



Araçlar “canlı bomba” gibi!

TÜVTÜRK’ün toplantısında, karayollarında dolaşan araçların teknik yapıları ile ilgili bilgi veren Kara Ulaştırma Genel Müdürü Talat Aydın, araçların adeta birer canlı bomba gibi değiştiklerine dikkat çekti. **HABERİ 4’TE**

Milyar dolarlık yatırım

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, kriz döneminde Ferit Şahenk’e jest olması amacıyla bir plaket verdi.



İSTANBUL Araç Muayene İstasyonları Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Doğu Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Ferit F. Şahenk ve Kara Ulaştırma Genel Müdürü Talat Aydın’ın katıldıkları basın toplantısı ile tanıtıldı.

“TÜRK sermayesinin, uluslararası şirketlerle aktif işbirliği içerisinde finansal ve teknolojik bütünleşmesinin başarılı bir örneği” olduğu belirtilen yatırımın 1 milyar dolara mal olduğu, devlete 10 milyar dolar kazanç sağlayacağı belirtildi. **HABERİ 4. SAYFADA**



Toplantı sonrası basın açıklaması yapan iki bakanın neşeli oldukları gözden kaçmadı.

Taşımacılıkta dev adım

TÜRKİYE ile Rusya arasında yaşanan nakliye sorunları, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ile Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanı Igor Levitin’in, Dolmabahçe Sarayı’nda yaptığı görüşmeler sonucu masaya yatırıldı ve büyük ölçüde çözüme kavuşturuldu.

GÖRÜŞMELER sonrası bir basın açıklaması yapan iki bakan, son yıllarda iki ülke arasında artan ekonomik ve ticari ilişkiler doğrultusunda taşımacılık sisteminin de gelişmesi yönünde çeşitlilik konularının konuşulduğunu dile getirdiler. **HABERİ 4. SAYFADA**

TASIMACILAR

www.tasimacilar.com

ARALIK 2008 - SAYI 34



UND ve RÖDER’in tepkileri sonuç verdi

Başbakan Erdoğan “depo”ya el koydu

Bir süredir uluslararası nakliyecilerin sektör dernekleri bazında dile getirdikleri ve Türk ihracatı için büyük önem taşıyan ‘550 litre sınırlaması’ Başbakan’a ulaştırılmaya çalışılıyordu



UND Başkanı Tamer Dinçşahin (solda) genelgenin sektörü rahatsız ettiğini belirtti

UND akaryakıtta denetim istiyor

ULUSLARARASI Nakliyeciler Derneği (UND), nakliyecilerin ÖTV ve KDV’siz yakıt uygulamasının yeniden düşürülmesi üzerine bir basın toplantısı düzenledi. Toplantıda, akaryakıtta denetim sağlanamamasının acısını nakliyecilerin çektiği vurgulandı.

HABERİ 3.SAYFADA

“Un Ro-Ro’nun hayat kaynağı nakliyecilerdir”

NAKLİYECİLERİN zor dönemde olduklarına dikkat çeken Toros Uluslararası Nakliyat yetkilisi Çetin Çimacılı, “Un Ro-Ro bu zor günlerde bize destek vermeli” diyor. **HABERİ 5’te**



Çetin ÇİMACILI

İğneden ipliğe yine zamlandık

1 Ocak 2009’dan itibaren iğneden ipliğe hayatımız yüzde 12 daha zamlanacak. Yaşamımızı yeniden değerlendiren Maliye, karayolu taşımacılığından, trafik cezalarına kadar tüm harçları yeniden yükseltti. **SAYFA 6’DA**



TÜRK ihracatı taşıyan uluslararası nakliyecilere sınır kapılarında getirilen 550 litre sınırlaması UND ve RÖDER’in tepkilerine neden olmuş, iki dernek seslerini çeşitli şekillerde duyurmaya çalışmıştı. İki derneğin bu çabaları da olumlu sonuç verdi ve Başbakan Erdoğan “depo” olayına el attı.

DIŞ ilişkiler Kurulu toplantısında Başbakan Recep Tayyip Erdoğan’ın RÖDER’den Erol Soylu ve Genel Müdür Cumhur Atılğan, UND’den Başkan Tamer Dinçşahin’e “Çağrılarınızı duydum, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım’a depo konusunu Maliye Bakanı ile çözmesi için havale ettim” dediği öğrenildi.

HABERİ 7. SAYFADA

Sektör ‘duayeni’ Ulusoy isyan etti:



Cehennemlik değiliz!

Sınır kapılarından alınan ÖTV ve KDV’siz yakıt miktarlarının yeniden düşürülmesi üzerine bir basın toplantısı düzenleyen RÖDER, hükümetin aldığı kararları sert bir şekilde eleştirdi.



Cumhur Atılğan

RÖDER Yönetim Kurulu Başkanı Saffet Ulusoy alınan son kararın “Hükümetin attığı bir yumruk olarak” nitelendirerek, Başbakan Erdoğan’a çağrıda bulundu: “Hey, Sayın Başbakan, kanunu, yasayı, kimi istediyseniz yönetime siz çıkardınız. Ama bizi cehenneme atınız. Bizi kurtarın artık, bizim yerimiz cehennem değil”

RÖDER Genel Müdürü Cumhur Atılğan ise, standart depo tanımının rakamsal olarak belirtilmediğini vurgulayarak, “Sürekli yapılan değişiklikler nakliyeciyi şaşkına çevirdi. Hukuki düzenleme gerekiyor. Bu da standart depo tanımının değiştirilmesiyle olacaktır” dedi. Atılğan, bu kararlar kaybedilen “döviz”e dikkat çekti. **HABERİ 7. SAYFADA**

Lojistik sektörüne harika gençler!

Yıldız Teknik Üniversitesi Kalite ve Verimlilik Kulübü öğrencilerinin her yıl düzenlediği Lojistik Eğitim Kampı’na ilgi büyük oldu

TASIMACILAR Yayınları’nın da basın sponsorluğunu üstlendiği bu seneki Eğitim Kampanyası’na ilgi büyük oldu. Lojistik alanında daha bilinci mezunlar yetiştirmesi ve bu alanda çalışanların bilgilerine katkı sağlamayı amaçlayan kampanya yurt dışından gelen öğrenciler de katıldı. **HABERİ 6’DA**

80 üniversite öğrencisi ve 20 şirket çalışanının katıldığı organizasyon, 18 Aralık akşamı düzenlenen bir kokteyle start aldı. 3 gün süren kamp, çeşitli sektörlerden gelen konuşmacılar “lojistik”le ilgili konusmalar yaparak sektörün gelecekteki önemini anlattı. **HABERİ 6’DA**



UYARI: Kış geliyor yollarda kalmayın!



YAKLAŞAN kış şartları nedeniyle, karayollarında yaşanacak olumsuz koşullara dikkat çekilerek alınacak tedbirlerle ilgili İçişleri Bakanlığı bir genelge yayınladı.

TÜRKİYE Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, Uluslararası Nakliyeciler Derneği ve Türkiye Otobüsçüler Federasyonu’na da gönderilen genelgede tedbirler sıralandı. **HABERİ 6. SAYFADA**



Çevresinde lastik kaplama sektörünün “duayeni” olarak tanınan Süleyman Aydılek (solda), ilk ömrünü dolduran TIR ve kamyon lastiklerine hayat veriyor. En büyük yardımcılar ise ağabeyi Ali ve küçük kardeşi Hüseyin Aydılek.

Lastiğe yeniden ‘hayat’ veriyorlar

TASIMACILIKTA “milyonlarca” lira değerindeki kargoları bir yerden bir yere taşıyan kamyon ya da TIR’ların can damarlarının, sahip oldukları lüks görünüşten daha çok, asfalt zemine değen lastikleri olduğunu hiç düşündünüz mü?

LASTİKLERİN sağlamlığı bir araç için büyük önem taşıyor. Ülkemiz şartlarında bir lastik ortalama ömrünü tamamladıktan sonra atılmıyor, yeniden “hayat verilerek” kamyon ya da TIR’ların hizmetine sunuluyor. **HABERİ 5. SAYFADA**

TERS AÇI



Ertuğrul TARHAN

“Anne’nin sütü kesildi” (2)
Yazısı 7’de

GÖZLEM



M. Sabri DÂNABAŞ

Küreselleşemeyen Kamyoncum!..
Yazısı 2’de



Motorin Fiyatları

İstanbul	: 2.39	Adana	: 2.38
Ankara	: 2.43	D.Bakır	: 2.44
İzmir	: 2.38	Kayseri	: 2.42

Yeni yılınızı en içten duygularla kutlar, sağlıklı, mutlu bir gelecek dileriz.

TASIMACILAR



Kriz, otomotiv pazarını vurdu

Kümülatif binek ve hafif ticari araç toplam pazarında geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 8,5 oranında gerçekleşen düşüş, otomotiv pazarının global kriz dönemindeki portresini çiziyor

UİB'in ihracatı şaşı

UİB Kasım ayı ihracatının 1 milyar 413 milyon 470 bin dolar olarak gerçekleştiğini açıkladı

Uludağ İhracatçı Birlikleri (UİB) Genel Sekreteri İbrahim Okur, "Küresel finansal krizinin Avrupa'da yarattığı pazar daralması ihracatın yüzde 70'ten fazlasını AB ülkelerine yapan UİB'in ihracatını olumsuz etkiledi" dedi.

Uludağ İhracatçı Birlikleri (UİB) Binası'nda gerçekleştirilen toplantıda Genel Sekreter İbrahim Okur, UİB kanalıyla gerçekleştirilen Kasım ayı ihracat rakamlarını ve UİB'in gerçekleştirdiği faaliyetleri açıkladı.

Yılbaşında açıkladıkları 28 milyar dolarlık ihracat hedefini gerektiremediklerini ifade eden Okur; "Amerika Birleşik Devletleri'nden (ABD) başlayarak Avrupa Birliği'nde (AB) büyük pazar daralmasına neden olan finansal kriz nedeniyle ihracatta beklenen artışın gelmemesi dolayısıyla UİB'in 28 milyar dolarlık hedefinin gerçekleşmeyeceğini öngörüyoruz" dedi.

UİB'in ihracat hedefindeki sapmanın nedenlerine de değinen Genel Sekreter Okur; "Ekim ayında yüzde 39'luk gerileme ile başlayan ihracat rakamlarında gözlenen azalış sebebiyle UİB'in ihracat hedeflerinde bir sapma olacağı öngörülmektedir. UİB'in ihracatında gözlenen azalışın Türkiye rakamlarından fazla olmasının diğer bir sebebi de AB'nin UİB ihracatındaki yüzde 70'e

ri aşan ağırlığıdır. AB'nin Türkiye ihracatındaki oranı yüzde 50'lerin altında yer almaktadır. AB'nin UİB ihracatındaki ağırlığının yanı sıra ihracat artışındaki azalışın diğer bir sebebi de Eurodolar paritesinin dolar aleyhine gelişmesidir" şeklinde konuştu.

Genel Sekreter Okur, Kasım ayında UİB kanalıyla gerçekleştirilen ihracatın 1 milyar 413 milyon dolar olarak gerçekleştiğini ifade ederek bu rakamın geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 39'luk bir azalışa ortaya koyduğunu kaydetti. İbrahim Okur, 1 Ocak-30 Kasım tarihleri arasında UİB'in gerçekleştirdiği ihracatı 23 milyar 983 milyon dolar olduğunu söyleyerek, "UİB'in 1 Ocak-30 Kasım tarihleri arasında gerçekleştirmeyi başardığı 24 milyar dolara dayanan ihracatı geçen yılın aynı dönemine kıyasla yüzde 18'lik bir artışa ifade etmekte. Son 12 aylık periyoda bakıldığında da ise 25 milyar 965 milyon dolarla 28 milyar dolarlık hedefin 2 milyar 34 milyon dolar gerisinde bulunuyor.

Son 12 aylık ihracatta Taşıt Araçları ve Yan Sanayi 23 milyar 749 milyon dolar, Tekstil 1 milyar 70 milyon dolar, Hazır giyim ve Konfeksiyon 607 milyon dolar, Yaş sebze Meyve Mamulleri 192 milyon dolar, Yaş Meyve Sebze ise 120 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirdi" dedi.



Aralık ayındaki ihracat performansını da değerlendiren Okur; "Avrupa'daki daralmanın devam edeceğini öngörür, 9 günlük kurban bayramını ve Noel tatilini de hesaba katarsak geçen yılın aynı dönemine göre daha düşük bir rakamla Aralık ayını kapatacağımızı tahmin etmekteyim. Bu veriler ışığında UİB'in 2008 yılı ihracat rakamının 25 buçuk milyar dolar seviyesinde olacağı görülmektedir. UİB'in ihracat hedefini küresel kriz şaşırttı" sözleriyle bu rakamları beklemediklerini ifade etti.

Türkiye'ye moral olan ihracatçıların, tüm kişi kurum ve kuruluşlar tarafından desteklenmesi gerektiğinin altını çizen Okur, "Türkiye'nin yüzünü ağartan, verdikleri büyük mücadeleye ile Türkiye'ye moral olan ihracatçılarımıza tüm kişi kurum ve kuruluşların destek olmasının yanı sıra güvenmeleri de gerekmektedir. Krizin avantajı çevrilebilmesi için, ihracatçılarımıza finansal desteğin artırılması, maliyetlerin azaltılması ve iç piyasayı canlandırılmasını sağlayacak düzenlemelerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir" şeklinde konuştu.

Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD), Türkiye otomotiv pazarının 2008 yılı Ocak-Kasım ayı dönemi kümülatif binek ve hafif ticari araç toplam pazar verilerini açıkladı. Verilere göre, toplam pazar, 451 bin 945 adet. Geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 8,5 oranında gerçekleşen düşüş, otomotiv pazarının global kriz dönemindeki portresini çiziyor.

2008 yılının ilk 10 aylık döneminde toplam binek otomobil satışları da geçen yılın aynı dönemine göre, yüzde 5,3 oranında azalma gösterdi. Toplamda 280 bin 119 adet olarak gerçekleşen binek otomobil satışları, kasım ayında geçen yıla göre yüzde 56,6 gibi yüksek oranda bir azalma yaşayarak 17 bin 201 adet oldu. Aynı olumsuz seyr, hafif ticari araç satışlarında da görülüyor. Toplam hafif ticari araç satışları, ilk 10 aylık dönemde geçen yıla oranla yüzde 13,3 düşüşle, 171 bin 826 adet olarak gerçekleşti. Kasım ayında ise, yüzde 61,8 oranında düşüş yaşanarak 9 bin 52 adet oldu.

ODD verilerine göre, 2008 Ocak-Kasım döneminde toplam binek otomobil satışlarında ilk sırayı Renault aldı. Toplamda 42 bin 767 adet satış gerçekleştiren Renault'u, 26 bin 194 adetle Hyundai, 24 bin 304 adetle Fiat, 23 bin 902 adetle Ford izliyor.

Ford ise, 43 bin 429 adet toplam hafif ticari araç satışıyla lider konumda. Ford'u, 32 bin 14 adet ile Fiat, 18 bin 124 adet ile Volkswagen satışları izliyor. Kasım ayında da en çok binek otomobil satışı, yine Renault gerçekleştirdi. Bunu sırasıyla, Ford ve Opel izledi.



Otomotivin birim endeks karnesi

Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) ekim ayı dış ticaret endeksleri verilerine göre, ihracat ve ithalat birim endekslerinde bir artış görülüyor. Miktar endekslerinde ise bu seyr tersine bir tablo çiziyor. İthalat birim endeksinde geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 12,6 oranındaki artış, ihracat birim endeksinde yüzde 3,7 oranında kalıyor.

Geçici dış ticaret verileri doğrultusunda hesaplanan 2003=100 temel yıllık dış ticaret endeksleri, 2007 yılı ekim ayına göre artış gösterdi. İhracat birim endeksi yüzde 3,7 oranında yükselme gösterirken bu rakam, ithalat birim endeksinde yüzde 12,6 olarak kaydedildi. İmalat sanayinde ise ihracat birim endeksi yüzde 4,7'lik, ithalat birim endeksi yüzde 7,6'lık bir yükselme gerçekleştirdi.

Birim endekslerindeki artış, tüm sektörlerde görülüyor. Ekim ayında motorlu kara taşıtları sektöründe yüzde 2,6 değerinde bir gerileme yaşandı. Bunun yanı sıra giyim eşyası, ana metal sanayi ve kimyasal maddeler sektörlerinde de düşüş görüldü.

Ekim ayı ithalat birim endeksinde geçen yıla göre artış gösteren diğer sektörler ise ham petrol, doğalgaz ve ana metal sanayi sektörü. Ham petrol ve doğalgaz sektörünün ithalat birim değerindeki artış, yüzde 23,6 olarak gerçekleşti.

Pazar daralması ihracatı baltalıyor

Otomotiv Sanayi Derneği'nin (OSD) Avrupa ve Türkiye Araç Pazarı Değerlendirmesi'nde Avrupa Otomotiv Üreticileri Derneği'nin (ACEA) istatistikleri ve Türkiye araç pazarının durumuna ilişkin bilgiler yer alıyor. Ekim ayı itibarıyla, Türkiye otomobil ve ticari araç pazarındaki daralmanın, Avrupa Birliği'ne (AB) göre daha etkili olarak devam ettiği görülüyor. Bu da otomotiv sanayi ihracatına olumsuz etki yapıyor. İç ve dış pazardaki talep düşüşü ise üretimde olumsuz bir görünüme yol açıyor.

2008 yılı ekim ayı verileri geçen yıl ile kıyaslandığında, 27 Avrupa Birliği ve Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) ülkelerinde haziran ayında yüzde 7,9 oranında daralma yaşayan otomobil pazarı, ağustos ayında yüzde 15,7 oranında gerileme gösterdi. Eylül ayında AB pazarındaki daralma, Türkiye pazarına göre daha keskin oldu. Buna rağmen ekim ayı Türkiye otomobil pazarı, yüzde 39,2'lik gerilemeyle 27 bin adet olarak gerçekleşti.

Otomobil pazarında en sert düşüş, İzlanda'da gerçekleşirken bunu sırasıyla Letonya, İrlanda, İspanya, Estonya, İsveç, İngiltere ve Danimarka izledi. Ekim ayında araç pazarında artış gösteren ülkeler, Avusturya, Polonya Çek Cumhuriyeti ve Slovakya oldu.

Ekim ayı itibarıyla Türkiye hafif ticari araç pazarındaki daralma yüzde 35'lere ulaştı. AB ve EFTA ülkelerinde ise pazar yüzde 18,7 oranında düşüş gösterdi. Türkiye'de hafif ticari araç pazarı 13 bin adete, AB ve EFTA ülkelerinde ise 160 bin adete düştü.

GÖZLEM

M.Sabri DÂNÂBAŞ



Küreselleşemeyen Kamyoncum!..

Taşımacılık dünya çapında küreselleşirken, kendi sorunlarıyla mücadele veren aslan yürekli kamyoncum maalesef, çağın değişen koşullarına ayak uyduramıyor. Çünkü çıkmazın içinde, bir türlü düştüğü karanlık ve kör kuyudan kendini çıkamıyor. Zira onun bu kuyuya düştüğünü ne bilen var, ne de gören.

Kamyoncumun kendine has sorunları var. Nasıl küreselleşebileceğinin muhasebesini kendisi yapamazsa eller nasıl yapsın? Onun her şeyden önce ekonomik ve yasal problemleri bunların en başında gelen unsurlardan biri. Bu sorunların başında "Karayolları Yük Taşıma Kanunu" getirildi ama yaşanan olumsuz gerçeklerden dolayı pek işlemiyor sanki. Yani bu kanun tamamen kurumsallığı amaçlarken bireysel kamyoncumun boğazından geçireceği ekmeğe düşünülmüştü. Ve de bunun neticesinde bireyselleşmenin ekmeğine yağ değil zehir sürülmüş oldu. Duyuyor, görüyor ve şahit oluyoruz. 5-6 zat-ı muhterem; "Biriklikten Kuvvet Doğar!.." mantığını sahneye çıkararak bir şirket oluşturuyor ve benim "Aslan Yürekli Kamyoncum" da ekmeğe teknesinin kantağını kapatıp, "Yarınlarm Ne Olacak?.." diye kara kara düşünen kendini bir türlü alamıyor. Sektörün zaten bırakın olumlu sinyaller vermesi durumunu şu anda yüzde 40'larda atıl bir durumda. Bunun sebebi işte bu zat-ı muhteremlerin oluşturdukları şirketler yüzünden kaynaklanıyor. Bu işten geçimini sağlayabilmek adına kendi iş olanaklarını kendi sağlamak zorunda kalan "Kamyoncu" rayından çıkmış durumda.

Bu kadar sıkıntı içerisinde evine barkına, çocuklarına ekmeğini nasıl götüreceğini düşünen "Aslan Yürekli" bin bir çeşit vergiye de ödemekle mükellef durumunda. Kamyoncu zor günler geçiriyor. Halbuki dünya genelinde taşımacılık sektörü inanılmaz bir hızla ilerleyen bir sektör durumuna ulaşmış. Bu sektörde dayanışma sağlayıp kamyoncuyla ayağa kaldıracak ne esnaf ne konfederasyon ne de bir sivil toplum örgütü bulunmaktadı. Yani problemin sonucu bundan sonra "Kurumsallık!.." kavramını oluşturuyor. Tabii kurumsal olmak, işini kurumsallık kuralları içinde yapmak, profesyonel anlamda hizmet verebilmek bu bağlamda çok önemli.. Fakat bir takımda iki profesyonelin bulunması, o takımın çok profesyonel bir takım oluşturduğundan dolayı taşıyor. Her maçta hep gol atılması için diğer oyuncuların da bu müsabakaya her yönüyle motive edilmesi teknik direktörün işi.. Peki, bu sektörün teknik direktörü kim?.. Bana kalırsa kendi kendime sormakta hiç güçlük çekmeyeceğimi bilerek ve "Hiç kimsel.." cevabıyla da kendimi yanıtlam. Bu kriter ve gerçekler doğrultusunda çok acı ve teşhis konulan bir şey var. O da bundan sonra bireysel taşımacılık faaliyetlerinin yapılamayacağı konusundaki eksiye giden gelişmeler. Yani profesyonel taşımacılık hizmeti yapan, iki günde şirket oluşturulup göğsünü gere gere "Ben bu işi profesyonelce yapıyorum" diyenler küreselleşecek.

Kurumsallık anlamında bu şirketlerin depoları mevcut, antrepoları var, araç filosu tam tekmil, entegrasyon konusunda da bir sıkıntı da yok, değmeyin keyiflerine. İşte kenardaki kamyoncu bunu yapamamamın, para kazanamamamın derin teessürü içinde o kör kuyudan kurtarılmasını bekliyor. Bu konuda tekrar soluk alabilmesi için acil yardıma ihtiyacı var.

Kamyoncu elinden tutulup kör kuyudan çıkarıldığında belki lojistiğini çok iyi bir biçime getirecek. Mesleki açılımlarıyla amatör kimliğinden çıkıp daha profesyonel ve bireysel hizmetler verecek. Neticede devlet tarafından taşımacılık konusunda yapılacak olan fiyat belirlenmeleriyle eski sağlığına kavuşup sırtındaki kambur kalkacaktır. Bu teşvikler neticesinde kendini bir an önce düzenleyip toparlayarak çağa uyduracak, küreselleşecektir. Zira süreç bu yöne doğru gitmektedir. Kamyoncumun tek şansı var.. Bunu yapabilmesi için kamyoncumun "Elinden tutulmalı!.."

Çeşme Limanı'nda Yeni Açılımlar

- Çeşme-Birindisi/Ancona Hattında Feribot Tipi Gemilere • Çeşme-Trieste Hattında RO-RO Tipi Gemilere
- Çeşme-Sakız Hattında Küçük Tonajlı Gemilere • Çeşme Bağlantılı Kruvaziyer Gemilere



M/V ULUSOY-1 1600 LM/92 TRAILER OR 550 CAR M/V ULUSOY-5 2760 LM/160 TRAILER OR 1100 CAR M/V ULUSOY-7 2220 LM/140 TRAILER OR 950 CAR
M/V ULUSOY-2 1600 LM/92 TRAILER OR 550 CAR M/V SAFFET BEY 2760 LM/160 TRAILER OR 1100 CAR M/V ULUSOY-10 2220 LM/140 TRAILER OR 950 CAR
M/V ULUSOY-6 1669 LM/105 TRAILER OR 920 CAR M/V ULUSOY-8 22303 DWT BULK CARRIER M/V ULUSOY-9 11853 DWT BULK CARRIER

Üstün Nitelikli Hizmetler

- Otomotiv Lojistiği • Kılavuzluk Hizmeti • Römorkaj • Palamar • Kullanma Suyu İkmali
- Katı Atık Alma • Sintine ve Sludge Alma • Güvenlik • Yükleme-Boşaltma
- Acil Sağlık • Free Shop • Kafeterya • Mescit • Sigorta



İSTANBUL TEL: +90 (212) 280 00 11 FAKS: +90 (212) 278 88 18 ÇEŞME ANTREPO SAMSUN SAMSUN TEL: +90 (362) 445 15 97 FAKS: +90 (362) 445 16 25 ÇEŞME TRIESTE TRIESTE TEL: (0039) 040 670 27 11 FAKS: (0039) 040 670 273 00 ÇEŞME ASENTA TEL: +90 (232) 712 87 49-50 FAKS: +90 (232) 712 85 85 ÇEŞME NOVOROSISYK TEL: (0078) 617 60 37 86 FAKS: (0078) 617 60 37 86

DOĞANÇAY OTOMOTİV
TIR RÜZGARLIK ve DEPO MUHAFAZALARI

TRUCK SPARE PART MANUFACTURING

Kaliteyi arayanlar için...

Mercedes-Benz RENAULT VOLVO IVECO SCANIA DAF

Fabrika: Mersin Mah. Çarşıbaşı Cad. No:10 P.K. 62 Muratbey - Çarşıbaşı - İST.
Tel: +90 212 724 15 15 - 724 15 64 Fax: +90 212 724 15 17
Şube: Doğançay Sanayi Sitesi 4. Ada No:10 İtiler / İST. Tel: +90 212 691 82 27
www.dogancayotomotiv.com.tr e-mail:info@dogancayotomotiv.com

UND akaryakıtta denetim istiyor

UND, nakliyecilerin ÖTV ve KDV'siz yakıt uygulamasının yeniden düşürülmesi üzerine bir basın toplantısı düzenledi. Toplantıda, akaryakıtta denetim sağlanamamasının acısını nakliyecilerin çektiği vurgulandı

Türk nakliyecilere İran'dan baskı

Türkiye'de akaryakıt fiyatının yükselişini gösteren İran, bu ülkeye giden veya transit geçiş yapan Türk TIR'larından akaryakıt alsa da almada da 591 ile 689 Euro arasında akaryakıt fiyat farkı alıyor.

Dünyada benzeri olmayan, hem ihracatçıyı hem nakliyeciyi sıkıntıya sokan, yaşanan krizi daha da ileriye taşıyan bu uygulama ile ilgili Tahran'da yapılan KEK toplantısından da sonuç alınmadı.

Türkiye'nin, Orta Asya'ya çıkış kapısı olan İran güzergâhındaki bu soruna en kısa zamanda çözüm bulunması gerektiğini söyleyen Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Başkanı Tamer Dinçşahin, "Dünyanın hiçbir ülkesinde olmayan İran'daki bu uygulama, hem nakliyecinin, hem de ihracatçının ümüğünü sıkıştırıyor. İran'dan akaryakıt alınsa da alınmasa da akaryakıt fiyat farkını talep eden İran'ın uzlaşmaz tavrı, nakliyecimizi bıkırdı. Artık kesin bir çözüm bulunmalıdır" dedi.

"Anlaşma Protokolü uygulanmıyor"

İran ile karayolu taşımacılığı alanında 26 Aralık 2001 tarihinde imzalanan, Karma Ekonomik Komisyonu 16. Dönem Protokolü'ne göre, "Taraflar birbirlerinin topraklarına girişlerinde araçların standart yakıt tanklarında bulunan yakıtta herhangi bir vergi veya harç uygulamama hususunda anlaşmışlardır.

Taraflar Türk araçlarının İran toprakları içerisinde yakıt satın almaları durumunda Kapıkule, Erenköy ve Kumport pompa istasyonlarındaki vergisiz ve harçsız fiyatların ortalaması ile İran yakıt fiyatı arasındaki fark kadar, yakıt fiyat farkı alınacaktır" hükmü bulunmaktadır. Ancak, uygulamada tersi yapılıyor ve yıllardır Türk taşımacısı akaryakıt fiyat farkı ödemek zorunda kalıyor.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), yurt dışına çıkış yapan nakliyecilerin sınır kapılarından aldığı ÖTV ve KDV'siz yakıt miktarının yeniden düşürülmesi üzerine bir basın toplantısı düzenledi.

Toplantının açılış konuşmasını yapan UND Başkanı Tamer Dinçşahin, yaptığı açıklamada, sektör olarak akaryakıt piyasasında yeterli denetim sağlanamamasının acısını nakliyeciler ile ihracatçının çektiğini vurgulayarak, "Yüksek kar hırsıyla oluşan fiyatlar, artık sektörü rahatsız ediyor. İhracatı teşvik amacıyla, sınır kapılarında satış yapılan akaryakıt fiyatı, ihracatçıyı da nakliyeciyi de zor durumda bıraktı. Yurt dışına çıkışlarda ÖTV'siz ve KDV'siz akaryakıt satışına getirilen litre sınırlandırılması ise sorunu ikiye katladı" diye konuştu.

UND Başkanı, sadece 2007 yılı itibarıyla akaryakıt satış yapılmakta olan sınır kapılarından 405 bin ihracat seferi yapıldığına dikkat çekerek, Türkiye'nin kaybının 230 milyon Euro olduğunu anlattı. Dinçşahin, "2009 yılındaki kaybımızın ise bugünkü değerlerle 280 milyon Euro'yu bulacağı görülecektir" dedi.

Dinçşahin, ilgili kurum ve kuruluşlar nezdinde gerekli girişimlerde bulunduklarını dile getirerek, "Sektörümüz ve ihracatımız adına hükümetimizden beklentimiz, Rekabet Kurumu, EPDK ve Maliye Bakanlığı gibi kurumların yeterli düzenleme ve denetimleri sağlayarak, sistemin doğru çalışmasını sağlamasıdır. Bütün dünyanın kıvrandığı kriz ortamında, haksız uygulamaların önüne geçmesidir" şeklinde konuştu.

Konuşmanın ardından basın mensuplarının sorularını yanıtlayan Dinçşahin, "Türk nakliyecilerinin gider kalemlerinden önemli bir paya sahip olan akaryakıtın Türkiye'deki satış fiyatlarında indirim yapılması için derneğin ne gibi çalışmalar içinde olduğunu" soran bir gazeteciye şu cevabı verdi:

"Benzinin vergisinin yüzde 400'lere geldiği bir ülkede akaryakıt fiyatlarının başka ülkelerdeki akaryakıt fiyatları ile rekabet etmesinden bahsetmek biraz zordur. İhracatın yapıldığı belirlenmiş sınır kapılarında akaryakıtın bu fiyatlarla satılması kabul edilemez. Sınır kapılarındaki litre kısıtlamasını, ihracata destek amaçlı uygulamanın üzerindeki engelleri kaldırın ki, biz Bulgaristan'a Yunanistan'a veya İtalya'ya çıkış yaptığımızda oradan alacağımız akaryakıtlarla ülkemiz 250 milyon Euro'lara üzerinde para kaybetmesin. Burada



çalışmalarımız sınır kapılarında alınan akaryakıtın diğer ülkelere tabi tutulduğunu ve bunun amacının ne olduğunu" soran bir gazeteciye ise Dinçşahin şu şekilde cevap verdi:

"Türk ihracat malı taşıyan araçların neden litre sınırlamalarına tabi tutulduğunu ve bunun amacının ne olduğunu" soran bir gazeteciye ise Dinçşahin şu şekilde cevap verdi:

"Elbette kanun koyucuların bu yaptırımını uygularken belli bir amaçları vardır, fakat bu amaç bizimle paylaşılmalı. Amaçlarını açıklamaları da uygulamanın bizim tarafımızdan mantıken bir açıklamasının bulunması lazım. Hepimiz tarafından malumdur ki, Türk nakliyecisi sınır kapılarından çıkarken alamadığı akaryakıtı yurt dışından almak durumunda kalmaktadır. Ayrıca Türk ihracat malı taşıyan araçların sınır kapılarından çıkarken desteklenmesinin ülke ekonomimize hiçbir zarar olmamaktadır. Tüm bunları göz önünde bulundurduğumuz da kanunun hiçbir mantıklı açıklamasını yapamıyoruz."

Dinçşahin, "550 litre sınırlamasının nasıl bir süreçle ortaya çıktığının sorulması üzerine, "Merhaleler farklı farklı gelişti. En son Maliye Bakanlığının 17 sayılı tebliği ile 22 Kasım'da 550 lt. uygulaması tekrardan yürürlüğe girdi. Fakat 17 sayılı tebliğ yayınlanmadan önce 550 lt. sınırlaması 1100 lt'ye çıkarılmıştı. Burada sormamız gereken bir soru var, bu 15-20 günlük süreç içerisinde ne olmuştu da bu uygulamada tekrardan 550 lt. sınırlamasına geri döndü" yanıtını verdi.

Uluslararası akaryakıt satıcılarının konuya na-

sıl baktığını ve bu satıcılarla dernek bazında bir görüşmenin yapıp yapılmadığını soran bir gazeteciye UND Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Dinçşahin şu cevabı verdi: "Biz çalışmalarımızı bitirip tüm rakamları tespit ettikten sonra tüm akaryakıt satıcılarıyla ve dernekleriyle görüşmeler yapıyoruz. Bizim çalışmalarımızda çok açık bir şey var, 17.12.2008 tarihi itibarıyla karlılık oranı 4 satış noktasında yüzde 52, yüzde 66, yüzde 38 ve yüzde 47."

Bulgaristan'ın gümrük vergi kanununda değişiklik yaptığını ve Türkiye'den giren araçlara en fazla 200 lt. mazotla girebilme sınırını 1 Ocak 2009 itibarıyla uygulamaya koyacağını belirttiğini söyleyen TAŞIMACILAR muhabirine Dinçşahin şu açıklamayı yaptı:

"Bu bir Avrupa Birliği direktifidir. Bugüne kadar bir direktif değildir. AB'nin tüm ülkeleri için geçerli bir direktiftir. Bulgaristan AB'ye geçiş süreci içerisinde bunu birçok kez dile getirdi. Bunu bir tehdit olarak dile getirdi. Bu Bulgaristan'ın her zaman elinde tuttuğu bir silahtır. Biz Bulgaristan'la ilgili bu haberin gündeme bu şekilde geçeceğini inanmadık. Bunun bir AB direktifi olmasına rağmen ülkeler bunu uygulayıp uygulamamakta da serbestler. Macaristan AB'ye girdiğinde bunu uygulamayacağını söyledi ve de uygulamadı. Bulgaristan'ın bu uygulamaya geçmesiyle elbette Türkiye'nin de yaptırımları olacaktır. Biz bu konuda İtalya'da bir sorun yaşamıştık. Fakat bu sıkıntıyı da kolaylıkla aştık."

GÜR SES



Nilgün ÖNKAL

Taşımacılıkta türler arasındaki denge!

Ulaştırma Bakanı 2009 Yılı bütçe sunumunda şunları söylemiş: "Havacılık Sektörü Dünya'da %5 büyümeye gösterirken Türkiye'de %53'ün üzerinde büyümeye gerçekleşmiş."

Denizcilik Sektöründe çok büyük gelişme yaşanmış. Gemi inşaatında 23.sıradan 5.sıraya yükselmiş. Dünya 3'üncüsü olmuş.

Başarılı çalışmalarından dolayı kendilerini kutluyoruz.

Ancak bana göre asıl kutlanması ve dikkat edilmesi gereken izledikleri politika ve icraatlarının özünü oluşturan TÜRLER ARASINDAKİ DENGEDİR.

Sayın Bakan,

"Ulaştırma türleri arasındaki denge çok önemlidir. 2003'ten itibaren türler arasındaki dengeyi esas alan bir politika izledik" demişler.

İzledikleri politika sonunda ne olmuş?

2003'ten itibaren dediklerine göre türler arasındaki dengeyi Kara Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği ile sağlamış olmaları. Oysa bu uygulama ile türler arası denge sağlanmamış, tam tersi KARA TAŞIMACILARI TÜYLERİ EN KOLAY VE EN ÇOK YOLUNAN KAZ TÜRÜ olarak tescillenerek, diğer türler ile arasındaki denge aleyhine bozulmuştur.

Türler arasında dengeye dikkat edilseydi Denizyolu taşımacılarından, milyon dolarlık gemi sahiplerinden 3 bin YTL belge ücreti istenirken sermayesine, durumuna bakılmaksızın nakliyecilerden 200 bin YTL belge parası istemezlerdi.

Havacılık ve denizcilik için yıllardır aynı şeyleri söylüyorlar zaten. "ÖTV'yi kaldırdık, ucuz mazot desteği verdik, herkes uçacak vs." Ancak sıra KARA taşımacılığına geldiği an sayın bakan nedense yapılan duble yollar dışında hiçbir şey anlatamıyor.

Bilmem kaç yüz km duble yol yapımı Kara Taşımacılık Sektörü'nün gelişmesine, kurumsallaşmasına katkı mı sağlamıştır?

Türk nakliyecisinin rekabet gücünü mü arttırmıştır? Duble yollar kamyonların, tırarın mazot maliyetini mi azaltmıştır?

Duble yollar Uluslararası sürücülerin vize sorununu, taşımacıların geçiş belgesi, kota sorununu mu çözmüştür?

Türk nakliyecisinin taşıyışesine engel olmuş, yabancıların istilasını mı önlemiştir?

Yıllardır Ulaştırma Bakanlığı'nın, hükümetin yaptıkları sessiz kalkanlar şimdiki fıslıdamaya başladılar. Hatta alışıla gelen, kraldan çok kralcı olanlar bile beniz fıslıdamayasalar bile en azından bravo (!) demeye son verdiler.

Bugün yaşananlar Kara Taşımacılık Sektörü'nün de ülkemizin de iyi günleridir. Önümüzdeki günler ayakta kalabilmeyi unutup, oturduğumuz yerde nefes alabilmek için uğraşacağız.

Bu felaket tellallığı yapmak, yalçınlık göstermek, umutsuzluk aşlamak değildir. Bu tarafsız bakabilen her insanın göreceği, mantık ve akıl sahibi olan her insanın kolayca anlayabileceği bir gerçektir.

Dünya'da, hiçbir olayda "aynı zihniyet, aynı uygulamalar" devam ettiği halde farklı sonuçlar alındığı görülmüştür.

Daha zor günler bizi bekliyor. Çünkü; Ekonomist, akademisyen, duayan, bakan, müteşar, milyonlarca üyeli Oda Başkanı, medya -holding sahibi, aydın, yazar, siyasetçi değilken mevcut zihniyetin icraatlarının ülkemizi ve sektörümüzü felakete götürdüğünü yıllar öncesinden gören ve uyararak ulusal bilinç ve duyarlılığa sahip olanlarla, bugün dahi bunu net göremeyen, görmemezlikten gelen, görüneni susturmaya, sindirmeye çalışan anlayışla aynı gemide yola devam ediyoruz.

Ulaştırma türler arasındaki denge nasıl sağlanamıyorsa, ekonomide de, siyasette de dengeyi sağlayamamışlardır. Denge hep üreten, kayıt altında olan, sermayesi kısıtlı olan veya yabancıların çıkarları için işbirliğine karşı çıkan sermaye sahipleri ve ülkemiz çıkarları aleyhine bozulmuştur.

Özellikle son iki senedir kriz 'geliyorum' diye bağırıyordu. Ancak, İstikrar!.. İstikrar!.. AB kriterleri! BOP projesi! diye bağırılan sesleri hep daha çok çıktı, daha çok duyuruldu.

Amerika'daki, Avrupa'daki kriz olmasaydı da bunu yaşayacaktık. Kara taşımacıların başta olmak üzere birçok sektör zaten çok zor durumdaydı.

Zor günler geçirdiğimizde, ayakta kalmakta zorlandığımızı inananmayan, görmeyen, duymayan yöneticiler hiçbir önlem almadılar. Yok, saydıkları kriz artık gizlenemeyecek boyuta gelmiştir.

Ulaştırma olduğu gibi reel sektörle, finans sektörü arasında denge sağlanmaya çalışılıyor.

Anlayış tarzı aynı olduğu için bizim sektördeki benzer bir yöntemle tabi. Sanayici ile özelleştirip yabancılarla satılan bankalar karşı karşıya getiriliyor. Tüketicilere de değerli önerilerde bulunuyorlar.

**YERLİ MALI SATIN ALMAK KOŞULUYLA EV, OTOMOBİL, BEYAZ EŞYA SATIN ALACAK TÜKETİCİNİN 1 YILLIK BANKA KREDİSİ FAİZİNİN %50'Sİ DEVLET TARAFINDAN ÖDENECEK.

**DEVLET BANKALARI DEVREYE SOKULACAK.

Madem yerli malı satın almak, yerli malı kullanmak ekonomik krize karşı bir önlem, o halde Sümerbank'ımızı niye satınız? Petkim-Tüpraş-Türk Telekom-Tekel-Demir Çelik fabrikalarımızı-Şeker fabrikalarımızı- limanlarımızı neden özelleştirdiniz ve yabancılarla sattınız?

Devlet bankaları kriz dönemlerinde mi aklınıza geldi? Neden finans sektörümüzü yabancıların eline ve denetimine verdiniz?

Devamı gelecek sayıda.



YENİ PASLANMAZ GIDA TANKERİ

MERKEZ FABRİKA:
2.Organize Sanayi Bölgesi
Erenköy Cad. No:24
Selçuklu / KONYA
Tel: +90 332 239 06 10 (pbx)
Fax: +90 332 239 06 13
www.serin.com.tr

İSTANBUL:
Ser Treyler Servis A.Ş. - Hadımköy
Tel: +90 212 798 33 30 (pbx)
Fax: +90 212 798 33 04



Ulaştırma dev adım

Taşımacılıkta, Türkiye ile Rusya arasında yaşanan sorunlar, iki ülkenin ulaştırma bakanı tarafından Dolmabahçe Sarayı'nda masaya yatırıldı ve çözüme ulaştırıldı

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanı Igor Levitin ile Dolmabahçe Sarayı Başbakanlık ofisinde bir araya geldi. İki bakan, Türkiye ile Rusya arasında son dönemlerde yaşanan olumsuzluklarla ilgili geniş kapsamlı bir görüşme yaparak, birçok konuda anlaşmaya vardıklarını bildirdiler.

Görüşmeler sonrası bir basın açıklaması yapan iki bakan, son yıllarda iki ülke arasında artan ekonomik ve ticari ilişkiler doğrultusunda taşımacılık sisteminin de gelişmesi yönünde çeşitlilik konularının konuşulduğunu dile getirdiler.

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığı konularının da görüşüldüğü toplantıyla ilgili şöyle konuştu: "Kara taşımacılığında gerek ikili taşımaların gerekse transit taşımaların artan ticaret hacmine göre yeni bir esasa göre belirlenmesi konusunda Rus tarafıyla mutabakata vardık. Bu konudaki anlaşmalar gelecek aylarda karara bağlanarak, imzalanacak."

Yıldırım, taşımacılıkta çeşitliliği arttırmak ve rekabeti geliştirmek amacıyla Samsun-Novorossisk, Samsun-Kavkaz limanlarının ve Derince-Kavkaz, Derince-Novorossisk limanları arasında tren feriyası taşımacılığının da önümüzdeki aylarda Cumhurbaşkanı'nın Rusya ziyaretinde tamamlanacağını ve yürürlüğe konacağına belirtti.

Havacılık ve Denizcilik anlaşmalarının tekrardan güncelleneceğine ve iki ülke arasında yetkili heyetlerin, teknik düzeyde çalışmalar yaptığını ifade eden Bakan Yıldırım, "Bu anlaşmalar 2009 yılı içerisinde imzalanacaktır. Yapılan anlaşmalarla iki ülke arasındaki denizcilik daha da gelişecek ve Karadeniz içerisinde seyreden gemilerle ilgili bilgi alışverişi daha etkin bir hale gelecektir. Etkinleşen bilgi alışverişi ile iki ülke için güvenlik de artacaktır" dedi.

Yıldırım şöyle devam etti: "Türkiye ile Rusya arasında gelişen ticarete paralel olarak taşımacılık da her alanında gelişme gösterdi. Buna paralel olarak taşımalarda, karayolu başta olmak üzere bazı sorunlar yaşandı. Ancak bunların çözülemeyecek nitelikte sorunlar olmadığını bir kez daha gördük ve bunların çözülmesi konusunda bir siyasi iradenin her iki tarafında da mevcut olduğunu tespit ettik."

Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanı Igor Levitin ise yaptığı açıklamada "Gelişim konusunda önemli bir toplantı gerçekleştirdik" dedi. Levitin, görüşmelerde Karadeniz'deki gemi seyirlerinin ve güvenliğinin konuşulduğunu da belirtti.

Görüşme esnasında iki tarafın da gündeminde olan konuları açıkça ortaya koyduklarını, iki ülke arasında yaşanan birçok anlaşmazlığı çözdüklerini dile getiren Levitin, "İnaniyorum ki, 2009 yılında Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın da bahsettiği anlaşmaları imzalayacağız" şeklinde konuştu.

İki bakan, daha sonra basın mensuplarının sorularını yanıtladı.

TAŞIMACILAR'ın "Rusya'nın geçiş belgelerini düşürmesi ve bonus sisteminde yaşanan eksiklikler iki ülkenin de aleyhine olmuş ve üçüncü ülke taşıması yapanlar bundan karlı çıkmışlardır. Bu konu hakkında ne düşünüyorsunuz?" şeklindeki sorusuna Rus Bakan Levitin şunları cevap verdi: "Bugün esas bu konu üzerinde durduk. Sayın meslektaşım bana şunu söyledi. Bonus sistemimize geri dönmeliyiz. Bu sistemin geçiş izni sisteminin analizini yaptık ve zannediyorum ki doğru bir analiz yaptık. Ve şubat ayında her iki ülkeden uzman kişiler bir araya gelip, Rusya-Türkiye taşımacılığı yapan kişilerin sayısını arttırmak için her şeyi yapacaklar."

Yıldırım ise konuyu biraz daha açarak Rus bakanın açıklamalarına ilave de bulundu. Bakan Yıldırım, "Bonus sistemi artı Temel Kota şu anda uygulanan sistem. Ancak Bonus sisteminin uygulamasında bazı suistimaller veya yanlış kullanımlar olabiliyor. Bu da dahil olmak üzere toplam kota sistemini bir arada değerlendirip 2009'dan itibaren yeni bir sisteme geçeceğiz. Böylelikle ikili taşımaların payını arttırmayı sağlayacak. Üçüncü ülkeler sistemden kaynaklanan boşlukları kullanarak bu gün bu payı alabiliyorlar. Bunun yeni bir düzenlemeyle artan ticaret hacmine paralel olarak yeni bir rejime kavuşturulması konusunda prensip olarak anlaştık" dedi.



Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ile Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanı Igor Levitin, iki ülke arasında, nakliyecilik konularında yaşanan birçok sorunu çözdüklerini açıkladılar.



Talat Aydın, bakımsız araçların can ve mal güvenliğini tehdit ettiğine dikkat çekti.

Araçlar 'canlı bomba' gibi!..

TÜVTURK'ün toplantısında, karayollarında dolaşan araçların teknik yapıları ile ilgili bilgi veren Kara Ulaştırma Genel Müdürü Talat Aydın, araçların adeta birer bomba gibi dolaştıklarına dikkat çekti.

Aydın, hizmete giren tüm muayene istasyonlarında bugüne kadar kamyon, kamyonet, tankar, minibüs, otobüs cinsinde toplam 106.632 araç muayene edildiğini ifade ederek, bunlardan 53.284 adedinin ağır kusurlu, 4.136 adedinin emniyetsiz, 46.954 adedinin hafif kusurlu, 1.258 adedinin de kusursuz bulunduğunu açıkladı.

Talat Aydın, "Yani büyük araçların %53'ünün ilk muayeneleri söz konusu kusurlar nedeni ile onaylanmamıştır. Sonuç olarak, bu sayılar trafikte seyreden araçlarımızın gerçekten önemli bir bölümünün trafik güvenliğini, hepimizin can ve mal güvenliğini tehdit etmekte olduğunu göstermektedir" karayollarında adeta birer "canlı bomba" gibi gezinen araçlara dikkat çekti.

Yeni araç muayene istasyonları hakkında bilgi veren Aydın, 19 Aralık 2008 çarşamba saat 09.30 itibarı ile hizmete açılan istasyonlarda yapılan muayene sonucunda 773.281 adet araç muayene edildiğini, bu araçların 25.447 adedinin emniyetsiz, 284.121 adedinin ağır, 422.511 adedinin hafif kusurlu ve 41.198 adedinin de kusursuz bulunduğunu belirtirken şöyle devam etti:

"14 Kasım 2008 tarihinden 19 Aralık 2008 tarihine kadarki yaklaşık bir aylık süreçte, İstanbul'da toplam 57.677 aracı ilk muayenesi yapılmış olup, bu araçlardan 37.456 adedinin muayenesi onaylanırken, 20.221 adedinin yani yüzde 35'inin muayenesi araçların ağır kusurlu veya emniyetsiz olmaları nedeniyle onaylanmamıştır. Buda bize gösteriyor ki İstanbul'daki araçlar trafik güvenliği açısından Türkiye ortalamasının yüzde 5 üzerinde bulunmaktadır."

Aydın, bugün itibarıyla 65 ilde başla-

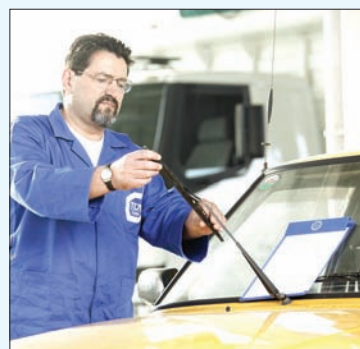
nyla faaliyete geçen istasyonların Aralık sonunda 77 ilde, 15 Şubat 2009'da 81 ilde faaliyete geçerek tamamlanacağını belirtti. Aydın, araç muayene hizmetlerinin dış dünyadaki ülkeler için stratejik veya ulusal güvenlik unsuru olarak görülmediğini, ülkelerin bu işi, "trafik güvenliği" bakımından yapması gereken çok önemli teknik bir iş olarak gördüklerini açıkladı.

Almanya, İngiltere ve Fransa başta olmak üzere pek çok Avrupa ülkesinde araç muayene hizmetleri özel sektör tarafından verildiğini belirten Aydın, "Ülkemiz de 2008 itibarıyla araç muayenesi bakımından sınıf atlayarak bu gelişmiş ülkeler grubuna dahil olmuştur" dedi.

Aydın şöyle devam etti: "Kamu-özel sektör işbirliğinin en güzel örneklerinden bir tanesi olan 'araç muayene istasyonlarının yenilenmesi projesi' 2004 yılının sonlarında başlamış ve 3 yıllık yoğun çalışma ve yasal düzenlemeler sonucunda Elazığ istasyonumuzun 10.01.2008 tarihinde açılması ile fiili sonuçlarını vermeye başlamıştır."

Her gün trafikte yaklaşık 2 bin yeni taşıtın karıştığı, son 20 yılda taşıt filo-

TÜVTURK'ten yoğunluğa çözüm



ARAC sayısının fazla olduğu İstanbul, Ankara, İzmir ve Bursa'daki istasyonlarına yılsonu nedeniyle çok sayıda aracın giriş yaptığı bildirilen TÜVTURK, yoğunluk yaşanmaması için çalışma saatlerini uzattı. **İSTASYONLARDA** uygulanmakta olan yeni araç muayene sistemine göre bir günün ancak belirli sayıda aracın işlemlerinin tamamlanabildiğini belirten yetkililer, araç sahiplerine daha az yoğunluk yaşanan istasyonları öneriyorlar.

Öğretim Görevlisi

İbrahim BİLGİÇ



Lojistik eğitimin entegrasyonu
(Sektör- Üniversite İşbirliği)

Günümüzde lojistik sektörünün hizmet yelpazesi her geçen gün genişlemektedir. Dolayısıyla bu genişlemeye bağlı olarak, bu alanda istihdam açığının da ortaya çıktığı yadsınamaz bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır.

Son yıllarda devlet üniversitemizinde de sayılan artmaya başlayan lojistik bölümlerinin devreye girdiği görülmektedir. Önümüzdeki yıllar içerisinde, bu alandaki bölümlerin sayılarının hızla artması beklenmektedir. Burada bir noktayı belirtmekte fayda var: Artık günümüzde birçok işletme, lojistik faaliyetlerinin çoğunu dış kaynak kullanımıyla tedarik etmektedirler. Küreselleşmenin de etkisiyle, özellikle dış ticaret alanında faaliyet gösteren işletmelerde bu duruma daha sık rastlanmaktadır... İşte bu noktada, lojistik faaliyetlerinin artmasıyla söz konusu işletmelerin lojistik alanında eğitim alan kişilere ihtiyacı paralel bir şekilde artmaktadır. Önümüzdeki yıllarda lojistik alanında eğitim veren üniversitemizde lojistikle ilgili bölümlerin artması bir çözüm yolu gibi gözükmemektedir. Şu andaki mevcut üniversitemizdeki lojistik bölümlerinden mezun olan öğrencilerin, bu alandaki istihdam açığını bir nebze olsun kapattığı görülmektedir. Nitekim üniversitemizin amaçlarından biri de, açmış oldukları lojistik bölümlerinden mezun edecekleri öğrencilerle bu açığı kapatmaya çalışmaktır.

Göz ardı edilmemesi gereken bir durum da, üniversitemizde eğitim alan öğrencilerimizin daha iyi yetiştirmeleri için üniversitemiz ve lojistik firmalarının arasında bir işbirliği oluşturulması gerekliliğidir. Lojistik firmalarının birçoğu aradığı niteliklerde eleman bulamadıklarından şikayet etmektedirler. Bu şikayetleri ortadan kaldıracak çözüm üretildiler mi? sorusuna verilecek cevap 'kısmen' ya da 'hayır' olacaktır. Bir gerçek var ki 'evet? cevabı kesinlikle alınamayacaktır. Çünkü lojistik ve taşımacılık firmaları, üniversitemizle yeterli düzeyde etkileşime ve işbirliğine gitmemişlerdir. Hâlen de bu durum devam etmektedir. Maalesef günümüzün en büyük sosyal sorunlarından biri olan iletişim eksikliği bu noktada fazlasıyla hissetmekteyiz. Üniversitemiz ve üniversitemizin bölümleriyle ilgili firmalar arasında yeterli iletişim kurulmamaktadır.

Lojistik alanının yeni ve hızla gelişen bir faaliyet alanı olduğunu bilmekteyiz. Dolayısıyla tüm lojistik bölümlerini içinde barındıran üniversitemiz, bu alanda eğitimlerine hızla ve etkin bir şekilde devam etmektedirler. Lojistik alanına istihdam oluşturarak, şirketlerimizin nitelikli eleman ihtiyacına cevap vermektedirler. Lojistik işletmelerinin en çok belirttiği hususlardan biri olan "istediğimiz niteliklerde eleman bulamıyoruz" yakınmalarına da çözüm bulunması gerekmektedir. Ancak unutulmaması gereken bir husus var ki, bu da eğitim kurumlarımızın bu alanda üzerine düşen görevi fazlasıyla yerine getirdiğidir.

Bütün bu unsurlara rağmen neden lojistik firmalarımız istedikleri nitelikte eleman eksikliğinden yakınıyorlar?

Nedeni, iletişim ve işbirliği eksikliği... Lojistik işletmelerimiz ve üniversitemizin arasında bir entegrasyonun kurulması gerekliliği kaçınılmazdır. Özellikle lojistik alanında eğitim alan öğrencilerin uygulama eğitimlerinin, daha da artırılması gerektiği düşüncesindeyim. Nitekim meslek yüksek okulları ve sa-nayi işletmelerinin artırılması için Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK) tarafından da bir takım çalışmalar yapıldığını görmekteyiz. Özellikle staj dönemlerinin artırılması çalışması -ki en önemli çalışma olacaktır- bu çalışmanın öğrencilere kendilerini geliştirme ve yetiştirme konusunda katkı sağlayacağı görülmektedir.

Lojistik işletmelerinin aradığı niteliklerde, istediği yetkinliklerde eleman ihtiyacı sorununu ortadan kaldırılabilecek iş yapılması gereken ilk faaliyet; üniversiteler ve lojistik işletmeler arasındaki işbirliğinin oluşturulması veya var olan işbirliğinin daha da artırılmasıdır. Özellikle lojistik eğitimi veren üniversitemizin tarafından sektörden danışman firmalar belirlenmesi ve bu danışman firmalar ile sürekli iletişim halinde olunması gerekmektedir. Kurulacak olan iletişim ve entegrasyon sayesinde lojistik işletmeler, danışmanlıklarını üstlendikleri üniversitemizden kendilerine gerekli olan nitelikli eleman eksikliğini de giderme fırsatı bulacaklardır. Lojistik işletmeler, staj imkanları sunarak hem kendilerine gerekli olan işgücünü deneme fırsatı bulacaklar hem de staj gören öğrencilerde bulunan eksiklikleri tespit edebileceklerdir. Tespit ettikleri eksiklikleri, danışmanlık yaptıkları üniversiteye bildirerek eğitim seviyesinin artmasına katkıda bulunabileceklerdir.

Sonuç olarak, lojistik işletmelerimiz danışmanlık hizmeti verebilecekleri üniversiteleri belirleyerek, bu üniversitelerle sürekli ve düzenli bir entegrasyon oluşturulması gerekmektedir. Bu bütünleşme sayesinde, lojistik işletmelerimiz hem istedikleri niteliklere sahip eleman ihtiyacını karşılayabilecek hem de eğitime katkı sağlayabileceklerdir.



Gazetemize ücretsiz
abone olmak için
www.tasimacilar.com
adresinden kayıt yapmanız
yeterlidir.

1 Milyar dolarlık yatırım

İstanbul Araç Muayene İstasyonları Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Doğu Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Ferit F. Şahenk ve Kara Ulaştırma Genel Müdürü Talat Aydın'ın katıldıkları toplantıda tanıtıldı

Uluslararası standartlarda hizmet sunmayı hedefleyen TÜVTURK Araç Muayene İstasyonlarının yeni halkaları, İstanbul Cıtalca, Kavaklı, Silivri, Pendik, Sultanbeyli, Mimarısınan, Esenyurt, Orhanlı, Hadımköy, Dudullu, Haraççı ve Şile ilçelerinde olmak üzere toplam 12 noktada 14 Kasım 2008 Cuma günü itibarıyla faaliyet göstermeye başladı. TÜVTURK İstanbul Araç Muayene İstasyonları, Ulaştırma Bakanlığı tarafından yetkilendirilerek, 20 yıllık İstanbul'da periyodik araç muayenesi için tek yetkili kurum olacak ve TÜVTURK İş Ortağı "TÜVTURK İstanbul Taşıt Muayene İstasyonları İşletim Anonim Şirketi" tarafından işletilecek.

İlk TÜVTURK Araç Muayene İstasyonu'nun Elazığ'da açılmasının ardından, Türkiye genelinde 61 ilde 150 sabit araç muayene istasyonu sayısına ulaşta.

Toplantıda konuşan Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, kaybı telafi edilmeyen tek değer insan hayatı olduğunu dile getirerek, ülkemizde yılda bir kasaba nüfusundan fazla insan hayatını kaybettığını ve yeni Modern Araç Muayene İstasyonları ile yeni bir dönem başlatmaktan dolayı duydukları gururu sözlerine ekledi.

Yıldırım şöyle konuştu: "Yeni ve Modern araç muayene istasyonlarıyla insanımız da kazanıyor, devlet de kazanıyor; tek kuruş kamu kaynağı kullanmadan istihdam oluşuyor, kör topal vasıtalarla yollarda ölüm saçma dönemi de geride kalıyor. Muayene istasyonları, tam teşekküllü bir ihtisas hastanesi gibi hizmet veriyor. Trafikte çıkabilmeleri için elinde tapu gibi sağlık raporu olması lazım. Benim de kulağıma itirazlar geliyor. Efendim geç

oluyor, bekliyoruz, saatlerce sürüyor, eskiden iki dakikada muayene edilirdi, diye şıznalmalar duyuyorum. Buna alışmamız lazım" dedi.

"Tez gidin, hız yapmayın"

Yıldırım, 2 ay içinde 16 ildeki istasyonların da tamamlanması ile birlikte yaklaşık 1 senelik bir zaman diliminde Edirne'den Kars'a, Sinop'tan Hatay'a kadar yurdun tamamında 189 adet modern araç muayene istasyonu hizmete girdiğini belirtti.

"Artık, freni patlayıp otobüs durağına giren araçlara rastlamayacağız" diyen Yıldırım, "Kuyruk lambaları veya fren lambaları yanan bir araca arkadan çarpan bir başka araç ile karşılaşmayacağız, el freni tutmadığı için kendiliğinden aşağıya doğru hareket eden bir araca rastlamayacağız. Bunun anlamı şu: 40 yıldır kangren olmuş bu sorunu 1 yıl gibi kısa bir sürede çözmüş bulunuyoruz" dedi.

Yıldırım, her ay ortalama 90 bin aracın trafikte girdiğini belirterek, "İstanbul'da her gün yaklaşık 650 araç trafikte giriyor. Türkiye, bir buçuk milyarlık Çin'den daha fazla araca sahip. Önceden vatandaş parayı ödüyordu, istediği nitelikte hizmeti alamıyordu. Şimdi, o dönem geride kaldı" dedi. Yıldırım sözlerini, "Tez yapın, hız yapmayın" diyerek bitirdi.

Büyük yatırım

Doğu Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Ferit F. Şahenk ise "TÜVTURK, Türk sermayesinin, uluslararası şirketlerle aktif işbirliği içerisinde finansal ve teknolojik bütünleşmesinin başarılı bir örneği" olduğunu belirtirken şu ifadelerle yer verdi: "Biz yatırımlarımızda toplumsal faydayı hep göz önünde bulunduruyoruz. Ülkemizin en önemli sorunla-

ından biri olan trafik kazalarının en aza indirilmesinde bu yatırımın önemli rol oynayacağı inancını taşıyoruz. Bu proje kapsamında 550 milyon dolarlık ihale bedeli dışında, yaklaşık 350 milyon dolarlık fiziki yatırım ve 100 milyon dolar finansman ve proje geliştirme olmak üzere toplam 1 milyar dolar yatırım gerçekleştirilmiş olacaktır. Ayrıca, 20 yıllık işletme süresi boyunca araçların muayene edilmesinden elde edilecek gelirden yaklaşık 7.3 milyar doları hazine payı olarak, 2.7 milyar doları da KDV olarak maliye bakanlığımıza aktarılacaktır. Yani devletimiz 10 milyar dolarlık bir kazanç sağlayacaktır."

Kara Ulaştırma Genel Müdürü Talat Aydın ise muayene istasyonlarının teknik yapısından ve açılan muayene istasyonlarına gelen araçlar konusunda istatistik bilgilere değindi.

TÜVTURK ve TÜVSÜD'ün işbirliği sonucu gerçekleşen oluşumun önemine değinen Almanya'nın İstanbul Başkonsolosu Matthias Von Kummer Türkiye ile Almanya arasındaki ekonomik işbirliğinin çok yüksek bir düzeyde olduğunu ifade etti. Konuklarına Türkçe hitabeden Kummer, "Türkiye Pazarı Alman girişimciler için çok büyük önem taşıyor. Hiçbir ülkenin adı anılmazken, Türkiye'ye yapılan yatırımlar devam ediyor" diyerek ülkemize verilen değere atıfta bulundu.

Ulaştırma Bakanlığı denetimi altında faaliyet gösterecek, Doğu Grubu, Akfen ve TÜV SÜD ortaklığı ile kurulan TÜVTURK'ün uluslararası standartlarda araç muayene hizmeti veren istasyonlar zincirinin yeni halkaları, İstanbul'da hizmet vermeye başladı.

Lastiğe yeniden “hayat” veriyorlar

Taşımacılıkta “milyonlarca” lira değerindeki kargoları bir yerden bir yere taşıyan kamyon ya da TIR’ların can damarlarının, sahip oldukları lüks görüntüden daha çok, asfalt zemine değen lastikleri olduğunu hiç düşündünüz mü?



Lastiklerin sağlamlığı bir araç için büyük önem taşıyor. Ülkemiz şartlarında bir lastik ortalama ömrünü tamamladıktan sonra atılmıyor, yeniden “hayat verilecek” yani “lastik kaplama” denilen operasyondan geçirilerek kamyon ya da TIR’ların hizmetine sunuluyor.

“Lastik kaplama” sektörüne uzun yıllarını veren Adana’daki “Aydilek Lastik Kaplama Şirketi” de bu kulvarın önemli yapı taşlarından birini oluşturuyor. İtalyan Lastik firması Marangoni’nin bayiliğini yürüten Aydilek, Türkiye’deki 13 bayiden birisi.

Çevresinde “Lastik Kaplama” sektörünün duayeni olarak tanınan Süleyman Aydilek, ise 1952 senesinde babasının yanında çırak olarak başladığını belirterek, “Daha sonra lastik kaplama sektöründe 16 yıl çalıştım. Babamın verdiği sermayeyle sıcak kaplama yaparak işe başladık” diye başladığı öyküsüne şöyle devam etti: “Daha sonraları teknoloji gelişti, biz de Avrupa’ya gidip orada çeşitli firmaları gezip karar verdik. Soğuk kaplama işini 1996 yılında kurduk. O gündür bugündür, soğuk kaplamada en son teknoloji neyse, onunla çalışıyoruz.”

■ **Ekonomik kriz nedeniyle bir etkilene oldu mu?**

Olmaz mı? En büyük destekçilerimizden Marangoni Kauçuk, bu kriz döneminde bizim hep yanımızda oldu. İyi, kötü, yavaş yavaş, ıslak ıslak etkilendik. Sektörümüzde etkilenemeyen firma yok. Şu an kapanan da çok var. Ayakta durmamızın en önemli nedeni, mesleğimiz. Çekirdekten yetiştirme oluşumuz, işi iyi biliyor olmamız bizi ayakta tuttu. Yine de her şeyi biliyoruz diyemeyiz, öğrenmeye çalışıyoruz.

Dürüst olmanın yararlarını gördük. Daha büyük teknolojiler getirip, kendimizi büyütmek en büyük hedefimiz. Babam nasıl bize bu işi miras bıraktıysa, bizler de çocuklarımızı devretmeyi düşünüyoruz.

■ **Lastiğin hastalığını baktığınızda anlayabiliyor musunuz?**

Bu bir hastalıktır, uzaktan baktık mı, lastiğin yapıpı yapılmayacağını anlarız. Bu elimizin dokusu, oradaki arzayı bulur.

Gözümü de kapatsam, o dokudan arzayı bulurum. Lastik bizden korkar biz lastikten korkmayız. Ama ticaret ayrı bir şeydir. Bir şanstır. Çok farklı bir dünyadır. Yetiştirme tarzıdır. Ben ilkököl 3. sınıfı terk etmişim. Yani bugün herkes başaramaz bunu. İlkokul 3. sınıftan beri çalışma hayatındayım ben.

Aydilek Lastik Kaplama A.Ş.’nin ikinci kuşak yöneticisi Hüseyin Aydilek ise baba mesleğini daha da ötelere taşıma düşüncesinde. Hüseyin Aydilek de deyim yerindeyse “çekirdek”ten başlamış “lastik kaplama” işine. Ancak o daha şanslı, çünkü teknoloji ona bir takım avantajlar sunuyor.

■ **Hüseyin bey, Marangoni istediğiniz teknolojik avantajları sağlıyor mu?**

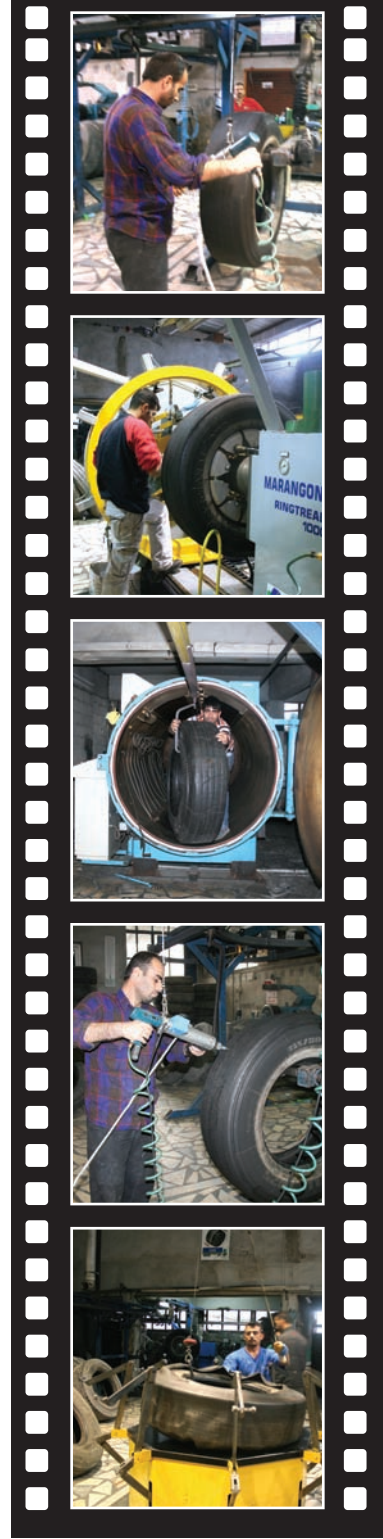
Biz, Marangoni ile beraber, bu sektörde teknolojik anlamda iş birliği yapıyoruz. Marangoni ile her zaman ileriye adım atıyoruz. İleriye gidiyoruz. Yani teknolojiyi verip de, 3 lira olan şeyi 5 liraya değil satmıyoruz. 3 lira ise, 3 lira. Ama hakkıyla alıyoruz. Hakkıyla da veriyoruz. Marangoni, kendi dalında 1950 yılından beri bu sektörde var. Aynı zamanda, dünya genelinde, kaplama sektöründeki makine imalatında büyük bir emeği olan bir kuruluş. Biz Aydilek kaplama olarak, Marangoni ile birlikte çalışmaktan her zaman gurur duyuyoruz. Marangonini teknolojileri her zaman için diğer kaplamacılaradan daha öndedir. Sektördeki yenilikler her zaman Marangoni’den çıkıyor.

■ **Gelen bir müşteri ne kadar devam ediyor? Yoksa hemen kaçıyor mu?**

3 yıl önce biz sektörde 600 – 700 lastik yapıyorduk. 3’üncü yılımızı doldurmak üzereyiz. Şu an 1200 lastik yapıyoruz. Yani müşteri kaçmıyor, yanında birkaç kişi daha yanımıza getiriyor. Ürün yelpazesi çok geniş olduğundan lastik profilleri de hafif ve mukavemeti fazla. Bu da kamyoncuya mutlu ediyor, memnun ediyor.

■ **Maliyetler arttığı için vatandaşın kaplamaya dönüşü çok olabilir. Hep yeni müşteri gelir de alttan da eskiler gider. Böyle oluyor mu?**

Hayır, fark edemeyebilirsiniz ama güzel bir istatistik, güzel bir müşteri işi olursa, bunun dökmününün ne olduğu hemen görünür. İşte biz bunu takip ediyoruz.



YAKLAŞIM

Alanur ÖZALP

Uzman Psikolog
(212) 292 09 49



Toplumsal birliktelikle krizi atlatabiliriz (2)

Başın halkı çok fazla etkilememek için gerçekleri açık açık yazmıyor. “Kriz bizi şu anda etkilemedi, etkileri yavaş yavaş görülecek” deniliyor. Bu tip haberler de insanlar üzerinde bir endişe oluşturuyor. Bir belirsizlik var ama ufukta bize doğru gelen kararlılığın işaretleri de var. Bu durum insanların araba kullanmalarına kadar hayatlarını etkiliyor. Daha çok dikkat etmelerine rağmen denizlere, çukurlara düşüyorlar veya daha çabuk başkasına öfkelenabiliyorlar. Özellikle şehir içinde “dur-kalk” trafğinde karşılıklı hasarlı kazalarla karşı karşıya gelebiliyorlar.

Uzun bir süre devam edecek ve belki de arkasında daha büyük sıkıntıların yaşanacağı bu kriz dönemini küçük önlemlerle atlatabiliriz. İnsanlar kız varken harcama yapamıyorlar ve mutsuz oluyorlar. Mutsuzluk, ruhsal durumu doğrudan etkilediği için fiziksel olarak bünyeye de zarar veriyor.

Türkiye’de bankalar, insanları gittikçe kötü bir hal alan kredi kartına alıştırdı. Çeşitli taksit imkanları, avantajlar sundular. Aslında baktığınız zaman halka, çeşitli şekillerde gelen bir baskı var. “Ev alın şu krediyi verelim, araba alın şu krediyi verelim” gibi sürekli reklamlarla insanlar borca teşvik ediliyor, borç ödemek sanki çekici bir şeymiş gibi gösteriliyor.

Karşı komşunuz veya bir akrabanız ev alıyorsa siz de almak istiyorsunuz. Piyasada satılan evlerde görüldüğü kadarıyla çok ucuz taksitlendirilmiş olanlar var. Bunların hepsi yeni, çok sık ama dağ başında. Dolayısıyla ben bu evi alayım, ev kirası verir gibi otayım diyemiyorsunuz. Cebinizden fazla para çıkartıp evim olsun mutlu olayım düşüncesıyla harcama yapıyorsunuz. Onun içinde bu harcama sizin belinizi büküyor. Ayrıca evde eşlerin birbirleriyle yaptığı “O adam aldı sen alamadın, sen korkaksın, sen ödeksin, sen pırsın, sen ne biçim erkeksin” şeklindeki kavgaları da beraberinde getiriyor.

Bu kavgalar aile içi dengelerin bozulmasına neden oluyor, hatta zaman zaman yatak odasına kadar uzanıyor. İçinde bulunduğumuz bu durumu alacağımız küçük önlemlerle atlatabiliriz. Öncelikle aile ile oturup konuşmamız gerekiyor.

Biz, Türkiye olarak böyle bir dönemden geçiyoruz. Başımızda sadece böyle ekonomik bir kriz yok, aynı zamanda terör de var. Terör bizi ürkütüyor. Toplum, “yanımıza bir canlı bomba oturabilir” endişesi taşıyor. Büyük kentlerde yaşamamıza rağmen, sürekli korkuyla yaşıyoruz. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Tunceli’ye ziyarette gideceği zaman orada silahlar atılıyor. Orası sanki bizim ülkemiz değil de başka bir bölge. Polisimiz, askerimiz, jandarmamız yok mu, var ama silah sesleri geliyor.

Toplumu öfkeliendiren, ürküten bu terör yüzünden masum insanların, içimizden birilerinin ölüyor olması bizi kahrediyor. Kimsinen kimseyi öldürtmeye veya “sen canlı bomba olma şansını kazandın” demeye hakkı yok.

Toplum olarak bu işin durdurulmasını istiyoruz. Teröre maddi bir destek yapıyoruz. Mesela tank, uçak, helikopter alıyoruz. İstiyoruz ki, paramız eğitime, sağlığa ve insanları mutlu edecek alanlara ayrılsın. Aslında bu da mevcut ekonomik krizde, genel ekonomik kriz olmasa bile bizim ülkemizi zorlayan bir durum.

Örneğin, bir asker şehit oluyor, devlet ailesine şehit maaşı bağlıyor. Bir başkası yaralanıyor ona ömür boyu devlet bakıyor. Bu devletin görevi elbette ama neden askerimiz şehit olsun ya da bir uzuvunu kaybetmiş ki. Buraya çok büyük bir para gidiyor. İçeride bir delik var, o delikten sular akıp gidiyor. Dolayısıyla yıllardır terör korkusu veya kaygısı ile yaşıyoruz. Bir de bunun üzerine ekonomik kriz gelince ve bilgiler saklanınca toplum daha da güvensizleşiyor. Çünkü toplum gerçek bilgilere ulaşamıyor, kulaktan dolma yanlış, yalan, ekşik bilgilerle yanlış yönlendiriliyor.

İnsanlar bir şeyler alamadıkları zaman kendilerini mutsuz hissettikleri için kendimize çok ucuz hediyeler alabilir, bu şekilde mutlu olabiliriz.

Sevdiğimiz arkadaşlarımız ile yakın görüşmeler yapabilir, tartışabiliriz. Aile bireyleri ile birlikte olabilir, konuşabilir, oyun oynayabiliriz. Krizde neler yapabiliriz konusunda evde oturup aile bireyleri ile çözüm yolları üretebiliriz. Burada şöyle bir soru sorabiliriz: “O halde büyük nakliyat firmaları, şoförleri ile sürekli iletişim halinde olabilirler.”

Örneğin, bir nakliye firması sahibi çalışanlarıyla sürekli iletişim halinde olmalıdır. Şoförler milyarlık TIR’ları sürüyorlar. O kişiye, “ben seni gözlüyorum, koruyorum, kolluyorum, nefesim üstünde, elim üstünde, gücüm, sıcaklığım seni sarımsı” mesajının iletilmesi psikolojik açıdan büyük rahatlama sağlayacaktır. İletişim güçlü olmalıdır. Bu yazılı da olabilir, sözlü de olabilir. Bir araya gelip, yapılacak toplantılarla motive edici mesajlar verilerek de olabilir. Bu tip şeylerle çalışanlar “beni koruyacak insanlar var, sahipsiz değilim” düşüncesiyle daha rahat hareket edecek ve daha mutlu olacaktır. Bu motivasyonu şirket için de, aile için de, her topluluk için de geçerlidir ve yapılmalıdır.

Alman otoyollarında fiyatlar arttı

Uluslararası TIR trafiğinin merkezi olan Almanya, otobanlarından geçen 12 ton üzeri araçların ödedikleri ‘otoyol geçiş bedeli’ni (MAUT) yeniden düzenledi ve 13.5 Cent’ten 16 Cent’e çıkardı.

Almanya, uluslararası TIR trafiğinin merkezi, ülkemiz ihracatçıların ve taşımacıların da yoğun olarak çalıştıkları bir ülke. Gelişmiş limanları ve otoyolları ile hizmet veren Almanya artan yük trafiğini ülkeye çeken altyapısını güçlendirmek durumunda kalıyor. Bu yüzden belirli bir tonajın üzerindeki taşıma araçları bir otoyol geçiş bedeli ödüyorlar. Bu otoyol ücretine MAUT adı veriliyor. Bu bizim taşımacılarımız açısından bir zorunluluk ve maliyet demek olduğu için konu da önem taşıyor.

Geçtiğimiz gün Almanya Ulaştırma Bakanı Wolfgang Tiefensee tarafından yapılan açıklamada, MAUT vergisi üzerindeki tarifenin değişerek

ücretin kilometre başına 13.5 cent düzeyinden 16 cent düzeyine çıkarılacağı belirtildi. Sonuçta Almanya parlamentosu yaptığı oylama ile bu kararı onayladı. Almanya, otobanını kullanan 12 tonun üzerindeki ağır yük taşıma araçları yeni tarifieden ödeme yapacak.

Ayarlanan yeni zamlı tarife ile birlikte Almanya hükümeti yaklaşık 1 milyar Euro ek gelire sahip olacak. Gelirin ülkenin ulaştırma ve diğer altyapı projelerinde kullanılması bekleniyor.

Almanya hükümeti açıklamasında, yapılan bu zammın ve ayrılan bütçenin, projelerin sadece bir kısmını finanse edeceği, ülkenin ihtiyacı hesaplandığında, 2009-2011 yılları arasında yaklaşık 4.5 milyar Euro gibi bir yatırıma ihtiyaç duyacaklarını belirtti. 1 Ocak 2009’da yürürlüğe girecek yeni tarife ile 13.5 Cent olan ücret 16 Cent’e yükselecek. Ayarlanan yeni zamlı tarife ile yaklaşık 1 milyar Euro ek gelire sahip olacak.

PO VE VOLVO GÜÇLERİNİ BİRLEŞTİRDİ

Yolların güçlü ikilisinden inanılmaz fırsatlar

Yolların iki lideri güçlerini birleştiriyor. Kamyon ve çekici alımlarını Volvo Kamyon’dan yapan firmalar Petrol Ofisi AutoMatic Filo Yönetim Sistemi üyeliği sayesinde avantajlar elde ediyorlar. Hemen Petrol Ofisi AutoMatic Filo Yönetim Sistemi’ne üye olun, Volvo kamyon satın alma maliyetlerinizi azaltın.

Yakıt kullanım miktarınız ve anlaşma süreniz dikkate alınarak size sunulacak avantajlar için bizi arayın; Volvo Türk 0216 655 75 00

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

Volvo Türk Ltd. (0216) 655 75 00 www.volvoturk.com.tr

“Un Ro-Ro’nun hayat kaynağı nakliyecilerdir”

Türkiye’de uluslararası yük taşımacılığına yönelik hizmet veren Un Ro-Ro İşletmeleri, nakliyecilerin şikâyetlerine hedef olmaya başladı. Dünyada yaşanan “kriz”in de göz önüne alınarak mevcut tutumuna biraz esneklik katması gerektiği belirtilen Un Ro-Ro’nun, beklendiği üzere nakliyecilerin sorunlarına fazla destek olmadığı öne sürülüyor.

Nakliyeciliğin son dönemlerde zor bir dönemece girdiğini ifade eden Toros Uluslararası Nakliyat yetkilisi Çetin Çimagal, Un Ro-Ro’nun da bu süreçte kendilerine gerekli desteği vermesi gerektiğini söylüyor.

Ülke bazında, nakliyecilerin büyük zorluklar içinde olduğuna dikkat çeken Çetin Çimagal, konu ile ilgili sorularımıza yanıtladı:

■ **Son zamanlarda Un Ro-Ro ile yaşadığınız sorunları anlatır mısınız?**

Un Ro-Ro, arabalarımıza ödeme de 45 gün vade tanıyor. Eğer banka ile kredi kartı ile ödeme yaparsanız 60 gün vade yapıyor. Avrupa’ya giden bir aracın Türkiye’den çıkması, mali boşaltması, tekrar yükünü alıp gelmesi normal sürede 20-22 gün. Yani Un Ro-Ro’nun, nakliyeceye yap-
 ■ **Un Ro-Ro sadece liman ücreti karşılığında Türkiye’ye taşıma yapıyor. Bu konudaki düşünceleriniz nedir?**

Hayır, o durum araç boş gelirse geçerli. Diyelim ki arabanız dolu geldi. Araba aynı 1’inde Türkiye’den çıktı, Un Ro-Ro fatu-

rasını kesti, 45 gün sonra yani bir sonraki ay bunu ödemek zorundasınız. Araba zaten 45 günde İstanbul’a yeni düştü, arabayı orada tutuyor ve ‘Nakit olarak ödeyeceksin, arabayı ondan sonra salacağım’ diyor. Amerikalı yeni sahipler buna bu şekilde taviz verilemeyeceğini söylüyorlar. Un Ro-Ro’nun hayat kaynağı nakliyecilerdir, biz olmazsak Un Ro-Ro’nun olma şansı yok.

■ **O zaman başka bir ülkeye gidip, o ülkenin nakliyecileriyle çalışamaz mı?**

Bize uyguladığı gibi bir iş bulup gidebiliriz tabi. Un Ro-Ro’nun gittiği bir durumda başka biri yerini doldurur, çok da önemli değil. Ama Un Ro-Ro buradan bir yere gitmez. Nereye bulabilirler ki, bütün gemiler bomboş yatıyor. Günde 70 bin dolara çalışan gemiler, 7 bin dolara çalışıyor. Onu bırakın bin dolara çalışan gemiler bile var. Un Ro-Ro buradan gittiği zaman 70 bin dolardan mı gidecek? Öyle bir şey yok, böyle bir hattı bırakıp da gidebilecek birisini tanımlıyorum.

Aslında Un Ro-Ro’ya da hak vermek lazım. Herkes ondan idare edilmeyi bekliyor. O bir kişi, ama sektör çok büyük. Sektörü bugün Un Ro-Ro’da, yarı ne yapabiliriz bilmiyoruz. Un Ro-Ro 10 arabada 1 arabaya indirdi bu durumunu, navlun fiyatlarını da bir miktar indirdi, bunlar da güzel olaylar. Daha da indirebilir, bu daha da güzel olur.

■ **Peki, sizce neler yapılabilir?**

Nakliyeciler Un Ro-Ro’ya bu bir mesajın gitmesini istiyor. Diyelim ki vadelerimiz zamanında ödenmiyor, bizim yüzümüzden zor duruma düşebilir. Ama böyle bıçak gibi kabul etmiyorum, arabayı da vermiyorum demekle olmaz.

Un Ro-Ro’nun şu sıralar vadeyi uzatması gerekiyor. 45 günün en az 65-70 güne çıkarması gerekiyor. Zira araba zaten ikinci seferi 30 günde tamamılıyor. Müşteriden 30 günlük çek alıyoruz. Bunun bir bölümünü biz finanse edeceğiz, bir bölümünü Un Ro-Ro finanse etmek, bu kolaylığı göstermek zorunda. Nakliyecilerin de çoğu böyle düşünüyor.



Mercedes liderliğini sürdürüyor



Bahadır ÖZBAYIR

Mercedes Benz Türk, global kriz nedeniyle otomobil pazarında yaşanan daralmaya rağmen, sektördeki liderliğini korumayı sürdürüyor

Mercedes Benz Türk A.Ş. Kamyon Satış Müdürü ve TAİD Başkanı Bahadır Özbayır, 2008 Ekim ayı itibarıyla Türkiye'de de hissedilmeye başlanan kriz etkilerinin, 2009 yılının ilk aylarında da hissedilmeye devam edeceğini belirtti.

■ **Global kriz Türkiye'de de etkilerini göstermeye başladı mı?**

Mercedes 2007 yılının sonunda yüzde 30 ile pazar lideriydi. 2008 yılının bu zamana kadar olan dönemini değerlendirdiğimizde Mercedes'in yüzde 32,7 ile liderliğini koruduğunu görüyoruz. Yılsonu itibarıyla da aynı noktalar-

da olacağımızı düşünüyoruz. Ancak, Ekim başından itibaren başlayan ve Türkiye'yi de etkileyen bir global sorun var, bundan kaçış yok. Türkiye'de bunun ilk belirtilerini Ekim ayından itibaren gördük.

■ **Ekim ayında neler yaşandı, etki nasıl görüldü?**

Ekim ayında pazar geçen yıla göre büyük oranda düştü. Geçen yılın Eylül ayı, tahmini bir rakamla 3 bin 300 civarında araç satılmışken, bu yıl kesin sonuçlar çıkmamış olmasına rağmen 1800 adet civarında bir satış gerçekleşti. Bu da önemli bir düşüşü gösteriyor. Bütün segmentlerde bir düşüş var. Hatta ekonomik zorluklara rağmen hiç düşmemiş olan inşaat kamyonu ve çekici segmentlerinde de Ekim ayında ilk defa bir düşüş görüyoruz. Dolayısıyla tahmin ediyorum ki, tüm şirketler yılbaşında yaptıkları yılsonu kapanış tahminlerini revize edecekler.

■ **Şirketler hedefledikleri satış rakamlarına ulaşamayacaklar mı?**

Hedeflere adet itibarıyla ulaşılmasının zor olduğunu görüyorum. Önümüzdeki aylarda nasıl bir sonuç çıkacak tam bilmiyoruz. Bir belirsizliğin içerisindeyiz ama durum bu şekilde giderse birçok firma hedefine ulaşmakta güçlük çekecektir.

■ **Mercedes Benz Türk hedeflediği satış rakamlarına ulaşabilecek mi?**

Mercedes Benz Türk'ün ilk 9 aylık performansı, bundan sonraki aylar nasıl giderse gitsin, hedeflerimize ulaşmamızı garanti altına alıyor. Dolayısıyla bu konuda bir endişemiz yok. Hedeflerimizin çok daha üzerine çıkmayı düşünüyorduk. Belki biz hedef noktasında kalacağız, ama diğer firmalar için bu böyle olmayabilir.

■ **Üretimde herhangi bir aksama yaşadınız mı?**

Mercedes Benz Türk'te üretim devam ediyor. Üretimde herhangi bir kısıntıya gitmedik. Tabii ki, gelişmeleri izliyoruz ancak gerek otobüs fabrikamızda, gerek kamyon fabrikamızda yapılan üretimde herhangi bir kısıntı yok.

■ **Yeni çıkan vergiler, döviz dalgalanmaları, kredi alımları satışları etkiliyor mu?**

Türkiye'de ticari araç piyasasında yapılan satışların yüzde 90'a yakın kısmı tüketici kredisi ile yapılıyor. Finans piyasalarında yaşanan sorunlar nedeniyle bankalarımız kredi vermede zorlanıyorlar. Dolayısıyla kredi faizlerinin mertebesinde çok kredinin bulunabilirliği önemli hale gelmiş durumda. Birinci derece de bu satışları etkiliyor, pazarı daraltıyor. İkinci etken ise kurların yüksekliğinden ziyade, çok geniş bir koridorda sıçrama yapması. Bu durum müşterilerin kararını etkiliyor. Kurların oynaklığından dolayı, alım kararları erteleniyor. Ertelemeler, üst üste eklendiğindeyse daralma meydana geliyor. Taahhütlü vergiler de artırıldı. Ama bunlar zaten her yıl artıyordu. Ancak oranlar daha makul tutulabilir. Devletin belli programı, bütçesi var ve bunu tutturmak için gayret ediyor.

yor. Sonra spekülasyon mudur, bilmiyorum, banka muamele vergilerinin düşürülmesi ya da kaldırılması, bir takım kolaylıklarla ilgili duyumlar alıyoruz. Bunların doğruluk payını zaman gösterecek.

■ **Euro normlarına geçiş zorunluluğu, araçların satışlarını yükseltir mi?**

Öyle bir türbülansın içerisine girdik ki, Euro 3-Euro 4 konusu bir toz bulutunun içerisinde kayboldu. Euro3'ü önümüzdeki yıl yerine bu yıl alayım gibi bir konunun gündemde olduğunu düşünmüyorum. Herkes ekmek, işini çevirme derdinde. Uluslararası nakliyecilik yapan firmalar, Euro 4-Euro 5'i zaten tercih ediyorlar. Mesela Avusturya ve Almanya'da bu konuda geçiş avantajları var. Dolayısıyla maliyet 1 ya da 1 buçuk yıl içerisinde geri dönüyor. Fakat yerli üreticiler için tabii ki, bir öne çekme, maliyete katlanmak için bu yıla alma durumu olabilir ama bugünde onları almak için belirli bir finans gücü lazım. Orada da finansman yok. Yani bugün esas konumuz Euro3-Euro4 bu yıl mı satılır, önümüzdeki yıl mı satılırdan ziyade ticari araç piyasası ne olacak. Krediler yavaş gidiyor. Kurlar yüksek, daha da önemli olan oynak. Dolayısıyla bu bir önünü görememe durumu oluşturuyor. Kararını vermiş işletmeciler dahil, herkes beklemede.

■ **2009 yılına nasıl görüyorsunuz?**

2007 yılı, bu yılın ilk 9 ayına baktığımız zaman yüzde 9 oranında daha dardı. Bugün ki noktadan ilk 9 aya baktığımızda da kötü bir pazar performansı görmüyoruz. Önümüzdeki yıl bu 3 aydan devam edeceğine ve yılın ilk 9 ayı da bu yıl gibi olmayacağına göre bir daralmadan söz edebiliriz. Firmalarda planlarını buna göre yapıyorlar.

■ **Bazı firmaların Avrupa'da ki fabrikaları işçi çıkarıyordu. Mercedes'te benzer bir durum söz konusu mu?**

Evet, birçok firmada bu böyle. Mercedes'in ana fabrikalarında ilk tedbir olarak fabrika tatilleri başladı ama bu işçi çıkarma anlamına gelmiyor. O noktaya henüz gelinmiş değil. Oralara gelip, gelmeyeceğini göreceğiz. Avrupa'da bu kriz önce geldiği için etkileri daha öncesinden hissediliyor. Türkiye'de de bazı firmalar fabrikalarını tatil etti. Mercedes Benz Türk AŞ şimdilik üretime devam ediyor ama ne olacağı belli olmaz.

■ **Kriz dönemlerinde otomotiv sektöründe kampanyalar düzenleniyor. Böyle çalışmalarınız olacak mı?**

Artık kampanya yapmakta zor. Kampanya ya indirimler ya da fiyatları sabit tutuyorsanız, düşük faizli, uzun vadeli kredilerle destekliyorsunuz. İkinci alternatif bugün neredeyse pratik olarak ortadan kalkmış durumda ve fiyatta artık çok fazla indirimde bir şey ifade etmiyor. O indirdiğimiz miktarın da bir şekilde finanse edilmesi lazım. 100 liralık bir şey de, 95'e de kredi alacaksınız. Kimsenin cebinde keş para yok. Ekonomide 100 liralık bir iş yapıyorsa bunun en fazla 15 lirası nakit para ile dönebiliyor.

İçişlerinden kış uyarısı

İçişleri Bakanlığı, yaklaşan kış şartlarına dikkat çekerek, alınması gereken bir dizi önlemleri içeren bir genelge yayınladı. İlgili Bakanlıkların yanı sıra Türkiye Soförler ve Otomobilciler Federasyonu, Uluslar arası Nakliyeciler Derneği ve Türkiye Otobüsçüler Federasyonu'na da gönderilen genelgede alınan tedbirler sıralandı.

Bakanlık genelgesinde, yağmur, tipi, kar yağışı, sis, buzlanma gibi olumsuz hava ve yol koşullarının sürücülerin görüş mesafesini azalttığı, araçların fren mesafesini artırdığı ve buna paralel olarak da trafik güvenliğini olumsuz etkilediği hatırlatılıyor ve şu ifadelerle yer veriliyor: "Bu nedenle karayolu ulaşımında yaşanacak olumsuz hava ve yol koşulları dikkate alınarak vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğinin korunması ile huzur ve güven içinde seyahat edebilmelerini temin amacıyla, tedbirlerin alınması uygun görülmüştür."

Bakanlık genelgesinde, herhangi bir aksaklığa yer verilmemesi amacıyla alınacak tedbirlerin sıkı takibi de isteniyor.

Cilvegözü'nde memur sıkıntısı

Hatay'ın Reyhanlı İlçesi, Cilvegözü Sınır Kapısı'nda görev yapan muhafaza memurlarının sayısındaki eksiklik nedeni ile çalışma şartlarında sıkıntı olduğu belirtildi.

Ortadoğu ülkelerine açılan Cilvegözü Sınır Kapısı'nda, 62 gümrük muhafaza memuru görev yapıyor. Bunlardan 20'si ise meslek içi kursuna katıldığı için görev yerinde bulunmuyor. Kalanlardan da bazılarının raporlu veya izinli olması memur sayısını daha da azaltıyor. 100'e yakın muhafaza memurunun görev yapması gereken Cilvegözü Sınır Kapısı'nda halen 25 memur görev yapıyor ve memur azlığı yüzünden de 24 saat çalışıyor.

Arap ülkelere ihracat, ithalat, günü birlik araç ve yolcu giriş ve çıkışlarının gerçekleştirildiği Cilvegözü Sınır Kapısı'ndan günde ortalama 2600 yolcu, 830 TIR-otomobil ve otobüs giriş-çıkış yapıyor. Yılda iki defa Türkiye-Suriye vatandaşları arasında yapılan yatılı bayramlaşmada yine Cilvegözü Sınır Kapısı'ndan giriş ve çıkış yapılıyor.

Giriş çıkışların yanı sıra kaçakçılık konusunda da sıkı çalışma içinde olan muhafaza memurlarının sayısındaki eksikliğin giderilmesi olduğu belirtiliyor.

Yeni yılda yine zam!

1 Ocak 2009 tarihinden itibaren iğneden ipliğe hayatımız yüzde 12 daha zamlanacak. Küresel krizin vurduğu ülkemizde on binlerce insan işsiz kalırken, Maliye Bakanlığı, yeni yayınladığı Yeniden Değerleme genelgesiyle, Türk halkına yüzde 12'lik bir değerli zam katkısında daha bulundu

Ülkemizde peşisıra büyük fabrikalar toplu işçi çıkarmaları, ücretsiz zorunlu izinler ve zorunlu tatil gibi uygulamalara giderken, ülkemizdeki vergi ve harçlara zam üstüne zam yapıyor.

2008'in ikinci yarısından itibaren yaşanmaya başlanan ekonomik krizle, vatandaşlar artık geçim derdini de bırakıp yaşam savaşını vermekle başlarken, 1 Ocak 2009 tarihinden itibaren vatandaşların hayatını etkileyecek artışlar resmi istatistiklerde yüzde 12 daha pahalı olacak. Buna göre karayolu taşımacılığından araç muayenesine, trafik cezalarından silah ruhsatına, pasaport harçlarından, muhasebe ücretlerine, noter işlemlerinden çeşitli harçlara kadar iğneden ipliğe yüzde 12'lik zam, yılbaşı gecesi yürürlüğe girecek.

2008 yılı başında Yeniden Değerleme oranı yüzde 7,2 zamlanırken, 2009 yılı başında yüzde 12'lik zam yapılması, küresel ekonomik krizin ülkemizi teğet geçtiğinin de bir göstergesi. Her gün bir büyük fabrikanın kapandığı haberleri gelirken, geçtiğimiz hafta sırasıyla başta Ford Otosan olmak üzere Tofaş ve son olarak da Türkiye'de en çok binek araç satan Oyak Renault Ocak ayı başına kadar üretimini durdurdu.

Otomotiv sektöründe kriz nedeniyle yaşanan daralma fabrikalara da sıçrarken, otomobil üreticileri iki ay öncesine kadar sattıkları araçların fiyatlarını neredeyse 5 milyar lira düşüşüne satmak için çaba içersine girdiler. Vatandaşların da araç alım-satımını durdurmasıyla otomotiv sektöründe büyük bir kriz baş gösterdi. Ülkemizde 15 milyara üretilen bir binek araç, üzerine bindirilen KDV-ÖTV gibi bir çok kalemden oluşan vergilerle vatandaş 30 milyar liraya satılıyor. Yıllardır her kalemden olduğu gibi en yüksek vergilere maruz kalan otomotiv üreticileri bu vergilerin

asağılara çekilmesi için çaba gösterirken, yetkililerin buna kulak tikaması, bu gün sektörün kapısına kilit vurma noktasına getirdi. Bu yetmezmiş gibi 1 Ocak 2009 tarihinden itibaren de Yeniden Değerleme Oranı yüzde 12 zamlı açıklandı.

Gündemin artık saatler içerisinde değiştiği ülkemizde, ulusal basın, vatandaşın hayatının yüzde 12 daha zorlaşacak bu ayrıntıyı atlamasına sebep olurken, Taşımacıların gözünden kaçmadı. Sektörümüzü de yakından ilgilendiren Yeniden Değerleme oranı, evine ekmek götürmek için çabalayan insanların cebindeki paradan yüzde 12'lik bir dilimi daha götürecektir. Geçen seneye göre artış gösteren oran, bu kriz döneminde Uluslararası nakliyeciden, taksiciye kadar birçok kişi için önemli bir maliyet yükü getirecek. Konuya yakın uzmanlar, "Genelgenin getirdiği artı yük, yine gözden kaçıyor. Sessiz sedasız yapılan bu uygulama, geçim sıkıntısı çekenleri daha çok etkileyecek" diye konuşuyorlar. Yüzde 12'lik zam yolcu taşımacılığında kargo taşımacılığına, taksicilerden minibüsçülere kadar ekmekçini karayolundan çıkaran on binlerce insanı büyük ölçüde etkileyecek. Dünyanın en pahalı akaryakıtı kullanan ülkemizdeki taşımacılar, en büyük giderlerinin akaryakıt olmasına rağmen akaryakıt üzerinde uygulanan yüzde 65 oranındaki vergi kaleminin düşürülmesi gerektiğini vurgularken, her kalemden alınan vergilerin artık insanların canına tak dedirtecek boyuta ulaştığını, bu yetmezmiş gibi bir de değerlendirme oranının yüzde 12'lik zamlı yürürlüğe girmesinin 'İnsafsızca' olduğunu vurguladılar. Sektör çalışanları, "Kriz yok diyen hükümetimiz, bu uygulamayla yeniden kaynak arayışına giderek yeni bir krize davetiye çıkarıyor" dediler.



Lojistik öğrencileri "sektörü" ateşledi

Yıldız Teknik Üniversitesi Kalite ve Verimlilik Kulübü, Lojistik alanında eğitim gören 500 öğrenci arasından seçtiği bir grubu lojistik sektörünün deneyimli isimleriyle bir araya getirdi

Girişimci YTÜ öğrencileri tarafından 1998 yılında kurulan ve tüm YTÜ öğrencilerinin katılımına açık iş ve kariyer kulübü olan Kalite ve Verimlilik Kulübü (KVK), geleneksel hale gelen Lojistik Kampının bu yıl 4'üncüsü düzenledi.

Üniversite öğrencilerinin kişisel gelişimlerine akademik ve sosyal yönden çeşitli aktiviteler ve organizasyonlarla katkıda bulunmak amacıyla yola çıkan KVK bu yıl düzenlediği kampla yine lojistik iş dünyası ile öğrencileri arasında köprü oldu.

Lojistik dünyasına yeni adım atan öğrenciler 3 gün süren programda lojistikte senelerince vereni isimlerden tecrübelerini ve sektörün sorunlarını dinlediler.

Lojistik Kampının ilk gününde öğrenciler, Tedarik Zinciri Yönetimi ve 3A Tedarik Zinciri, Perakendecilikte Outsourcing (taşeron firmayla iş yapmak) ve Uygulamaları, Gıda Lojistiği, Rusya'da Lojistik ve Türk-Rus Lojistik İlişkileri, Taşımacılık Sektöründe Kriz ve Otomotiv Lojistiği konularında bilgi edindi.

LODER Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mehmet Tanyaş, Tedarik zinciri yönetimi ve 3A Tedarik Zinciri konusunda bilgilendirdiği öğrencilere yaptığı sunumunda, "Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) Kurumuna göre Tedarik Zinciri Yönetimi; Tedarik zincirinin ve bu zincir içinde yer alan şirketlerin uzun vadeli performanslarını arttırmak amacıyla, söz konusu şirketlerin ait işletme fonksiyonları ve planlarını, zincirdeki tüm şirketleri kapsayacak şekilde, sistematik ve stratejik koordinasyonudur. Diğer bir deyişle; Müşteri ve diğer paydaşlar için değer yaratan ürün, hizmet ve bilgi sağlamak amacıyla ilk tedarikçiden son kullanıcıya kadar olan kilit iş süreçlerinin entegrasyonudur" diyerek tedarik zinciri yönetiminin önemine değindi.

Teknosa Lojistik Müdürü Nezir Altın, Perakendecilikte Outsourcing ve Uygulamaları konusunda tecrübelerini genç lojistikçilere anlatırken, UND Yönetim Kurulu Üyesi İbrahim Baki ise "Gıda Lojistiği" konusunda bilgiler verdi.

Rusya'da Lojistik ve Türk-Rus Lojistik İlişkileri'ne değinen UND İcra Kurulu Üyesi Aybek Abdrahman, Rusya ile Türkiye'nin yaşadığı sorunlara ve Türkiye'nin Rusya karşısında ki taleplerini anlattı.

UND Başkanı Tamer Düşünahin, lojistik öğrencilerine değer verilmesi gerektiğini belirterek, global krizden etkilenen lojistik sektörünü değerlendirdi.

İlk gününün son sunumunu Honda Araç Lojistik Operasyonları Müdürü Bülent Gezer, Tofaş Tedarik Zinciri Geliştirme Yöneticisi Mehmet Karaca ve UPI Trans Pazarlama Müdürü Ulaş Olgun Otomotiv Lojistiği ile ilgili yaptı.

İkinci kamp gününde Beykoz Lojistik MYO Lojistik Programı Başkanı Dr. Yüksek Müh. Muhammed Bamyacı "Lojistik Köyler", BAL-NAK Lojistik İş Geliştirme Koordinatörü Emre Yenal ve TCHIBO Lojistik Direktörü Mert Tüzünler "Lojistik Ödüllü Alınış Bir Dünya Devine Lojistik Hizmet Verilir mi", ADR Uzmanı ve UND İcra Kurulu Üyesi Alper Özel "ADR", Rusya CLL Lojistik Eğitim Merkezi Lojistik Danışmanı Vasily Demin "Rusya'da Lojistik ve Türk-Rus İlişkileri" konulu sunumlarını öğrencilerle paylaştılar.

Sunumların ardından ise Lojistik Danışmanı Atilla Yıldıztekin'in başkanlığında, UND İcra Kurulu Başkanı Mine Kaya ve AB Danışmanı Can Baydrof'un konuşmacı olarak katıldığı "Avrupa Birliği Gümrük İlişkileri ve Taşıma Kotaları" adlı bir panel yapıldı.

Öğrencilerin sorularına da cevap verildiği kampın son gününde "Türk Lojistik Sektörü ve Lojistikte Kariyer" konusuna YTÜ Öğretim Görevlisi Dr. Umut R. Tuzkaya ve Oryanting Aktivitesi' konusuna Türkiye Oryanting Federasyonu Ali Kulnc değindi.

Tüm sunumların ardından Galatasaray Üniversitesi Endüstri Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Doç. Dr. Gülçin Büyükoğkan önderliğinde öğrenciler arasında bir yarışma yapıldı. Vaka analizleri konulu yarışmada, vakalara karşı buldukları çözümler karşısında başarılı olan öğrenciler ödüllendirildi.



SEKTÖREL DEĞERLENDİRME



Nizamettin KARADAĞ

Sihirli sözcük: "Kurumsallaşmak"

Son zamanlarda Avrupa Birliği müktesebatına uyum kapsamında sık sık kullanılan 'kurumsal' sözcüğü, bireysel kamyoncu esnafımızın için de önem arz etmektedir. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na istinaden çıkarılan tüm karayolu taşıma mevzuatının gerekçeleri, 'kurumsallaşma ve kayıt altına alma' diye özetlenir. Bireysel kamyoncularımızın hepsi, gerçek usulden vergi mükellefi oldukları için zaten kayıt altında.

Gelelim sihirli sözcük 'kurumsallaşma'ya. Nedir bu kurumsallaşma? Kurumsallaşmamız isteyenler ne kadar kurumsallaşmışlar? Kısacası 'kurumsallaşma?', sürdürülebilir başarı için belirli ilkeler kapsamında yapılan bir organizasyon veya yönetim biçimi olarak tanımlanabilir. Başka bir deyişle, kurum içerisindeki hiyerarşik yapıya uygun ve şeffaf yönetim olarak da algılanabilir.

Bireysel kamyoncularımıza kurumsallaşmayı dayatan siyasi partilerimizin ne kadar kurumsallaştıklarına bir bakalım:

Siyasi parti, sonuçta ilkeleri olan bir kurum. Parti tüzüğünde yazılı yönetime gelecekleri, en ince detaylarına kadar hem tüzüklerinde hem de anayasamızda yazılı olarak belirtilmiş olan bu ilkelerin olmaması olmaz, 'PARTİ İÇİ DEMOKRASİDİR'. Yani yöneticilerin parti tüzüğünde ve anayasamızda belirtildiği gibi seçimle belirlenmelidir. Bu anlamda soldan sağa, muhafazakardan liberale, tüm siyasi partilerimize baktığımızda, kim parti içi demokrasiyi uyguluyor? Cevap açık: Hiçbiri.

Yakında mahalli idareler seçimi yapılacak. Belediye başkanlarını kim belirleyecek dersiniz? Tabii ki sayın genel başkan ve genel merkez. Bu arada kendilerine bir hülle yol da bulmuşlar, "Temayül Yoklaması ve Anketler" falan?

Şöyle bir etrafımıza bakalım, siyasi partilerimizin genel başkanları, sonsuza kadar partilerinin başında dururlar; başarısız olurlarsa bile koltuğu kapırmazlar. Genel merkez yapılanmasını da ?Başarı ve Liyakat? esaslarına göre belirlemezler; genel başkana 'Mutlak İtaat?' edecek kişilerden seçerler. Bir de evcilik oyunu gibi, kurultay yaparlar. Nasıl mı dersiniz? İl yönetimini, genel merkez atama ile belirler. İlçe yönetimi, il yönetiminin önerisi ile genel merkez tarafından atama ile belirlenir. Bu atanmış yöneticiler, kurultay delegelerini tayin eder. Tabii ki delegeler, ahd-ıvefa gereği mevcut genel başkanı ve ona mutlak itaat eden genel merkezi seçeceklerdir. Peki parti üyeleri ne işe yararlar? Eh, kütüklerde kayıtlı dururlar.

Siyasi partilerimizi birer ticari şirket olarak düşünerseniz; bunlar alle şirketleri kategorisine bile giremezler. Olsa olsa, mutlak hakimiyeti olan aile reisinin şirketi olurlar. Aile fertlerinin de ne hisseleri olur, ne de konuşma hakları... Aile bireyleri, kendilerine verilen akçelerle yetinir ve reise biat ederler. Hani bir atasözümüz vardır, "Dinime söven Müslüman olsa??"

Kurumsallaşmadan nasibini almamış, kurumsallaşmanın yanından bile geçmeyi düşünmeyenler, yüz binlerce kamyoncu esnafımızı kurumsallaşma bahanesi ile sistemin dışına çıkarmak istiyor. Kısacası, "Nasihate ihtiyacı olan, başkasına nasihat edemez." Önce aynaya baksınlar da kendilerini kurumsallaştırınsınlar; sonra kamyonculara baksınlar. Anlaşılan siyasi partilerimizden önce kamyoncularımız AB'ne girecekler.

Bireysel kamyoncularımız imkan bulduklarında kendiliğinden şirketleşeceklerdir. Fakat sadece bir araca sahip, çocuklarının nafakasını bu araçla sağlayan ve devlete yük olmadan, katma değer üreten bireysel kamyoncuya "Kurumsallaşmazsan sistemden çık" denmesi veya dolaylı yollarla sistemin dışına çıkarma mantığını sorgulamak lazım.

Bu seçim dönemi, taşımacılarımızın yaşadıkları sorunları siyasilerimize anlatmak için iyi bir fırsattır. Ziyaretimize gelecek olan siyasilere problemlerimizi aktarmak, taşımacılık sektörünün lehine olacaktır.

Yetkililerimiz taşımacılık sektörümüzün krizden etkilenmesini istemiyorlarsa, haksız olarak taşımacılarımızdan alınan ek vergi niteliğinde ki Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin 2009 yılının ilk taksitini barı alsınlar. Bu, esnafımız için moral olur, devletin şefkatli eli olarak algılanır.



Başbakan 'depo'ya el attı

Bir süredir uluslararası nakliyecilerin sektör dernekleri bazında dile getirdikleri ve Türk ihracatı için büyük önem taşıyan "550 litre sınırlaması", Başbakan Erdoğan'a ulaştırılmaya çalışılıyordu



'Nakliyeciyi tabuta koydular'

Sınır kapılarından alınan ÖTV ve KDV'siz yakıt miktarlarının yeniden düşürülmesi üzerine, bir basın toplantısı düzenleyen RODER, hükümetin aldığı kararları sert bir şekilde eleştirdi.

RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER), standart depo uygulaması kapsamında nakliyeciyi sıkıntıya sokan son kararlarla ilgili bir toplantı yaptı. RODER'in Karaköy'deki yeni merkez binasındaki toplantının açılış konuşmasını yapan Yönetim Kurulu Başkanı Saffet Ulusoy, "Eskiden bizi hocalar okuyup iftilderdi, şimdi de devlet bizi okusun" diyen Ulusoy, 5 senedir petrol konusunu gündeme getirdiklerini hatırlatarak akaryakıt konusunda alınan kararların "tutarasız" olduğuna dikkat çekti. Ulusoy, 2000 yılında kanun koyucuların hazırladığı "standart depo" uygulamasına dönüşmesi gerektiğini belirterek, ÖTV ve KDV oranlarının yeniden gözden geçirilmesini istedi.

Son kararı "Bu kriz değil, hükümetin attığı bir yumruk" şeklinde nitelendiren Saffet Ulusoy, 1938'den bu yana sektörün içinde olduğunu anımsatarak, "Böyle bir kriz olmadı. Biz hükümeti karşılamak istemiyoruz. Ancak devlet devletliğini yap-sın. Türk nakliye sektörü ölüyor, hükümet bunu anlamıyor, bundan haberleri bile yok. Sesimizi duymazlarsa günah bizden gidecek" diyerek Türk nakliye sektörünün içinde bulunduğu mağduriyeti dile getirdi.

Saffet Ulusoy konuşmasında Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'a da çağrıda bulundu: "Bu sorunu-muzu çözecek olan saygıdeğer Başbakanımızdır. 2006 yılından bu yana nasıl 1100 litre mazot almıyor idiyse, yine öyle olması lazım. Bu mağduriyete dur demenin zamanı geldi. Sektörümüz hiçbir zaman siyasetin içine girmedir. Biz de konuşmayı biliriz ama ağzımızda su var, konuşmuyoruz. Başbakan'a sesle-niyorum, bizi Ankara yollarında sürdürdürmeyin."

Ulusoy, RODER'in hiçbir zaman "yalan"ların ardına sığınmadığını, her zaman "doğru"ları dile getirdiğini vurgulayarak, "Biz herkese saygılıyız. Para istemiyoruz, hakkımız verilsin, yeter. Başbakanımı-zı, Ulaştırma Bakanımızı, Maliye Bakanımızı hep-sini seviyoruz ama hükümetin de kölesi değiliz. Sevgi aynı şeydir, hakkımı aramak aynı şeydir. Nakliyeciyi ya-sama dardindedir. Sen beni yaşatmazsan ben seni sevmem" diye konuştu.

Eylül 2006'dan bu yana sınır kapılarından alınan ÖTV ve KDV'siz yakıt miktarı farkından doğan verginin Maliye tarafından geri istendiğini anlatan Ulusoy, buna sert tepki göstererek, "Üstelik bunu faiziy-le birlikte istiyorlar. Eğer bunu tahsile kalkarlarsa, nakliye sektörü bunun altından kalkamaz. Herkes taşımacılık belgesini iade eder" diye konuştu.

Ulusoy'un konuşmasının ardından söz alan RODER Genel Müdürü Cumhuriyet Atılğan ise nakliyecilerin mağduriyetine neden olan konuyu kısaca özetle-dikten sonra, bunun Türk nakliyecisine getireceği önemli sıkıntının yanı sıra, ülke ekonomisine vere-ceği zararlara değindi.

Atılğan, yılda 250-300 bin aracın gümrük kapıla-rından çıkış yaptığına dikkat çekerek, "Böyle bir kısıtlamanın olması halinde, Türk nakliyecisi 50 mil-yon Euro, ülke ekonomisi ise 130-150 milyon Euro zarara uğrayacaktır" dedi.

Standart depo tanımının ilgili kanunda rakamsal olarak belirtilmediğini vurgulayan Atılğan, "Yapı-lan değişiklikler nakliyeciyi başkına çevirdi. İhracat-la ithalat kotaları aynı kefeye konuldu. Anılan yasa-da depolarla ilgili herhangi bir sınırlama yok ama bakanlık bu konuda ısrarcı davranıyor. Türk ihra-catçısı ve nakliyecisi birbirinin ayrılmaz parçalarıdır. RODER olarak eski düzenlemenin doğru olduğu yönünde çalışmalarımıza başladık. Hukuki bir dü-zenleme gerekmektedir. Bu da standart depo tanı-mının değiştirilmesiyle olacaktır" dedi.

Bilindiği gibi 01.06.2006 tarihinde yürürlüğe giren 5493 sayılı Kanun ile 4760 sayılı ÖTV Kanununa ve 3065 sayılı KDV Kanununa ilaveler yapılarak, yurt dışına ihracat esyası taşıyan kamyon, çekici ve soğutu-cu ünitesine haiz yarı-römorkların depolarına (araç-ların ve soğutma ünitelerinin standart yakıt deposu miktarlarını aşmamak kaydı ile) yalnızca yurt dışına çıkışlarında Bakanlar Kurulu'na belirlenen sınır kapılarında ÖTV ve KDV'den müstesna olarak mo-torin satışına izin verilmişti. Esas amacı ülke ihra-ca-tını ve uluslar arası taşımacılık sektörünü destekle-mek olan düzenleme sonrası, yurt dışına ihracat esya taşıması yapan araçlar, Çeşme, Pendik, Ipsala ve Kapıkule sınır kapılarında, standart depo hacimle-rince motorin temin ederken, uygulamaya son veril-di ve anılan sınır kapılarından temin edilen motori-ne kısıtlama getirildi.

Türk ihracat malı taşıyan uluslararası nakliyecilere sınır kapılarından çıkışta getirilen 550 lit-re sınırlamasını gündemine alan RODER ve UND'nin çalışmaları sonuç verdi.

RODER Genel Başkanı Saffet Ulusoy geçtiğimiz gün yönetim kurulu ile birlikte Karaköy'deki Roder Genel Merkez Binasında gerçekleştirdiği basın toplantısında Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'a şöyle seslenmişti:

"Ey, Sayın Başbakan, kanunu, yasayı, kimi istediyseniz yöneti-me siz çıkardınız. Ama bizi ce-henneme attınız. Bizi kurtarın artık, bizim yerimiz cehennem değil. Bizi Ankara yollarında sürdürdürmeyin. Bu mağduriyete dur demenin zamanı geldi. Sektörümüz hiçbir zaman siyasetin içine girmedir. Biz de konuşmayı biliriz ama ağ-zımızda su var, konuşamıyoruz."

"Çağrılarınızı duydum"

Ulusoy, Başbakan'a bu sözlerle seslenir-ken, UND de ulusal basında yayınlattığı Başbakan'a Açık Mektup'la nakliyecinin sorunlarını dile getirmişti.

İlgililerle yaptığımız görüşme-de, Dış Ekonomik İlişkiler Kuru-lu toplantısında Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın, RODER'den Erol Soylu ve Genel Müdür Cumhuriyet Atılğan, UND'den de Başkan Tamer Dinçşahin'e, "Çağrılarınızı duy-dum, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'a depo konusunu Maliye Bakanı ile çözmesi için havale et-tim" dediği öğrenildi.

Kara Ulaştırması Genel Müdü-rü Talat Aydın ise konu ile ilgili sorulan bir soruya şu yanıtı verdi: "Sizinde söylediğiniz gibi konu Sayın Başbakan tarafından henüz Sayın Ulaştırma Bakanı'na yeni intikal etti."



Aydın, konuyla ilgili olarak görevlendiril-dikler andan itibaren en ivedi şekilde soru-nun çözümüne eğileceklerini ifade etti.

Bilindiği gibi Maliye Bakanlığı 27.04.2006 tarihinde çıkarılan ve 1.6.2006 tarihinde yü-rürlüğe konan 5493 nolu kanun ve düzenle-meyle, ihracat malları taşıyan araçlarda ÖTV'siz ve KDV'siz yakıt kısıtlaması uygu-lanmıyordu. İhracat malı taşıyan araçlar miktar kısıtlaması olmadan çıkış yapabili-yordu.

Karayolu ihracatını desteklemek ama-



Biz Castrol Elixion ile yaptık!

İstanbul-Ankara-İstanbul hattında, dolu-boş olarak, hem de tüneli kullanmadan!

Siz de Castrol ile çalışın. Castrol'un filoları özel hizmet ve çözüm paketi **FILOZOF** sayesinde, aracınızın nerede olduğunu anında görebileceğiniz uydu araç takip sistemi, şoförlerinize verilecek **emniyetli ve ekonomik sürüş eğitimi**, ücretsiz yol yardımı ve sağlık desteği gibi pek çok hizmetten yararlanın.



Aynı zamanda Castrol Elixion 0W-30 gibi yakıt **giderlerinizi önemli oranda düşürecek** mükemmel bir motor yağı kullanmanın ayrıcalığını ve karlılığını yaşayın.

Akılcı Filo Yönetim Sistemi Filozof'u size tanıtır filonuzun verimini ve işinizin karlılığını beraberce nasıl arttırabileceğinizi öğrenmek için yapmanız gereken bizi aramak.



YAĞIN ÖTESİNDE...

Castrol Madeni Yağlar Sarı Kanarya Sok. K2 Plaza No.14 34742 Kozayağdı / İstanbul Tel: (0216) 571 28 00 Faks: (0216) 571 29 29

FARKLI BAKIŞ



Ertuğrul TARHAN

"Anne'nin sütü kesildi" (2)

Madem Maliye Bakanlığı dilekçe istiyor buyurun görev sizde. 1417 uluslararası taşımacı ile bir-likte tüm ihracatçı ve ithalatçıların da dilekçeyi Maliye Bakanlığı'nın yanı sıra ilgili iki kuruluşu aynı gün fakslemaları ile geçen hafta başından itibaren, 99- 101 dolara düşen (18.08'de 110- 115 dolardı) ham petrol varil fiyatı ile motorinin satış fiyatı, ÖTV'siz ve KDV'siz edinim bedeline yüzde 8 fazlası ile motorinin satış fiyatı 1.06 YTL (0.61 ₺) olmalıdır. Dış Ticaret Müsteşarlığı Türkiye İhracatçılar Medisi ve Ipsala Sınır Kapısı'nda ki bayinin işletim haklarını ihale ile Bilnam'a veren yurtdışı ticaretin sahibi, sesi, savunucusu olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin de bu konuda Maliye Ba-kanlığı ve ilgili kuruluşlar nezdinde girişimde bulunması önem arz etmektedir.

Roder'in bu sene yapılan son genel kurulunda "Nakliye sektörü can çekişirken, bir damla su bulup veremedim" diyen Roder Yönetim Kurulu Başkanı ve aynı zamanda Çeşme Limanı'nda akaryakıt dağıtım bayisi olan Ulusoy Deniz Taşımacılığı AŞ'nin ortaklarından Sayın Saffet Ulusoy'un, kanunda ve tebliğlerde belirtilen gerçek akaryakıt fiyatlarından satış yapması o can çekiştiğini söylediği nakliyecilere arayıp da bulamadığı su olacağı gibi diğer satış noktaları olan Kapıkule-Pendik-Ipsala ba-yilerine de emsal teşkil edecektir.

AFDF (BAF) fiyatlarına da yansdı

2008 sene başından itibaren kontrolsüz yükselen akar-yakıt fiyatları karşısında UND üyelerinin talebi ile Hazi-ran ayından itibaren her ayın 25'in de açıklamaya baş-ladığı, akaryakıt fiyat düzenleme faktörü (BAF) Eylül ayı ve Ekim ayı listeleri Türkiye'de ki sınır kapılarında ve ka-rayolu ile gidilen ülkelerdeki yeni mazot ücretleri üzerin-den hesaplanması neticesinde, bir önceki aya göre ih-racatçıları ve ithalatçıları açısından da önemli kazanımlar getirmiştir.

24 Kasım 2008 itibarıyla Kapıkule ve Ipsala'da 1.355 YTL- bugünkü kur ile 0.62 ₺- Çeşme ve Pendik'te 1.227 YTL- 0.56 ₺'ya satılan motorinin, bugün 68 do-lar olan ham petrolün, varil fiyatı ve 618 dolar olan plats fiyatına göre yukarıda belirttiğim kanuna ve tebli-ğe uygun dağıtım firması ve bayi edinim fiyatına aynı ay-n en fazla yüzde 8 fazlası ile dolanın TCMB Döviz alış bugünkü kuru üzerinden 1.0179 YTL (0.47 ₺) satılma-sı gerekmektedir. Bu durumda litrede yüzde 20- 33 eu-ro iyileştirme, en zor dönemlerini geçiren ihracatçılara ve taşımacılara bir nebze nefes olacaktır. Ayrıca Pendik ve Çeşme ile Kapıkule arasında litrede 0.128 YTL (0.06 ₺) gibi aşırı bir fiyat farkının neden kaynaklandığı incelenmelidir.

Anlamlı sözler;

"Söz ağızdan çıkana kadar senin esirindir, çıktıktan son-ra sen onun esirisin"

Yıl - 2 SAYI - 34 Fiyatı: 50 Ykr - Aralık 2008

GAZETENİN YAYIN PERİYODU: HAFTALIK

YAYIN TÜRÜ: YEREL/SÜRELİ

www.tasimacilar.com



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**

Yazı İşleri Müdürü: **Genco SABANCI**

Dış Haberler: **Ozan DEMİRÖZ - Derya ERDİN**

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 - TÜRK GÖZÜ

Bülent KILIÇ Kılıç Ofset - Iğdır -DİLUCU Sendar

UNSAI - 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 yazarlarının sorumluluğu yazarlarına aittir.

Taşımacılar Gazetesi basın meslek

İklerine uymaya söz vermiştir.



Bursa'dan kargonuz var!

444 06 06

www.mngkargo.com.tr

MNG indirimde

MNG Kargo, müşterilerine Kurban Bayramı ve yeni yıl hediyeleri için yüzde 25 indirimli gönderme fırsatı sunan bir kampanya hazırladı

Global krizin etkilerinin hissedildiği günümüzde tüm firmalar çeşitli kampanyalar yaparak şirketlerini döndürmeye çalışıyorlar. MNG Kargo da bu firmalar kervanına katıldı. Krizin etkilerini müşterilerine yüzde 25'lik indirimle azaltmaya çalışan MNG'nin, bir

yandan da 8 ulusal gazeteyle ypsilonunda "insert" yaparak reklam harcamalarında cömert davranması, "manidar" karşılandı. Kurban Bayramı ve yılbaşı hediyesi şekline dönüştürülmüş MNG'nin kriz indirimini şimdilik yüzde 25'lik bir "gönderim" imkânı sağlıyor.



TASIMACILAR

www.tasimacilar.com

ARALIK 2008 - SAYI 34

'Girişimcilere destek vermeliyiz'

Türkiye'de denizcilik sektörü, her geçen gün daha da geliyor. Sektördeki bu gelişmelerle ilgili sorularımızı yanıtlayan İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, "Girişimcilere destek vermeliyiz" diye konuştu

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü, Marmara Bölgesi için oldukça önem taşıyan ayırım şeridinin ve transit gemilerin geçtiği suları denetleyen bir birim. Denizcilik sektörünün bugünkü durumunu değerlendiren İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, sektörün daha da gelişmesi için yasal engelleri rahatlatarak, girişimcilere destek verilmesi gerektiği görüşünde. Şevli, bizleri kendi görev alanlarıyla ilgili aydınlatırken, sektörde yaşanan birtakım sıkıntıları da dile getirdi.

■ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına bağlı bölge müdürlüklerinin görev alanını tanımlar mısınız?

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na bağlı 14 adet liman başkanlığı bulunuyor. Bu başkanlıklar, deniz kıyı yapısı, rıhtım, düzen, deniz içinde faaliyet gösteren her türlü araçla ilgili tüm iletişim, pazarlama, kazanç, nakliye, kılavuzluk işlemleri gibi tüm denizcilik faaliyetlerinin hukuksal anlamda başvurduğu birimlerdir. Bu birimler, bir işletme ya da Kamu İktisadi Teşebbüsü (KIT) değil. Sadece yetkili olan her birimler, denizcilikle ilgili meydana gelebilecek her türlü davanın, konunun, talep, politika ve kültürlerin oluşturduğu bir merkezdir.

■ İstanbul bölge müdürlüğünün faaliyet alanı içinde yer alan sınırları çiziyor musunuz?

İstanbul Bölge Müdürlüğü, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na bağlı taşra teşkilatındaki 7 uygulama biriminden bir tanesidir. Bu bölgede İstanbul'un yanı sıra Zonguldak, Tekirdağ, İzmit, Yalova, Kırklareli, Edirne'ye bağlı olan birtakım yerler bulunuyor. Bu illerin tümü olmasa da, Kırklareli'den İğneada, Edirne'den Enez, Marmara Bölgesi'nin çok önemli bölgesi olan trafik ayırım şeridinin, transit gemilerin geçtiği sular buraya bağlı.

■ Son zamanlarda kaptan, makinist sikkintisi yaşadığı biliniyor. Yüksek denizcilik okulu mezunlarının, işleri elinden alınıyor korkusuyla meslek yüksek okullarının açılmasını engelledikleri söyleniyor. Bu, ne derece doğru?

Denizcilik sektörü, son yıllarda çağ atladı. Ciddi aşamalar kaydedtik. Bu süreçte kendi gemilerimiz yetmedi ve navlun fiyatları mükemmel şekilde arttı. Tabii bu aşamada gemi adamı istihdamı ve gemilere olan talep arttı. Yeni gemiler alın-

dı. Örneğin, kömürcülük yapan bir kişi denizcilik sektöründeki gelişmeleri görüp, kömürcülüğü bıraktı ve denizci oldu. Denizcilik, altın çağını yaşıyor. Tabii global kriz bu dönemi etkiledi.

Tüm mesleklerin hassasiyetleri var, ancak denizci çıkan bir kişi tüm sorunları kendi boğuşuyor. Yerine göre careyi kendi üretiyor. Deniz üzerinde herhangi bir sorun yaşandığında, kişinin yardım alacağı birisi yok.

Dolayısıyla iyi bir eğitim gerekiyor ve de sadece kendi ülkenizin kurallarına göre eğitim vermek olanaksız. Bu mesleğin uluslararası kuralları var. Kendi kanunlarımız izin verdi, aman insan yetiştirilemez mantığı olmuyor. Bu mesleğin tüm kurallarını uluslararası denizcilik örgütü belirliyor. Yapacağımız bir okul ve burada vereceğimiz eğitim de bu örgütlerce denetleniyor.

Talep nedeniyle gemi adamı açığı büyüdü. Şartları oluşturmak lazım. Karada çalışan, denizci, armatörün dilinden anlayan biri olarak, sektör-



Lojistik öğrencilerine yardım yağıyor

Düzce Üniversitesi Kaynaşlı Meslek Yüksek Okulu Lojistik Bölümü öğretim görevlisi İbrahim Bilgiç'in öğrencilere destek amacıyla açmak istediği kütüphane ile ilgili, lojistik doküman istegini belirten yayımlarına pek çok kuruluş cevap verdi ve vermeye devam ediyor.

TASIMACILAR olarak, genç beyinlerin geleceğe hazırlanması amacıyla bu desteğin öncüsü olmak bizleri gururlandırıyor. Çağımıza yanıt veren Kurum ve Kuruluşların duyarlı davranışları ise ülkemizin geleceğine ışık tutuyor.

İlk duyarlılığı gösteren Art Uluslararası Taşımacılık'ın ardından Lojistik öğrencilerine ardi ardına destekler gelmeye başladı. LOGISTICUS, UND ve AM-

BAR dergileri, kendi lojistik yayınlarını öğrencilerin hizmetine gönderdi. UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği) dergi ve çeşitli dokümanın yanı sıra karayolu taşımacılığında bilgilendirici birçok kitap gönderdi.

LOGISTICUS (Lojistik, İş Dünyası ve Aktüalite Dergisi) Sürentürk Yatırım İnsan Kaynakları Danışmanlık, Madencilik Dış Ticaret adına Esra Süren, gönderdiği dergilerle bilgiye yatırım yapan öncüler arasında katılmıştır.

AMBAR Dergisi de lojistik içerikli bir paket doküman oluşturarak gönderceklerini sözünü vermiştir. TEKNOTAŞ Uluslararası Nakliye ve Ticaret tarafından ise, kütüphane için maddi yardımda bulundu.

GOZLEM

UND İcra Kurulu Başkanı

Mine KAYA



Türk nakliyecilerine hem içeriden hem de dışarıdan darbe

Küresel ekonomik kriz; batıdan doğuya, kuzeyden güneye dünyadaki bütün ülkeleri etkisi altına almaya başladı. Finans sektöründen reel sektöre hızla yayılan ekonomik krizi aşabilmek için her ülke tedbir paketi açıklıyor. Bu paketlerle yarılların bugünden daha kötü olmasına, üretici ve tüketicilerin bir nebeze de olsa ferahlatılmasına çalışılıyor.

Maalesef, Türkiye'deki ekonomik durum da diğer ülkelerdekinden farklı bir seyriz izlemiyor. Daha dünya kadar ihracatın devleri arasında sayılan birçok firma kepenk kapattı, binlerce işçi işten çıkarıldı, binlercesine de daha iyi bir seçenek olarak süreli-süresiz izin yolu gözüktü...

Özellikle son yedi yılda yaptığı açılımlarla küresel ekonominin önemli bir parçası olan Türkiye'de de kriz, gelişmiş ekonomilerdeki gibi bir seyriz izliyor. Türkiye'de farklı olan tek şey, bizim hala bir tedbir paketi bekliyor oluşumuz.

Geçmiş ücretleri, petrol fiyatlarındaki indirimin akaryakıt satış fiyatlarına tam olarak yansıtılmaması gibi halihazırda birçok soruna rağmen çalışmalarına devam eden uluslararası nakliyecilerin yaşadığı sıkıntıları, bu dönemde daha da arttı.

Mevcut sıkıntıların üzerine kredilerin geri çağırılması, navlunların ödenmemesi gibi pek çok yeni madde eklendi. Böylesi kriz zamanlarında bu gibi sıkıntıların ortaya çıkması gayet doğal. Uluslararası nakliyeciler bu zor dönemde yaşananları anlayabiliyor, ülkenin daha da büyük bir krize girmemesi için ihracatçı ve hükümetle çalışmalar yürütüyor. Ancak hükümet bu zor süreçte, zaten çözülmesi gereken sorunları dağ kalda olmuş olan nakliyecilerin önüne yeni sıkıntıları çıkartıyor. Bunların en önemlisi, ihracat malı taşıyan araçlara getirilen 550 litre akaryakıt kısıtlaması.

Ihracat malı taşıyan araçlar, 1992 yılında ülkemizi ihracatının desteklenmesi yönündeki öncelikli amacı ile, ÖTV'siz ve KDV'siz akaryakıt alma hakkına sahip oldular. 5 Şubat 2000 tarihinde yürürlüğe giren 4458 sayılı Gümrük Kanunu ilgili diğer genelgeler ile yasalaşan uygulamaya göre, araçlar yurt dışına çıkışta "standart depolan" kadar akaryakıt alabilmekteydi. Kısıtlama sadece ülkeye girişte araçta bulunacak akaryakıtla getirilmişti. Yani, ülkeye giren bir yerli veya yabancı herhangi bir TIR'da en fazla 550 litre akaryakıt bulunabilirdi.

Ancak tam da kriz ateşinin ülkemize sıçramaya başladığı 24 Eylül 2008 tarihinde, Maliye Bakanlığı yıllardır yapılan uygulamaya son verdi ve ihracat malı taşıyan araçların alabileceği yakıt miktarını 550 litre ile sınırladı.

Bunun üzerine birçok girişim ve görüşme yapıldı. Sonuç olarak 4 Kasım 2008 tarihinde yeni bir tebliğ yayınlayarak yanlış uygulamaya son verildi ve eski uygulamanın devam edeceğini duyurdu. Yani TIR'lar yurtdışına çıkışlarda tekrar en fazla 1.100 litre ÖTV'siz akaryakıt olarak yurt dışına çıkabilecekler, girişlerde ise yurt dışından aldıkları 550 litre akaryakıtla ülkeye giriş yapabileceklerdi.

Uluslararası nakliyeciler bu yanlışlığın kısa zamanda çözülmüş olduğunu düşünürken, yeni bir olumsuz haberle karşı karşıya kaldılar. Çünkü, Maliye Bakanlığı, son tebliğinden 18 gün sonra yani 22 Kasım'da yeni bir tebliğ yayınlayarak, çıkışlarda tekrar 550 litre uygulamasına döndüğünü duyurdu.

Bu uygulama nedeniyle yurtdışına çıkarken güzergahı en uygun koşullarda tamamlamaya yetecek miktarda akaryakıt alamayan TIR'lar, yurtdışında depolanı bir daha doldurmak zorunda kalıyor.

Bu uygulama sayesinde; -43 bin aracı olan Türkiye 80 milyon avro dövizini başka ülkelere bırakmak zorunda kalıyor; -Taşımacılar ve ihracatçılar 80 milyon avro daha fazla ücret ödüyor.

Nakliyecilerin ihracat mallarını taşıması halinde bile, ithal malı için günler boyunca beklediği, hatta taşınacak yükün bulunmasında sıkıntı yaşandığı kriz günlerinde üzerinden yirmi gün bile geçmeden tebliğlerle yapılan bu değişiklikler anlamak mümkün değil. Üstelik bu değişikliğin taşımacıların, ihracatçıların ve tabii ki ülke ekonomimize getirdiği zararın miktardan bile fazla...

Taşımacıların krizin yanı sıra birçok bölgesel sorunla mücadele etmek zorunda olduğu bu günlerde enerjilerini, böylesi bir konuya yöneltilmeleri gerçekten de üzücü.

Uluslararası taşımacıların da katkısıyla krizlerin aşmanın yolunun ihracatı artırmak olduğu, bunun için de maliyetlerin düşürülmesi, sektörlerin desteklenmesi ve yeni pazarlar yaratılmasının zaruri olduğu bu dönemde kamunun desteğiyle sorunların çözümünü bulmak öncelikli olmalı; sorun yaratmak değil...

Maalesef ki bu olmuyor... Uluslararası taşımacılık sektörü yabancı taşımacıların karşı karşıya kaldığı her türlü haksız rekabet koşullarına rağmen ülkemiz ekonomisine katkı sağlayabilmek adına her türlü zorluğu üstesinden gelmeye çalışıyor. Bu çalışmaya da devam edecektir... Yeter ki, içeriden ve dışarıdan yollanma engel konulmasın...

ÇEKİCİ FİNANSMAN

YTL ile 36 ay vade fırsatı

Euro ile 12 ay vadeli %0'dan başlayan faiz oranları

Yollarda gücün ve dayanıklılığın sembolü DAF CF Serisi güvenilirliğiyle akılları; konforu ve finansman koşullarıyla gönülleri fethediyor. DAF Yetkili Satıcılarına uğrayın, bu çok çekici fırsatları kaçırmayın.



36 Ay Vadeli Ödeme Planı (Euro)	Peşinat	Taksit Tutarı
DAF FT CF 85.410 Euro-3 Alçak Kabin	16.895 €	1.622 €
DAF FT CF 85.410 Euro-3 Yüksek Kabin	18.779 €	1.803 €
DAF FT CF 85.410 Euro-5 Yüksek Kabin	19.740 €	1.896 €

36 Ay Vadeli Ödeme Planı (YTL)	Peşinat	Taksit Tutarı
DAF FT CF 85.410 Euro-3 Alçak Kabin	43.293 YTL	3.832 YTL
DAF FT CF 85.410 Euro-3 Yüksek Kabin	47.500 YTL	4.283 YTL
DAF FT CF 85.410 Euro-5 Yüksek Kabin	49.760 YTL	4.508 YTL

Kampanyamız stoklarla sınırlıdır.

Yukarıda belirtilen kredi şartları ilan tarihinde geçerli olup, Tirsan gerektiğinde bildirim yapmaksızın değiştirme hakkına sahiptir.

Yukarıda belirtilen kredi imkânları banka tarafından yapılacak değerlendirme sonucu olumlu ise kullanılabilir.

DAF

TIRSAN

Türkiye'nin taşıyıcı gücü.

TIRSAN TREYLER SANAYİ TİCARET ve NAKLİYAT A.Ş. T (0216) 564 02 00 (İSDN) 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-Anadolı DAF-TIRSAN OTOMOTİV VE TİC. A.Ş. T 0216 311 80 80 İSTANBUL-Avrupa DAF-TIRSAN HDM OTO.SAN. VE TİC. A.Ş. HADİMKÖY YDK. PRÇ. VE SERVİS ŞUBESİ T 0212 858 01 38 İZMİR EGE-TIR OTOMOTİV SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. T 0232 478 61 60