir kriz söz konusu değildir, ancak en ufak bir sallantıda, en çok etkilenecek sektör; lojistik ve nakliye sektörüdür…

Lojistik ve nakliye sektörü hepimizin bildiği gibi hizmet sektörüdür. Eğer piyasalarda bir daralma olursa, bu üretime yansır. Üretim olmadığı zamanda lojistik ve nakliye olmaz…

Zaman zaman ekonomi köşe yazarları, piyasalarda daralma yaşanacağı yönünde kaleme aldıkları makalelerinde, hem sektöre hem de halka azda olsa bir korku yaşatmaktadır. "Sektörde bir belirsizlik yaşanacak" denildiği zaman lojistik ve nakliye sektöründe de bu durum korkuya neden olur. Korku ise her zaman işi bozan bir faktördür…

Her seçim döneminde olduğu gibi bu döneminde de partiler vaatlerde bulunarak, birbirlerinin kirli çamaşırlarını ortaya dökmeye çalışacak. Bu şekilde belki suni gündemler oluşturulabilir, ancak bu gündemler halkın psikolojisini fazla etkilemeyeceği katindeyim. Önemli olan güvenirliktir. Bugün iş dünyası ve lojistik firmalarının en çok üzerinde durduğu ve hükümetten talep ettiği şey; terör saldırıları ve güvenirliliktir. Dana sonra diğer talepleri geliyor…

Akaryakıta gelen günübirlik zamlar; iş dünyası başta olmak üzere tüm halkı derinden etkileyerek, psikolojisinin bozulmasına neden olmuştur…

Doğuda yaşayan insanlarımızı devlete düşman eden terördür. Eğer terör olaylarının önüne geçilmezse, taşımacılık sektörü de bundan çok fazla etkilenecektir. Sınırlarla ile ilgili problemler çıktığında; taşımacılık aksayacak, hatta durma noktasına gelecektir…

Yukarıda da ifade etmeye çalıştığım gibi korku her zaman işi bozan faktördür. Korkunun olduğu yerde yatırım olmaz, nakliye yapılamaz, insanlar ekonomik özgürlüğe kavuşamaz…

Şuanda bazı basın organları iktidar partinin; "Biz halkı memnun ettik. Ortalık güllük-gülistanlık. Kazançlar yükseldi, halkın yaşam şartları iyileşti…" gibi propagandasını yapıyor. Ama sektörün içine girip, kamyoncuyla, nakliyeciyle, otobüs firma sahibiyle, şoför ile konuştuğu vakit olayın hiçte öyle olmadığı görecek…

Sokağa çıkıp halkın arasına karıştığınızda; "halk ekmek derdinde, siyasi oy peşinde…" söylemlerinin yükseldiğini duyacaksınız!...

Lojistik firmaları başta olmak üzere birçok sektör yeni dönemde TBMM'ye, birden fazla partinin gitmesinden yana. Ülke adına alınacak kararların enine boyuna tartışılması için bunun şart olduğunu düşünüyor…

Lojistik ve nakliye sektöründe yaşanan tüm olumsuzluklar, sektör bireylerinin ruh halini derinden etkiler. Bunun sonucunda da ortaya birçok psikolojik rahatsızlık çıkar. Psikolojik rahatsızlıklara bağlı olarak da bedeni rahatsızlıklar baş gösterir. Bu tür rahatsızlıklar yaşanmaması için insanların sağlığına gereken önemi vermesi şart…

DOĞANÇAY OTOMOTİV
Cemal DOĞANÇAY
• BASAMAK • TAMPON • ÇAMURLUK • REFLÖKTÖR • FAR ÇERÇEVESİ • AKÜ KAPAĞI • KARLIK
• TIR RÜZGARLIK • TIR YEDEK PARÇA İMALATI • TOPTAN SATIŞI • TAMİRAT İŞLERİ • DEPO MUHAFAZA • VB. AKSESUARLARI
Fabrika: Merkez Mah. Çayıryolu Cad. No:30 P.K. 62 Muratbey / İST.
Tel: +90 212 778 10 25 - 778 16 64 Fax: +90 212 778 15 77
Şube: Dolapdere Sanayi Sitesi 4. Ada No:10 İkitelli / İST.
Tel: +90 212 671 87 27
www.dogancayotomotiv.com • e-mail:info@dogancayotomotiv.com

Bir devin öyküsü

Michelin'in sembolü "Bibendum"

Ona "Bibendum" ya da "Lastik Adam" deyince birçoğunuz çıkartamamış olabilirsiniz. Ancak bir dönem yollarımızdaki kamyonların "baştacı" durumundaydı. Hem de geceleri ışıklandırılmış şekilde görürdük onu... Michelin'in 109 yaşında olmasına rağmen hâlâ dinç görünen bunu sürekli koşmaya ve spora borçlu herhalde efsane lastik adamı, artık konuşuyor...

Michelin Türkiye

1996 yılında kurulan Michelin Lastikleri Ticaret A.Ş, Türk lastik pazarında otomobil, kamyonet, ağır vasıta, tarım, iş makinası ve forklift lastikleri dağıtımı yapmaktadır.

Bilinirliğini, Türkiye pazarındaki uzun süreli varlığına (1936 yılından bu yana) ve ürünlerinin kalitesine borçlu olan Michelin, kendisine güvenen bayi ağı sayesinde her geçen gün daha fazla sayıda kullanıcıya ulaşmaktadır.

2005 yılında 197 milyon lastik üreten ve 170 ülkede ürünlerini kullanıcılarıyla buluşturan bu dünya markası; yol güvenliği, uzun ömür ve yüksek performans sunan ürünleri sayesinde giderek daha çok sayıda Türk tüketicisinin beğenisini kazanmaktadır.

FARKLI DÜŞÜNÜP FARKLI HAREKET ETMENİN BAŞARISI

MICHELIN
İlerlemenin en iyi yolu

Michelin'in Türkiye'deki yönetim kadrosu

Jérôme Laurent

Jean Pierre Gérard

Alpay Selçuk

Banu Efe

Merkezi Fransa'nın Clermont-Ferrand şehrinde bulunan Michelin, 170 ülkedeki satış ağı ve 19 ülkede yer alan 69 üretim tesisiyle global endüstriyel varlığını sürdürür. Michelin, uçak, otomobil, bisiklet ve motosiklet, iş makinası, tarım araçları, kamyon ve ABD uzay mekiği olmak üzere her çeşit araca yönelik lastik üretip kullanıma sunarak, yolcu ve eşyaların hareketliliğini sürdürülebilir olarak geliştirmek için çalışır. Michelin, 2006 yılında 190 milyon lastik üretmiştir.

Michelin ve Kamyonlar

19. yüzyılın sonlarına damgasını vuran ve günümüzde devam eden endüstriyel ve kentsel gelişme, insan ve mal taşımacılığında hız, hareket kabiliyeti ve güvenilirlik açısından yeni ihtiyaçlar doğurmuştur. Michelin kuruluşundan beri sürekli olarak, bu hareketliliğin gelişimine ve iyileşmesine katkıda bulunmaya odaklanır.

Otomobil ve hafif kamyon lastiklerinden sonra Michelin' in ikinci en çok satan ürün serisi olan kamyon lastikleri, toplam gelirin yüzde 25'ini oluşturur. Ancak, kamyon lastikleri en büyük kar getiri payına sahip ve toplam gelirin yaklaşık %40' ını oluşturur.

Michelin'in ayrıca, kamyon endüstrisinde devrim yaratan –ve hala yaratmaya devam eden- çok sayıda yenilik ve çözümü bulunmaktadır:

Mıchelin Teknoloji Merkezi

Michelin, yer aldığı her pazar segmentindeki liderlik pozisyonunu sürdürmek amacıyla, hatırı sayılır bir insan kaynağı ve finansal yatırım yapar. Araştırma, Geliştirme ve Endüstrileşme için ayrılan bütçe, Michelin Grubu cirosunun %4'ünü oluşturur. Michelin Teknoloji Merkezi'nde 4000'den fazla mühendis ve teknisyen çalışmaktadır. Michelin, sürekli olarak yenilik yapmak ve kullanıcılarına en iyi çözümleri sunmak amacıyla, TRW, Bosch ve WABCO gibi endüstriyel ortakların tamamlayıcı tecrübelerinden de faydalanır.

● Michelin Teknoloji merkezi üç kıtaya yayılmıştır: Avrupa (Fransa, İspanya), Kuzey Amerika ve Asya (Japonya, Çin, Tayland). Merkezin 4000 kişilik ekibi, uluslararası ve disiplinler-arası ekipler halinde organize olarak, aşağıdaki konularda ileri araştırmalar yürütmektedir:

● Malzemeler: bir lastiği oluşturan 200'den fazla farklı malzeme

● Performans: yol tutuş, gürültü, konfor, kullanım, aşınma ve yıpranma, yakıt tüketimi, dayanıklılık

● Lastik tasarımı: yapı, sırt deseni

● Modelleme ve bilgisayar simülasyonu

● Üretim prosesleri

● Sarsıntı önleme, lastik basınç takibi ve yer ile temas sistemleri

● Merkezde çeşitli en ileri teknolojiler kullanılır:

● Nükleer manyetik rezonans teknikleri, spektroskoplar, kromatograflar, mikroskoplar, X-ışınları ve dinamometreler kullanılarak bileşiklerin ve metal/tekstil takviyelerin analizi

● Statik ve dinamik test tezgahlarında ve pist ve yol testlerinde lastik deneme ve izleme Statik ve dinamik test tezgahları ile donatılmış bir taşıt aracı laboratuvarı

● Michelin'in sahip olduğu gelişmiş bilgisayar kaynakları, yeni lastik konseptlerinin geliştirilmesi için gereken simulasyonlara olanak tanır. Daha sonra karmaşık yapıdaki ön ürünler Fransa, İspanya, Amerika ve Japonya'daki merkezlerde test edilir.

● Merkezin üç adet ana test alanı bulunmaktadır:

● Ladoux, Fransa: yol tutuş, kullanım, gürültü, konfor ve dayanıklılık testleri için 20 adet piste sahip 500 hektar alanAlmeria, Güney İspanya: Çok zorlu koşullardaki testler için 5,000 hektar alan

● Laurens, Güney Karolina: Kuzey Amerika pazarı için tasarlanmış ürünlerin testleri için 700 hektar alan

● Michelin ayrıca kar lastiklerini Ivalo'da, Finlandiya'da ve Yeni Zellanda'daki Wanaka deneme alanında test etmektedir. Asya pazarına yönelik ürünler, otomobil üreticileri ve birçok lastik üreticisi tarafından kullanılan 250 hektarlık bir alan olan Japan Automobile Research Institute (Jari)'de test edilir.

Başarının kilometre taşları...

Kaliteye dayalı üretimle kullanıcıların güvenini kazanan Michelin, ağırlıklı olarak ülkemizde de kamyon ve otobüs sahiplerinin tercih ettiği marka. Uzun AR-GE çalışmalarıyla bir asırı aşkın süredir faaliyet gösteren Michelin lastiklerini üreten fabrika en son teknolojiyle çalışmasının sonuçlarını topluyor.

1894: Lyon Evrensel Sergisinde üst üste yığılmış lastikler Michelin kardeşlere ilham kaynağı olur. Edouard, André'ye bu yığını göstererek "Kolları olsaydı, bir insan olabilirdi" der. André Michelin birkaç yıl sonra bu benzetmeyi hatırlayacaktır…

1899: Dönemin ünlü illüstratörü O'Galop'un çizdiği ilk posterlerde Bibendum, havası inmiş rakip marka lastikler arasında, engelleri bardağına doldurmuş, «Şimdi içme zamanı» (Nunc est Bibendum) diyerek kadeh kaldırmaktadır.

1907: Michelin'in kaydırmaz lastiklerini anlatan, O'Galop'un çizdiği "Taban" reklamı kuşkusuz döneminin en ünlü reklamları arasında yer almaktadır.

1911: Bibendum, Fulham Road'daki yeni evine taşınacağını duyurur. Michelin'in 75 yıl boyunca Londra merkezi olarak kullanacağı Bibendum görselleriyle süslü bu bina, 100 yıl boyunca çok az değişikliğe uğramış, günümüzde restoran olarak hizmet vermektedir

1928: 1920'lerin sonunda hoparlörlerle donatılmış tanıtım araçları, şehirlerin sokaklarında gezerlerdi. Resimdeki aracın üzerindeki Bibendum'un kolları, aracın içinden kontrol edilebilmekteydi.

1950: Michelin'in çığır açan yeniliği "Radyal Lastik"i tanıtırken başrolde yine Bibendum vardır…

1963: itibaren Bibendum, sahil şehirlerinde ve plajlarda çocuklara yönelik oyunlar düzenlemeye başlayarak bir kuşağın çocukluk anılarına damgasını vurur.

1966: Belfast'ın Aldergrove havaalanında bir uçağın merdivenlerinde, Kuzey İrlandalı 3 Michelin çalışanı Bibendum kostümü ile poz veriyor. Dönemin Beatles çılgınlığına küçük bir atıf…

1973: 1989'a kadar, Tour de France açılışlarında Bibendum eski Brasier, Hochkiss ve itfaiye arabası üzerinde geçit törenlerine katılır. Öndeki motosikletin üzerindeki Bibendum diğerlerine yol gösterir gibidir..

1985: Michelin, James Bond Filmi "A view to a kill"de film içi reklam yaparak casusların acımasız dünyasında aniden karşımıza çıkar. Filmin Amerikan prömiyeri için dizayn edilen bu afişin tasarımcısı Walter Storozouk'tur.

1998: Yüzüncü yıl, yeni bir imaj : 1998'de Bibendum incelerek daha modern ve dinamik bir görüntüye kavuşur.

2000: Financial Times'ın ve "Report on Business" dergisinin bir araya getirdiği, sanat, tasarım ve iletişim dünyasının seçkin isimlerinden oluşan uluslararası jüri Bibendum'u "Dünyanın En İyi Logosu" seçer.

2006: Bibendum, birkaç yıllık bir sessizliğin sonunda, ilk defa 3 boyutlu olarak, Michelin'in Avrupa'daki reklam kampanyasının sözcüsü olur. Televizyon, radyo, yazılı basın ve internet ortamında Avrupa'da ve Türkiye'de sık sık karşımıza çıkmaya hazırlanmaktadır…