-sayfa 1 11/29/08 4:12 PM Page 1

C M Y K

Türk taşımacılarına müjde!

Türkiye ile Bulgaristan arasında önemli gelişmeler oldu. Bulgaristan'ın tek yönlü geçiş ücretini 83 Euro'dan 43 Euro'ya indirmesi nakliyecileri sevindirdi.

BULGARİSTAN ile 5- 6 Kasım tarihinde gerçekleştirilen KUKK Toplantısı öncesi Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve Bulgaristan Ulaştırma Bakanı Mutafchiev'in yaptığı görüşmenin sonucu taşımacıları sevindirdi.

ULUSLARARASI Nakliyeciler Derneği'nin (UND) internet sitesinden yapılan duyuruya göre Bulgaristan 25 Kasım 2008 tarihinden itibaren tek yönde 83 Euro olarak tahsil ettiği transit geçiş ücretini 43 Euro'ya düşürdü.

www.tasimacilar.com

LOJİSTİK/YÜK

TAŞIMACILAR

Yıl - 2 / Sayı - 33

İDO'nun çehresi nasıl değişti?

İnterFerry Başkanlığı ve Kal-Der'in ödülü ile İDO, ismini yurtiçinde ve dışında duyurmaya devam ederken, bu başarılara imza atan ekibin başındaki isim Ahmet Paksoy, Taşımacılar'ın sorularını yanıtladı..

İstanbul Büyükşehir tarafından İstanbul Deniz Otobüsleri olarak kurulan firma önceleri trafik keşmekeşliği için bir alternatif olarak görülüyordu. Fakat zaman içerisinde İDO'nun çehresi değişti. **Haberi 3. sayfada**

TÜRKİYE lojistik üs olmaya aday

OTOMOTİV endüstrisinin önemli bir ayağını oluşturan tedarik zinciri için sorunları en aza indirerek daha mükemmel bir lojistik sistemi arayan sektör bileşenleri, 'Otomotiv Lojistiği Konferansı'nda bir araya geldi.

TAYSAD Genel Sekreteri Özlem Gülşen, "Global krize rağmen ihracatta bir miktar düşüş yaşanacağı ancak bunun daha sonra artacağı" görüşünü öne sürerken, Türkiye'nin önemli bir üs haline gelebileceğinin altı çizildi. **Haberi 7'de**

İstanbul trafiğini çözerim

Prof. Ahmet Vefik Alp, yapılması düşünülen 3. Boğaz Köprüsü ve otoyolların İstanbul'un mevcut ekolojik yapısını bozacağını öne sürerek, "İstanbul trafiğini ancak ben çözerim" diye konuştu

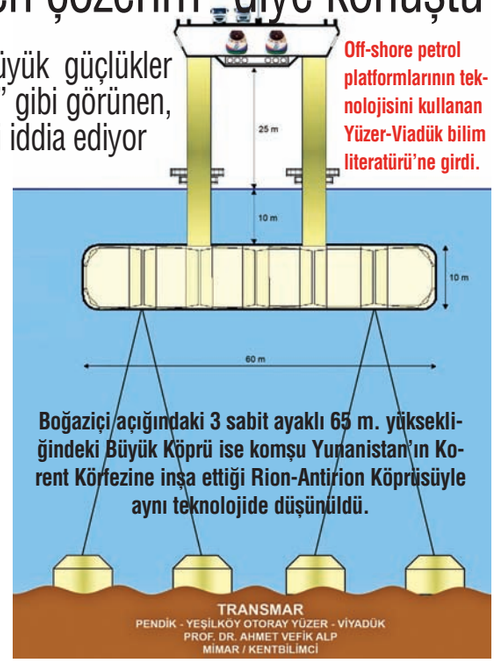
Prof. Ahmet Vefik Alp, bugün arapsaçına dönen, içinden çıkılmakta büyük güçlükler yaşanan megakent İstanbul trafiğinin çözümü için, ilk bakışta "hayal ürünü" gibi görünen, ancak benzerlerinin birçok ülkede yer aldığı projeleri hayata geçirebileceğini iddia ediyor

Prof. Ahmet Vefik Alp, TRANSMAR ile ilgili tüm detayları Metin Güçlü'ye anlattı. Projesinde iddialı olan Alp, "Trafik sorununu ben çözerim" diyor.

İstanbul'un çevresel ve transit trafiğini kent dışına taşıyacak ve aynı zamanda kent içi ulaşıma destek olacak bir periferik sürat geçişi yapılmasında ilgililerle aynı fikirde olduğunu belirten Alp, "Ama bu geçiş kuzeyden değil, güneyden Marmara Denizi üzerinden yapılmalıdır" dedi.

TRANSMAR 'Pendik-Yeşilköy Otoray Yüzer-Viyadük' projesi ile 50 km'si denizde, toplam 80 km'lik bir viyadük ve raylı mekik sistemini Marmara üzerinde inşa edecek olan Prof. Alp, Pendik-Avcılar arası bu transit geçişin İstanbul'a büyük ölçüde nefes aldıracağı görüşünde.

Haberi 7. sayfada



Off-shore petrol platformlarının teknolojisini kullanan Yüzer-Viadük bilim literatürü'ne girdi.

Boğaziçi açığındaki 3 sabit ayaklı 65 m. yüksekliğindeki Büyük Köprü ise komşu Yunanistan'ın Korent Körfezine inşa ettiği Rion-Antirion Köprüsüyle aynı teknolojide düşünüldü.

RODER'in İstanbul Karaköy'deki yeni binasının açılış kurdelasını Ulaştırma Bakanı Yıldırım ile Saffet Ulusoy birlikte kesti.

Bakan değil, baba?

RODER'in yeni binasının açılışı Ulaştırma Bakanı Yıldırım ve RODER Yönetim Kurulu Başkanı Saffet Ulusoy tarafından yapıldı. Törende konuşan Ulusoy, Yıldırım'a hitaben, "O bakan değil, babadır baba" diyerek övgü yağdırdı. **Haberi 6. sayfada**

70 bin araç trafikte

TÜRKİYE İstatistik Kurumu'ndan (TÜİK) alınan bilgiye göre, yılın ilk 9 aylık döneminde trafiğe kaydı yapılan taşıt sayısının 682 bin 761 olduğu belirlendi. Bu araçların yüzde 41,1'inin otomobil, yüzde 25'inin ise motosiklet kayıtları oluşturuyor. **Haberi 2. sayfada**

Kurban bayramınız KUTLU OLSUN

Kamyoncunun "sesi" boşlukta yankılanıyor

Sitem ediyorlar, eleştiriyorlar, yüreklerindeki aile hasretlerini dile getiriyorlar, kızıyorlar, öfkeleniyorlar, eğri oturuyorlar ama doğru konuşuyorlar

YOLLARIMIZIN olmazsa olmazları 'çilekeş kamyon şoförleri'ni, Sirkeci'deki mekânlarında bir kez daha ziyaret ettik. Bir sorduk, bin dert dinledik, bir dokunduk bin ah işittik. Sorunlarının çözülmemiş, daha bir kördüğüm olmuş. Yolların çilekeşleri adeta dert küpü haline gelmişler.

HEPSİNİN isteği farklı. Hepsi geçim derdinde. Hepsi özlemle yüklü. Konuşmak isteyip makinenizi doğrulttuğunuzda, "Çekme kardeşim, çekmesene" demiyorlar, cesaretle dertlerini ulaştırmamız gereken yerlere, kendilerince "mesajlar" iletmemizi istiyorlar. **Haberi 6. sayfada**

TON X KM = ÜCRET BİZİ KURTARIR

Oflu Fahrettin Kara, maddi yoksulluk nedeniyle 2 çocuğunun öğrenimi bıraktığını söyleyerek, çözümün ton X km= ücret sisteminde olduğunu söylüyor. Kara, "Kamyoncuyu ancak bu sistem kurtarır" diyor. Haberi 6. sayfada

GÖZLEM

M.Sabri DÂNÂBAŞ

Lojistik Sektörü Gittikçe Büyüyor!..

Yazısı 2'de

FARKLI BAKIŞ

Ertuğrul TARHAN

"Anne'nin sütü kesildi" (1)

Yazısı 4'te

YAKLAŞIM

Alanur ÖZALP

Toplumsal birliktelikle krizi atlatabiliriz (1)

Yazısı 5'te

İki araçla başlayan muhteşem serüven

"OTO taşıyıcıları" üretimine 32 yıl önce iki araçla başlayan "Ağaçlı Lojistik ve Treyler Üretimi AŞ" bugün gurur verici bir noktaya ulaşmış bulunuyor.

BU alanda ilklerden biri olduklarını belirten şirketin sahibi Adnan Ağaçlı, "Müşterilerin talebine göre imalat yapıyoruz" diye konuştu.

Haberi 6. sayfada

Levent Aydoğan

Araç takip sistemleri için DENEYİM ŞART

SON zamanlarda GSM'li araç takip sistemlerinin fiyasko olduğu yolundaki haberler üzerine bir açıklama yapan Mobiliz Genel Müdürü Levent Aydoğan, "Sorunlar yetersiz deneyime sahip üreticinin sektöre verdiği zararın resmidir" dedi.

AYDOĞAN, sistemin özünde pek çok karmaşık teknolojiyi barındırdığına dikkat çekerek, "Araç Takip ve Filo Yönetim Sisteminin başarılı olması için pek çok kritik faktörün bir arada bulunması gerekir" dedi.

Haberi 6. sayfada

-sayfa 2 11/29/08 4:40 PM Page 1

C M Y K

Yeni vergiler yine yakacak

Maliye Bakanlığı'nca belirlenen yeniden değerleme oranına esas teşkil eden Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) üretici fiyat endeksi, ekim ayı sonunda, 12 aylık ortalamalara göre yüzde 12,03 oranında artış gösterdi. Bu durumda, 2008'in yeniden değerleme oranı da, yüzde 12 olarak belirlenecek.

Çeşitli vergi ve harçlarla ilgili kanunlarda, vergi, harç ve ceza tutarlarının her yıl yeniden değerleme oranında artması öngörülüyor. Kanunlarda, Bakanlar Kurulu'na belirli limitler içinde bu tutarlarda değişiklik yapma yetkisi de veriliyor. Ancak uzun yıllardır Bakanlar Kurulu bu yetkiyi kullanmıyor, vergi, harç ve cezalar da, her yıl yeniden değerleme oranı kadar artırılıyor.

Olan yine motorlu taşıtlara olacak

Aynı politikanın bu yıl da devam etmesi durumunda, 2008 başında yeniden değerleme oranı çerçevesinde yüzde 7,2 oranında artan motorlu taşıtlar vergisi, damga vergisi, çevre temizlik vergisi, harçlar ve vergi cezaları 1 Ocak 2009'dan itibaren yüzde 12 oranında artacak. Emlak vergisine tabi değerler de, bu oranın yarısı kadar artış görecek.

Bu durumda 1- 3 yaş grubundaki motor silindir hacmi 1300 cm3'e kadar olan otomobillerin halen 351 TL olan motorlu taşıtlar vergisi, yılbaşında 393 TL'ye çıkacak. Motor silindir hacmi 1301 cm3 ile 1600 cm3 arasındaki otomobillerin vergisi de 561 TL'den 628 TL'ye yükselecek.

Motor silindir hacmi 4001 cm3 ve üstünde otomobili bulunanlar ise yeni yılda 12 bin 697 TL yerine 14 bin 220 TL vergi ödeyecek.

Koltuk sayısı en az 46 olan otobüslerin 1.691 TL olan yıllık vergisi 1,894 TL'ye yükselirken, 10 bin 1 ile 20 bin kg arasında ağırlığa sahip kamyon sahipleri de 1,521 TL yerine 1,704 TL motorlu taşıtlar vergisi verecek.

Böylece, 1- 3 yaş grubunda otomobili olanlar yeni yılda 42 TL ile 1,523 TL arasında daha fazla MTV ödeyecek. Bu arada vergi cezaları da yeniden değerleme oranı çerçevesinde yılbaşında artacak. Fatura, gider pusulası, müstahsil makbuzu vermeme ve almamanın cezası 17,9 TL artacak ve 166,9 TL'ye çıkacak.

70 bin adet taşıt trafiğe kaydoldu

Türkiye İstatistik Kurumu'ndan (TÜİK) alınan bilgiye göre, yılın ilk 9 aylık döneminde trafiğe kaydı yapılan taşıt sayısı, 682 bin 761.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Eylül ayına ilişkin "Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri"nden alınan bilgiye göre, Eylül ayında trafiğe kaydı yapılan toplam araç sayısı, 70 bin 1 adet. Yüzde 41,1'lik bir payla 28 bin 792 adet gerçekleşen otomobil kayıtlarını, yüzde 25 paya sahip 17 bin 523 adet motosiklet kaydı izliyor. Bunu toplam 25,3'lük payla 15 bin 90 adet kamyonet ve 2 bin 566 kamyon takip ediyor. Eylül ayında trafiğe kaydolan araçların yüzde 8, 6'sına sahip 6 bin 30 aracı ise minibüs, otobüs, traktör ve özel amaçlı taşıtlar oluşturuyor.

Otobüs kaydında yüzde 1,6 artış

Trafiğe kaydı yapılan motorlu taşıt sayısı Eylül ayında bir önceki aya göre yüzde 20 oranında düşüş gösterdi. Bu düşüş, otomobilde yüzde 15,5, minibüste yüzde 16,8, kamyonette yüzde 24,8, kamyonda yüzde 23,4, motosiklette yüzde 24,9, özel amaçlı taşıtlarda yüzde 1,7, traktörde yüzde 15,4 oranında gerçekleşti. Otobüs kaydında ise yüzde 1, 6 oranında artış görüldü.

Geçen yıla göre trafiğe kaydı yapılan taşıt sayısında ise yüzde 12,6 oranında azalma gö-

rülüyor. Bu azalma otomobilde yüzde1,1 olarak gerçekleşirken, özel amaçlı taşıtlarda yüzde 71,9 gibi ciddi oranda bir azalma yaşandı.

9 ayda 626 bin 955 araç arttı

Yılın ilk 9 aylık döneminde 682 bin 761 adet taşıtın trafiğe kaydı yapıldı. 55 bin 806 taşıtın ise trafikten kaydı silindi. Böylece trafikteki toplam artan araç sayısı, 626 bin 955 oldu. Eylül ayı sonunda trafiğe kayıtlı toplam 13 milyon 649 bin 900 adet taşıtın yüzde 49,4'ünü otomobiller oluşturuyor. Yüzde 15,8'lik paya sahip motosikletlerin yüzde 1,4'ünü otobüs, yüzde 2,8'ini minibüsler oluşturuyor.

Eylül ayında trafikten ilk defa tescil belgesi alan 70 bin 1 aracın yoğunluk sıralamasında ilk sırayı İstanbul şehri alıyor. Bunu sırasıyla Ankara, İzmir, Antalya, Bursa, Adana, Mersin, Hatay, Manisa ve Konya takip ediyor. Taşıt sayısının yüzde 30,3'ü ise diğer şehirlere dağılmış. İlk defa trafiğe kaydolan otomobillerin markalara göre dağılımına bakılırsa, ilk sırayı Renault alıyor. Bunu sırasıyla, Ford, Tofaş Fiat, Hyundai, Toyota, Opel, Honda, Volkswagen, Peugeot ve diğer markalar izliyor.

GÖZLEM

M.Sabri DÂNÂBAŞ

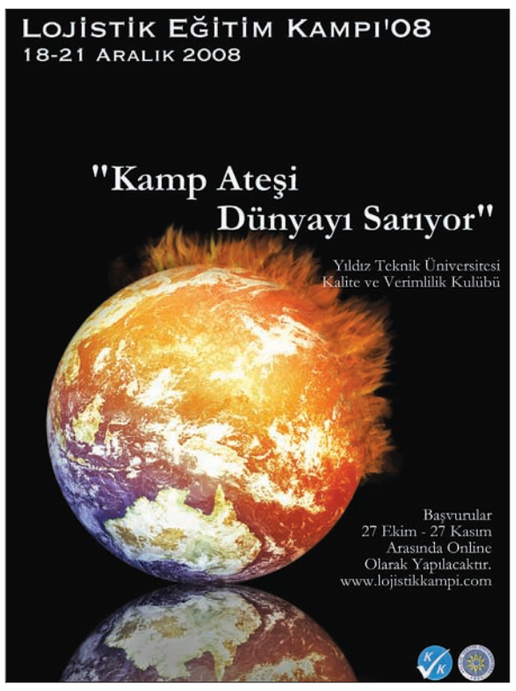
Lojistik Sektörü Gittikçe Büyüyor!..

Lojistik sektörünün son yıllarda önem kazandığı hepimizin malumudur. Dolayısıyla sektör son yıllarda büyümede oldukça iyi bir ivme kazanmış durumda olup 5 yılda ortalama yüzde 20 civarında büyüyen lojistiğin hacmi 50 milyar dolarlar civarına gelmiştir. Bu işi yapan şirketlerin toplam ciroları da buna bağlı olarak artmaktadır. Sektörün gelişip büyümesi parametrelerinde bu büyümeye paralel olarak yapısal kimliklerde değişimler yaşanmaktadır. Bunun en somut göstergesi de şirket sayısındaki azalma ve rekabetin değişen yönüdür. Sektörün ileri gelenleri birkaç yıl içinde lojistik büyümesini sürdürürken, şirket sayısının da azalacağını belirtmektedirler. Yani ayakta sadece "Lojistiği İyi Yönetenler" kalacak, sektör 2015'lere gelindiğinde 120 milyar doların üzerinde bir potansiyele ulaşacaktır.

Türkiye'de bu sektörün potansiyeli her geçen gün daha net bir durumda ortaya çıkıyor. Sektöre yeni girişler yapılıyor, birleşme ve satın almalar yaşanıyor. Türkiye yabancı sermaye için bu sektörde konumlama olarak biçilmiş kaftan… Yabancı şirketler Türkiye'ye büyümek için geldiklerini belirtmeden geçemiyorlar. Sadece ifadeler değil, rakamlar da Türkiye lojistik sektörünün yaşadığı bu gelişmeleri doğrular nitelikte. Dünya lojistik pazarının büyüklüğü 5 trilyon civarı olarak telaffuz edilmekte. Yani yeryüzü üretimlerinde üretilen her bir dolarlık değerin yüzde 25'i lojistik etkinliklerine ayrılmaktadır. AB pazarının büyüklüğü ise 627 milyar Euro civarındadır.

Lojistikte yaşanan gelişmelerin evveliyatı 5 yıl öncesine dayanıyor. Lojistik son 5 yıl içerisinde ortaya çıkan, önem taşıyan bir kavramı oluşturmuştur. Bu süre içerisinde ölçeğini büyüterek verilen hizmetlerin açılımında büyük genişlemeler kaydedilmiştir. Burada daha ziyade de kombine taşımacılık hizmetlerine önem verilmiştir. Bu süreçte araç filoları büyüyerek, depolama alanları genişletilmiş, bununla birlikte sektörün yaşadığı büyümeler sonucunda dağınıklıkların düzelmesi, bu büyüme yaşanırken şirket sayılarının da azalması kaçınılmaz görünmektedir. Yani küçükler kapanacak, büyükler daha da büyüme gösterecek. Hizmet kaliteleri kapsadıkları alanlar ölçüt teşkil edecek. Bu arada rekabet şeklinin de değişeceği gelen söylentiler arasındadır. Yani en geniş coğrafyalarda en iyi hizmet verebilenler en büyük rekabet avantajını yakalamış bulunacaklar. Fiyatlama ise rekabet kriterlerinde ilk sırayı almayacaktır. Bundan da anlaşıldığı üzere hizmet kalitesi ve geniş platformlarda ihtiyaca cevap verebilme fiyatlamanın da üzerine çıkacaktır.

Birkaç misli büyümüş filolar, daha büyük depolama alanları, ilave kadrolar ve bu potansiyelde genişleyen ölçeklemelerin büyüyen ve profesyonelleşmiş olan şirketlere maliyet avantajını da getireceğine kesin bir gözle bakılmaktadır. Bu da sektörde ve ülke bazındaki kara taşımacısı, depolamacısı ve acente sayılarında azalma anlamına gelmektedir. Çalışan şirket sayısı azalacak, cirolar 6-7 kat büyüyecek, ciddi altyapı yatırımları yapılacak ve verimliliği yüksek bir sektör oluşacaktır.. Sektörde büyük bir rekabet olmasına karşın pasta kavgası yoktur. Şu anda bu pazarda çok sayıda taşımacı, lojistik depolamacı, dağıtıcı şirketler arasında küçük küçük paylarla paylaşılmaktadır. Neticede görülmektedir ki globalleşen dünya ekonomilerinde lojistik belirtilen doğrultularda büyüme ve gelişmesine devam edecektir. Avrupa'nın en büyük filolarında birine sahip olan ülkemiz, bu arenada gerekli olan altyapı çalışmalarını bir an önce tamamlamalıdır.



'Lojistik Kampı' 4. ateşini yakıyor

Yıldız Teknik Üniversitesi Kalite ve Verimlilik Kulübü tarafından düzenlenen Lojistik Eğitim Kampı'nın 4'üncüsü için çalışmalar başladı. LEK'08, bu yıl 18-21 Aralık tarihleri arasında gerçekleşecek. Yıldız Teknik Üniversitesi Kalite ve Verimlilik Kulübü tarafından düzenlenen Lojistik Eğitim Kampı'nın (LEK) 4'üncüsü için çalışmalar başladı. Bu yıl 18- 21 Aralık tarihlerinde gerçekleştirilmesi planlanan kampa, Avrupa, Rusya ve Türkiye başta olmak üzere dünyanın pek çok üniversitesinden lojistikle ilgili 80 üniversite öğrencisi ve 20 şirket çalışanının katılması bekleniyor. Yurtiçi başvurularının 27 Ekim ile 27 Kasım tarihleri arasında www.lojistikkampi.com adresinden gerçekleştirileceği LEK'08'in yurtdışı başvuruları başladı.

LEK, Yıldız Teknik Üniversitesi Kalite ve Verimlilik Kulübü'nün 2005 yılından bu yana her Aralık ayında düzenlediği bir eğitim programı. Alanında ilk ve tek olan bir öğrenci kulübü organizasyonu programı, ilk olarak Türkiye ekonomisi ve özellikle iç ve dış ticarette son yıllardaki gelişimin, lojistik sektörünün hızla büyümesine yol açacağından hareketle, bu gelişme içerisinde ihtiyaç duyulan insan kaynağının yetiştirilmesine katkıda bulunmak amacıyla düzenlenmeye başladı.

Sektör profesyonelleri bu kampta

Günümüzün hızla gelişen ve gelecekte daha da büyüyeceği öngörülen lojistik sektörü hakkında daha çok bilgi edinilmesini, mevcut bilgilerin pekiştirilmesini sağlayan programda, sektörün öncü yerli ve yabancı firmaları, eğitmenler, üniversite öğrencileri, şirket çalışanları bir araya gelerek deneyimlerini paylaşıyorlar. LEK, katılımcılarına sunduğu eğitimler, seminerler, yarışmalar ve sektörün devleriyle tanışma imkânlarının yanı sıra lojistik ve iş dünyasına sağladığı faydalardan dolayı da bir sosyal sorumluluk projesi niteliği taşıyor.

4 gün sürecek olan LEK'08 eğitim programında, Lojistik Köyler, Perakende Lojistiği ve Outsourcing, Küresel Isınmanın Lojistiğe Etkisi, Otomotiv Lojistiği, Türk- Rus Lojistik İlişkileri, AB Gümrük İlişkileri ve Taşıma Kotaları konularına yer veriliyor.

Otomotiv pazarı, daha da daraldı

OSD, 2008 yılı Ocak- Ekim ayı otomotiv sanayi verilerini açıkladı. Toplam otomotiv pazarında yılın 3'üncü çeyreğinde gerçekleşen yüzde 11'lik gerileme, ekim ayıyla beraber yüzde 37,3'ü buldu

Otomotiv Sanayi Derneği (OSD), 2008 yılı Ocak- Ekim ayı otomotiv sanayi verilerini açıkladı.

Verilere göre, toplam ve otomobil pazarında haziran ayından beri devam eden gerilemenin, bu ay daha da keskinleştiği görülüyor. Yılın 3'üncü çeyreğinde gerçekleşen yüzde 11'lik azalma ekim ayıyla beraber yüzde 37,3'ü buldu. Otomobil pazarı ise yüzde 39,2 oranında geriledi.

Ekim ayında yaklaşık yüzde 40'lık azalma yaşayan toplam pazar, buna bağlı olarak kümülatif olarak da düşüş yaşadı. Toplam taşıt aracı satışları 2008 yılı Ocak-Ekim döneminde 453 bin 961 oldu. Bu sayı geçen yıla göre yüzde 1,6 oranında azaldı. Ocak-Ekim döneminde otomobil satışları, 2007 yılı aynı dönemine göre yüzde 2,7 artışla 263 bin adet olarak gerçekleşirken, ithalatın pazar payı yüzde 58 olarak belirlendi.

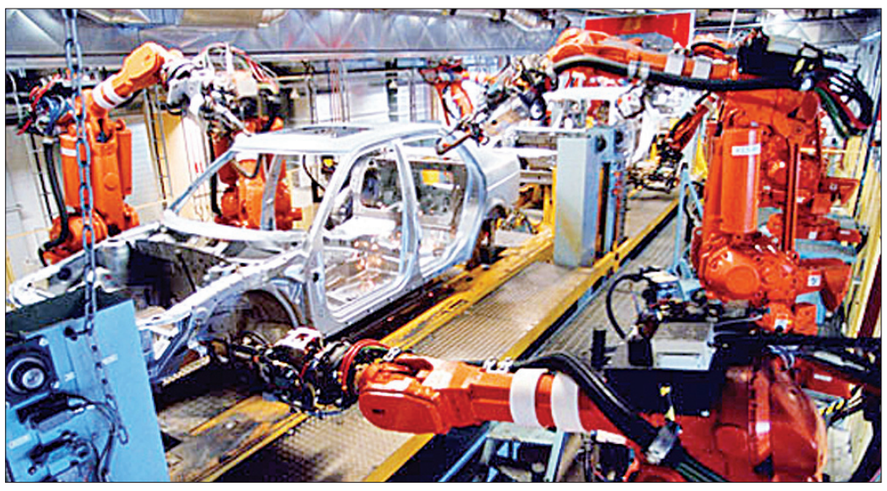
Üretim, ekim ayında düştü

Üretim, 10 aylık dönem içerisinde artış yaşadı. Üretimin yaklaşık yüzde 80'inin ihraç edilmesinden dolayı iç pazardaki talep azalmasına ek olarak ihracattaki daralma, ekim ayında toplam araç üretiminin yüzde 20,5 otomobil üretiminin ise yüzde 24,2 oranında düşmesine sebep oldu. Böylece ekim ayı toplam üretimi 80 bin 301, otomobil üretimi 45 bin 57 olarak gerçekleşti.

Toplam pazarda ilk üç aylık dönemde artış yüzde 26 iken, ikinci üç aylık dönemde bu artış hızı gerilemiş ve ancak yüzde 2 düzeyinde gerçekleşmiştir. Ancak üçüncü üç aylık dönemde ise toplam pazarda yüzde 11 oranında daralma yaşanmıştır. Toplam taşıt aracı üretimi, 1 milyon 50 bin adet ve otomobil üretimi ise 569 bin adet oldu. 2007 yılına göre, yük ve yolcu taşıyan ticari araç üretimi 2008 yılı Ocak-Ekim döneminde ihracatın desteğiyle midibüste yüzde 37, kamyonette yüzde 33, küçük kamyonda yüzde 30, minibüste yüzde 12, otobüste yüzde 10, büyük kamyonda yüzde 8 oranında arttı.

Toplam üretim, ihracat ve pazar değerlerinde ekim ayında gerçekleşen düşüşlerin son iki ayda artarak devam edeceği, son üç aylık dönemde, kümülatif bazda üretim ve ihracatta da daralmanın başlayacağı tahmin ediliyor. Bunu sonucunda 2008 yılının başında 1,4 milyon adet üretime doğru giden üretim gelişmesinin, yılsonunda 1,2 milyon dolayında kalacağı öngörülüyor. İhracatın da 1 milyon adetten 9 bin dolayına ineceği tahmin ediliyor.

İhracatın yüzde 90'ının gerçekleştirildiği Avrupa pazarında yaşanan daralma, ihracatımız üzerinde de etki yaratıyor. Bu etkilerden hareketle, ekim ayı toplam ihracatı yüzde 27,5, otomobil ihracatı ise yüzde 32,5 oranında azaldı.



Geçiş belgeleri ekim ayında azaldı

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB tarafından, bu yılın Ocak- Ekim döneminde 2007 dönemine göre yüzde 16,66'lık bir artışla 919 bin 229 geçiş belgesi verildi. TOB, bu yılın Ocak-Ekim döneminde 2007 dönemine göre yüzde 16,66'lık bir artışla 919 bin 229 geçiş belgesi verdi.

Aynı dönemde verilen TIR karnesi sayısında da yüzde 2,41 oranında artış gerçekleşti ve bu sayı 632 bin 59 oldu. TOBB Ticaret ve TIR Dairesi Başkanlığı istatistiklerine göre, verilen geçiş belgesi sayısı 2007 Ekim ayı verilerine göre 3 bin 89 adet azalma yaşayarak 75 bin 388'e düştü.

Yüzde 4,91 oranında yaşanan azalma TIR karnesi sayılarında da görüldü. TIR karnesi sayısı yüzde 5,94'lük düşüşle 62 bin 370 adet olarak gerçekleşti.

İhracatta UİB bereketi

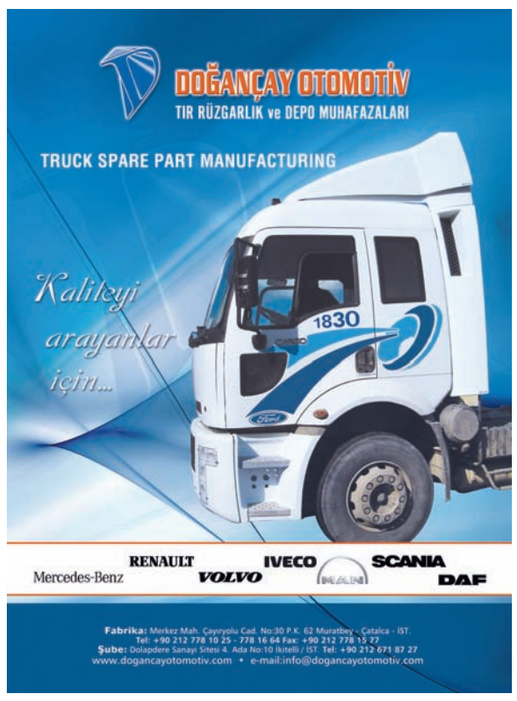
Uludağ İhracatçı Birlikleri (UİB) Genel Sekreteri İbrahim Okur, 2007'de gerçekleştirilen ihracatın, 27 Ekim 2008 itibariyle geride bırakıldığını açıkladı. Okur, "İhracatçılarımız tüm sorunlara rağmen takdir edilecek bir mücadele örneği vererek Türkiye'nin morali olmaya devam ediyorlar" diye konuştu. İbrahim Okur, ulaşılan rakamın geçen yılın aynı dönemine göre, ihracatta yüzde 26'lık bir artışı gerçekleştiğinin altını çizdi.

"Hedefi, krize rağmen fedakâr ihracatçılarımızla yakalayacağız"

UİB'nin 2008 yılı için önüne koyduğu hedeften bir sapmanın olmadığını ifade eden İbrahim Okur şöyle devam etti: "Amerika'da başlayan finansal krizin olumsuz etkilerinin özellikle Avrupa Birliği üyesi ülkelerde Pazar daralması şeklinde ortaya çıkması, UİB ihracatının yüzde 70'den fazlasının Avrupa birliği üyesi ülkelere yapılıyor olması nedeniyle eylül ayında ihracat artışında yavaşlama ve ekim ayında da geçen seneki aynı aya göre azalma göstermesine rağmen ihracatın kasım ve aralık ayında toparlanacağına, 2008 yılı ihracat hedefi olan 28 milyar doların aşılacağına inanıyorum."

UİB İHRACATINDA SEKTÖRLERİN DURUMU

UİB'in, 22,4 milyar dolarlık ihracatının 20,5 milyar dolarını taşıt araçları ve yan sanayi ihracatçılarının gerçekleştirdiğini, 900 milyon dolarını tekstil ihracatçılarının, 500 milyon dolarının hazır giyim ihracatçılarının,160 milyon dolarını meyve ve sebze mamulleri ihracatçılarının ve 110 milyon dolarlık ihracatını da yaş meyve ve sebze ihracatçılarının gerçekleştirdiği ifade edildi.



-sayfa 3 11/29/08 4:53 PM Page 1
CMYK

İDO Genel Müdürü Ahmet Paksoy, haber koordinatörümüz Zekai Eroğlu ile İDO'nun bugün geldiği noktayı anlattı. Paksoy, "Dünyada intermodal taşımacılıktan bahsediliyor. Taşıma sistemleri bir diğeri ile uyumlu çalışmalı ve ulaşım kara, deniz diye ayırılmamalıdır. Tüm ulaşım modlarına dair kanunların hazırlanmasında kesiştiğimiz noktalar var. Bir çatı altında çok daha uyumlu olması taraftarıyım. Önemli olan bu ülkeye katma değer sağlayacak, sorunları çözecek uygulamaların içine girmeliyiz" dedi.

İDO'nun çehresi nasıl değişti

İnterFerry başkanlığı ve Kal-Der'in ödülü ile İDO ismini yurtiçinde ve yurtdışında duyurmaya devam ederken, bu başarılara imza atan ekibin başındaki isim, Ahmet Paksoy İDO'nun geldiği noktayı TAŞIMACILAR'a anlattı

Bugüne kadar yaptığı çalışmalardan dolayı Kal-Der'in başarı ödülüne layık görülen İDO, Ro-Ro projesiyle de karşımıza çıkıyor. Halka arz olunması üzerinde de yoğun çalışmalar yürütülen İDO, bu karlılığı nasıl kaydetti? Vizyonunu genişletmek için daha başka hangi projeleri geliştirdi? Ya da İDO için Ulaştırma Bakanlığı parçalanmalı mı?

Bakın tüm bu sorulara İDO Genel Müdürü Ahmet Paksoy ne cevaplar verdi.

■ İDO son gelişmelerle Ro-Ro projesinin şu an neresinde?

Geleceğin projesini yapılandırmak için çalışmalar yapıyoruz ve bu projede çok ciddiyiz. Bu projeyi Büyükşehir Belediyesi olarak çok önemsiyoruz.

Çünkü projemizin trafiği çözerek İstanbul'a değer katacağını biliyoruz. Öncelikle gelecek talepleri, lojistik hareketliliği ve bölgesel gelişmeyi görmek lazım. Bizim ön görmediğimiz birçok etken var, bunların hepsi alan araştırmalarında ortaya çıkıyor. Önümüze her etkeni koyacağız. Sonraki süreçte de yer seçimi, gemi seçimi noktasında çok daha isabetli, sağlam adımlar atacağız.

Daha önceden de Marmara'nın kuzey-güney kapıları arasında çalışan bazı Ro-Ro seferleri vardı. Fakat bu seferler ağır tonajlı kamyonların İstanbul'a girmesine sebep olduğu için çok eleştiri alıyorlardı.. Zeyport'dan bahsediyorsanız doğru. Fakat Ambarlı dersek bu liman İstanbul için dış nokta… Nüfusun yoğun yaşadığı, kentsel yoğunluğun olduğu bölgeleri kent içine uzak bölgelerle ayrı tutmak gerekiyor.

■ Peki, sizin kuracağınız sistemde diğer Ro-Ro'larda yaşanan sıkıntıların oluşmaması için denetleme olacak mı?

Hepsi düşünüldü. Bakınız, biz geleceğin resmini çiziyoruz ve kaliteye inanıyoruz. Her şeyi kâr olarak düşünmüyoruz. Biz geliştirdiğimiz proje ile yaşanılan sorunlara çözüm üretmeyi hedefliyoruz. Bunu yaparken de bir senelik üç senelik değil, 40 senelik düşünüyoruz. Onun için bunu yaparken tüm kuruluşlarla görüşüyoruz.

■ Birçok finansal kurum size kredi vermek için peşinizde koşuyor bunun nedeni nedir?

Bizim en büyük gücümüz İstanbul Büyükşehir Belediyesi gibi bir güvenilir desteğimizin olması.

■ Peki, yerel seçimlerde yaşanacak bir değişim bu güveni sarsabilir mi?

Bakınız, projemiz İstanbul'un projesi olacak. Yöneticiler değişir, yönetim süreci değişir önemli olan şirketlerin kalması, insanlar gelip geçici. Bizler de burada gelip geçiciyiz. Önemli olan doğru altyapıyı kuralım. Geliştirdiğimiz proje ile şoförün, firmaların, belediyenin ve de ülkemizin kazanacağına inanıyoruz. Kaybedeni olmayan bir projeden bahsediyoruz. Kent içinde seyreden binlerce araç deniz yolunu kullanma şansını yakalayacak ve trafik rahatlayacak. Lojistiğin gelişmesine, bölgenin kalkınmasına imkân sağlayacak bu projede, Marmara'da birçok noktanın İstanbul'a bağlantısı olacak. Dolayısıyla doğru bir proje... Ve zaman içerisinde herkes bunun savunucusu olacak. Birkaç deniz otobüsüyle bakınız hangi noktaya gelindi. Çünkü doğru alt yapı ile çalışılmış bir projeydi. Toplumsal fayda ve kent düşünülmüştü.

■ Ro-Ro projesi için mevcut limanlardan mı kullanılacak?

Hayır, yeni Ro-Ro limanı düşünüyoruz. Bakınız, proje iki safhadan oluşuyor. Şimdiki çalışmalarda bir kara lokasyonu (bağlantı, ulaşım koridorları) ikinci aşama da gemi alımı gerçekleşecek. Zaten noktamızı belirledikten sonra ne yaptık, fizibilite, gemi ve kara ulaşımı konusunda eş zamanlı ihaleye çıkardık. Amaç, gemiler geldiği zaman, o gemilerin çalışacağı iskelelerin de hazır olmasını sağlamak.

■ Peki, planladığınız Ro-Ro tüm segmentteki araçlar için kullanılacak mı?

Önceliğimiz büyük araçlar, kamyonlar ama zaman içinde talep analizleri ile karar vereceğiz. Yani yolcu da taşınabilir, küçük araç da, otobüs de taşınabilir. Fakat bu kararı bugün veremiyoruz.

■ Ro-Ro sisteminizi kullananlar ne gibi hizmetlerden yararlanacak?

Şu anda işin başındayız. Muhakkak müşteri deneyimimizi arttırmak isteyeceğiz ve yeni uygulamalar getireceğiz. İstif alanları içerisinde insanların araç bakımlarını yaptıracağı, dinleneceği imkânlar vermek istiyoruz. Yolcu açısından, kamyon şoförü açısından, firma açısından konforu, hedeflediğimiz noktaya çıkarmak istiyoruz.

■ Projenizin maliyeti ne kadar?

Bizim tahminlerimiz yaklaşık olarak iskele artı gemiler 500 milyon Euro değerinde

■ Ro-Ro gemilerinde araç hacminiz ne olacak?

Gelen talebe göre formülize edilecek, simülasyon sonucu ortaya çıkacak. Şimdilik yaklaşık olarak 200 diyoruz bu 190 da 210 da olabilir.

■ Tükettiğiniz akaryakıttaki bazı vergi indirimleri size ne gibi yarar sağladı?

Bizim en önemli işletme giderimiz yakıt. Yakıtta sağlanan yüzde 62 indirim ne demek; bizim nefes almamız ve bunu yolcuya yansıtmamız demek. Bu gelişmemizin anahtarıdır. Burada kazanan ülkemiz oldu. Deniz yolu etkinleşti, binlerce insan denizyolu ulaşımı kullandı.

■ İnterFerry başkanlığınızın Türkiye denizciliğine getirileri neler olacak?

Dünyanın en önemli tersanecilerini, finansörlerini, gemi yan sanayicilerini, aklınızda denizcilik ile ilgili ne varsa hepsini Türk denizciliğinin ayağına getiriyoruz. Türk denizciliği için bir katma değer sağlamış olacağız. Yeni iş birliklerinin doğmasını sağlamış olacağız ve belkide denizciliğimiz için yeni projelerin başlamasını sağlayacağız. Bugün dünya'nın birçok kuruluşu bizi arıyor. Burada sık sık toplantılar yapıyoruz. Dünya denizciliğinde Türkiye'nin bir potansiyel olduğunu anlatıyoruz.

Geçtiğimiz gün dünya'nın seçkin bir tersanesinin CIO'su buradaydı. Bu insanlara "Bakınız Türkiye'de nasıl bir potansiyel var. Tersaneler var geliniz iş birliği yapalım" diyoruz. Zaten yabancı firmalar şimdi Türk tersaneleriyle görüşmelere başladı. Mesela Türkiye, katamaran pazarında Avrupa'da bir üst olabilir.

■ İDO uluslararası denizyolu taşımacılığını hedefliyor mu?

İnterFerry birliği, bize benzeyen şirketleri bir arada tutuyor. Birlikte, 25 gelişmiş ülke var. Bir araya gelip fikir alışverişinde bulunuyor. Mesela Dubai 'Deniz Taksiyi' gördü, beğendi bunu uygulamak istiyor. Ayrıca yeni pazarları hayata geçirmek de buradaki çalışmalarımızdan bir tanesi… Uluslararası taşımcılıkla ilgili bir çalışmamız yok. Fakat uluslararası alanda aktardığımız bilgi birikimimiz var.

■ İDO'nun dünya sıralamasındaki yeri nedir?

Şu anda sektörümüzde yani kent içi ve ulusal araç ve yolcu taşımacılığında 1 numarayız. Bunu İnterFerry de söylüyor.

■ 2008'in başlarında, sene sonuna doğru İDO'nun halka arz olacağı söylenmişti. Bu proje gerçekleşecek mi?

Bağımsız denetimleri halen yaptırıyoruz. Bu noktada şirketler öncelikle kendilerini halka arz edecek duruma gelmeli. Biz o noktaya geldik. Yapısal hukuki düzenlemeleri yapıyoruz. Sene başından bu yana bu projemizle ilgili altyapı çalışmaları yaptık. Bu aşamada yerine getirmemiz gereken ev ödevleri vardı. Onların çoğunu hazır hale getirdik. Halka açılmamız 2009'daki yerel seçimlerin akabinde yüksek ihtimalle gerçekleşecek. Bu projemizle de İDO'ya yeni kaynak sağlamış olacağız.

■ Hükümetler değiştikçe ulaştırma bakanlığı politikaları da değişiyor. Son dönemlerde hava yolu ve denizyoluna sağlanan imkânlar, kara yolu taşımacılarını gücendirdi. Acaba Ulaştırma Bakanlığı her modun eşit gelişmesi için bölünmeli mi?

Benim kişisel düşüncem, dünyada intermodal taşımacılıktan bahsediliyor. Taşıma sistemleri bir diğeri ile uyumlu çalışmalı ve ulaşım kara, deniz diye ayırmalar yapılmıyor ve modları bir çatı altında değerlendiriyorlar. Tüm ulaşım modlarına dair kanunların hazırlanmasında kesiştiğimiz noktalar var. Bu yüzden ayrışma, bölünmeyi getirir. Bir çatı altında çok daha uyumlu olması taraftarıyım. Önemli olan bu ülkeye katma değer sağlayacak, sorunları çözecek uygulamaların içine girmeliyiz.

Serkan VARDAR

Genç bir forwarder gözüyle

İlk anlamda baktığımızda forwarder; nakliye komisyoncusu, nakliye organizatörü olarak gözümüze çarpmaktadır. Bu basit anlamın dışına çıktığımızda ise daha kapsamlı bir yapı ve hizmet anlayışı ile karşılaşmaktayız.

Ürünlerin üretildikleri ilk noktadan nihai tüketicinin bulunduğu son noktaya kadar olan bölümde gerek duyulan, hatta müşteriye hissettirilecek yeni çözümler ile verimli bir lojistik hizmeti sağlayabiliriz.

Verilecek lojistik hizmetleri kapsamında kullanılacak ekipmanların, her birini farklı tedarikçilerden sağlayabiliriz; ihtiyacımız olan kısmı dışarıdan alarak, ihtiyaç fazlasını kesinlikle kabul etmeyerek, maliyetleri minimize edebiliriz. Bu noktada öz mal araç ve ekipmanı hantal bir yapıya ulaştırmamışız olabileceğimizi düşünüyorum. Gereksiz yapılmış yatırım, genel masraflar ve amortisman giderlerini; yapılacak işe yüklemenin yanlış olacağını düşünüyorum. Günümüzde her müşterimizin gereksinimlerini ayrı ayrı belirleyerek bu doğrultuda araç, ekipman ve eleman tedarikine gitmeliyiz, Bu da ancak oluşturduğumuz profesyonel ekip anlayışı içerisinde, müşterinin isteği doğrultusunda şekillenen bir proje anlayışı oluşturmaktan geçmektedir. Bu işleyişi oluşturduğumuz network ağı ile her noktada kargonun kontrolünün sağlanabildiğini, şeffaf ve görünebilir bilgi akışını müşteriye yansıtabiliriz ve böylece müşterimize sürecinin her anında kargoya sahip çıktığımızı göstermiş oluruz.

Sürekli bir lojistik hizmeti için belirlenecek merkezlerden oluşturacağımız shuttle servisler ile; minumum araç, ekipman ve eleman sayısı ile, daha fazla hacimli işlerin üstesinden gelindiğini görebiliyoruz. Bu anlamda her zaman işleyen canlı bir takım kurmuş oluruz.

Global anlamda bir forwarder firması olduğumuzda oluşturacağımız ekip, bir yapbozun parçalarını tamamlarcasına uluslararası alanda bir bütün halinde lojistik süreçlerini takip edebilmekte, birebir müşteriye sürecin her anında kargo hakkında bilgi akışını sağlayabiliriz ve oluşabilecek sorunlara yerinde müdahale ile oluşabilecek aksama ve zararları ortadan kaldırabilmekteyiz.

Örneğin geçtiğimiz günlerde İstanbul'dan Klamenjero (Tanzanya) 'ya gidecek olan 5 ton hacminde DGR kargomuzda, oluşturmuş olduğumuz Avrupa HUB noktamızda, hasarlı 27 DGR kolisinin değiştirilip ve evraklarının revize edilerek, aynı gün tarihli akşam rezervasyonlu olan kargo uçağına yetiştirilmesine şahit olduk. Aksi halde yaklaşık 10 gün sonra bulunacak bir uçak için, ekstra bir tehlikeli madde depolanması, zaman kaybı ve ciddi bir sorumluluk ile karşılaşabilirdik. Önceden saptanan gereksinimler, hazırlanan alt yapı ve sürecin her noktasına bulunabilmek bizler için çok önemlidir.

Forwarder; iddia edilenin aksine nakliye, depolama, insan gücü gibi faktörleri birleştirerek ciddi bir operasyon oluşturma ve bu operasyonun kusursuz yürütme işini yerine getirmektedir.

-sayfa 4 11/29/08 4:05 PM Page 1

C M Y K

TIRSAN'dan cesur adımlar

Avrupa'da tank/silo ve Low-bed üretiminde lider olmayı hedefleyen TIRSAN, Adapazarı üretim tesislerindeki yeni Low-bed fabrikasını tanıttı.

Yılık bin adetlik üretim kapasitesine sahip, 3 üretim holünden oluşan ve 2 dingilliden 8 dingilliye kadar yaklaşık 47 farklı tip Low-bed aracın üretileceği yeni Low-bed fabrikası, TIRSAN Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu tarafından basın mensuplarına tanıtıldı.

Gezi sırasında gazetecilerin sorularını yanıtlayan TIRSAN Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, "Her şeye rağmen bu krizde '0 kâr'la çalışıp, hiçbir işçi çıkarmadan yolumuza devam edeceğiz" dedi.

"Krize rağmen dimdik ayaktayız"

Dünyayı saran bir ekonomik kriz olduğunu belirten Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, "TIRSAN bu krize karşı dimdik ayakta duracak ve işçi çıkarmayarak büyümeye devam edecektir. Hatta bu zamana kadar yaşanan krizleri çok iyi yöneten TIRSAN'da hedefimiz, treyler üretimiyle, Avrupa'da şu an bulunduğumuz 9'uncu sıradan, 5'inci sıraya yükselmek. Bunu da başaracağız, herkes görecek" şeklinde konuştu.

TIRSAN'ın kendi bünyesinde ilk AR-GE merkezini kurma çalışmalarına da başladığını belirten Nuhoğlu, "Şu anda 50'nin üzerinde mühendis kadrosuyla sektörde teknoloji adına büyük bir geleceğe imza atıyoruz. Bu açıdan baktığınızda gördüğünüz bu Low-bed Fabrikası, yeni geliştirdiği ürün gamıyla, araç taşıyıcısından, cam taşıyıcısına kadar teknolojisiyle ve ürettiğinin yüzde 90'ını ihraç eden Türkiye'nin tek fabrikasıdır" dedi.

Nuhoğlu, "Önümüzdeki 2 yıl içinde yapacağımız 11 milyon Euro'luk yatırımla üretimimizi 2 bine çıkarıp, istihdamlarımızı ikiye katlamayı planlıyoruz. Türkiye'nin otomotivdeki başarısını tüm dünya biliyor. Ancak sektörün bu alandaki başarısı ne yazık ki gözardı ediliyor. Bizim bu başarımız, sektördeki diğer oyunculara örnek, bu alana yatırım yapmak isteyenler için de bir teşvik oluşturmalı" sözleriyle TIRSAN'ın başarısını vurguladı.

"Üretim verimliliğine yönelik çalışıyoruz"

Krizden kurtulmanın tek yolunun 'ihracat' olduğunu vurgulayan Nuhoğlu, "Kriz, geçtiğimiz temmuz ayından itibaren kendini hissettirdi. Öyle sanıyoruz ki, 2- 3 ay daha devam edecek. TIRSAN'ın toplam 9 aylık ihracatında yüzde 19'luk bir artış olmasına karşın, 3'üncü çeyrekte Avrupa'daki siparişleri yüzde 27 oranında düştü. Ancak buna rağmen geçen yılki 80 milyon dolarlık ihracat rakamımızı bu yıl da tutturacağız. Bu hedefi daha çok katma değerli ürünleri farklı ülkelere pazarlayarak sağlayacağız. Bu amaçla tüm tesislerimizde, üretim verimliliği ve tasarrufa yönelik çalışmalarımız başladı. TIRSAN, pazar düşerken, payını yükseltecek" sözleriyle TIRSAN'ın kriz karışında ki durumunu anlattı.

Türkiye'de rakiplerinden farklılaşmanın yanı sıra Avrupa'da da hedefleri olduğunu söyleyen Nuhoğlu, "Avrupa hedeflerimiz doğrultusunda geçen yıl başladığımız Low- bed fabrikasında 200 istihdam ve yılda bin treyler üretimiyle 50 milyon Euro ciroya ulaştık. Adapazarı'nda devreye soktuğumuz yeni tesiste Rusya, Kuzey Afrika ve Ortadoğu pazarı için 2 dingilliden, 8 dingilliye kadar treyler üretimin başarıyla gerçekleştiriliyor" dedi.

Nuhoğlu, Batı Avrupa'da yükselen bir trend olan hidrolik dümenli, yüksek manevra kabiliyetine sahip araçların da TIRSAN'ın yeni ürün gamı içinde yer aldığını söyleyerek, bu ürünlerin içinde dünyada ilk kez Rusya'dan gelen sipariş üzerine üretilen ve cam taşırken kullanılan treyler modelini tanıttı.

Mercedes Axor tercihte ön saflarda

Gaziantep'te faaliyet gösteren Altunkaya AŞ, araç parkına 10 adet Axor 1840/LS daha dahil etti. Mercedes Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası Müşteri Merkezi'nde yapılan teslimat törenine Altunkaya firma görevlisi Şehmus Alkan, Mercedes Benz Türk adına müşteri merkezi müşteri eğitmeni Yaşar Yeşilöz ve araç teslimat görevlisi Atilla Sağdıç katıldı.

Tercihini Axor'dan yana kullanan bir diğer firma Karadeniz Uluslararası Nakliyat oldu. 10 adet Axor çekicinin Mercedes Benz Türk Aksaray kamyon fabrikasında yapılan teslimat törenine, Karadeniz Uluslararası Nakliyat nakliye müdürü Serkan Çerker ve Hassoy satış müdürü Ahmet Ayhan, Mercedes Kamyon müşteri merkezi teknik eğitmeni Halil Eryılmaz ve teslimat görevlisi Atilla Sağdıç katıldı.

Açıkgöz Taşımacılık filosuna 5 adet 1840LS ekledi. Mercedes Benz Türk'ün Aksaray kamyon fabrikasında düzenlenen tören Gaziantep Nakliye'nin müdürü Nihat Karataş, Mercedes Benz teknik eğitmeni Halil Eryılmaz ve Yaşar Yeşilöz katıldı.

Renault Trucks ilk meyvesini teslim etti

Renault Trucks - Karsan işbirliği meyvelerini verdi. Türkiye'de üretilen ilk aracın teslimatı da geçtiğimiz aylarda Renault Trucks'dan 100 araç alan Eyüp Lojistiğe gerçekleştirildi.

Karsan ile 2007 yılında imzalanan işbirliği ile Renault Trucks Türkiye üretimine Karsan'ın Bursa'daki fabrikasında başlamıştı. Burada ürettiği ilk aracın teslimatı ise Renault Trucks'dan aldığı 100 aracın olay teslimatı ile akıllarda iz bırakan Eyüp Lojistiğe yapıldı.

Bu yıl içinde Renault Trucks'ın Eyüp Lojistiğe verdiği 101'inci aracın teslimatına, Eyüp Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Eyüp Bartık, Renault Trucks Türkiye Genel Müdürü Gino Costa ve diğer yetkililer katıldı.

Costa, iş ortaklığı çerçevesinde Karsan'daki Renault Trucks ekibi ile Fransa'daki ekibin daimi bir alış veriş halinde olduğuna dikkat çekerek, "Renault Trucks ve Karsan özellikle de bilgi işlem ve alt yapı konularındaki entegrasyon çok hızlı bir şekilde hayata geçirildi" dedi.

MAN'la yola devam

MAN, Anadolu Akaryakıt firmasına 20 adet TGA nesil 19.400 4x2 BLS-WW araç teslim etti. MAN Türkiye fabrikasında düzenlenen teslimat töreninde Anadolu Akaryakıt firması yetkilileri, MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret AŞ yetkililerinden 20 adet TGS 19.400 modelini teslim aldılar.

1985 yılından bu yana akaryakıt ticareti ve nakliyesi alanlarında faaliyetlerini sürdüren Anadolu Akaryakıt firmasının 75 adetlik filosunda 40 adet MAN aracı bulunuyor. Anadolu Akaryakıt firması yetkilileri, MAN markasının güvenilirliğinin, ekonomikliğinin ve gücünün MAN tercih etmelerindeki en büyük neden olduğunu belirtirken, bakım maliyetlerinde getirilen avantajlar, satış sonrası hizmet kalitesi ve şoför memnuniyetinin MAN'ı son derece cazip hale getirdiğini de vurguladılar.

MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret AŞ Ankara Bölge Bayii MAN Otomotiv'in satışını gerçekleştirdiği araçların teslimatı MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret AŞ Satış Grup Müdürü Eren Gündüz, Ürün Sorumluları Çağatay Kepek, Özer Algedik ve MFI Bölge Satış Müdürü Vahit Altun tarafından gerçekleştirildi. Araçları teslim alan Anadolu Akaryakıt firma sahibi Selahattin Yılmaz kendilerine alımlarında büyük destek veren MAN Finansal Hizmetler'e de teşekkür etti.

Yılın kamyonları görücüye çıktı

MAN Türkiye, yılın kamyonları seçilen TGX ve TGS serisi kamyonlarını Türkiye pazarına sundu. Ticari araç sektöründe yenilenen normlar doğrultusunda geliştirilen araçlar, ev konforu sunan donanımlarıyla dikkat çekiyor.

MAN, taşımacılık sektörünün en önemli ödüllerinden biri olarak kabul edilen 'Truck Of The Year - Yılın Kamyonu' ödülünü TGX ve TGS serisi kamyonlarıyla almıştı. 7'inci kez bu ödüle sahip olan şirket, TGX ve TGS serisi kamyonlarının Türkiye tanıtımını gerçekleştirdi.

Tuzla'da gerçekleşen tanıtım organizasyonu, yoğun bir ziyaretçi akınına uğradı. Özel bir pistte gerçekleşen test sürüşlerinde kamyon şoförleri, yeni teknolojideki kamyonları deneme fırsatı buldu. Etkinlikte MAN Kamyon ve Otobüs AŞ Yürütme Kurulu Başkanı Kazım Tuncay Bekiroğlu, MAN Türkiye'nin 2009 yılı hedefleri ve yeni kamyonları hakkında basın mensuplarına bilgi verdi.

■ Krize karşı dirençliyiz

Türkiye'nin kriz konusundaki tecrübelerini değerlendiren Bekiroğlu, olumsuz atmosferin, toplum tüketimlerini de etkilediğini belirterek, bu durumun kriz üzerinde uzun vadeli ve büyüyen bir etki yarattığına dikkat çekti. 2008 yılındaki beklentilerinin son 2- 3 ayda değişiklik gösterdiğini ifade eden Bekiroğlu, 24 bin adet olarak hedeflenen 12 ton üzeri araç satışlarının 21 bin olabileceğini belirtti.

MAN'ın 2015 yılına kadar hedefi, tüm dünyada yılda 200 bin adet araç satışı. Türkiye üretiminde ise ekonomik krize rağmen henüz bir aksaklık olmamış. Siparişlerin yeterli seviyede olduğunu belirten Bekiroğlu, çalışanlarına güzel de bir haber verdi: "Sektörde öngördüğümüz bir daralma vardı, ancak bu daralma bizi henüz işçi çıkartacak duruma sürüklemedi. Son çare olarak böyle bir şey düşünürüz. MAN Türkiye olarak personel kısıntısına gitmeyi düşünmüyoruz."

Bekiroğlu'nun sektör ve dünya pazarıyla ilgili değerlendirmeleri ise şöyleydi: "2009'da pazarın 18 bin 500'lere gerilemesini bekliyoruz. Ancak çok da karamsar değiliz, çünkü biz 2001 yılını 5 bin 500'le kapatmış bir pazardan bahsediyoruz. 2006 ve 2007'de global düzeyde yaşanan para bolluğuyla satışların tavan yaptığı bir dönemdi. Bugün ise, 2006'daki 35 bin rakamına göre yüzde 50'lik bir daralmadan söz edebiliriz. Avrupa, kriz konusunda çok karamsar. Adeta panik havası yaşıyorlar. Biz şerbetliyiz. Avrupa Birliği (AB) bu tarz büyük çalkantılara alışkın olmadığı için çok ciddiye alıyor."

Etkinlik, basın toplantısının ardından çeşitli aktivitelerle devam etti. Defne Joy Foster'ın sunuculuğunu yaptığı etkinlikte, Grup Şahmaran konser verdi. ?Drag' ve 'karting' yarışları gerçekleşti.

■ Uzun yollarda ev konforu

Birçok ihtiyaca cevap veren TGS serisi, ağır yük, uzun yol taşımacılığında ya da kısa yol, dağıtım taşımacılığında kısaca her alanda en iyi şekilde hizmet vermek için özel olarak geliştirilen bir model. Aracın kompakt dış ölçüleri ve maksimum uzunluğu, dar alanlarda bile manevra kabiliyetini kısıtlamayacak şekilde uygulanmış. TGS serisi, M, L ve LX olmak üzere üç farklı kabin seçeneğiyle kullanıma sunuldu.

MAN, yeni teknoloji ve müşteri beklentilerini optimize ederek, TGA serisinin geliştirilmiş versiyonu olan TGX'i 'Trucknology Generation' felsefesiyle üretti. Kısa sürede özellikle uluslararası taşımacılık sektörünün vazgeçilmezi haline gelen TGX, uzun yollarda sürücüsünü ev konforunda ağırlıyor. TGX serisi ise, XLX ve XXL olmak üzere iki farklı kabin seçeneğiyle kullanıma sunuldu.

Etkinlikte konuşma fırsatı bulduğumuz kamyon şoförlerinin ortak fikri, yeni kamyonların evlerinden bile daha rahat ve konforlu olması.

Mesnevi Turizm, filosunu genişletti

Ankara'da faaliyet gösteren ve 1981 yılından bu yana öğrenci, personel, yerli ve yabancı turist taşıma hizmeti veren Mesnevi Turizm, araç filosunu 7 adet Mercedes Sprinter minibüsle genişletti. Mercedes araç sayısını 30'a çıkaran Mesnevi Turizm, araçlarını Koluman Motorlu Araçlar AŞ'nin Balgat tesislerinde düzenlenen törende teslim aldı. Törene, Mesnevi Turizm'in sahipleri Ünal Öztürk, Mustafa Öztürk, Koluman Motorlu Araçlar genel müdürü Vanessa Koluman, finans müdürü Erhan Merdanoğlu, servis müdürü Adnan Öztürk, satış müdürü Serhan Bayrak ve satış danışmanı Tijen Uçar katıldı.

Ünal Öztürk törende yaptığı konuşmada, "Hizmet verdiğimiz iş alanı, insan taşımacılığı olduğu için sunduğumuz hizmet, konforlu ve güvenli olmalı. Taşımacılığını üstlendiğimiz yerli ve yabancı turistler tur programı boyunca zamanlarının büyük bölümünü araç içinde geçiriyorlar. Dolayısıyla konfor oldukça önemli hale geliyor. Diğer yandan özellikle öğrenci taşımacılığında aracın konforlu olması kadar güvenli olması da çok önemli. Çünkü öğrenci aileleri çocuklarını bize emanet ediyor. Koluman güvencesindeki Mercedes ürünleri bu beklentimizi tamamen karşılıyor" dedi.

Global krize rağmen yatırımlarını artırarak filolarına yeni araçlar ekledikleri, bu şekilde turizm sektörüne ve dolayısıyla Türkiye ekonomisine katkıda bulunduklarını da belirten Öztürk, ilerleyen zamanlarda filolarını Mercedes Vito, Viano ve Sprinter araçlarla genişleteceklerini de ifade etti.

Koluman Grubu olarak hedef ve stratejilerini 'sürekli müşteri memnuniyeti' üzerine kurduklarını anlatan Vanessa Koluma, 'Mesnevi Turizm ile kurduğumuz diyalog müşteri ve çözüm odaklı başlayarak bugüne kadar aynı şekilde devam etmiştir" dedi. Koluman, global krizin otomotiv sektörü üzerindeki etkilerine değinerek, böyle bir dönemde Mesnevi Turizm'in yapmış olduğu yatırımdan duydukları mutluluğu dile getirdi. Teslimat töreni, araç sürücülerinin araçları teslim almasıyla sona erdi.

FARKLI BAKIŞ

Ertuğrul TARHAN

"Anne'nin sütü kesildi" (1)

24 Ağustos'tan bugüne kadar geçen sürede düşmeye devam eden petrol fiyatlarına ve 27 Nisan 2006 tarihli 5493 nolu kanun ile düzenlenen özel tüketim vergisi genel tebliği seri no. 11 hükümlerine göre yeni indirimler gelmeyince...

"Ağlamayan çocuğa meme vermezler'' atasözünden sonra aklıma yine ülkemizde çokça ifade edilen ''Anne'nin sütü kesildi'' sözü aklıma geldi.

Bildiğiniz gibi 3 Ağustos 2008'de Kapıkule Sınır Kapısı'nda satılan mazot fiyatı 1,795 Yeni Türk Lirası (YTL) (1.EURO) iken UND Genel Sekreteri Sayın Hakan Yılmaz'la birlikte girişimlerimiz ile önce 1.74.-YTL- sonra 1,72.-YTL ve 16 Ağustos 2008 de 1,61 YTL'ye -18 Ağustos 2008'de yayınlanan, "Ağlamayan çocuğa meme vermezler" yazım ve değerli yorum ve görüşleriniz sonrası da 24.08'den itibaren 1,467 YTL'ye inmiştir. (Biraz önce aldığım bilgiye göre, 12 Eylül'den itibaren Kapıkule'de 1,41 YTL olmuştur) Taşımacılar Gazetesi'nin baskıya gireceği 24 Ekim 2008 tarihi ile Kapıkule'de 1,355 YTL.dir. (0.62)

''Ro-Ro'ları kullanan bir nakliye firması yetkilisinin 26 Ağustos 2008 sabahı msn mesajında Çeşme'de 23 Temmuz tarihinde 1,723-YTL idi. 8 Ağustos tarihinde 1,51-YTL ve şimdiki fiyatı ise 1,381-YTL şok oldum. 0.79 ? Pendik 15 Temmuz'da 1,723-YTL idi. 3 Ağustos'ta 1,572-YTL ve şimdi 1,382-YTL oldu. Bayağı büyük bir fark. 0,79 "Teşekkürler''diye yazması ile mutlu oldum. 24 Ekim itibari ile Pendik ve Çeşme'de 1,227 YTL (0.56 ?) dir.

Bu konuda zaten girişim ve çalışmalarını sürdüren UND icra kurulu başkanı Sayın Mine Kaya imzası ile 27 Ağustos 2007 tarihinde üyelerine faks ve mail yolu ile Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Faks No: 0 312 287 35 60 Gelir İdaresi Başkanlığı (Maliye Bakanlığı) Faks No: 0 312 415 28 21–0 312 415 28 24 faks numaralarına antetli firma kağıtlarına dilekçe vermelerini rica etmiştir. Hazırlanan dilekçe de (18 Ağustos 2008 tarihli yazımdan 2 paragraf dilekçede yer almıştır. Kanundaki edinim rakamlarını belirterek gerçekçi fiyatların yansıtılmasını talep eden dilekçe örneği için UND'ye başvurabilirisiniz)

Bunun üzerine UND yönetim kurulu başkanı Sayın Tamer Dinçşahin ile yaptığım görüşmede Maliye Bakanlığı'nın nakliyecilerin dilekçe ile başvurulmasını istediğini söylemesi ise garibime gitti.

27 Nisan 2006 tarihli 5493 No'lu kanuna göre Bakanlar Kurulu kararı ile istisnaları belirleme yetkisi olan Maliye Bakanlığı özel tüketim vergisi genel tebliği seri 11 de belirlenen sınır kapılarında satış yapan bayilere akaryakıt (motorin) edinme fiyatının yüzde 8 aşmaması halinde istisna hükümlerinden yararlanabilineceği açıkça belirtilmiştir. (Kanun ve tebliğden istisna bölümleri aşağıda) Maliye Bakanlığı'nın tek yapacağı iş nakliyecilerden dilekçe beklemek yerine bayilerin istisna hükümlerini sağlayıp sağlamadığını denetlemek ve 'Annenin sütü'nün gelmesini sağlamak olmalıdır.

Kanun No. 5493 Kabul Tarihi: 27.4.2006

MADDE 3 – 4.12.2003 tarihli ve 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanununa aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

"EK MADDE 1 – Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu tarafından akaryakıt alt başlığı ve istasyonlu bayilik kategorisi altında verilen bayilik lisansı sahiplerince, 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununun 7/A maddesi ve 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununun 14 üncü maddesinin (3) numaralı fıkrası kapsamında satışı yapılan **akaryakıtların satış fiyatı, ilgili akaryakıt türünün edinme bedelinin yüzde sekiz fazlasını aşamaz."**

Maliye Bakanlığı'ndan:

ÖZEL TÜKETİM VERGİSİ GENEL TEBLİĞİ SERİ NO: 11, 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununa(1) 27.4.2006 tarihli ve 5493 sayılı Kanunla(2) eklenen 7/A maddesi ile Özel Tüketim Vergisi Kanununa ekli (I) sayılı listenin (A) cetvelinde yer alan 2710.19.41.00.11, 2710.19.41.00.19, 2710.19.45.00.11 ve 2710.19.49.00.11 G.T.İ.P. numaralı malların; 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ile 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu hükümleri çerçevesinde, Bakanlar Kurulunca belirlenen sınır kapılarında, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun ihracat rejimi kapsamında yurtdışına çıkarılacak eşyayı taşıyan kamyon, çekici ve soğutucu ünitesine sahip yarı römorkların depolarına yalnızca yurt dışına çıkışlarda teslimi özel tüketim vergisinden istisna edilmiştir. Ayrıca, bu maddede düzenlenen istisnaya ilişkin usul ve esasları belirleme, istisnayı bu maddeye göre işlem yapanlara verginin iadesi yöntemi ile uygulama konusunda Maliye Bakanlığı'na yetki verilmiştir.

BAYİLER TARAFINDAN İŞTİSNA KAPSAMINDA YAPILACAK MOTORİN TESLİMİ

3.madde son paragrafı;

Öte yandan bayilerin istisna hükümlerinden yararlanabilmeleri için 27 Nisan .2006 tarihli ve 5493 sayılı Kanunun 3 üncü maddesiyle 4.12.2003 tarihli ve 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanununa eklenen Ek Madde 1'de yer alan hükümlere **göre araçlara yapacakları akaryakıt (motorin) teslimlerine ilişkin satış fiyatının, ilgili akaryakıt (motorin) türünün edinme bedelinin yüzde sekiz (yüzde 8) fazlasını aşmaması gerekmektedir.**

DAĞITICILAR TARAFINDAN BAYİLERE İŞTİSNA KAPSAMINDA YAPILACAK MOTORİN TESLİMİ

Dağıtıcıların İthal veya İmal Ettikleri Motorini Bayilere İstisna Kapsamında Teslim ve Beyanı

Bayilere istisna kapsamında teslim edilecek olan motorini, yalnızca dağıtıcılar teslim edebilirler. Dağıtıcılar ithal yada imal ettikleri motorini bayilere tesliminde, hesaplanacak ÖTV tutarını fatura bedeline dahil etmeyecekler ancak fatura bedeline dahil edilmeyen ÖTV tutarını düzenlenen faturada "ÖTV Kanununun 7/A Maddesi Kapsamında Hesaplanıp Fatura Bedeline Dahil Edilmeyen ÖTV Tutarı ..... YTL'dir" şerhi ile göstereceklerdir.

Devamı gelecek sayıda.

-sayfa 5 11/29/08 4:37 PM Page 1

C M Y K

‘Irak Pazarı’ elden kaçıyor mu?

Türkiye’nin geçmişte Irak’la ekonomide yaşadığı sıcak ilişkiler tarih mi oluyor? 2005 yılından itibaren Habur Sınır Kapısı üzerinden Kuzey Irak’a uygulanan ekonomik ambargonun Türkiye açısından da tehlikeli noktaya geldiği öne sürülüyor

Türkiye’nin, Ortadoğu’ya açılan penceresi olan Habur Sınır Kapısı’ndan alınan istatistiklere göre, geçmiş yıllarda yaklaşık 10 bin aracın giriş- çıkış yaptığı, bugün ise bu rakamın yarı yarıya düştüğü kaydedildi. Bu durum uzmanlar tarafından, “2005 yılında TOBB’un, Habur Sınır Kapısı’nı yap-işlet-devret yöntemi ile 15 yıllığına alması sonrası uygulanan ekonomik ambargo Türk ekonomisine zarar vermeye mi başladı?” şeklinde yorumlandı.

Edinilen bilgilere göre en son teknolojik donanıma kavuşturularak hizmete sokulan Habur Sınır Kapısı, günde 20 bin araca geçiş hizmeti verebilecek kapasitedeyken, bunun 5 bin araçla sınırlandırılması üzerine Irak’ta iş yapan Türk müteahhitler yapılan işin yürümesinde zorlandıkları belirtiliyor. Araçların geçişlerine sınırlandırılma getirilmesiyle siparişlerinin geciktiğini belirten müteahhitler, “İhale şartlarına uyulmadığı için iflasın eşiğine geldik” sözleriyle yaşadıkları sıkıntıları anlattılar.

Ambargo herkesi vurdu

Güneydoğu’daki Şırnak, Mardin, Batman, Urfa, Antep, Hatay ve Mersin’e kadar birçok ilde ekonomik durgunluğun artmasına neden olduğu ifade edilen ambargodan en çok etkilenenler arasında ise Habur üzerinden taşımacılık yaparak geçimini sağlayan binlerce şoför var. Şartlarının zaten çok iyi olmadığını bu durumla daha kötüye gittiklerini belirten şoförlerin yanı sıra birçok şirkette işçilerini işten çıkarmak zorunda kaldıklarını hatta şirketlerini bile kapattıklarını söylüyorlar.

Kuzey Irak bölgesel yönetimi ve Irak hükümeti, kendi aralarında yaptıkları anlaşmalar çerçevesinde Irak’ın ihtiyaçlarını körfez üzerinden Avrupa ülkeleri, İran ve Suriye’den karşılamaya başladı.

Özellikle ekonomik getirisi olan inşaat, yol ve altyapı işleri için daha çok Avrupa tercih edilirken, beyaz eşya ve giyim Çin’den, gıda İran’dan, inşaat malzemeleri de Suriye’den ithal ediliyor. Irak’ın sıfırdan kurulan sanayisine de en büyük katkı Güney Kore’den yapılıyor.

Iraklıların, maliyetin ucuz olması ve kalitesi nedeniyle Türk malını tercih ettiklerini belirten işletmeciler, “Siparişler adrese geç varmaya başladı. Dolayısıyla tercihlerini değiştirmeye başladılar. Şu an da Iraklılar, ulaşımı zor, fiyatı pahalı ve daha kalitesiz olan Avrupa ve İran malını almaya mecbur kalıyorlar” şeklinde konuştular.

Hızla gelişen Irak’ta yıllarca ihracat rekorları kıran Türkiye’nin artık son sıralarda yer almasının “düşündürücü” olduğunu belirten ekonomistler, “Irak pazarı elden kaçıyor” yorumunu yapıyorlar.

Mehmet Kızıl

Habur’a sahip çıkalım

Türkiye, Irak’taki nakliye pazarı ile ilgili sorunlar yaşamaya başlayınca Habur Sınır Kapısındaki yoğunluk da azaldı. Silopi’de bulunan Habur Sınır Kapısı’nda giriş-çıkış işlemlerinin yavaşlığı, personel sayısındaki yetersizlik nedeniyle oluşan araç kuyruklarının yanı sıra Türkiye ve Irak arasında sık sık yaşanan akaryakıt nakliyesi sorunu nedeniyle, Irak yetkilileri başka alternatifler aramaya başladı. Irak’ın, Basra Körfezi ve İran’a yönelmesi sonucu, Habur Sınır Kapısı’nın eski canlılığını yitirdiği, giriş ve çıkışlarda ciddi azalmaların olduğu bildirildi.

Kızıl Şirketler Grubu yönetim kurulu başkan yardımcısı Mehmet Kızıl, “Habur Sınır Kapısı’nda son zamanlarda çeşitli nedenlerle araç giriş-çıkışlarında sorunlar yaşanıyor. Bu, son aylarda daha da arttı. Habur Sınır Kapısı’nda günde 1000 ile 1500 arasında araç giriş-çıkışı var. Bu rakam çok az. Bundan 2 yıl 3 yıl önce günlük 2- 3 bin araç giriş-çıkış yapıyordu. Daha önce iç gümrükleme başka yerde yapıldığı için ondan kaynaklanan sorunlar vardı. Fakat asıl sorun Türkiye ile Irak arasındaki ihracatta yaşanan sıkıntılar sonucu, Irak hükümetinin yeni pazarlara yönelmesidir. Yaşananlar sonrası bizim Irak’taki pazar alanımız azaldı. Önceliğimiz Irak’taki pazar alanımızı geliştirmek olmalıdır” şeklinde konuştu.

Habur’daki ‘yığılma sorunu’ çözüldü

Habur Sınır Kapısı’nda gümrük uygulamalarından kaynaklanan ve ihracatta büyük sıkıntılar yaratan araç yığılmaları sorunu, ihracatçıların bakanlık düzeyinde yaptığı girişimlerle işbirliği içinde çözüldü. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Mehmet Büyükekşi, konu ile ilgili yaptığı açıklamada, “Özellikle ekonomideki durgunluk ve AB pazarındaki daralma nedeniyle Türkiye ekonomisi için hayati önem kazanan Irak’ta, bu tür sorunlar nedeniyle pazar kaybetmemize ihracatçının tahammülü yoktu. Bu noktada, daha önce yaklaşık 5 bin dolara kadar çıkan nakliye ücretleri bakanlıklarla yaptığımız görüşmeler sonrası makul seviyelere indi” dedi.

Habur sınır kapısında yapılan uygulamalar nedeniyle nakliye araçlarının Türkiye’ye dönüşünün 1 ayı bulduğunu söyleyen Büyükekşi, sorunun işbirliği ile çözülmesiyle beklemelerin minimuma indirildiğini belirtti.

Büyükekşi, “Günlük olarak yaklaşık 5 bin civarında aracın giriş-çıkış yaptığı Habur Sınır Kapısı’ndaki sorunun çözümünde katkı sunan Başbakan Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, Başbakan yardımcısı Hayati Yazıcı, Devlet Bakanı Kürşad Tüzmen ve Şırnak Valisi Ali Yerlikaya’ya ihracatçılar olarak teşekkür ediyoruz” dedi.

Mehmet Büyükekşi

Kargocuların kayıkçı kavgası!

İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı’nca düzenlenen 1. Ulusal Kargo Forumu’nda, kargocuların tartışmaları ve eğitimsiz elemanlar konusu güne damgasını vurdu.

İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yatırım Yapım ve İşletme AŞ (ISG) havacılık ve lojistik sektöründe faaliyet gösteren özel sektör ve kamu kurum ve kuruluşlarını bir araya getiren I. Ulusal Kargo Forumu’nu gerçekleştirdi.

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım’ın göreve geldiği günden beri uygulanan politikalarla havayolu yolcu taşımacılığı büyük bir ivme kazandı. Yolcu taşımacılığında kaydedilen bu gelişmelere ek olarak artan ihracat hacmi de bir yandan Türk havayolu kargoculuğunun gelişmesini sağlıyor. Fakat bazı sorunları da beraberinde getiriyor.

ISG tarafından düzenlenen 1. Ulusal Kargo Forumu, ortaya çıkan sorunların sektörde faaliyet gösteren havayolu ve karayolu kargo taşımacılarının sorunlarını ortak bir platformda dile getirmesini sağladı.

1.Ulusal Kargo Forumu’nda ISG genel müdürü Gökhan Buğday, HEAŞ operasyondan sorumlu genel müdür yardımcısı Racih Tokaç, Pendik Belediyesi başkan yardımcısı Nurettin Beşinci, İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Taşıyıcılar Kooperatifi genel müdürü Emre Büyükgöz, Miras Havayolları Türkiye temsilcisi Ahmet Aniş, Euro Assian Kargo Türkiye temsilcisi Mehmet Eraltan’ın yanı sıra birçok katılımcının bir araya gelmesiyle gerçekleşti.

İSG Uluslararası Havalimanı Yatırım, Yapım ve İşletme AŞ genel müdürü Gökhan Buğday, İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı’nın ITEP İleri Sanayi Teknolojileri Projesi kapsamında inşa edildiğine değindi.

Bursa, Gebze, İzmit, Sakarya, Yalova bölgelerini Türkiye sanayisinin can damarı olarak niteleyen Gökhan Buğday, “Hedefimiz, havalimanımızda kargo trafiğinde yeni pazarlara girerek entegre bir kargo işletme sistemi geliştirmek ve önemli bir bölgesel kargo merkezi haline gelmektir” şeklinde konuştu.

■ Eteklerindeki taşı döktüler

Çalışmalarını 1.Ulusal Kargo Forumu ile bir araya geldikleri sektör temsilcilerinin yapıcı eleştirileri ile geliştirmek istediğini belirten Buğday, foruma katılanların fikirlerini açıkça dile getirmelerini istedi. UTİKAD Genel Müdürü Müjdat Mandal, Havayolunda toplam zarar 6 milyar dolar 1.Ulusal Kargo Forumu’nun sunucusu tarafından yapılan bir yanlışı düzelterek konuşmasına başlayan THY eski genel müdür yardımcısı ve Miras Havayolları Türkiye temsilcisi Ahmet Aniş, dünyaya yayılan ekonomik krizin havacılık sektörüne de ulaştığını söyledi.

Veli Güngör

Yurdanur Soner

Ahmet Aniş, havayolları şirketlerinin 2008 yılı itibariyle bekledikleri toplam zararı da 6 milyar dolar olarak açıkladı. Aniş, “Laleli bagajlarının dışında ticari amaçla taşınan kayda değer bir kargo yoktur” şeklinde konuştu.

Forumun birinci oturumunda konuşmacıların ön sunumunu gerçekleştirmesinin ardından hararetli tartışmaların yaşandığı ikinci oturuma geçildi.

■ Bürokratik işlemler havayolu kargoculuğunu yavaşlatıyor.

Reibel Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.’den Arif Badur İstanbul’dan dolu kalkan kargo uçaklarının gittikleri bölgelerden boş döndüklerine ve bunun maliyetini de Türk ihracatçısına yansıtmalarını ağır bir dille eleştirdi. Badur, Sabiha Gökçen Havalimanına gelen bir kargonun başka bir limana aktarılmasında çok ciddi zaman kaybı yaşandığına, mesai ücretleri ödendiğine, teminat gibi birçok işlemle uğraştıklarına dikkat çekerek, Türk havayolu kargoculuğunun bürokratik işlemler tarafından ağır işlediğini belirtti.

Badur, Devlet Havalimanları’nın, Atatürk Havalimanı’ndaki antreposunun yandığını fakat kaç senedir bunun yapılmadığını ve ilkel şartlarda kargoculuk yapmaya çalıştıklarını dile getirdi.

■ Yurdanur Soner “Eğitimli elemana sahip çıkılmıyor”

Mes Kargo’dan Yurdanur Soner ise geçmişten bugüne emek verdiği sektörde 1978 yılından beri pek bir şeyin değişmediğini vurguladı.

Eğitimli kadronun önemine vurgu yapanları hedef alan Soner, “Benim oğlum Yeditepe Üniversitesi Lojistik Bölümü’nden sınıf birincisi olarak mezun oldu. Müjdat Mandal Bey hatırlayacak, kendisine mesaj çektim. Bazı arkadaşlar da gazetelere beyanat veriyorlardı, lojistik sektöründe 50 bin adet açık var diye… Fakat siz sınıf birincisi bir elemana iş veremiyorsunuz. Bir yerde aksaklık var ama bunu kestiremiyorum” şeklinde konuşarak, eğitimli elemanların sektörde iş bulamadığına dikkat çekti.

UTİKAD Genel Müdürü Müjdat Mandal, Yurdanur Soner ile polemiğe girmek istemediğini belirterek, “Biz uluslararası taşımacılık ve lojistik sektöründe hizmet verenler sivil toplum kuruluşu olarak eğitime en üst düzeyde değer veren bir kuruluşuz” şeklinde konuştuktan sonra “Sevgili Yurdanur Soner de bu sektörün duayenlerindendir. Onun değerli varlığı nasıl iş bulamamış ben de hayret ettim, ama kendilerine şunu söylüyorum; Uluslararası Nakliyeciler Derneği’ne (UND) ya da RODER’e müracaat edebilirler. Lojistik sektöründe belirli bir düzeyde olan bir öğrencinin işsiz kalması gibi bir şey düşünülemez” dedi.

İSG gümrük müdürü Recep Bilgin ithalatçıların gümrüklerde yaşadıkları sorunlardan birinin de eğitimsiz eleman çalıştırmak olduğunu belirterek. “Sokaktan ucuza çalıştıracak adamı bulup, çalıştırıyorlar. Bakın beyefendi eğitimli olmasına rağmen çocuğunun iş bulamadığından bahsediyor. Biz karşımızda kanunu bilen, yönetmelikten anlayan insanlar istiyoruz” şeklinde konuştu.

■ “Gümrük Müdürlüğü’nün ne işi var?” polemiği

Gümrük Müdürü Recep Bilgin’in “Bazı kargolar gümrüğe kaydı yapılmadan uçağa yükleniyor” şeklindeki konuşmasına, Rodina Tour’ın Başkanı Veli Güngör tepki vererek, “Uçaklardan kayıtsız bagajların çıktığını söylüyorsunuz. O zaman. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanında Gümrük Müdürlüğünün ne işi var” diye sordu.

Gümrük Müdürü Recep Bilgin ise “Gümrüğün orada ne işi var gibi laflar söyleniyor. Bunlar hoş değil. Siz olsanız da olmasanız da biz devlet olarak orada var olacağız. Fakat sizin bana bir müracaatınız olmadığı müddetçe ben oradaki uçakların yolunu çevirip de getir bana beyan et demem” şeklinde konuştu.

Feyzullah Bayer | Recep Bilgin | İrfan Gündüz | Server Erdır | Emre Büyükgöz

Tamer Dinçşahin

Gümrüklere çeki düzen verilecek

Başbakan Yardımcısı ve Devlet Bakanı Hayati Yazıcı geçtiğimiz gün, gümrüklerde yeni düzenlemelere gideceklerini açıkladı. Yazıcı, ilk olarak gümrüklerde mesai saatleri dışında yaptırılan işlemler için alınan ve sektörümüzde çok tartışılan ‘fazla mesai’ ücretinin yüzde 50 azaltılması yönünde düzenleme yapacaklarını belirtti.

Yazıcı, 65 maddeden oluşan gümrük tasarısının yakında Meclis’e sunulacağına değindiği açıklamada, “Gümrükte toplanan fazla mesai ücretlerinin yarısı hazineye aktarılıyor, yapacağımız yeni düzenleme ile hazineye giden bu payı kaldırmayı planlıyoruz” dedi.

Bakan’ın bu açıklamalarının ardından yapılan çalışmalarla ilgili görüşlerini aldığımız Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Dinçşahin, “Sevindirici bir açıklama. Bunu, gümrük idarelerindeki yeniden yapılanma süreci olarak adlandırıyorum. Fakat mesai ücretlerinin Türkiye’nin giriş kapılarında da olmaması ve giriş kapılarının 7/24 esasıyla çalışması gerekmektedir. Çünkü bu tür masraflarımızı düşürmeye yönelik alınmış olan kararlar ancak taşımacılığımız lehine olan gelişmelerdir” diye konuştu.

Taşımacılıkta engeller büyüyor

Ekonomik krizin kendini hissettirdiği bir dönemde, taşımacılık sektörünün önündeki engeller de büyüyor.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), ekonomik krizin etkilerinin hissedilmeye başlandığı şu dönemde, taşımacılık sektöründe de çevre ülkeler ile ilgili yaşanan sorunların gitgide büyüdüğünü belirten bir açıklama yaptı. UND’nin özellikle İran, Rusya ve Azerbaycan ile yaşanan sorunlara değindiği açıklamada, taşımacıların yaşadığı sorunların ihracatı da engellemeye başladığı, ülke ekonomisinin daha fazla zarar görmemesi için hükümet yetkililerinin acil çözüm bulmaları gerektiği vurgulanıyor. UND, özellikle Türkiye’nin İran, Rusya ve Azerbaycan ile yaşadığı sorunlara dikkat çekiyor.

YAKLAŞIM

Alanur ÖZALP
Uzman Psikolog
(212) 292 09 49

Toplumsal birliktelikle krizi atlatabiliriz (1)

Dünyada yaşanan ekonomik krizden Türkiye’de yaşayan tüm insanlar da etkilenecek. Ama taşımacılık sektöründe bu durum daha fazla ortaya çıkacak. Çünkü ticaret demek, taşımak demek. Birisinin aldığı bir malı taşıttıracak, evine götürecek, bir malı bir başka ülkeye satacak veya bir başka şehre gönderecek. Dolayısıyla taşıma işlemleri durduğu anda ticarette duracak.

Kriz dönemlerinde ticarette de bir durgunluk ortaya çıkıyor. İnsanlar biraz daha temkinli davranmak için bir şey almıyorlar ve satmamaya dikkat ediyorlar. Mallarını, paralarını ellerinde tutmaya çalışıyorlar. Bu durumda da etkinin ilk görüldüğü, elle tutulur oranda görüldüğü bir sektör oluyor. Örneğin, evini ya da işyerini değiştirecek bir kişi kriz döneminde erteleme yapıyor. Kamyon kiralaması gereken bu kişinin kendini güvene almak amacıyla yaptığı ertelemenin sonucunda işler durmaya başlıyor.

İşler durduğu zaman da birbirlerine bağlı yerleştirilmiş olan iskambil kâğıtları gibi, bir yerden bir açık olduğunda o açık diğer sektörlerin hepsini etkilemeye başlıyor. Kriz döneminde tüm sektörlerin çalışanlarında depresyon, hastalık derecesinde psikolojik sıkıntılar, öfke patlamaları, çabuk kavga etme gibi sorunlar ortaya çıkıyor.

İtalya, İspanya, Türkiye, Kıbrıs, Yunanistan olarak iklimsel açıdan daha çabuk sinirlenen insanlara sahip ülkeleriz. Bu dönemlerde durum daha açık ortaya çıkıyor. Taşımacılık yapan şirketlerin elemanları da çabuk sinirleniyor, trafikte de öfkeleniyorlar. Zaten tez canlı, aceleci insanlar tepkilerini çabuk gösteriyorlar.

Bu dönemlerde, insan taşımacılığı yapan taksicilerin, metro ve toplu taşıma araçlarını kullanan görevlilerin, müşteriyle kavga etmesinden tutun da, müşterilerin-müşteriyle, görevlilerin-diğer görevlilerle kavga ettiğini görüyoruz. Bu durum ise kazaların artmasında büyük rol oynuyor.

Aslında kriz dönemini, yaşanan sıkıntıların benzer olması nedeniyle ?terör ve deprem? dönemi ile bağdaştırabiliriz. Deprem sonrası ?artçı sarsıntı bekleniyor? söylentileri karşısında trafik kazalarının arttığını gördük. Amerika’da ikiz kulelere terör saldırısı olması o yörede yaşayan insanların daha kızgın hala gelmesine, hoşgörüsüz olmasına neden oldu. Bu tip olaylarda insanların birbirlerine daha gergin ve hoşgörüsüz olduğu istatistiksel olarak saptanmış.

Özellikle çamurluğa çarpma biçimindeki küçük kazalarda artma görüyoruz. Bu durum ekonomik krizde çok daha belirgin bir hale geliyor.

Daha önce büyük bir ekonomik kriz geçirdik. Beklemediğimiz bir anda geldi ve pek çoğumuzu vurdu. Ev almış ve dolarla yatırım yapmış olanlar bundan çok fazla etkilendi. Şu an yaşadığımız krizde de dolar borcu olanlar çok daha fazla etilendiler.

Araba ve yedek parçalarının dolarla temin edildiği günümüzde eğer kişi araç almak istiyorsa ya da araç aldıysa borcu daha da artıyor ve durum uzun süreceğe benziyor.

Bu tip durumlarda, gerçek bilgiler basına yansıtılmadığı için halktan saklanıyor. Dolayısıyla insanlarda ?acaba altındaki gerçek nedir?” düşüncesiyle bir güvensizlik oluşuyor. Gerçeği gördüğünde bile gerçeğe inanmıyor, inanası gelmiyor.

Biz toplumla daha yakın ilişkiler içindeyiz. Zor durumda kaldıklarında insanlar ailelerinin diğer fertlerinden, yakınlarından borç alırlar. Herkes ekonomik krizin içinden geçtiği için kimse kimseye elini uzatamıyor. Dolayısıyla böyle durumlarda insanlar birbirlerine, çok yakınlarına dahi olan güvenlerini kaybediyorlar.

Yani uzatmak istese bile uzatamıyor. Geleceğe güvenle bakamıyor. Sistem çöker, kendisi de zor durumda kalırsa veya borç verdiği kişiden borcunu alamazsa, dostluklarının bozulacağını, ilişkilerinin yara alacağını düşünüyor.

Onun için böyle durumlarda insanlar borç vermek istemiyorlar. İlişkiler birazcık ağırlaşmaya, soğumaya, uzaklaşmaya başlıyor. İnsanlar birbirleri ile konuşamıyorlarsa, sohbet edemiyorlarsa mutlu olamıyorlar. O zaman endorfin salgısı ortaya çıkmıyor. Bir şekilde insanlar, mutsuz, sinirli, çabuk parlayabilen, gergin bir karaktere bürünüyor.

Bu gerginlik sadece fiziki veya duygusal bir gerginlik değil. Fizik olarak bir gerginlik, yani kaslarda gerilme, sertleşme, adale ağrıları, boyun ağrıları, sırt ağrıları, bel ağrıları gibi ağrılara da dönüşüyor. Böyle durumlarda kişilerde hemen ağrı şikâyetleri öne çıkmaya başlıyor. Bütün bunlar krizin getirdiği gerginliğin sonucu ortaya çıkan, psikolojik kökenli, psikosomatik özellikler taşıyan tepkiler. Yani burada kişi “gerçekte” hasta değil ama gerginlik, hoşgörüsüzlük sonucu psikolojik olarak tepkiler veriyor.

Devamı gelecek sayıda.

-sayfa 6 11/29/08 4:48 PM Page 1

C M Y K

Kamyoncunun 'sesi'ne kulak verin!

Sitem ediyorlar, eleştiriyorlar, yüreklerindeki aile hasretlerini dile getiriyorlar, gülüyorlar, öfkeleniyorlar, kızıyorlar, günlerce bekliyorlar, eğri oturuyorlar ama doğru konuşuyorlar

Ton X km = Ücret kamyoncuyu kurtarır

Trabzon'un Of ilçesinden olan 46 yaşındaki Fahrettin Kara, 3 çocuk babası. Çocuklarını 10 gündür görmediğini ifade eden Kara, "Telefonla görüşüyoruz, her ay 50 YTL de bu görüşmeler için ödüyorum" diyerek sıkıntılarını dile getiriyor. Kara, maddi yoksulluk nedeniyle 2 çocuğunun öğrenimi bıraktığını, evde oturduklarını belirtiyor.

Sıkıntılarının çözülmesinde "ton X kilometre = ücret" sisteminin büyük ölçüde yararlı olacağını dile getiren 25 yıllık "kamyoncu" Fahrettin Kara, bu işin daha önce de gündeme getirildiğini anlattı.

■ Gündemdeki bu sistem neden uygulanmıyor?

Ulaştırma Bakanımız Binali Yıldırım daha önce geldiği Of'ta yolu kesilmiş, kooperatif başkanımız tarafından dertlerimiz kendisine anlatılmıştı. Ulaştırma Bakanı, ton X kilometre = ücret sistemini uygulayamadı. Neden? Çünkü büyük firmalardan baskı yemişti. Fabrikasından günde 300-500 araba çıkan firmalar bunun uygulanmasını istemediler. Baskı kurdular. Bunu 2002 yılında çıkardılar. Hatta kooperatiflere gönderildi ama uygulayamadılar. Biz bu sıkıntımızı dile getirmek istiyoruz.

■ Peki, ton X kilometre = ücret dışında seni başka ne kurtarır?

Başka bir şey kurtarmaz. Şoförler odası başkanımız var. Başkan seçilmiş ama burada bizim adımıza hiçbir şey yapılmıyor. Benzine, mazota zam geldiğinde uygulamayı anında yapar. Sanki bize çalışmıyor.

■ Dertler sürekli artıyor yani?

Benim anlattıklarım hiçbir şey değil. Ben biraz daha iyimser yaşamaya bakıyorum. Benim bölgemden, yani Trabzon'dan icabında yük alıp gelebiliyorum. Buradan Trabzon'a giden insan oradan Samsun'a kadar boş gelir. Bugün buradan Trabzon'a gidene bin 400 artı KDV derler. Sanki KDV benim cebimde kalıyormuş gibi 1600-1700 YTL yapar. Oradan da Samsun'a kadar tıngır mıngır boş gelir.

Yollarımızın "olmazsa olmaz"ları "çilekeş kamyon şoförleri"ni, Sirkeci'deki mekânlarında bir kez daha ziyaret ettik. Bir sorduk, bin dert dinledik, bir dokunduk bin ah işittik. Sorunlarının çözüleceği yerde daha bir kördüğüm halini aldığını anladık. Yolların çilekeşleri adeta dert küpü haline gelmişler.

Hepsinin isteği farklı. Hepsi geçim derdinde. Hepsi özlemle yüklü Makinemizi doğrulttuğumuzda "çekme kardeşim, çekmesene" demiyorlar, cesaretle dertlerini ulaştırmamız gereken yerlere, kendilerince "mesajlar" iletmemizi istiyorlar.

Sirkeci'deki mekânlarında "navlun" (yük) bulma çabasındaki şoförler bizim **TAŞIMACILAR**'dan olduğumuzu öğrenince etrafımızı sarıyorlar. Bizlere ne denli değer verdiklerinin bilincinde olarak, "onların sesi" olmaya çalışıyoruz.

Kahramanmaraşlı Erdal Alaş'ın anlattıklarını içimiz acıyarak dinliyoruz. 3 çocuk babası Erdal Alaş, 16 yıldır kamyonculuk yapıyor. "Türkiye'nin bütün yükünü her bölgeye taşıyorum" diye başlayan Alaş, 16 yıldır kullandığı kamyonunu parasızlık nedeniyle değiştiremediğini söylüyor. Kirada oturduğunu, çocuklarını da bu nedenle okutamadığını içi burkularak anlatıyor.

■ Genelde nereden nereye yük taşıyorsun?

Ben Kahramanmaraş'tan İstanbul'a haftada bir kez geliyorum. Getirdiğim kumaşın değeri 200 milyar lira, benim aldığım nakliye ise 1 milyar 400 milyon lira. İki şehir arası arabam bin liralık mazot yakıyor, bana ise 400 lira kalıyor. Ben bununla arabama bakım mı yapayım, vergimi mi ödeyeyim, yoksa ailemi mi geçindireyim.

■ Kaç çocuğunuz var?

14, 8 ve 6 yaşlarında 3 çocuğum var. Perişan haldeyiz. 3 gündür İstanbul'dayım. Kahramanmaraş'a evime, çocuklarıma dönmek için işe bakıyorum. Buradan verdikleri ücret 1 milyar, arabam ise bu parayı yolda yakıyor. Otoban'ı ne ile ödeyeceğim? Yolda ne yiyip, ne içeceğim? Eve vardığımda, çocuklarıma ne alacağım? Huzur yok, moral yok. Bir tek ben değil, bütün kamyon şoförleri huzursuz. Bütün kazalar moralsizliğin getirdiği stresten kaynaklanıyor. Adam yol boyunca hesap yapıyor. Kalacak 400- 500 lira ile ev kirasını mı ödeyecek yoksa çocuklarına harçlık mı verecek? Vergi mi ödeyecek, yıpranan lastiklerin yerine yenisini mi alacak? Bu düşünceler onu strese sokuyor. Kazaları da beraberinde getiriyor.

■ Maraş'ta kaldığınız zaman evinize saat kaçta gidiyorsunuz, sabah kaçta çıkıyorsunuz?

Sabah erken çıkıyoruz, saat 7.00 gibi. Akşamın 8'ine kadar iş arıyoruz. Çocuklara görünmemek için de geç saatlerde eve geliyoruz. Eve girdiğimizde çocukların istekleriyle karşılaşınca ne cevap vereceğimizi bilemiyoruz. Bu da bizi baştan strese sokuyor.

■ Bütün kamyon şoförleri mazot fiyatlarının yüksek oluşundan şikâyet ediyor?

Evet. Mazot'un litre fiyatı 2 milyon 900. Ham petrolün varili şu anda 157 dolardan 67 dolara indi. 157 dolar iken mazot 3 milyon 300 bindi. 67 dolara indiği halde mazot halen 3 milyon 300 binlerde. O zaman bu mazotun şu andaki litre fiyatının bin 500 liralara inmesi lazımdı. Hükümetimize, yetkililere sesleniyorum özellikle rica ediyorum. Bu işe Allah için bir el atsınlar. Arabam hurdaya gitmek üzere ama vergimi ödeyemiyorum. Mal müdürlüğünden arabama icra konuldu. Bu işin içinden çıkamıyoruz. Şu mazottaki ÖTV'yi indirsinler.

Taksicilerin fiyatı belli. Kilometre başı adam takograf da düğmeye basıyor. Durduğunda fiyatı çıkıyor. Bizimkinin ne olduğu ise belli değil.

■ Sizi kurtaracak sistemin Ton X Kilometre = Ücret olduğu söyleniyor, buna katılıyor musunuz?

Tabii katılıyorum. Söylemek istediğim de bu zaten. Yollarda denetim yapılsın, devlet 2 memur çıkarsın, "sen nereye, kaça gidiyorsun?" diye sorsun.

■ Fazla tonaj yüklüyor musun?

Fazla tonaj yüklemiyorum. Ben fazla tonajı istemiyorum. İmkân dâhilinde yasalara uymak istiyorum. Ama devletimiz bizi buna zorluyor. Kimi yol kenarında, merdiven altında yağ kullanıyor. Kimi bilmem ne kullanıyor. Kimi yanık yağ. Motordan çıkan atık yağı adam depoya koyuyor. Çünkü herkes işin içinden çıkamaz hale geldi. Çıkar yol bulamıyorlar.

Devlet bizi yanlışa, zora sürüklüyor. Ben vergi vermemek için elimden geleni yapıyorum. Bunu devlet de biliyor. Ama kamyoncunun başka çıkış yolu yok. Kilometre başı bir fiyat uygulasınlar. Biz bunu istiyoruz.

■ Sizi kurtaracak başka bir yol var mı?

Mazottaki ÖTV'yi indirsinler. Kamyonlara ÖTV uygulanmasın. Bunun denetimini kurulacak bir birim sayesinde yapmak mümkündür. Uygulanıyor mu, uygulanmıyor mu, bunu devlet denetim altına alabilir.

SEKTÖREL DEĞERLENDİRME

Nizamettin KARADAĞ

Taşımacılık Sektörünün Feryadı Dinlenmeli

Senelerdir haksız rekabetle mücadele etmeye çalışan karın tokluğuna taşımacılık yapan fedakar taşımacılık sektörü küresel ekonomik krizden en çok etkilenen sektör olacaktır.

Üretim, tüketim, ithalat ve ihracat… A'dan z'ye her şey bir yönü ile taşımacılıkla bağlantılıdır. Bütün bu kalemlerde en ufak bir daralma olursa taşımacının ekmeği o oranda azalacaktır. Bu bilinen gerçeğin kimsenin umurunda olduğunu sanmıyorum. Ülkemizde artık alıştık, kapı çalınmadan dışarıya bakmak bizim için çok lüks. Kapı çalındıktan sonra felaket eşiğe dayanmıştır, kabul etsekte etmesekte buyur etmek zorunda kalıyoruz.

Kalkınmış ülkeler krize karşı tedbir almaya devam ediyorlar. Bizim ülkemizin sayın yöneticileri ise, "Krizden en az etkileneceğiz?" demekle yetiniyorlar. Bizim yazar, çizerlerimizin de büyük çoğunluğu yöneticilerin ağzından dökülen ballı cümleleri bir az daha süsleyerek kamuoyuna yansıtırlar.

Çevremizde onlarca fabrika üretimlerini ya kıstılar ya da tamamen durdurdular. Demir çelik sektörü tamamen durma noktasına geldi. Yurtdışı siparişler birer birer iptal edilmeye başlandı. 50 bin tonluk gemiler artık limanlarımıza gelmiyor, 5- 10 bin tonluk gemiler aralıklı olarak gelmeye başladı. Bu fabrikaların yükünü taşıyan taşımacılarımızda araç siparişlerini askıya almaya başladılar. Bugün görüştüğüm bir taşımacımız kriz dolaysıyla 50 adet çekici almaktan vazgeçtiğini söyledi. İstanbul'dan Adapazarı'na kadar D-100 karayolu ve tem otoyolu boyunca tüm kamyon garajları dolu vaziyete bu durum bile bize krizin taşımacılığı ne düzeyde etkilediğini açıkça göstermektedir.

Şimdi ne olacak, felaket eşiğe dayandı. Eskiden bir yüke üç araç talipti, şimdi on araç talip olacak. Taşıma navlunları zaten erimişti, şimdi daha da aşağı çekilecek, haksız rekabet hat safhaya çıkacak, senetler birer birer protesto olacak, banka kredilerinin geri dönüşü aksayacak. Büyük nakliyeciler daha çok olumsuz etkilenecek.

Taşımacılığımızın tek patronu konumunda ki Ulaştırma Bakanlığı sektörümüz açısından önceliği olan haksız rekabete çözüm bulmalıdır. Haksız rekabet olduğu sürece taşımacılık girdileri ne kadar düşerse taşıma navlunları da o oran da düşer.

Haksız rekabet minimum düzeye indirilirse;

1-) Motorlu Taşıtlar Vergisi Ticari araçlarda AB düzeyine indirilmeli,

2-) Yetki belgeleri belirli bir süreye kadar eski fiyattan verilmeli ve eski araçların yenilenmesinin dışında sektöre araç girişinin kesinlikle durdurulması,

3-) Özel muayene istasyonlarında sadece fren ve yürür aksamı muayene edilmelidir,

4-) Araçlar İçin 22 yaş uygulamasından vazgeçilmeli,

5-) Ticari yük taşıma araçları için vergiden arındırılmış motorin imkanı sağlanmalıdır.

Bu uygulama taşımacılık sektörümüzü uzun vadede rahatlatacaktır. Ne hazindir ki bu denli sorunlu olan yurtiçi taşımacılık sektörünün kimi temsilcileri bakanlık yetkililerini her gün alkış yağmuruna tutarak, koltuklarını sağlamlaştırmaya çalışmaktadırlar. Bakanlık yetkilileri de bu alkışların suyu yüzü hürmetine olsa gerek, bu sözde sektör temsilcileri ile basına poz vermekten kaçınmazlar.

Gün devlet yetkililerine yaranma günü değildir, bu devlette bizim, yetkililerde bizim. Biz sektörün sorunlarını yalın bir dille anlatmalıyız ki çözüm yolları bulunsun. Aksi takdirde sektörümüz dönülmesi imkansız olan bir kaosa sürüklenecektir.

Bireysel kamyoncularımız zaten senelerdir kriz yaşıyorlar. Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri vasıtası ile kendi bölgelerine sahip çıkarak üyelerinin hak ve menfaatlerini demokratik yollardan koruyabilirler. Bireysel kamyoncuların mutlaka güçlerini birleştirmeleri gerekmektedir.

Saygılarımla

İki araçla başlayan muhteşem serüven

"Oto taşıyıcıları" üretimine 32 yıl önce iki araçla başlayan "Ağaçlı Lojistik ve Treyler Üretimi AŞ" bugün gurur verici bir noktaya ulaştı. Şirketin sahibi Adnan Ağaçlı, "Müşterilerin talebine göre imalat yapıyoruz" dedi.

Ağaçlı Lojistik ve Treyler Üretimi şirketinin sahibi ve Araç Lojistikçileri Derneği (ARLOD) yönetim kurulu başkanı Adnan Ağaçlı, Türkiye'de otomobil taşıma nakliyesini gerçekleştiren firmaların ilklerinden biri olduklarını söyledi. İki araçla başladıkları serüvene, "üretici firma" kimliği kazanarak devam ettiklerini ifade eden Ağaçlı, "oto taşıma" alanında çeşitli versiyonlar ürettiklerini, fiyatların da buna göre değiştiğini belirtti. .

Adnan Ağaçlı, uzun yıllara dayanan tecrübelerini ve krizle ilgili düşüncelerini TAŞIMACILAR'a anlattı:

■ Nakliye sektörüne ne zaman girdiniz ve girdiğiniz dönem sektörün durumunu değerlendirir misiniz?

Biz 1976 yılından beri nakliye yapmaktayız. Türkiye'de ilk oto taşıma nakliyesi yapan firmadan bir tanesiyiz. Bizle beraber Omsan, Selamoğlu ve Mepar firmaları da sektördeydi. Bunların dışında kimse yoktu. Son 10–15 yıl içerisinde diğer firmalar faaliyete geçti.

■ İşe kaç araba ile başladınız?

Satın aldığımız 2 araba ile başladık. Başlangıçta ikisine de kasa yaptırdık. Sonra bunların tamiratını atölyemizde yapalım diye düşündük. 1982 yılında bu konuda uzman İsmail Bey araçların bakım ve tadilatı konusunda bize yardımcı oldu. Araçların kırılan römorklarını onarmaya başladı. Bazı parçaları değiştirme işlemine kadar araçların bakım ve onarımını yapabiliyorduk. Bu sırada araçlarımıza römork yapma fikri belirdi ve römork üretmeye başladık. Araçlarımıza uygun bir şekilde römork imal etmeye başladık. Zaman içinde imalatı daha da geliştirdik. Ve sonunda kasa üretmeye başladık.

■ Böylece dışarıdan üretim bitmiş oldu, öyle mi?

Evet, son 12 yıldır dışarıda karoseri yaptırmıyoruz. Kendimiz imal ediyoruz. Bu alanda yapılanınca ihracat yapmaya başladık. 60– 65 tane Azerbaycan'a üretim yaptık. Rusya'dan 150 adet talep var. İmalat alanımızı 4 bin metre kapalı alana çıkardık. Bu konuda daha profesyonel olabilmek adına çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

■ Yeni çıkan araçlar hep 10 arabalık mı?

Yüklenen araçların boyutlarına göre değişiyor. Araçlar küçükse 10 tane yüklenebiliyor. Ama büyükse 10 tane aracın yüklenmesi mümkün değil. Yurt dışında standart yükseklik ve uzunluk boyutları var. Bu belirlenmiş kurallara uymak zorunda kalıyorsunuz. Ama kısa mesafelerde şoför için çok zor olduğundan çok kullanışlı olmuyor. Araçlara hasar verebiliyor.

■ Yürüyen aksamlarda kullanılan malzemeler yerli mi?

Bu, müşterinin talebine göre değişiyor. Yabancı olması durumunda fiyat farkını ekliyoruz. Ancak, genellikle yerli Konya malı kullanıyoruz.

■ Global kriz konusunda ne diyorsunuz?

Kriz Amerika'da başladı, Avrupa'ya geldi. Tabii bize yansımaması mümkün değil. 2008 yılına artık bitti gözüyle bakıyorum ama 2009'dan endişeliyim. Herkes durumdan çok tedirgin ama yine de iyimseriz.

Açılışta Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'a övgüler yağdıran Saffet Ulusoy, "Krizden korkmayın" mesajı verdi.

'Bakan değil, baba'

Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği'nin (RODER) yeni Genel Merkez binasının açılışı, geniş bir katılımla yapıldı. Karaköy'deki yeni binanın açılışını, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve RODER Yönetim Kurulu Başkanı Saffet Ulusoy birlikte yaptı.

Açılışa RODER Başkan vekili Erol Soylu ile yönetim kurulu üyelerinin yanı sıra, RODER Genel Müdürü Cumhur Atılgan, Kara Ulaştırma Bölge Müdürü Talat Aydın, Demiryolu Taşımacılar Derneği Başkanı Mete Tırman, Denizcilik Müşavirliği İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, Belediye Başkanı Ahmet Misbah Demircan, UTİKAD Başkanı Kosta Sandalcı ile çok sayıda dernek ve kurumun üst düzey yöneticileri katıldı.

RODER Yönetim Kurulu Başkanı Saffet Ulusoy, açılışta yaptığı konuşmada, Ulaştırma Bakanı Yıldırım'a övgüler yağdırarak, "O bakan değil, babadır baba" dedi. "Bu bina çok pahalı değil, 2.5 milyon dolarlık bir yatırımdır" diyen Ulusoy, krizle ilgili olarak da, "Dünya altüst olmuş, bu bir deprem. Elele vererek bu krizden çıkacağız. Siz 'yıkıldık, batıyoruz' derseniz, kolay kolay bu krizden çıkamazsınız" diye konuştu.

Açılışta bir konuşma yapan Yıldırım basın mensuplarının sorularını da yanıtladı. Yaşanan küresel kriz nedeniyle paniğe gerek olmadığını belirterek "Bu kriz bizim krizimiz değil" diyerek başladı. Açılışın ardından Ulusoy Başkanlığında sektör temsilcileriyle bir araya gelen Yıldırım, sorunları dinledi.

Araç takip sistemleri için DENEYİM ŞART

Son zamanlarda nakliyecilerin "araç takip sistemleri"yle ilgili şikayetlerini sayfalarımıza taşımıştık. GSM şirketleri ile anlaşmalı firmaların yurt dışından ithal ederek araçlara taktıkları bu sistemlerin, özellikle Türkiye dışına çıkıldığında doğru tespit yapamadıklarını Gaziantep Akyılmaz Lojistik şirketi sahibi Çetin Akyılmaz'dan öğrenmiştik.

Haberimiz üzerine Mobiliz Bilgi ve İletişim Teknolojileri AŞ genel müdürü Levent Aydoğan, hassas bir konu olan "araç takip sistemleri" yle ilgili açıklayıcı bir mail gönderdi.

Türkiye'de, aralarında BP, Shell, POAŞ, TC Merkez Bankası, Ziraat Bankası, Banvit, Erikli, Borusan Lojistik diye uzayıp giden 2 binin üzerinde müşteri portföyüne sahip, 35 binin üzerinde araçta kurulu "sistem" hizmeti veren bir kuruluş olarak, haberimizi "kutladığını" belirterek konuyla ilgili açıklamalarda bulunuyor.

Aydoğan, "Yaşanan sorunlar maalesef piyasada yer alan ve yeterli deneyime sahip olmayan birçok üreticinin sektöre verdiği zararın tipik bir resmidir" diyerek girdiği açıklamasında şu saptamalarda bulunuyor:

Araç Takip ve Filo Yönetim Sistemleri özünde pek çok karmaşık teknolojiyi barındıran ve bu teknolojilerde "know-how" gerektiren, özellikle skala olarak büyüdüğünde başarılı bir performans sergilemesi pek de kolay olmayan sistemlerdir."

Levent Aydoğan

Mobiliz'in, sektörde yaklaşık 20 yıllık deneyimi ile geliştirdiği 4. nesil sistem ile müşterilerine bu hizmeti sunduğunu belirten Aydoğan şöyle devam ediyor:

Araç Takip ve Filo Yönetim Sisteminin başarılı olması için pek çok kritik faktörün bir arada bulunması gerekir. Bilindiği gibi bu tür sistemlerde araçlarda yer alan, bazen kara kutu diye de adlandırılan bir araç bilgisayarı, GPS alıcısı ve çevre birimleri (değişik sensörler, mesajlaşma birimi, vb.) ile bir de merkez yazılımı bulunmaktadır. Araç birimlerinin müdahaleden uzak ve zor şartlarda (sıcak, soğuk, titreşim, motordan gelebilecek elektriksel gürültüler, vb.) çalışıyor olması, iyi bir araç biriminin tasarımı üzerinde oldukça sıkı koşullar oluşturmaktadır. Bu konuda sık sık arıza yapan, sürücünün bilgi göndermeyi kesen cihazı resetlemesini gerektiren, belirli bir süre kullanılmayan aracın akü sünü bitiren ve buna benzer pek çok sorun yaratan cihazlarla ilgili müşteri şikayetleri bilinmektedir. Bu nedenle, cihazları çok sayıda araç üzerinde uzun bir süredir sorunsuz çalışan sistem sağlayıcılarla çalışmak önemlidir.

Bu tür cihazların araçlardaki elektronik aksama zarar verebildiği gerçeği ile Avrupa'da 1 Ekim 2002'den beri uygulamaya koyulan, araçlara sonradan takılan ("after-market") elektronik cihazlarda aranması zorunlu hale getirilen genişletilmiş 95/54/EC kapsamındaki E-mark onay prosedürü bulunmaktadır.

Ulusoy'da yol ayrımı

Bir süredir ticari faaliyetler konusunda Ulusoy Holding'de yaşanan çatlamalar Yılmaz Ulusoy'un yolunu ayırmasına kadar vardı. Un-RoRo'nun satışıyla, Ulusoy Holding'de başlayan ticari görüş ayrılıkları iki kardeşin ticari faaliyetlerine ayrı ayrı yollarda devam etmesine neden oldu. Saffet Ulusoy ve ona taraf olanların Un-Ro-Ro'nun satışının gerçekleşmemesini istemiş buna karşın Yılmaz Ulusoy ve kendisiyle hareket edenler de bu satışın gerçekleşmesi yönünde holding içerisinde baskı kurmuşlardı. Kamuoyuna son derece alenen yansıyan bu olaydan sonra holding içinde böyle ticari görüş ayrılığının oluşması Ulusoy Holding açısından olumsuz karşılanmış ve durum kafalarda soru işaretleri oluşmuştu. Yılmaz Ulusoy'un, 15 Ekim 2008 tarihi itibari ile Yılmaz Ulusoy Holding AŞ olarak ticaret hayatına devam edeceğini açıklaması iki kardeşin ticari geleceklerine nasıl yön verdiklerini gösterdi. Ticari stratejiler konusunda yaşanan uyuşmazlığın iki kardeşi yıpratacağını öne süren bazı çevreler, ayrılmanın daha uygun olacağını dile getiriyorlar.

Yılmaz Ulusoy Holding AŞ çatısı altındaki şirketler

- Yılmaz Ulusoy Turizm Taşımacılık Yat. AŞ
- **Ulusoy Turizm Seyahat AŞ**
- Ulusoy Travel Cen., Ulusoy Aspendos Otel
- **Ulusoy Turizm İşletmeleri AŞ**
- Ulusoy Kemer Holiday Club
- **Antalya Enternasyonel Turizm İşlet. AŞ**
- Ulusoy Tekstil A.Ş., Ulusoy İnşaat AŞ
- **Ne-Art Tekstil Dekorasyon Ticaret AŞ**
- PMP Dekorasyon İnş. Danış. San. Tic. AŞ
- **PMP Basım Yayın ve Matb. Sanayi Tic. AŞ**
- PMP gemicilik AŞ
- **PMP Deniz İşletmeciliği AŞ**
- PMP Denizcilik AŞ
- **PMP Enerji Elektrik Üretim San. Tic. AŞ**
- PMP Sigorta Acenteliği AŞ

-sayfa 7 11/29/08 4:10 PM Page 1

C M Y K

İstanbul'u TRANSMAR kurtarır

Prof. Ahmet Vefik Alp, yapılması düşünülen 3. Boğaz Köprüsü ve otoyolların İstanbul'un mevcut ekolojik yapısını bozacağını, trafik sorununun ancak TRANSMAR projesiyle çözüleceğini belirtti.

KİMDİR?

Prof. Ahmet Vefik Alp, kariyeri başarılarla dolu bir mimar, kent bilimci, şehirsel psikolog, yüksek mühendis, TC Başbakan Eski Danışmanı, Uluslararası Mimarlık Akademisi bölge başkanı, Amerikan Mimarlar Enstitüsü Güney Avrupa Direktörü (bu görevi sona erdi) gibi unvanların sahibi, dünyanın önde gelen tanınan bilinen isimlerinden biri olarak gösteriliyor.

Kamuoyu, Ahmet Vefik Alp ismini ilk kez geçtiğimiz yerel seçimler öncesi, İstanbul Belediye Başkan adayı olarak duydu. Prof. Ahmet Vefik Alp, bugün arapsaçına dönen, içinden çıkılmakta büyük güçlükler yaşanan İstanbul trafiğinin çözümü için ilk bakışta 'hayal ürünü' gibi görünen, ancak benzerlerinin birçok ülkede yer aldığı projeleri hayata geçirme savaşı veriyor. Sayısız projelere imza atan Prof. Alp, onlardan bahsederken, İstanbul'u trafik çilesinden kurtarmış kadar heyecanlanıyor.

■ Sayın Alp, 3. Boğaz Köprüsü'nün kuzeyde yapılması öngörülüyor. Buna neden karşısınız?

İstanbul'un çevresel ve transit trafiğini kent dışına taşıyacak ve aynı zamanda kent içi ulaşıma destek olacak bir periferik sürat geçişi yapılmasında ilgililerle aynı fikirdeyim. Ama bu geçiş kuzeyden değil, güneyden Marmara Denizi üzerinden yapılmalıdır. Son yeşil ve suyumuzu barındıran kuzeye otoyol ve köprü yapılması, orta ve uzun vadede İstanbul'un ekolojik dengelerine ciddi zararlar verebilir. İstanbul'u kuzeye doğru büyütmek, kenti çölleşme sürecine sokabilir. İstanbul'un son akciğerleri Boğaz'ın iki kuzey yakası Koruma Kurullarınca SİT Bölgesi ilan edilmişti. Ancak kaçak yapılaşmayı durdurmak mümkün olmadı. Depremlerden sonra daha güvenli olduğu söylenen kuzeye kaçış yaşandı. Ancak büyük tahribatı FSM ve TEM(Trans European Motorway) otoyolu yaptı. İşin başında TEM'den Boğaz kenarlarında çıkış gösterilmedi. Bir süre sonra Anadolu yakasına Beykoz ve Anadoluhisarı, Avrupa yakasına Etiler ve Baltalimanı çıkışları monte edildi. E-5'in (D–100) kuzeyinden transit sürat yolu olarak planlanan TEM ve FSM köprüsü kısa sürede kent içi caddeye dönüştü. E-5 ile TEM arasında kalan 2 bin 500 hektar yeşil alan birkaç örnek dışında ucube ve kaçak yapılarla doldu. Kuzeyden 3. Boğaz Köprüsü, bu kötü senaryonun tekrarı olabilir. Diğer bir deyişle, biz bu filmi gördük.

■ Güneyden, yani Marmara Denizi üzerinde yapılacak bir geçiş projeniz var, daha mı uygun?

TRANSMAR 'Pendik-Yeşilköy Otoray Yüzer-Viyadük' projem, İTÜ ve uluslararası bilim platformlarından onay aldı. 2000- 2002 yılları arası ön tetkik ve hesapları yapıldı. İTÜ havuzunda 50 yıllık perspektifte en şiddetli lodos ortamında test edildi, raporları hazırlandı, teknik vize verildi.

Bu projem, 2001 yılında Norveç'in o tarihte Avrupa Kültür Başkenti olan Bergen kentinde gerçekleşen Dünya Boğaz Geçişleri Kongresinde başyapıt seçildi, bilim literatürüne girdi. Kitaplarda yer aldı. Projemi tanıtmak için Bergen'e davet edildim, sunuş sonrası ayakta alkışlandım. Bir Türk olarak gururlandım. Bu proje, yeşil alanları katletmeden, İstanbul'u kurtaracak bir projedir.

■ Bu projenin portresini çizer misiniz?

İstanbul'un içine girmesi gerekmeyen transit ve çevresel trafiğin, kent dışına alınmasından ve kent içi ulaşıma destek verecek bir raylı sistemi de içeren bir sürat geçişinin yapılmasından yanayım. TEM ve FSM ile başarılamayan bu projenin bu kez doğru güzergahtan geçirilmesini istiyorum. Bu İstanbul'un son şansı. Bu nedenle 50 kilometresi denizde, toplam 80 kilometrelik TRANSMAR 'Pendik-Yeşilköy Otoray Yüzer Viyadük' projesini tasarladım. Bu geçiş hem Raylı Mekik'i, hem transit trafiği, hem de çevresel trafiği taşıyor. Diğer bir deyişle Pendik'ten Avcılar'a gidecekseniz kent içine girmeden yarım saatte deniz üzerinden gideceksiniz. TRANSMAR çok amaçlı bir projedir.

■ Biraz bilim-kurgu gibi görünüyor. İnsanlar bu projenin detaylarını öğrenmek isteyecektir. Anlatır mısınız?

TRANSMAR 'Pendik-Yeşilköy Otoray Yüzer Viyadük', Avrupa Yakası'nda Olimpiyat Köy'den başlıyor, TEM'le buluşuyor, yapılaşmış bölgeyi tünelle geçerek, Mimar Dr. Ken Yeang'ın tasarladığı Avcılar Ekolojik Parkı'nın yanından geçiyor, Marmaray Metrosu ile bağlanıyor, Atatürk Havalimanı'nın altından geçerek denize çıkıyor. Yüzer ayaklar üzerinde 25 m. yüksekten gidiyor. Boğaz açığında 65 m'ye yükseliyor. Burada 1'er km'lik 2 açıklıklı büyük köprüyü taşıyan 3 sabit ayak var. TRANSMAR Kınalıada'nın arkasında karaya basıyor ve burada servis ve kurtarma istasyonları yer alıyor. Acil durumlarda Adalar'dan boşaltma sağlanabiliyor. Tekrar 25 m. yüksekten yüzer viyadük olarak giderek Kartal-Pendik arası eski çimento fabrikası bölgesinden karaya giriyor, Mimar Zaha Hadid tarafından tasarlanan Kartal gökdelenler bölgesi ile buluşuyor, Marmaray ile tekrar kesişiyor, yapılaşmış bölgenin altından tünelle geçerek Sabiha Gökçen Havalimanı'na varıyor ve buradan TEM ile tekrar buluşarak Formula-1 alanına uzanıyor. Yüzer Viyadük üzerinden günde yaklaşık 100 bin araç İstanbul'u 'bypass' ediyor. Pilotsuz ve çevre dostu manyetik motorlu 'Raylı Mekik' ile iki havalimanı arası 15 dakika sürüyor. Geçiş ücretini ortalama 10 YTL düşünüyorum. Proje 3 yılda yaklaşık 5 milyar US Dolar'a mal oluyor, 15-20 yılda kendini ödüyor. Benzer projelerde geri dönüş 30-40 yıl hesaplanıyor.

Yüzer Viyadük'e yapısal olarak baktığımızda AHL'den itibaren denizin sığ bölgesinde 9 km. deniz zeminine basan ayaklar üstünde, denizden 25 yüksekten gidiyor. Sonra 6 km. uzunluğunda yüzer sistem var. Bunu, büyük gemilerin geçişi için 65 metre irtifaya yükselen 1'er km.lik 2 açıklıklı sabit ayaklı Büyük Köprü izliyor. Büyük Köprü'nün uzunluğu 3 km tutuyor. Takiben tekrar 12 km. yüzer sistem var. Kınalıada'nın arkasında zemine basıyor. Tekrar 14 km. yüzer-viyadük ile devam ediyor. Kartal-Pendik arası karaya girerken tekrar 6 km. sabit ayaklar üzerinde gidiyor. Böylece yüzer segmanlar 6km, 12 km. ve 14 km?lik 3 parçadan oluşuyor. Toplam proje uzunluğu 80, denizaşırı uzunluk 30+20 km = 50 km hesaplanıyor. TRANSMAR'da gidiş 3, geliş 3 toplam 6 yol şeridi olacak, araçlar maksimum 100 km/h, raylı sistem 200 km/h hızla seyredebilecekler.

Pendik-Yeşilköy Otoray Yüzer Viyadük müstakbel İzmit Körfez köprüsü ve Çanakkale Köprüsü ile 'Büyük Marmara Çemberi'ni oluşturuyor'. Bu 3 proje ile yalnız İstanbul'un değil tüm bölgenin ulaşım sorunu rahatlıyor.

■ Diyelim ki böyle bir proje, İstanbul için uygulandı. Kente ve çevreye başka ne gibi getirileri olacak?

Buna şöyle bir cevap vereyim. TEMA Vakfı Kurucusu Hayrettin Karaca, 'Bu projeye sarılalım, çünkü toprağa dokunmuyor' diyor. Projenin artılarını şöyle sıralayabilirim. Transit ağır vasıta geçişi ve çevresel trafiği kent dışına alıyor, kent içi ulaşıma destek oluyor, imar rantına imkan vermiyor, arsa spekülasyonunu tetiklemiyor, çarpık yapılaşma ve gecekonduya meydan vermiyor, kamulaştırmaya neden olmuyor, Boğaziçi'nin tarihi ve doğal dokusuna dokunmuyor, su havzalarını tehdit etmiyor, yeşile ormana zarar vermiyor, kentte ses ve hava kirliliğine neden olmuyor, Atatürk ve Sabiha Gökçen havalimanlarını bağlıyor, daha ekonomik, daha hızlı yapılabiliyor Olimpiyat Stadı ve Formula-1 i rahatlatıyor, Adalar'dan acil boşaltma sağlıyor.

Türkiye, lojistik üs olabilir

Otomotiv endüstrisinin önemli bir ayağını oluşturan tedarik zinciri için sorunları en aza indirerek daha mükemmel bir lojistik sistemi arayan sektör bileşenleri, 'Otomotiv Lojistiği Konferansı'nda bir araya geldi

Uluslararası lojistik firmaları ile otomotiv ana ve yan sanayi temsilcilerinin katıldığı Otomotiv Lojistiği konferansında üretimin batıdan doğuya, kuzeyden güneye kaydığına dikkat çekilirken, Türkiye'nin konumu itibarıyla bu alanda önemli bir üs olabileceğinin altı çizildi.

Konferansta global endüstrinin bir parçası haline gelen otomotiv sektörünün lojistik ayağını değerlendiren TAYSAD Genel Sekreteri Özlem Gülşen, dünyada yaşanan ekonomik kriz nedeniyle 2009'da ihracatta bir miktar düşüş beklenmesine rağmen daha sonra dış satışların artmaya devam edeceğini belirtti. TAYSAD üyeleri olarak 2007'de 12.5 milyar dolarlık toplam ciro elde ettiklerini, bunun 5 milyar dolarını ihraç ettiklerini anımsatan Gülşen, bu yıl da 6 milyar dolarlık dış satışa ulaşacaklarına değindi. İhracatta en büyük pazarlarının yüzde 26 ile Almanya, yüzde 12 ile İtalya, yüzde 9 ile Fransa olduğunu vurgulayan Gülşen, doğu Avrupa ve Rusya pazarlarına yönelmeleriyle bu ülkelere de dış satışlarının artış gösterdiğini aktardı.

Gülşen, "Rusya'ya ihracatımız geçen yıl yüzde 3 pay alırken, bu yıl yüzde 6 olacak. Bu artışlar sonucunda başta Doğu Avrupa olmak üzere demiryolu sistemi kurmak istiyoruz. Karayolu ile burada rekabetçi olamıyoruz. Hammadde konusunda da yeni gelişmeler olacak, özellikle demir çelikte gelişmekte olan ülkelerden ithalat öne çıkacak. 2009'da ihracatta volümler açısından etkilenmiş olacağız ama daha sonra artış devam edecek. İhracat artacak onun için lojistikte daha fazla gruplama ihtiyacımız olacak" diye konuştu. Denizyolunun da önemine değinen Gülşen, özellikle İtalya ve İspanya'ya ihracatta bu yolla rekabetçi olunabileceğini aktardı. İran ve Çin'e de dikkat çeken Gülşen, hem bu ülkelere ihracatta, hem de ithalatta yeni sistemler gerekeceğinin altını çizdi.

Konferansta konuşan OETK Başkanı Cengiz Kabatepe de dünyada üretimin batıdan doğuya, kuzeyden güneye kaydığına dikkat çekerek, Türkiye'nin bu noktadaki konumuna değindi. Kabatepe, "Lojistik alanında fırsat arayışı içindeyiz. Tedarik zincirinde ciddi lojistik sıkıntılar maliyet, kalite ve hız konusunda bizleri düşündürecek. Bundan böyle tüm tedarik zincirini yönetebilme zamanı geldi. Bunları başarabilirsek Türkiye bu trafikte hem imalatta hem de müşteri açısından önemli bir üs haline gelebilir" dedi.

Ne kadar mükemmel üretim tesisi kurulsa da lojistikte gerekli adımların atılmaması halinde işlerin yürümeyeceğinin altını çizen Kabatepe, bu noktada denize açılan kapılara dikkat edilmesi gerektiğini söyledi. Ayrıca Avrupa'da demiryolu taşımacılığının konuşulduğunu, Türkiye'nin de bu yönde öne çıkması gerektiğini aktaran Kabatepe, "Artık her şey lojistik faaliyetlere uygun planlanmalı" şeklinde konuştu.

GÜR SES

Nilgün ÖNKAL

Otomatiğe bağla-fono aktar-özelleştir-sat

Bundan 8- 9 ay önce yazdığım bir yazıda; Meclise 3 AKP'li milletvekili tarafından getirilen bir düzenlemeden söz etmiştim.

Köprü- otoyol ve hava limanlarından elde edilecek gelirlerin devlet hazinesine değil, tek yetkilisi Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın olacağı bir fona aktarılmasıyla ilgili bir yazıydı.

Bu fonda toplanacak milyonlarca doların hesabı Sayıştay dahil hiçbir kurum tarafından sorulamayacak. Burada toplanan paraların nereye harcanacağına sadece Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım karar verecek. Örtülü ödenekten daha örtülü bir fon yani.

Şimdi ne yapılıyor?

Ulaştırma Bakanlığı, Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı köprü ve otoyol geçişlerine otomatik zam yapma hazırlığındalar. Her defasında yapılan zam Danıştay tarafından iptal edildiği için, bu defa hukukun engel olmasını engelleyecek bir düzenleme üzerinde çalışıyorlar. Altı aylık veya yıllık ÜFE (Üretici Fiyat Endeksi) ve USD artışına bağlı olarak otomatik olarak artacakmış. İnsaf! Milletin parasıyla yapılan yollardan, köprülerden kazanılan parayı önce kendi fon hesabına aktarmanın, sonra da hukuk engeline takılmadan zamları otomatiğe bağlamanın yollarını arayan bir zihniyet.

İşte Kara Taşımacıları

Bu zihniyet yüzünden perişan oldu.

Söz konusu zam olunca çözüm bulunuyor. OTOMATİĞE BAĞLAMAK. Doğalgaz, elektrik, otoyol-köprü geçişleri, kara taşımacılarının belge ücretleri hep otomatiğe bağlı. Kayıt altına alma bahanesiyle zaten yıllardır kayıt altında olan, vergi veren, istihdam sağlayan, ahlaklı ticaret yapan, yasadışı kazancı aklının ucundan geçirmemiş insanlar mali-psikolojik işkence yaşadı. Hala bu işkencenin izleri silinmedi. Kayıt altına al, dolaylı-dolaysız vergilerle canı çıkana kadar vur. Nasıl olsa kimsenin sesi çıkmıyor, sesi çıkan olursa da zaten başına gelecekler malum.

Hangi sektörde sorun yaşanıyorsa bu sorun kara taşımacılarının sırtındadır. Satılan limanların, devlete yük denilerek özelleştirilen- satılan, sonrada işçileri çıkartılıp, makineleri, lojmanları satılıp, binası yıkılarak yerine otel, alışveriş merkezi yapılan fabrikaların, ekip-biçemeyen çiftçinin, üretim yapamayan sanayicinin, kepenk kapatan esnafın tüm sıkıntısını biz taşıyoruz. Kayıt altında olan taşımacılar yüzde 75 dolaylı vergilerin yükünü de sırtında taşıyor. Otomatiğe bağlanan zamların sıkıntısını da yine biz taşıyacağız.

Yeter artık! Bu kadar yükü sırtımızda taşıyoruz, üstelik bu yükü taşıyabilmek için üstüne bir de sektör olarak trilyonlarca belge parası verdik, veriyoruz. Pırlantanın, elmasın, şarabın ÖTV'si kaldırıldı, Ulaştırma Sektörü'nde deniz taşımacılığı yapanlar ÖTV'siz mazot alıyor. Kara Taşımacılarına gelince trilyonlarca belge parasının yüzde20'sini alan Maliye Bakanı "Böyle bir uygulama düşünmüyoruz" diyor. Kusura bakmayın teşbihte hata olmaz, bu durumda söylenen bir deyim vardır "eşek olunca semer vuran çok olur" diye. İşte o durumdan ve malum zihniyetten kurtulmamız lazım.

Yıl - 2 SAYI - 33 Fiyatı: 50 Ykr - Kasım 2008

GAZETENİN YAYIN PERİYODU: HAFTALIK
YAYIN TÜRÜ: YEREL/SÜRELİ

www.tasimacilar.com

TAŞIMACILAR

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

Genel Yayın Yönetmeni
Metin GÜÇLÜ

Yayın Koordinatörü ve Sorumlu Müdür: **Şifa ŞEN**

Haber Koordinatörü: **Zekai EROĞLU**

Editör: **Aliye GÜMÜŞ**

Dış Haberler **Ozan DEMİRÖZ - Didem BÜYÜKARSLAN**

Muhabirler: **Oya KAYA - Büşra DİRİLMİŞ**

Hukuk Danışmanı
Av. Uğur AMASYA

ANADOLU TEMSİLCİLİKLERİ

Ankara- Sabri DANABAŞ **Kayseri** -Fatih Karataş **Edirne-KAPIKULE-HAMZABEYLİ** Mehmet ŞENOL **Edirne Gazetesi Edirne - 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**

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.

-sayfa 8 11/29/08 4:59 PM Page 1

C M Y K

Kargocuların kayıkçı kavgası!

1. Ulusal Kargo Forumu'na katılan Emre Büyükgöz, Server Erdır, İrfan Gündüz, Recep Bilgin ve Feyzullah Bayar bağlı bulundukları kurumun sorunlarını tartıştılar.

İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yatırım Yapım ve İşletme AŞ (ISG) havacılık ve lojistik sektöründe faaliyet gösteren özel sektör ve kamu kurum ve kuruluşlarını bir araya getiren birinci Ulusal Kargo Forumu'nu gerçekleştirdi.

Forumda kargocuların tartışmaları ve eğitimsiz elemanlar konusu güne damgasını vurdu.

Haberi 5. sayfada

www.tasimacilar.com

LOJİSTİK/YÜK

TAŞIMACILAR

Yıl - 2 / Sayı - 33

Lojistik öğrencileri sektöre ne kadar gerekli

Lojistik sektörü yetkilileri, her fırsatta yetişmiş eleman eksikliğinden yakınırken, bu alanda eğitim gören öğrenciler de bilgi eksikliğinden şikayet ediyor. Peki, sektöre eleman gerekli mi?

Hepimizin bildiği gibi eğitilmiş eleman eksikliği uluslararası taşımacılık sektörünün sürekli olarak dile getirdiği bir konudur. Gerek devlet, gerekse özel üniversiteler açtıkları uluslararası lojistik bölümleriyle her sene birçok mezun vererek eksikliği kapatmaya çalışıyor.

İş aramaya başlayan genç beyinler istihdamın daraldığı, krizin hissedildiği taşımacılık sektöründe, çoğu kez donanımları yetersiz görülerek geri çevriliyor. Peki, yaşanılan bu sıkıntının sorumluları kim?

Elbette kimse günahı üstlenmek istemiyor. Öğrenciler, "Bize kimse yardımcı olmadı, kendi kaynaklarımızla ancak bu kadarını elde edebildik" derken, uluslararası taşıma firmaları da "Bu işi seçtiklerine göre, kendilerini de iyi yetiştirmek zorundadırlar. Bizler de kimseden destek almadık ama kendimizi yetiştirerek buralara kadar ulaştık" diyor.

2008- 2009 Eğitim-Öğretim yılında Düzce Üniversitesi Kaynaşlı Meslek Yüksek Okulu'nda yeni açılan Uluslararası Lojistik Bölümü'nde öğretim görevlisi İbrahim Bilgiç yeni açılan bölümleri için bir kütüphane oluşturmak istediklerini dile getirdi.

Bilgiç oluşturmayı arzuladıkları kütüphanede, öğrencilerin uzmanlaşma yolunda lojistik alanıyla ilgili doküman, kitap, dergi ve gazete gibi birçok materyale ihtiyaç duyduklarını belirterek sektörden yardım istedi.

İrtibat No: (0 505) 938 52 27

Sessiz ve derinden!

Koluman Kögel Treyler Sanayi AŞ İcra Kurulu Başkanı Doğan Yüncüoğlu, kriz döneminde Koluman'ın aldığı önlemleri, 2009 yılı ile ilgili düşüncelerini ekibimiz ile paylaştı.

Yüncüoğlu, özel istek üzerine hazırlanan araçlarla ilgili bir soruya, "Aselsan'a çok ilginç bir proje yaptık. Bütün ulaştırma ve haberleşmeyi kesen elektronik bir kabin entegrasyonu projesi. Proje ile uzaktan kumanda ile patlatılan mayınlara karşı önlem aldık. Bir de tank tayışıcısı projesi geliştirdik" yanıtını verdi.

Krizin, eylül ayından itibaren kendisini hissettirdiğini belirten Koluman Kögel Treyler Sanayi AŞ İcra Kurulu Başkanı Doğan Yüncüoğlu, 2009 yılından da çok fazla ümitli olmadıklarını söyledi.

Yüncüoğlu, sorularımızı açıklıkla yanıtladı:

■ ADR sürecinin uzatılması ile ilgili ne düşünüyorsunuz? Üreticiler hazır mı?

ADR sertifikasyonlarımızı TÜVSÜD denetiminde gerçekleştirdik. Almanya'da ilgili merciler nezdinde çalışmalarımızı da yaptık. Türkiye'de ADR yönetmeliğe girdiği gün hazırız. Gecikmeler yaşanıyor ama devlet haklı. Kontrol yapacak altyapı, tesis gibi sıkıntıların aşılması lazım.

■ Rusya'ya ile yaptığınız 1000 adetlik treyler anlaşmasının tümünü teslim ettiniz mi?

O anlaşmayı 2007 yılında yaptık. Şu anda son partimiz hazır. Dünyada, herkeste olduğu gibi bizde de bir gecikme oldu. 10 ayda tamamlamış oluyoruz. Dalgalanmalar oldu. Mesela Gürcistan Sınır Kapısı'nda bir dalgalanma oldu, araçlar 2 ay yattılar. Ama araçlar hazır ve gidiyor.

■ Otomotiv sektörü neden krizden etkilendi?

Kriz, büyüklerin yüksek üretim kapasitelerine, aynı hızda üretim yapamamalarından çıktı. Frene basıldığında, frenleri tutmadı, üretime devam ettiler. Parklara araçları koydular ve tüketemediler. Bu sorun bize ve tüm Avrupa'ya yansıyor. Fazlasını satacağım mantığı bu sorunu yarattı, yükünü tüm sektör yaşıyor.

■ Yapılan kampanya ve fırsatlara alışan müşteriyi daha sonra nasıl değiştireceksiniz?

Değiştirmek zor. Şu anda piyasada büyük oranda kâğıt var, alışveriş böyle yapılıyor ve bu sağlıklı bir sistem değil. Herkes birbirine kâğıtla döndüğünde zincir bir yerde kırılır. Stoklar şişti, herkes kampanyaya girmeye başladı.

■ 2008 yılını nasıl görüyorsunuz?

Lojistik sektörü üzerinde nisan ayından itibaren krizin etkisi hissedilmeye başladı ama idare ettik. Eylül ayı geldiğinde, Ramazan'ın etkisi ve Amerika'daki bankaların yaşadığı olumsuzluklar bu tarafa doğru dalgalanarak geldi. Çünkü Türkiye bu finans sisteminin bir parçası. Eylül ayı içerisinde istatistiklere göre büyük düşüş yaşandı.

Rusya teslimatımız ile baktığımızda yılı, çoğu ihracat olmak üzere 1600 adetle kapatacağız. 2007'nin yüzde 30, yüzde 40 artısındayız. Fakat eylülden kalma dönemi hissedeceğiz.

■ Firmalar işçi çıkartma gibi önlemler alıyor. Sizin ne tip önlemleriniz var?

Kurum olarak işçi çıkarmaya taraftar değiliz. Çünkü o işçiyi eğitmişsiniz, yatırım yapmışsınız, o kadroyu kaybetmemeniz lazım. Çünkü her şey yoluna girdiğinde aynı kadroyu toplamak, yatırım yapmak gerekecek. Hep beraber aşmak için uğraşıyoruz.

■ Romanya'ya yaptığınız yatırımlar nasıl gidiyor?

2007 yılında Romanya'da toprağı aldık. Ama inşaat izninin alınması zaman aldı. Romanya gibi ülkelerde halen bir geçiş dönemi yapısı var. İnşaat iznini bir anda alamıyorsun. İnşaat izni alındıktan sonrada proje izni almak gerekiyor. Şu anda tüm izinlerimiz alındı. Yatırım ciddi olarak hızla gelişiyor. Orada sadece servis yapmıyoruz, çok geniş spektrumlu bir yatırım yapıyoruz. 200 dönüm arazi üzerinde 5 senede tamamlanacak büyük bir yatırımdan bahsediyoruz.

■ ATP ile ilgili çalışmalarınız var mı?

KOLUMAN bu konunun çok arkasında duran bir grup. Çünkü Kögel'den getirip ithal ettiğimiz, sattığımız frigolarımız var. Ayrıca Türkiye'nin ATP'den taraf olması gerektiğini ön görüyoruz, çünkü Türkiye gıda üreticisi, özellikle yaş gıda, balık, et ve süt ürünleri üzerinde yoğun faaliyet gösteren bir ülkedir. Ana gıda taşımacılığının bu ürünlerle yapılması şarttır. Ama maalesef halen yaş sebze gibi ürünler kasada taşınmaktadır. Bu açıdan uygun araçlarla taşınması oldukça önemli. Ama sorun dönüp dolaşıp yine ADR'de yaşanan konulara geliyor.

GÖZLEM

UND İcra Kurulu Başkanı

Mine KAYA

Krizin 'Tsunami'si de gelecek

ABD'de başlayan finansal kriz, Tsunami gibi dalga dalga bütün dünyaya yayılıyor. Her ülke ekonomisinin gücü oranında bundan nasibini alacak. Türkiye'de de yeni yeni hissedilmeye başlandı. İşin burasını herkes biliyor.

Ancak kimsenin bilmediği, dalganın ne kadar büyüyeceği ve nerede duracağı. Bu yüzden dünya önlemde zorlanıyor. Alınan önlemler de çözümden uzak kalıyor.

Üstelik kriz bugüne kadar ağırlıkla finansal boyutta hissedildi. Bunun reel sektöre hangi şiddette ve ne kadar süreyle yansıyacağını kestirmek zor. Şurası bir gerçek ki, Türkiye krizin sıcak nefesini hissetmeye başladı. Başta ihracatın lokomotifi olan otomotivde üretime ara verilmesi, birçok sektörde bazı siparişlerin iptal edilmesi, reel sektörü girdabın içine çekti demektir. İşte bu nedenle etkin önlemler almak zorundayız.

Burada hem firmaların, hem de devletin yapması gerekenler vardır. Firmalar daha rantabl çalışmak ve gereksiz masrafları kısmak zorundadır. Hatta birleşme veya operasyonlarında işbirliği yapma gibi konuları gündeme getirmek için iyi bir zamandır.

Ama daha da önemlisi devletin de acil ve etkin önlemler alması gerekiyor. Asıl önemli olan da bu. Çünkü Türk nakliyecisi, yıllardır özverili ve azimli çalışması sonucu, önemli bir başarı elde etti. Bu başarıyı devam ettirebilmemiz için, yaşanan bazı engellerin ortadan kaldırılması gerekiyor. Bu özellikle kriz ortamına girdiğimiz şu dönemde çok daha fazla önem arz ediyor. Üstelik şu anda taşıma sektörünün önünün açılması, ihracat yolunun açılması anlamına da gelecektir. Zira bu dönemde, krizin en önemli ilacı olan ihracata da destek sağlanmış olacaktır. Peki nedir bu sorunlar?

Hükümetin diplomatik girişimleriyle çözülebilecek olan Bulgaristan, Suriye, İran, Azerbaycan ve Rusya gibi ülkelerin, geçiş bedeli ve akaryakıt fiyat farkı adı altında Türk TIR'larından para almalarının önüne geçilmelidir. Bu bedeller, taşıma maliyetlerini büyük oranda artırmaktadır. Bunun Türkiye'ye toplam maliyeti de küçümsenmeyecek boyutlardadır.

Ayrıca hükümetin kendi içinde kolayca çözebileceği bir takım sorunlar da bulunuyor. Özellikle taşıma potansiyelinin düştüğü şu dönemde, sektörün elinin kolunun bağlanmaması için banka kredilerinin geri çağırılması önlenmeli. Ayrıca uygun koşullarda yeni kredi sistemi geliştirilmelidir.

Özellikle ihracat taşıması yapan taşımacılardan alınan Motorlu Taşıtlar Vergisi kaldırılmalıdır. Bu konu taşımacılık sektörü açısından önemli bir haksızlıktır. Yatırım yapan herhangi bir sanayi kuruluşunun ithal ettiği makineler vergiden muaf tutulurken, nakliyecinin makinesi olan çekicilerden vergi alınması haksızlıktır. Kriz bunun için fırsat olabilir.

Ayrıca şu kriz döneminde, ihracata mal taşıyan TIR'lara tanınan, sınır çıkışlarında 1200 litrelik vergisiz akaryakıt hakkının, yükleme noktalarına göre düzenlenmesinde yarar var. Çünkü böylece yurtiçinde kat edeceği mesafe de ihracat taşımasına dahil edilmiş olacaktır. Bugünkü uygulamaya göre, mesela Gaziantep'ten yükleme yapan bir TIR'ın Kapıkule'ye kadar olan mesafesi ihracat taşıması dışında kalmaktadır.

Taşımacılar en önemli sorunlardan birisi de, SSK prim ve vergilerin yüksekliği. Firmalar açısından çok önemli olan bu konu, içinde bulunduğumuz dönemde daha fazla önem taşımaktadır. Zira bu ağır yük, istihdamı da olumsuz etkilemektedir. SSK pirim ve vergiler, hiç olmazsa şu kriz döneminde belli oranda indirilerek, firmaların yükü hafifletilebilir. Böylece kriz ortamında daha fazla insanın işsiz kalması önlenebilir.

Biz taşımacılar olarak ekonominin en önemli halkalarından birisini oluşturuyoruz. Sürekli büyüyen ve gelişen sektörümüzün önünün açılması, diğer sektörlerin de işine yarayacaktır. Aksi halde lojistik sektörünün yıkılması, domino taşı gibi diğer sektörlere de yansıyacaktır. Sektör olarak bizim hedeflerimiz büyük, yeter ki yollarımızda engel olmasın.

TIRSAN Türkiye'nin taşıyıcı gücü.

TIRSAN TREYLER SANAYİ TİCARET ve NAKLİYAT A.Ş. T (0216) 564 02 00 (ISDN) info@tirsan.com.tr www.tirsan.com.tr

ADANA İKİKARDEŞ OTOMOTİV PAZ. VE TİC. LTD. ŞTİ. T 0322 429 48 01 BURDUR MEÇİKOĞLU MOTORLU ARAÇLAR NAKLİYAT İNŞAAT TUR. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. T 0248 317 10 70 BURSA BURSA AĞIR VASITA SAN. TİC. VE LTD. ŞTİ. T 0224 441 97 65 GAZİANTEP DAF-TIRSAN ANT. OTO. SAN. TİC. A.Ş. GAZİANTEP YDK. PRÇ. VE SERVİS ŞUBESİ T 0342 238 21 00 İSTANBUL-Anadolu DAF-TIRSAN OTOMOTİV VE TİC. A.Ş. T 0216 311 80 80 İSTANBUL-Avrupa DAF-TIRSAN HDM OTO. SAN. VE TİC. A.Ş. HADIMKÖY YDK. PRÇ. VE SERVİS ŞUBESİ T 0212 858 01 38 İZMİR EGE-TIR OTOMOTİV SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. T 0232 478 61 60

Tırsan, ürün özelliklerini değiştirme hakkını saklı tutar.