

NEDEN OLMASIN Ki...

Anneler günü, babalar günü, öğretmenler günü, sevgililer günü... Yetmedi Uluslararası eklentisiyle ikinci kez kutlanan günler...

BELKİ ekonomiye canlılık katmak belki de gerçekten değer verdiklerimizi hatırlamak için birçok özel gün kutluyoruz. Şimdi böyle bir giriş okuyunca Tasımacılar ekibinin rota değiştirdiğini iddia edenler hemen yorum ekle bölümünü açıp, yalanca E-mailleriyle girecekleri yorumu düşünecekler. Bu kesimi boş verip biz hedef kitlemize hitaben düşüncüklerimizi anlatalım. Şöförler ve Tasımacılar günü neden olmasın? Tatile çıkarken canımızı, sevdiklerimizi, şehir içi

yolculuklarda zamanımızı emanet ettiğimiz Otobüs, Minibüs, Taksi ve Servis şöförleri, taşınırken eşyalarımızı emanet ettiğimiz, Kamyon, Kamyonet, TIR araç sahipleri ve şöförleri ile bu taşımacılar organize eden kuruluşlarımız, odalar, federasyonlar, kooperatifler, demekler gibi sivil toplum örgütlerimiz... Özel bir günü hak etmiyor musunuz? Bakanlığımızın muhatabı olan şöförlerimize ve taşımacılarımıza özgü bir gün belirlenmesini ve bu günün ekibimiz tarafından

düzenlenecek büyük bir toplantı ile kutlanması için çalışıyoruz. Bize gelen görüşlerinizden yola çıkarak bu gün adına destek vereceğinizden hiçbir şüphe-miz yok. Tabi ki şöförlerin bu günde birbirlerine çiçekler gönderip, günlerini kutlamasını beklemiyoruz. Amaçımız böyle bir gün belirlenip, tüm şöförlerin bir araya gelerek sorunlarını, deneyimlerini paylaşması. Tüm şöför ve taşımacılara sesleniyoruz... Bir gün düşünün, devlet sizin için o günü Şöförler ve Ta-

sımacılar Günü ilan etmiş... Hepiniz bir araya gelmiş sıkıntılarınızı anlatıyorsunuz. Devlet yetkilileri sizin için orada ve bu sefer onlar sizi dinliyorlar. Tedarikçiler kadrolarıyla isteklerinizi dinleyip, bu doğrultuda projelerini anlatıyorlar. Önemli olan bu haberi okuyan tüm Şöför ve Tasımacıların politikacılara, sektörden nemalanarlara alet olmadan tek ses olması... Mesela 10 Haziran 1. Şöförler ve Tasımacılar Günü, ne dersiniz hoş olmaz mı? Bizler sadece sizin ağzınızdan bu günün Mecliste/Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilmesi için taleplerinizin tarafımıza iletilmesini bekliyoruz.

Pahası Az Dahası Çok!

Otokar'dan nakliye dünyasına, fiyatıyla ve kalitesiyle öncü olacak iki yeni semi treyler. **ECOTIR ve ECOLINER.**



ANKARA: Gt Global Otomotiv San. ve Tic. Ltd. Şti. Tel: 0312 354 03 47 Faks: 0312 385 41 14 • ANTALYA: As-Sar Otomotiv Tic. Ltd. Şti. Tel: 0242 443 19 90 Faks: 0242 443 19 91 • ANKARA: HATAY Güneş Mak. San. ve Tic. Ltd. Şti. Tel: 0312 285 66 00 Faks: 0312 285 66 11 • BURSA: Kocakentler Oto. San. ve Tic. Ltd. Şti. Tel: 0224 483 40 00 Faks: 0224 483 40 04 • DİYARBAKIR: İsmail Kaya Otomotiv Oto. San. ve Tic. Ltd. Şti. Tel: 0412 225 36 20 Faks: 0412 225 36 21 • GAZİANTEP: İsmail Kaya Otomotiv Oto. San. ve Tic. Ltd. Şti. Tel: 0342 225 66 00 Faks: 0342 225 66 05 • İSTANBUL: Honor Taşıt Servis Tic. ve San. A.Ş. Tel: 0212 456 14 56 Faks: 0212 456 14 57 • KOSGEL: Kocakentler Otomotiv San. ve Tic. Ltd. Şti. Tel: 0212 373 22 89 Faks: 0212 373 22 90 • KONYA: Kocakentler Otomotiv San. ve Tic. Ltd. Şti. Tel: 0332 255 43 43 Faks: 0332 255 43 44 • TRABZON: Ulusoy Kiti. Şti. A.Ş. Otomotiv San. ve Tic. Ltd. Şti. Tel: 0462 326 79 31 Faks: 0462 321 55 71

OY Kaç

www.otokar.com.tr

Otokar

TASIMACILAR

www.tasimacilar.com

NİSAN 2009 - SAYI 35

Yabancıların eli cebimizde

"Burası benim çiftliğim değil"



Belge paraları nereye gidiyor?

KARA Ulaştırması Genel Müdürü Talat Aydın yaptığımız görüşmede, kamyoncunun sıkça dile getirdiği "Ödediğimiz belge paraları nereye gidiyor?" sorusuna yanıtladı.

Nakliye sektörünü temsil eden sivil toplum kuruluşlarının çalışmalarına da değinen Aydın, bazı sivil toplum kuruluşlarının faaliyetlerinden rahatsız olduklarını dile getirdi.

Aydın konuyla ilgili, "Sivil toplum kuruluşu sivil toplum kururuluşu olduğunu, kamu da kamu olduğunu bilecek. Bizim için kişiler değil kurumlar vardır. Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü benim çiftliğim değildir" şeklinde konuştu. **DEVAMI 4'TE**



'Tek rakibimiz Karayolu'

UN-RORO satış sürecinden bu güne kadar, hep konuşuldu. Kimileri tekel dedi, kimileri iyi hizmet aldıklarını söylediler. Fakat nakliye sektörünün gündeminden hiç düşmedi.

SON günlerde herkesin diline pelesenk olan küresel kriz uluslararası taşımacılık sektörünü daralttı. Çünkü sanayinin yavaşlaması ve durması dorudan taşımacılığı etkiledi. Bununla birlikte roro taşımacılığı da krizden nasibini aldı. Sektörde rakipsiz olarak görülen UN-RORO krizden nasıl etkilendi? UN-RORO'nun CEO'su Cüneyt Solakoglu bu soruyu cevaplarırken, "Rakipsiz değiliz, bizim rakibimiz karayoludur." dedi. **DEVAMI 5'TE**

Bulgaristan'dan Türkiye'ye giriş yapan yabancı plakalı araçların ülke içinde taşımacılık yapması yurt içindeki nakliye firmalarını sıkıntıya sokuyor



Özellikle Romanya ve Bulgaristan'a ait araçlar, yüksüz giriş yaptığı Türkiye'de yük taşıyarak iç nakliyeden pay alıyor.

İÇ NAKLİYEDE etkinliği son derece fazla olan kamyoncu esnafının sırtına her geçen gün bir yük daha biniyor. Son günlerde yabancı plakalı araçların yurt içinde yaptığı taşımacılar kamyoncunun ekmeğini ikiye böldü. Türk nakliyecisi yurt dışında bir çok engele, kural ve kanuna takılırken, yurtiçinde de köprü yasağı, saat sınırlaması gibi bir çok sorun yurtdışından gelen yabancı plakalı araçların karayollarımızda hiç bir engelle takılmadan seyretmesi ve kamyoncumuzun yükünü de taşıması Türk nakliyesinin bölünmesine sebep oluyor. Yaşadıkları sorunlar karşısında ekmeğini kazanmaya çalışan kamyoncu son zamanlarda bu olayın da etkisiyle, "Yabancıların eli cebimizde mi" sorusunu soruyor. **DEVAMI 6'DA**

Antakya, Antalya oldu

Tabela üzerinde yapılan karalama sonucu "Antakya", "Antalya" oldu

REYHANLI ile Antakya Karayolu üzerinde bulunan Konuk Köyü yakınlarındaki "Antakya 30" yazılı tabeladaki "k" harfinin bozulması nedeniyle şehrin adı "Antalya" olarak gözüküyor.

ÖZELLİKLE yabancıların Antakya Karayolu üzerinden geçişlerinde büyük şaşkınlık yaşamaları neden olan tabela üzerindeki yanlışlığın bir an önce düzeltilmesi isteniyor.



Alternatif çözümler

Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombiye Tasımacılar Derneği Genel Müdürü Cumhur Atılhan, taşımacılık alanında nakliyecilerin ihtiyacı olan her sistem için bir alternatif ürettiklerini dile getirdi.



Cumhur Atılhan

Karadeniz'de alternatif bir liman arayışı içinde olduklarını belirten Atılhan, Bakanlıktan da destek aldıklarını vurguladı. DEVAMI 3'TE

Kurumsallaşmayan nakliyecinin sonu taşeronluk

REKABET Ortamında firmaların tek başına ayakta kalamadığına dikkat çeken Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği Başkanı İhsan Temel, taşımacıların Avrupa Birliği standartlarıyla baş edebilmesi için örgütlenmesi gerektiğini söyledi. Temel, devrin rekabet devri olduğunu belirterek, "Eğer içinde bulunduğunuz dünyada rekabet gücünüz yoksa ancak taşeron olabilirsiniz" dedi. **DEVAMI 5'TE**



İhsan Temel

Nakit = Kral

DÜNYA deniz taşımacılığının büyük payına sahip türü konteyner taşımacılığı, tüketicilerin yaptığı harcamalarla doğrudan orantılı. Çinli COSCO yetkilileri, ekonomik krizden çıkışın Amerikalı ve Avrupalı tüketicilerin tekrar harcama yapmalarıyla olacağını söyledi. Küresel ticaretin geleceğiyle ilgili konuşmaları olmadığını belirten yetkililer, fırsatları değerlendirceklerini ancak şu an "Nakit kraldır" felsefesini benimzediklerini belirtti.



UND sektöre hizmet ediyor

Uluslararası Nakliyeciler Derneği Başkanı Tamer Dinçşahin, başkanlık döneminde yaptığı çalışmalar tarafsız bir gözle değerlendirdi.

İŞLERİN aksamadığını belirten Dinçşahin, "yapmadıklarımız var mı, neden neye karşı yapamıyoruz sorusunu sürekli kendimize soruyoruz" dedi. 2001 öncesi döneme de değinen Dinçşahin 2001'den sonra und'nin vizyonunun genişlediğini belirtti. **DEVAMI 6'DA**



Motorin Fiyatları

İstanbul	: 2.35	Adana	: 2.34
Ankara	: 2.38	D.Bakır	: 2.40
İzmir	: 2.35	Kayseri	: 2.38



'Bizi öldüren kafasına sıkar'

UYGULANAN politikalarla karayolu nakliyesinin bitirmeye çalıştığına dikkat çeken Toros Uluslararası Nakliyat Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Çımaçlı, birileri bana çok kızacak ama gerçekleri söylemek zorundayım dedi. **DEVAMI 2'DE**



FARKLI BAKIŞ
Ertuğrul TARHAN

"Farkındalıkları kaçırmamak"

2



KONUK YAZAR
Sabahattin SARICA

Kral artık çıplak...

3



GÜR SES
Nilgün ÖNKAL

Taşımacılıkta türler arasındaki denge! -II-

4



PENCERE
Atilla YILDIZTEKİN

Kara Taşıma Kooperatifleri

5



İZLENİMLER
Kemal BİNERBAY

Evet... Niye olmasın?

8



Ertuğrul TARHAN

FARKLI BAKIŞ

“Farkındalıkları kaçırmamak”

TOBİB, 22 Eylül 2008 tarihinde İstanbul Ortak Meclis Toplantısında; “ABD’deki Finansal Kriz ve Türkiye’ye Muhtemel Etkileri” başlıklı 28 sayfalık slaytla, krizin başlangıcını ve çıkış nedenlerini üyelerine sunmuş.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği’den (TOBB) güzel bir alt yazı ile mail ortamında tarafıma gelen sunumda benim dikkatimi çeken ve sizlerle paylaşmak istediğim sayılar;

1-Kıssa’dan hisse;

“Türev ürünlerinin yaygınlaşması ile kötü niyetli cin artık şişeden çıkmıştır. Bu ürünlerin ‘zehirli’ olduğu bir krizle bellingin hale gelinceye kadar, türleri ve toplam işlem hacmini artırmaya devam edecektir.” Warren Buffet, 2002

2-Aç doyar, ağzı dolmaz, Türk Atasözü.

Her kriz, sistemdeki bir bozukluğa işaret eder ve düzeltme fırsatı verir.

“Ana her düzeltmenin bir yan etkisi olacaktır. Kriz yönetimi, bu etkiyi en azda tutmaktır. Kişilerin servetlerindeki artış ile gelirlerindeki artış paralel değilse, servetler gelirden fazla artıyorsa, sistemde bir bozulma olduğuna işaret eder.

Krizin faturası herkese çıkacaktır. Güneş girmeyen ev hastalık üretir. Büyüme olmayan ekonomi; işsizlik, yoksulluk, huzursuzluk ve kavga üretir.

3-Biz istiyoruz ki;

Türkiye; kurumlar ve kurullar ülkesi olsun. Kurallar olsun, herkese uygulansın, kuralların nasıl değişeceği de kurallara bağlı olsun.

Bu sunum sonrası şu ana kadar kriz ile ilgili söylemleri, çalışmaları ve bilhassa bu son cümle ile “İğneyi kendine çuvaldızı başkasına batır” atasözümüzü TOBB yönetiminin dikkatlerine sunarım.

Krizin başlangıç günleri olan, bu toplantıdan bugüne kadar geçen ortalama 6 aylık zamanda ilk üç ay daha önce karşılıklı verilen siparişler nedeni ile ikinci 3 ay gibi hissedilmemişti.

1994-1998 ve 2001 senelerinde Türkiye ekonomisi kaynaklı krizlerde ve daha sonra diğer ülkelerde muhtelif zamanlarda çıkan krizleri araştırmamda ilk 6 aylarda bu krizde olanlar yaşanmış. Bu krizi bu kadar derinden hissetmemizin başlıca nedeni tüm ülkelerde birlikte yaşanması. Daha önceki krizlerde olduğu gibi 6 aydan sonra takip eden 6’ncı ile 10’ununcu aylar arasında hareketlenme olacağı kanaatindeyim.

“Pedalı çevirdiğiniz bisikletten düşmezsiniz” sözüne uygun davranarak hareketli ve sabit giderleri kontrol altında tutup, günün koşullarına adapte olanların Türkiye’de yaşadığımız daha önceki üç krizden çıktığını unutmamalıyız.

Hareketli giderlerimizin büyük bölümünün iyileştirilmesi şirketlerin kontrolünde olmamakla beraber yurt içi ve yurt dışı maliyet azaltıcı çalışmalar için ilgili resmi ve özel kurumların sınırları daha fazla zorlanması gerekmektedir.

Sabit giderlerimiz ise şirketlerin kendi farkındalıklarını çıkaracakları alanlardır. Sabit giderlerimiz içindeki iyileştirmeleri yapan ve tüm yaşadığımız krizlerde insan kaynağını büyük ölçüde koruyan firmalar varlıklarını geliştirerek sürdürmüşlerdir.

Yazının Özü;
“Her problem kendi içinde fırsat yaka-
lar, problem fırsatın yanında cüce kalır”

Daimler krize rağmen yatırımlarına devam etti!

■ Dünyanın en büyük çekici üreticisi olan Daimler AG Firması krize rağmen yeni çekici üretim merkezini Meksika’da açtı.

Firmanın Kuzey Amerika CEO’su Chris Patterson, Saltillo kentinde açılan fabrikanın 274 milyon dolara mal olduğunu ve yılda 30 bin araç üretecek kapasiteye sahip olduğunu belirtti. Küresel krizin etkileri ile Kanada Ontario fabrikasında kapasite azaltma yoluna giden firma yeni yatırımı için hız kesmedi ve yapımına 2007 yılında başlanan fabrika üretim yapıyor duruma getirildi. Üretilen araçların ilk etapta Kuzey Amerika’da satışlarının amaçlandığını belirten firma yetkilileri yeni yatırım ile birlikte firmanın küresel anlamda konumunun daha da güçleneceğini ifade etti.

Çevre dostu üretim yapacak olan fabrikanın üretiminde kullanılan girdilerin önemli bir kısmı geri dönüşüm yoluyla elde edilecek. Fabrikanın iç taşımaları ise elektrikle çalışan trenler yoluyla yapılacak. Faaliyete başlaması ile birlikte 1400 kişiye direkt olarak iş olanağı sağlanacak olan fabrika sayesinde çevre tedarikçilerde bu gelişme ile 1100 kişiye direkt olarak istihdam edecek. Otomotiv sektörünün krizde olduğu Meksika, bu hamle ile rahat bir nefes alacak gibi görünüyor.

“Bizi öldüren kafasına sıkar”



Çetin Çimacil

Ne oldu, ne olacak derken, sektör battı batacak... “Ağlamayana meme vermezler” diye sesler çıkartıldı, bu seferde “otur yerine çok konuşma” cevabı alındı. Ama bir gerçek de var ki sektör kan kaybediyor

Ne olacak bu derneklerin hali, ne zaman sektör için çalışacaklar? Hükümet ihracatla övünürken, bu malları taşıyan nakliyeciyi yardım eli uzatacak mı? 550 litre sınırlaması ile ilgili bir dernek taslak var, peki bu sefer sektör için bir çözüm üretilmiş mi olacak?

Tüm bu sorularla kafalar karışık, borçla büyümüş bir sektör domino taşları gibi ayakta durmaya çalışırken, devrilmemeye özen gösteriyorlar. Çünkü birisi devrildiğinde hepsi devrilmeye tehlikesi ile karşı karşıya.

Toros Uluslararası Nakliyat Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Çimacil ile tüm bunları enine boyuna konuştuk. Çimacil, sektör için Donkişot olmaktan çekinmedi ve “Birileri bana kızsada gerçekleri söylemekten yanayım. Batıyor ve acıyorsa bu diken çıkartmak lazım” dedi.

Dernekler, sektöre yardımcı oluyor mu?

Sorun sektörü oluşturanların pasif olmasıdır. O dernekleri kim kuruyor, bu sektör kuruyor. Dolayısıyla iz düşü-

mü de korkak, yirtıcı olmayan, hakkını savunamayan dernekler olarak ortaya çıkıyor.

Peki, nakliyecinin hükümetten destek beklentileri neler?

Ben zaten anlayamıyorum. Devlet lehimize karar çıkartacağına, tersine davranıyor. Benim anladığım, hükümet şöyle düşünüyor; “Nakliye sektörünü ortadan kaldıralım. Boş verin böyle bir sektöre ihtiyacımız yok.” Açıkçası ben hükümetin artık bu yönde hareket ettiğini düşünüyorum. Kara Ulaştırma Müdürlüğü’nün kara nakliyesi için düşündükleri herkesin malumu ve bildiği şeylerdir. Kara nakliyesini ulaştırma sektöründe içinde bütçesi çok küçük olan, çok az bir gelir getiren işgal olarak değerlendiriyorlar.

Bakanlığın sizi böyle küçük görmesini nasıl değerlendiriyorsunuz?

Çok önemli bir şey söyleyeceğim bizi öldüren, kafasına sıkar, bakınız bizi öldüren, ayağına sıkamaz, kafasına sıkar. Bunun bilincine varılması lazım. Bir malın dolasının öneminin kavranması lazım.

Taslak, 550 litre sınırlamasını çözer mi?

Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun 18 Şubat’ta kabul edildi ve 28 Şubat’ta resmi gazete de yayınlanarak yürürlüğe girdi.

Kanunun kabul süreci Şubat’ın ilk haftası başladı. Kanun öncelikle meclise sunuldu, iki gün sonra da plan bütçe komisyonuna sunuldu. Buradan da alt komisyona sevk edilen kanunun, bazı maddeler yetiştireceği gerekçeyle alt komisyonda çıkarıldı. Aynı gün öğleden sonraki üst komisyonda ise, çıkarılan maddelerin bir kısmı yeniden metne eklenirken, genel kurulda da eklenen maddelerin bir kısmı çıkartılıp yerine daha önceden çıkarılmış olan bir kısım madde tekrardan eklendi.



Ötelenmesi manidar bulundu

1 Haziran 2006’dan başlayarak, 22 Kasım 2008’e kadar olan süreçte yaşanan karmaşanın çözüme erişmesi için sonuç bekleyen nakliyecilerin umudu 28 Şubat’ta çıkartılan torba kanuna bağlamıştı. Fakat sorun bu seferde çözülmedi.

ÖTV ve KDV’siz akaryakıt miktarları

Ayrıca yürürlükteki mevcut kanun Türk ihracat malı taşıyan araçlara standart depoları miktarınca

vergiden muaf yakıt alma hakkı veriliyordu. Fakat hazırlanan taslakta mevcut kanun “Standart depolarda istisna uygulanacak motorin miktarı TIR çekicilerinde 550 litre, istiap haddi 15 tona kadar olan (15 ton dâhil) kamyon ve tankerde 300 litre, istiap haddi 15 tonun üzerinde olan kamyon ve tankerde ise 400 litre aşamaz. Bu istisna miktarları, araçların frigorifik depoları için ayrıca uygulanır.” şeklinde yer verildi. taslakta ayrıca Bakanlar Kurulu, istisna uygulanacak bu miktarları, sıfıra kadar indirmeye, iki katına kadar çıkartmaya, araç cinsleri ve özellikleri itibarıyla farklılaştırmaya yetkili olduğu belirtiliyor.

Yeğenler Lojistik 5 Adet daha Fruehauf Tırliner aldı

Otokar, Yeğenler Lojistik’e 5 adet Otokar Fruehauf Tırliner treyler teslimatı gerçekleştirdi.

25 yıldan bu yana uluslararası taşımacılık alanında faaliyet gösteren Yeğenler Lojistik’e 5 adet Fruehauf Tırliner treyler teslimatına Otokar Treylar Satış Sorumlusu Ersan Uymaz, Yeğenler Lojistik yöneticileri Mustafa Yasar ve Bekir Sıtkı Yasar katıldı. Mustafa Yasar, Otokar Fruehauf treylerlerin maliyeti ve kullanım ihtiyaçlarını ön planda tutan

teknik özellikleriyle şirketlere rekabet avantajı yarattığını söyledi. Yasar, Ağustos 2008 tarihinde 11 adet Otokar Fruehauf Tırliner satın aldıklarını hatırlatarak “Yeğenler Lojistik’in filosunda bulunan Fruehauf Tırliner sayısı böylece toplam 16 adete yükseldi. Tercihimizi tekrar Fruehauf’tan yana kullandık. Burada Otokar’ın tecrübesi ve yaygın hizmet ağı da önemli rol oynadı. Bundan sonraki treyler yatırımlarımızda da ilk tercihimiz Fruehauf olacak” şeklinde konuştu.

Otokar Treylar Satış Sorumlusu Ersan Uymaz ise Yeğenler Lojistik yöneticilerine Otokar’ı tercih ettikleri için teşekkür ederek, “Lojistik sektörünün en deneyimli firmalarından Yeğenler Lojistik ile çalışmaktan dolayı mutluluk duyuyoruz” dedi.



MOGE2009

MIDDLE EAST OIL&GAS EXPO

Ortadoğu Petrol, Doğalgaz, Petrokimya, Boru Hatları ve Taşımacılık Fuarı ve Kongresi

4-7 Haziran 2009

Yenişehir Fuar Merkezi

MERSİN

DESTEKLEYENLER

ORGANİZASYON

TEMSİLCİLİK

TANITIM SPONSORU

www.mogefair.com

www.forumfuvar.com

MERKEZ
76. Sokak No: 4
06460 A. Öveçler/ANKARA/TÜRKİYE
Tel: 0 (312) 473 60 00 (pbx)
Faks: 0 (312) 473 60 10
e-mail: info@forumfuvar.com

İSTANBUL OFİS
Yıldız Posta Cad. Akın Sitesi No: 8/35
34394 İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel: 0 (212) 267 12 87 (pbx)
Faks: 0 (212) 267 12 97
e-mail: info@forumfuvar.com

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ (TOBB) İZNİ İLE DÜZENLENMEKTEDİR.



Filoların tercihi Axor...

Piyasaya girdiğinden beri bir çok nakliyecinin filo araç alımında öncelikle tercih ettiği Axor, teslimatlarda gözde olmaya devam ediyor.

Mercedes-Benz Türk AŞ son olarak, Cihan Petrol’e 12, Güvenal Gaz’a 5, Gümüştaş İnşaat’a 8 ve Kevser Petrol’e 5 adet Axor 1840 LS çekici teslim etti. Türkiye’nin kuzeyinden güneyine kısa bir süre içerisinde 30 adet çekici teslimatı gerçekleştiren Mercedes-Benz Türk’ün, Axor 1840 LS çekici modeli krizde filo sahipleri tarafından gelecek için tercih ediliyor.

Cihan Petrol adına araçları teslim alan Turhan Kahya Axor çekicileri, uzun ömürlü ve güçlü olması, az yakıt tüketmesi, ikinci el değerlerinin iyi olması ve servis ağına yaygın olmasından dolayı tercih ettiklerini anlatarak, 2009 yılı içinde 10 adet daha Mercedes-Benz Axor almayı planladıklarını vurguladı.

Güvenal Gaz San. ve Tic. AŞ Firma Yetkilisi Salih İkinci, az yakıt tüketmesi, boş ağırlığının az olması, dayanıklı ve sağlam araçlar olmalarından dolayı Mercedes-Benz araçlarını tercih ettiklerini dile getirdi.

Gümüştas İnşaat Ltd. Şti. Firma Yetkilisi Mustafa Sungur, yakıt tasarrufu sağlaması, ikinci el değerinin yüksek ve uzun ömürlü olmalarından dolayı tercih ettiklerini ve 2009 yılı içerisinde araç alımlarının devam edeceğini belirtti.

Kevser Petrol Ürünleri Firmasının Sahibi Abdurrahman Kevibeden ise ilk defa Mercedes-Benz Axor araç aldıklarını söyledi ve 2009 yılı için filolarını genişletmeye devam edeceklerini sözlerine ekledi.

Mercedes-Benz Türk bir ilke imza attı

■ Mercedes-Benz Türk, İstanbul Otogari’nde başlattığı Bluetooth projesiyle bir ilke imza attı. Mercedes-Benz Türk’ün, İstanbul Otogari’nde başlattığı Proje kapsamında Esenler Otogari’ne yolu düşen herkes, buraya kurulan bilgi panolarıyla cep telefonlarının Bluetooth’larını açarak “Travego Yollarda” oyununu telefonlarına ücretsiz indirebilecekler. Mercedes-Benz Türk, bu projesiyle otobüsünü veya yolcusunu bekleyenlere, yazhane çalışanlarına veya otogara yolu düşen herkese otobüs ile ilgili farklı bir deneyim yaşatmayı hedefliyor.



Cumhur Atılğan



RODER'in alternatifleri

Karaköy'de ki yeni binasında hizmet vermeye başlayan RODER'in, nakliyecinin yaşadığı sorunlara karşı geliştirdiği alternatif projelerini Genel Müdür Cumhur Atılğan anlattı

Bulgar sorununa karşı Ro-Ro projesini ve RoderNet sistemindeki gelişmeleri anlatan RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Tasımacılar Derneği (RODER) Genel Müdürü Cumhur Atılğan, projelerinin Ulaştırma Bakanlığı tarafından da desteklendiğini ifade etti.

■ Nakliyeciler RoderNet sistemine alıştı mı?

RoderNet, TIR karnesine alternatif bir sistemdir. Avrupa'da bu tip alternatif sistemler çok fazla var. Bu sistemle Türk nakliyecisinin ihtiyacını karşılamak için İsviçreli partnerimiz ile 2,5 yıl çalıştık. Altını çizerek söylüyorum, bu ikame edici değil, alternatif bir sistemdir. TIR Karnesinin varlığı sonuna kadar korunmalıdır. Arzu ediyoruz ki, diğer kuruluşlarımızda benzer projeler oluştursunlar, Türk nakliyecisinin elindeki transit re-

jimleri birden fazla olsun. Çünkü tek bir rejime bağlı olmak, alternatifsizlik içerisinde yaşamak çıkışı olmayan bir yol.

■ RoderNet ile kaç Türk nakliyecisine ulaşmayı hedefliyorsunuz?

RODER'in bu konuda hedefi alternatif bir rejimin varlığının sabitlenmesidir. Türk nakliyecisi TIR karnesini kullanmaya devam edecektir, TIR karnesini destekliyoruz. Ancak olası sorunlarda alternatif sistemler olmalı. RoderNet ya da TIR karnesi, Türk nakliyecisinin artık iki alternatifidir.

■ Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ile RoderNet'te paylaştınız. Ne gibi gelişmeler var?

RoderNet, büyük potansiyeli olan, Türk nakliyecisine faydalar getireceğine inandığımız ve çalışmalarını artırdığımız elektronik gümrük transit

sistemi. Ro-Ro taşımacılığında ve karayolu taşımacılığında açtığımız bu sistemi Yunanistan çıkışlarında da ortaya koyacağız.

Ayrıca oluşturduğumuz yeni konsept ile sistemi elektronik gümrük transit sistemi haline ve nakliyecilerimizin ayağına getireceğiz. Avrupa'ya açılan tüm sınır kapılarında açtığımız bürolar ile nakliyecilerimizin evraklarını teslim alacağız, TIR'larını üreteceğiz ve karşı gümrük idaresine ileticeğiz.

Ulaştırma Bakanımız Binali Yıldırım'dan bu konuların yanı sıra ithalat, dönüş taşımacılığında da bu sistemin kurulması yönünde yardım arz ettik. Temas halindeyiz, kısa sürede ihraç ve ithal taşımacılığımızda sistemi yürürlüğe koymuş olacağız.

■ Bulgaristan ile yaşanan sorunlara da alternatif projeniz var. Bundan bahsedebilir misiniz?

Avrupa'ya çıkışlarda Kapıkule ve Bulgaristan en

fazla kullanılan sınır kapısıdır. Bulgaristan ile iki yıldır sorunlar yaşıyoruz. RODER'in bu konuda bir sorumluluğu vardır. Bu konuda bir alternatif üretmelidir ve bu da Ro-Ro taşımacılığıdır. Çünkü RODER, Ro-Ro taşımacılığını destekleyen, Türkiye'de bunun öncülüğünü yapacak alt yapıya sahip bir kuruluştur. Sayın Bakanımıza projemizi anlattık.

Karadeniz'de alternatif bir liman arayışı içindeyiz. Bu RODER'in görevidir. Çünkü Ro-Ro gemi işletmecisiyiz bunu yapacak tecrübemiz bilgi birikimimiz var. Sayın Bakanımızda bizi bu konuda destekleyeceğini söyledi. Yine bir alternatiften bahsediyoruz aynı RoderNet gibi burada da nakliyeciyi alternatif bir yol belirleyeceğiz. Tıpkı bugün Pendik'te ki Ro-Ro sistemimiz de Kapıkule'den yapılan çıkışlar gibi.

Sabahattin SARICA



Kral artık çıplak...

Rusya geçiş belgeleri bitti, Rusya Bonus uygulaması ile ilgili olarak kendi belgeleri bitmeden ödül belgelerini vermeyeceğini bildirmiş.

İkinci dönem belgeler ise Nisan ayına kadar yetişmezmiş deniyor. Her şey bir varsayım üzerine dönüyor. İhracat yerlerde sürünürken, firmalar iş bulabilmek için birbirinin müşterisine saldırırken, maliyetine hatta zararına fiyat verirken belge bitti. Şimdi ne olacak? Evet, şimdi ne olacak...

Bonus üreten firmalar cezalandırıldı. Kumda oynarken çomak battı dedikleri bu olsa gerek. Bu güne kadar Bonus üreten firmalar belgelerini tüketmeden, uygulamaya konulan belge yakma taktiği geri mi tepti? Yok, 2 belgeydi 1,5 belgeydi derken 1 belgeye düştü. Al şimdi, onu da vermiyor. "Benim kotam bitmeden size belge falan yok" dedi. Rusya meslektekileri koruyordu sözde... Şimdi biz Rusya'ya (Moskova) 5 bin USD'le gitmeye çalışırken Rus, Ukrayna, Moldova ve Bulgar araçları herhalde 6 bin USD'lerin üzerinde gideceklerdir. Türk nakliyecisini gayet güzel korudunuz.

Ya bizi bize bırakın, korumayın kardeşim... Biz sizler bizi korumadan önce bu kadar dayak yemi-yorduk, bu kadar zarar etmiyorduk.

Biz belge üreteceğiz, siz süre aşımı diye genel kullanıma açacaksınız... Buurun açın, o kadar açtınız ki KRAL ARTIK ÇIPLAK...



Ismail Şipal

Bu Kamyoncu yeni yasalardan umutlu

Ismail Şipal 1949 Çorum doğumlu bir kamyoncu. Kendisi ile Ulaştırma Bakanlığı'nın kapısında karşılaştık ve orada olma nedenini sorduk.

Ismail Şipal 1963 yılında muavinlik yapmaya başlayarak atıldığı mesleğe 1972 yılında kendi kamyonunu alarak devam etmiş. Kendi tabiriyle ehliyetini almış, kamyonun direksiyonuna geçmiş.

Muavinlik yaptığı dönemde araçların eski olduğunu belirten Şipal, şu anda kendisinin bir muavin çalıştırmadığını, teknoloji gelişince muavine gerek kalmadığını vurguluyor.

Şipal Ulaştırma Bakanlığı'nda bulunma nedeni olarak hurda araç parasını almaya geldiğini şu sözlerle anlatıyor:

"70 model aracım yaş sınırlaması nedeniyle hurdaya çıktı ve devlet bu aracı vermek mecburiyetindeydi dedi. Bende makine kimyaya teslim ettim. 6 ton geldi, ruhsat üzerindeki tonajı da 6 tondur. 80 kuruştan hesap yaptılar, 1500 milyarda K1 için toplamda 6 milyar 300 milyon para hesabı yatırılacak. Diğer arabam 85 model Yavuz. Şu anda oda 20 yaşını doldurdu ama ne olacağını bekliyoruz. Sanırım ben de onunla birlikte hurdaya gideceğim"

Geçimini ancak sağlayacak kadar para kazandığını belirten Şipal, "Bir bisküvi firmasından Türkiye'nin her yerine taşıma yapıyorum. Bu iş daha cazip, parası peşin, geçimini sağlıyor ama tabii ki kazanmıyor karımızı doyuruyoruz" diyor.

Emekli maaşı olduğu için geçiminin biraz daha kolaylaştığını belirten Şipal, "Kimseden bir şikayetim yok. Bugün Avrupa Birliği'nden (AB) gün almışız. AB taşıma kanununu bu şekilde istiyor. Açıkçası diğer hükümetler bu konuda bu kadar yol alamamıştı. AB'nin isteği yapıldığı zaman para kazanılır gibime geliyor. Araçlar değişecek, ÖTV düşecek, eski araca yeni araç verilecek. Düşünsenize ben belki o aracı oğluma devredeceğim, o da bu işten ekmecek yiyecek. Ulaştırma Bakanının bize böyle sözü var" sözleriyle yapılacak yasa değişikliklerinin ekonomik açıdan kamyoncuyla daha da rahatlatılacağını dile getiriyor.

'Havsa Lojistik Köyü' hazır

Doğan Grubu bünyesinde faaliyet gösteren Seada İnşaat tarafından, Havsa Zarbun Sanayi Bölgesine yapılacak olan "Havsa Lojistik Köyü" Türkiye'nin en büyük lojistik merkezi olmasının yanı sıra 2 bin kişiye istihdam sağlayacak.

Çalışmaları devam eden Havsa Lojistik Köyü 2 milyon 427 metrekare alan üzerine inşa edilecek. Havsa Uluslararası Lojistik Merkezi Türkiye'nin en büyük lojistik köyü olma özelliği taşıyor. Lojistik ve taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren yerli ve yabancı, seçkin 100 civarında şirketin katılacağı proje, İstanbul, Tekirdağ, Edirne, Kırklareli ve Çanakkale bağlantılı D.100 (E.5) karayolu üzerinde, sektör açısından önemli bir konumda bulunuyor. Havsa Uluslararası Lojistik Köyü'nde yer almak isteyen firmalar, 5 bin ile 50 bin metrekare arasında arsa olarak projeye ortak olabilecekler. Bunun yanı sıra proje bölgesinde sanayi ve ticari imarlı parseller ile, rekreasyon, gümrük, konaklama, resmi bina, okul, kreş, cami, helikopter pisti, otopark alanı ve spor alanları gibi sosyal tesis imarlı parseller yer alıyor.



Mercedes-Benz

3 akslı yeni Atego 2124.

Aklınızdan geçen şimdi hayata geçti.

Atego 2124, Atego 1517'nin bir boy büyüğü. Orijinal 3. aksıyla 2 yıl garantili.

240 BG ile 21 tona kadar taşıma kapasiteli. Hem ekonomik hem yüksek performanslı.

Siz istediniz Mercedes-Benz Türk üretti.

www.mercedes-benz.com.tr

Mercedes-Benz
İletişim Hattı
4446244



Bir düşüşün öyküsü

Amca çocukları İhsan ve Celal Güngör'ün nakliye firmaları faaliyette değil. Piyasa kötü gitmiş, haklarını alamamışlar ve iflas etmişler. Peki 20 yıllık firmaya ne olmuş?

Ata Yapı İnşaat 1980 yılında Hilmi Güngör tarafından ilk ismiyle Güngör İnşaat olarak kurulan bir nakliye firması. Vefat eden Hilmi Güngör'ün mesleğini çocukları devralmış ve bir aile şirketi olarak yollarına devam etmişler. Ancak işler bir süre sonra kötüye gitmeye başlamış.

İhsan Güngör'ün babası ve amcasının ortaklığı yıllar sonra ailenin çocuklarına kalmış. Askerliğini yapan İhsan ve Celal Güngör Ata Yapı İnşaatı kurmuş.

İşlerinin önceleri gayet iyi gittiğini belirten İhsan Güngör, "16 tane TIR'ımız vardı. 2003 yılında iflas ettik. Firmalardan çeklerimizi alamadık, aldıklarımız karşılıksız çıktı, ödenmedi. Bütün TIR'larımızı, kamyonlarımızı, evlerimizi sattık. Doğalgaz firmalarına çalışıyorduk. Doğalgaz kumu çekti, nakliyesini yaptık. 2-2,5 milyon TL'ye yakın paramız piyasada ödenmedi. Mahkemelik olan bir sürü çekimiz, senedimiz var ama ödenmiyor. Borçlarımızı ödemek için aldığımız çekleri veriyorduk. Çekler karşılıksız çıkınca geri almak zorunda kaldık. Arabalarımızı sattık, bütün birikimimiz bir anda gitti" sözleriyle o yıllarda girdikleri girda-bı anlattı.

Şirket ortağı Celal Güngör ise durumu şu sözlerle özetliyor: "İşe başladığımızda ödemeler düzenli yapılyordu. Sonuna doğru işe yapılmamaya başladı. Ödemeleri almak için işi durduramıyorduk. Bu şekilde zarar daha çok büyüdü.

"Kan çekiyor"

Bunca olumsuzluktan sonra ikili ümitlerini kaybediyor ve firmayı dağıtıyorlar. 2 yıl sora tekrar baba mesleklerine geri dönen Güngörler, Ata Yapı İnşaatın o yıllardan sonra kendini toparlamaya başladığını ve yaşadıkları umudu şu sözlerle ifade ediyorlar: "2003'ten sonra piyasadaki borçlarımızın yüzde 90'ını kapattık, toparlanmaya başladık. Ancak hiç aramız kalmamıştı. Bu işin tadı başka, hiçbir işte bulamıyor insan. Uzun zamandır yaptığımız iş benimsemişiz, kanımıza işlemiş."

2005 yılından bu yana arabası olmayan firma, çözümü tanındıkları basırmakta buluyor. 2-3 hafriyat işi alıyorlar ancak arabaları olmadığı için sadece kazandıkları komisyon ile ayakta kalmaya çalışıyorlar.

Bu kez de yasa engeli

Ata Yapı artık toparlanmalı düşüncesiyle araç almaya, eski düzenlerine geri dönmeye karar veriyorlar. Ancak bu kez de Ulaştırma Bakanlığı'nın yetki belgesi şartı karşlarına çıkıyor.

"1-2 firmadan size iş verilir, yeter ki arabanız olsun diye söz aldık. Bir sürü sözleşme yaptık. Mesela şu anda halen bir tane resmi sözleşmemiz var ama daha işle vermedik. Geçen sene araba alma kararı aldık, bankadan kredi aldık. Sonra karşımıza Ulaştırma Bakanlığı'nın yetki belgesi almak için 75 tonu tamamlama kararı çıktı. 75 ton 3 arabaya tekabül ediyor. Önce birini kredi ile aldık. Sonra ikinci arabayı da alıp yaptığımız

150 milyarlık bir hafriyatın çekini verdik. Üçüncü bir araç daha alıp yetki belgesi almanın yolunu ararken çekin ödenmediğini öğrendik, arabayı geri vermek zorunda kaldık. Arabayı götürdük, geri verdik, hatta kullandığı için üzerine bir 10 milyar da para ödedik, çekimizi geri aldık. Çeki mahkemeye verdik ve çekimiz halen avukatta. Çekin ödenmemesinin nedeni de o firmanın ana firma sözleşmesini fes etmesi. İş başkasına verdi onlarda ödeme yapmadı. Kredi çekerek aldığımız arabayı çalıştırıp banka haciz koy-masın diye senetleri ödemeyi dü-şündük. Nakliyeciyiz en azından sağda, solda iş buluruz. Bir şekilde bunun senedini öderiz. Tabi bu sefer önümüze yetki belgesi çıkı-yor. Başka bir araç alma imkânımız da yok, ne yapacağımızı bilmiyoruz. Kredi-ler aylık senetlerle 3 milyar olarak ödeniyor. Ama araba çalışmadığı için şu anda iki tane se-nedi geçmiş durumda."

Celal Güngör bunun üzerine Ulaştırma Bakan-lığı'nı arar ve akıl ister.

"Yasa bu yapacak bir şey yok"

"Ulaştırma Bakanlığı'na durumu anlattım. Ya 75 tonu tamamlayın ya da çalışmayın diyorlar. Şu anda nakliyeciler sitesinde bütün kapılarda K belgesi olmayan nakliyecilere nakliye verilmez yazıyor. Yük alıp, yolda yakalanırsan 5 milyar cezası var. 20 yıldır hizmet veriyoruz, bu işlere bulaş-p adımızı kötülemek istemeyiz. Yasa bu yapacak bir şey yok ama çıkış yolu mutlaka olmalı"



"Elimiz kolumuz bağlı"

İhsan Güngör, "Piyasada 2 trilyona yakın ala-cağımız var, ama hiçbir yerden ödeme alamıyo-ruz. O zaman alacaklarımızı devlet versin, 75 tonu tamamlayıp borçlarımızı geri ödeyeyim. Olan im-kânlarımızı kullanmaya çalışıyoruz. Sizin aracıl-ğınızla da devlete sesimizi duyurmak istiyoruz.

Bu duruma gelene kadar illaki para-larımızı aldığımız firmalar oldu. Du-rup dururken 16 tane TIR gökten gel-medi. Alınımızın teriyle, gece gündüz çalıştık" sözleriyle çaresizliklerini an-latıyor.

Nakliyeciyi de sahip çıkılmalı

İhsan Güngör yetkililere şu sözler-le sesleniyor: "Köklü bir firma battığı zaman, devlet "Bu işi 20 yıldır yapı-yorsun. İflas etmiş, krizden etkilenmiş olabilirsin ama devam etmelisin" diyerek teşvik kredisi veriyor. Nakliyeciyi neden bu yapılmı-yor? Devlet burada bize yardımcı olmuyor. Du-rumum belki şu anda kötü olabilir ama belki bir sene sonra yanımda 50 kişi çalışacak. Yanımda 100 şoförün çalıştığı günler oldu. Tek suçumuz piyasadaki alacaklarımızı alamamamız."

"Son çaremiz belge sahibi nakliye şirketleri"

Nakliyecilerin devletten destek alamadığını vurgulayan İhsan Güngör, son çare olarak elle-rinde olan krediyi aldıkları araçlarını yetki bel-gesi sahibi bir firmada çalıştırmak düşüncesinin aklına geldiğini söyledi. Güngör, bu sektöre uzun yıllar emeği olan Ata Yapı gibi firmalara, bu dönemde ayakta kalmayı başaran nakliye fir-malarının yardım edeceğini ümit ediyor.



İhsan Güngör



Celal Güngör



Ulaştırmada yeni sorunlar ve fırsatlar neler?

2009 yılı Uluslararası Taşımacılık Forumu Tür-kiye dönem başkanlığında Almanya'nın Leip-zing kentinde gerçekleştirilecek.

Hükümetler arası bir örgüt olarak 1953 yılında oluşturulan Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşki-latı (OECD) üye ülkelerin Ulaştırma Bakanlarını bir araya getiren ve ulaştırma sektörünün güncel konularını tartışan sorunlara çözüm üreten bir yapı-ın oluşturulmasını sağlamıştı.

2006 yılında Dublin'de Gerçekleşen Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansında ECMT Bakan-ları Toplantısında alınan kararla bu yapı Uluslara-rası Ulaştırma Forumu adıyla yeniden yapılandırıl-dı.

Bu sene Türkiye'nin dönem başkanlığında Leip-zing'de gerçekleştirilecek olan forum, "Global bir Ekonomi için Ulaştırma: Yeni Sorunlar ve Fırsat-lar" temasını görüşmek üzere toplanacak.

Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Suat Hayri Aka ve Almanya'nın İstanbul Başkonsolosu Matthias Von Kummer ve ITF Genel Sekreteri Jack Short katılımı ile gerçekleştirilen basın to-plan-tısında bir de intermodal taşımacılık ile alakalı olarak yapılan Türkiye İncelemesinin tamamlandı-ğı belirtildi.

İntermodal taşımacılık Türkiye raporu

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım adına toplan-tıya katılan Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardı-mcısı Suat Hayri Aka yapılan çalışmanın Türkiye'de intermodal taşımacılığının imkanlarını incelediğini ve bir çok konuda bir analiz olduğunu belirtti.

Aka yaptığı açıklamada, "Bu çalışma, ülkemizin lojistik merkezi haline dönüşmesi için alınması ge-reken önlemleri uzman gözüyle ortaya koymuştur. ITF sekretaryası tarafından yapılan bu incele-me, Bakanlığımızın konuya ilişkin ileriye dönük çalış-malarına ışık tutacak ve birçok açıdan ülkemizin diğer OECD Ülkeleri tarafından da daha iyi tanı-nmasına uygun bir zemin olacaktır." dedi.

21. yüzyılda ulaştırma sektöründe intermodal ta-sımacılığın büyük önem arz ettiğini belirten Hayri Aka, tüm dünyada modalar arası dengenin sağlan-maya çalışıldığını ve bu sayede daha verimli ve da-ha az maliyetli bir taşımacılığın şekillendirildiğini belirtti.

Bakanlığın ulaştırma politikalarının bu yönde olduğunu belirten Aka Türkiye'deki intermodal ta-sımacılık sisteminin yeniden ele alınarak gereğine uygun bir şekilde organize etmenin gerekliliğine inandıklarını belirtti. Ayrıca Aka bu yönde mevzu-at çalışmalarının da önemli olduğuna değindi.

Müsteşar Yardımcısı intermodal taşımacılığa il-gili olarak "Üç kıtının lojistik merkezi olma potan-siyeline sahip ülkemizin önemli bir kat daha arttı-racaktır." şeklinde konuştu.

26-29 Mayıs tarihleri arasında gerçekleştirilecek olan forumla ilgili son olarak 2010 yılı dönem baş-kanlığının Kanada tarafından gerçekleştirileceği de belirtildi.

Belge paraları nereye gidiyor?

Kara Ulaştırması Genel Müdürü Talat Aydın, kriz döneminde KUGM'un bütçesini, yetki belgelerinden alınan paranın akıbetini ve bütçeyle ilgili tüm merak edilenleri şeffaf bir şekilde açıkladı.

Aydın, "Yetki belgelerinden kay-naklanan kamu gelirlerinin, yüzde 20'si her ay maliyeye aktarılıyor. Gerisi de bakanlığımıza ait kamu hesapla-rında duruyor" dedi.

KUGM'un yıllık bütçesi nasıl hazırlanıyor? Yetki belgelerinden ve çeşitli alan-lardan gelen gelirler nerelere aktarılıyor?

Kamu Maliyesini düzenleyen 5018 sayılı bir kanun var. Ayrıca her yıl kamu idare-lerinin yapacağı harcamaları, kamunun gelirlerini tespit eden, kurala bağlı olarak bir bütçe yapılır, mecliste görüşülür, oylar-nır ve kabul edilir. 2009 yılı bütçesi de bu şekilde hazırlandı. Biz dahil merkezi yö-ne-time bağlı olan bütün kamu idareleri-nin, ne kadar para harcayacakları belirlendi. Oradaki bütçemiz bizim cari harca-malarımız. Bu her türlü sarf malzemesi, ısınma, telefon, ulaştırma hizmetleriyle maaşlarımızı içeren bir bütçemizdir.

Bugüne kadar yaptığımız harcamalar, bakanlığımızın bilginin alanındaki dönü-şüm yatırımları, otomasyonlar ve otomas-yonların teknik alt yapısı, yazılım hizmet-lerinin alınması gibi sıralanabilir.

Ayrıca taşra hizmetlerimizdeki binaların bakımı, onarımı, demirbaşlarımızın yenilenmesi, Irak'ta ölen şoför ailelerine yapı-lan yardım ki yaklaşık 5 trilyon lira. Ayrı-ca araçlarını hurdaya çıkarmak isteyen araç sahiplerine yapılacak ödeme için büt-çemizin yüzde 90-95'ini kullanmak istioy-ruz. Çıkarılmış olan hurda araç düzenle-meleri süresinde 1 yılda 1100 araç alabil-dik. Bu durumda olan 72 model 60 bin araç var. Ancak burada Motorlu Taşıtlar Vergisi'nden kaynaklanan borçlar nede-niyle bir sorun vardı. Çünkü Bakanlar Kurulu kararına göre bu sorunda ortadan kalktı.

Parayı hurda araç alımlarında kullan-mayı planladık, onun için tutuyoruz. 1100 araç için yaklaşık 6,5 milyon TL para öde-dik. Yaş sınırı daha da düşürmek istioy-ruz, bunu başarmamız durumunda zaten bütçemiz yeterli bile olmayacak.

KGUM'un 2009 bütçesi hazırlanır-ken kriz göz önünde bulunduruldu mu?

Biz krizden etkilenmeyiz, çünkü bizim yatırım bütçemiz yok.

Ama karayolları sizde?

Karayolları yol yapımından etkilenir. Ka-ra Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün para sorunu yok, devlet maaşımızı, kağı-dımızı, kalemimizi, masamızı veriyor, bi-namızı istiyor. Bizim kriz nedeniyle işle-rimizi aksatma gibi bir sıkıntımız yok. Ama herkes gibi krizden tabi ki bizde ş-ikayetçiyiz. Ayrıca krizden en hızlı etkilene-n sektör taşımacılık sektörü. Kriz olun-ca ticaret yavaşlıyor, ticaret yavaşlayınca taşımacılık azalıyor ve en büyük kriz ta-sımacılara yansıyor.

Türk taşımacısı ihracata hizmet ediyor Eximbank'tan kredi alınmak isteniyor fakat kredi verilebilecek sektörler ara-sında olmasın rağmen henüz buradan kredi alınmadı. Lojistik sektörüne bu konuyla ilgili verebileceğiniz bir müjde var mı?

Bu finans dünyası değişik bir şey, bi-zim dememizle kimseye kredi vermez-ler. Sadece biz değil, bütün yetkililer bankalara, "Vatandaşın ihtiyacını karşı-layın" diyorlar. Ama finans dünyasının kendi dinamikleri, kuralları var ve bun-lara bakarak karar veriyorlar. Bizim dü-şüncemiz bankaların iyi günde kredi-lendirdikleri işletmeleri, kötü günde de yalnız bırakmamaları yönünde. Çünkü ihtiyaç var, bu gün sıkıntıda olanlar on-ların müşterisi. Bir kez daha altını çiz-e-rek söylüyorum, işletme iyi durumday-ken kredi ver, biraz tökezleyince "Ya kardeşim ver şu aldığın kredileri" de-menin bir mantığı yok.

Nakliyeciler araçlarını rehin olarak gösterip kredi almak istioy-r. Hacizden sonra bankaların elinde çok sayıda araç olacak. Siz bankaları taşımacı olarak görmek istemiyorsunuz, rehinleri geri alırlar-sa ne olacak?

Yapamazlar, ellerine yüzlerine bu-laştırırlar. Banka nereden, nasıl ta-sımacılık yapacak?



Yurtiçi nakliyecilerin sürekli şikayet ettiği belge ücretleri ile ilgili olarak Talat Aydın, bütçeyi açık bir dille açıkladı.

'Burası benim çiftliğim değil'

Sektörel sivil toplum örgütlerinin ça-lışmalarından memnun musunuz?

Sektörün tamamını kucaqlayan, hak ve menfaatleri takip eden sivil toplum kuruluşları (STK) tercimimizdir. Gerçek-ten bu manada hizmet gösteren, ça-ba sarf eden sivil toplum kuruluşları mev-cut. Ancak bunların değerlendirmesini yapmak bana değil, STK'ların üyelerine düşer.

Bütün STK'ları eşit tutmaya, saygı göstermeye, çalışmalarını, öneri ve eleştirilerini dikkate almay, ortak çalış-malar yapmaya, iletişim halinde olmay-a özen gösteriyoruz. Kuruluşların başında

kim var beni il-gilendirmiyor, beni tüzel kişilikler il-gilendirir. Ancak ş-u-na da söylemeden geçemeyeceğim sektörde gerçekten iyi niyetli, becerili, gayretli, vizyon sa-hibi insanlar mev-cut. Böyle insanlar STK'larda görev yapmasından da memnuniyet duyuyoruz.

Sektörel dernekler anlaşmazlıklar ya-sayarak ayrılıyorlar. Bu noktada ye-ni açılan dernekleri sektörün temsilcisi olarak görüyor musunuz?

Bütün sivil toplum kuruluşları için saygıdeğerdir. Çalışma yapar, getirip paylaşırlarsa dikkate alırız. Yapmayıp kendi hallerine bırakırlarsa ona da diye-ceğim bir şey yok. STK'ın en az yüzde

80'i yetki belgeli olmalı. Bu şarta uyanla-rı sivil toplum kuruluşu olarak kabul edi-yoruz.

Uluslararası nakliyecileri temsil eden bir dernek ile aranızda sorunlar olduğu söyleniyordu. Bu sıkıntılar aşıldı mı?

Kimseye ne soğukluğumuz ne de sı-caklığımız olabilir. Kurum olarak bizi il-keler bağlar. Ancak tabi ki haksız ve yer-siz yere, geçeği içermeyen beyanlar ve-rilmesi herkesi üzdüğü gibi bu kurumu ve çalışanlarını da üzer. Herkese şunu söylüyoruz, "Sivil toplum kuruluşu sivil toplum kuruluşu olduğunuz, kamu da ka-mu olduğunuz bilecek." Sivil toplum ku-ruluşu kendini kamu yerine koyup, ka-mu yetkisi kullanamaz. Bizde sivil top-lum kuruluşu gibi ağzımıza her geleni, her yerde söyleyip basın üzerinden tar-tışma başlatamayız.

Kamu yöneticileri, kişisel duygularını işlerine karıştırmamakla mükelleftirler. Ben kişisel duygu ve düşüncelerimi, his-lerimi işime katma yetkisine ve hakkına sahip değilim. Bu manada da işimle il-gili olarak kimseye küsemem, darlamam. İşimi yapmakla görevliyim, burası benim çiftliğim değil, bir kamu idaresidir.

Peki sivil toplum örgütlerinin yaptığı eylemleri nasıl görüyorsunuz?

Saygıyla karşılarıyoruz. Her sivil toplum kuruluşu, bu toplumun bir parçası. Kendisini rahatsız eden olayları ve kamu ta-sarrufunu eleştirme hakkına sahip. Yeri-ne göre de demokratik kuralları ve hukuk kuralları içerisinde protesto etme hakkına da sahip. Ben saygı duyarım ya-ni ne diyebiliriz.

Nilgün ÖNKAL

GÜR SES

Taşımacılıkta türler arasındaki denge! -II-

"Daha dün özelleştirmeler kararlılıkla de-vam edecek" diyen, devletin elinde kalan son iki bankayı, karayollarını, otobanları, köprüleri özelleştirmeye karar vermiş olan, Atatürk'ün kendi parasıyla aldı-ğı, halka miras bıraktığı Atatürk Orman Çiftliği'ni bile özelleştirip satan zihniyetin yerli mali, devlet bankaları ile krizden çıkma formülü sizce inandır-cı mı? Yerli mal kaldı mı bu ülkede?

"Merkez Bankası'nda bütün riskleri karşılayacak döviz rezervimiz var" deniliyordu ama IMF den yi-ne borç alınacak. Alınan borç üretime, yatırıma, kaynak artırımına, istihdama kullanılmıyor. En karlı kurumlarımızı sattık, alanların servetine ser-vet kattık. Karşılığında ne oldu? Daha fazla borç, daha fazla işsizlik, daha fazla ekonomik- siyasal bağımlılık, daha fazla taviz.

Üretmeden, tek bir fabrika dahi kurmadan, olanları yabancılara satarak, yerlerine alış-veriş merkezleri yaparak, köşe başlarında insanlara kre-di kartı dağıtarak, milyon dolarlar harca-yapılan reklamlar, verilen ilanlarla insanların etki al-tına alarak, geleceğini ipotek ederek beyinlerine sürekli tüketim pompalayacaklar sonra da uyara-caklar, kredi kartı harcamalarınıza dikkat edin. Bu ülkede "umut" bile taksitle dağıtılır oldu. Milli Pi-yango bileterine kredi kartına 12 ay taksit yapı-lıyor.

Merkez Bankası Başkanı kredi kartlarından na-kit çekmeyin uyarısı yapıyor.

Binlerce insan işten çıkartıldı. Çıkarılmaya da devam ediliyor.

Bazı işverenler ya maaşların yansını ödüyor ya da hiç ödemiyor. Emekli maaşlarına yılda yüzde 4 zo-runlu harcamalara yüzde 64-144 tam yapıyor.

Bankalar kredileri geri çağırıyor veya faizleri yükseltip, şartları ağırlaştırıyor. Yabancıların deneti-minde olan bankalar kredi vermiyor. Geliri az-a-zan, zorunlu harcamaları artan, işsiz kalan insanlar ne yapacak?

Yıllardır dünyanın en yüksek mazot, elektrik, doğal gaz, prim maliyetleri, düşük kur yüksek faiz modeliyle "rekabet edemiyoruz, pazar kaybedioy-ruz, ölüyoruz" diyen tekstil sektörüne yüz binlerce insanın işsiz kalacağı için düşüncesinden yurtdışı-na adres gösterdiler, yurtdışında yatırım yapmaya teşvik ettiler. Şimdi hükümet işsizliğin çözümünü bulmuş. TOBB üyelerinin her bir üyesi bir eleman alsa 1 milyon insan iş sahibi olurmuş. TOBB üye-leri Uza'y da yaşadıkları için Türkiye'deki krizden etkilenmiyorlar herhalde.

Bu kadar anlamsız, yapılanla, söylenenlerin bu kadar tezat olduğu bir anlayışla yarınımızın bugün-den iyi olmasını düşünmek için ya siyasal fanatik veya mevcut düzenden menfaat sağlıyor olmak gerekir.

Krizden en az zararlı çıkmanın formülü, uygula-nan ekonomik program, alınan siyasal kararlarla tüm sektörleri ve ülkeyi borç batağına sokan, onuruyla insanca yaşayabileceği parayı çalışarak kendi kazanacağı ortamı sağlayamayarak insanla-rı bedavacılaştıran, üretirek değil, borç alarak yaşamaya özendiren, Ulusal kaynaklarımızı, eme-ğimizi, alın terimizi yabancılara ve yandaşlarına aktaran zihniyetin değişmesidir.

Ülkemizi ve sektörümüzü; "TÜRLER ARASIN-DAKİ DENGİYİ" yabancılar ve yandaşlar yaranna değil, ulus ve sektör yaranna konuyabilecek insanlar yönetmelidir. Bor madenlerimizi işletecek, petrol arama, üretme işini kendi yapacak, nakliyecisini, ta-şımacısını, tekstilcisi, sanayicisini yabancı ülkelere göndermeyecek, öz kaynaklarını, madenlerini, or-manlarını, suyunu, fabrikalarını, limanlarını, oto-banlarını, köprülerini satmayacak bir anlayış bu ül-keyi yönetmelidir. ÇÖZÜM BUDUR.

SORUN; Bunları yapabilecek yöneticileri doğru seçecek bilince, ortak hareket edecek örgütlü gü-çe, kişisel menfaatleri bir kenara bırakacak mantık, vicdan ve cesarete sahip olup olmadığımızdır.



Enerji devleri bir arada

MOGE - Ortadoğu Petrol, Doğalgaz, Petro-kimya, Boru Hatları ve Taşımacılık Fuarı, 4-7 Haziran tarihleri arasında Mersin Yenışehir Fu-ar Merkezi'nde düzenlenecek. Enerji Bakan-lığı'nın tam destek verdiği, ulusal ve uluslararası pet-rol şirketlerine işbirliği için uygun bir ortam suna-cak olan fuar, coğrafi konumu ile stratejik öneme sahip Türkiye, Ortadoğu ve Orta Asya'nın enerji üretiminin dünya pazarlarına ulaşmasında önemli bir köprü ve bir terminal olma özelliği taşıyor. Tür-kiye'de ilk kez düzenlenecek olan MOGE 2009 Fuarı'nın Mersin'de organize edilmesinin nedeni ise son dönemlerde, özel sektör yatırımlarının gözdise haline gelen ve yerli, yabancı pek çok şirke-tin takibinde olan Ceyhan bölgesine yakın olması.

MOGE 2009 ile eş zamanlı olarak Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından 4-6 Haziran 2009 tarihleri arasında, "Ortadoğu Petrol, Doğalgaz, Petrokim-ya, Boru Hatları ve Taşımacılık" ve "Dünya Enerji Merkezi Ceyhan" başlıklı altında uluslararası dü-zeyde bir kongre de düzenlenecek. Forum Fuarcı-lık ve Geliştirme A.Ş.'nin Mersin Ticaret ve Sana-yi Odası işbirliği ile gerçekleştirilecek MOGE 2009 Fuar'ına birçok önemli kuruluş da destek veriyor.

“Örgütlenemezsek AB’nin taşeronu oluruz”

Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Merkez Birliği Başkanı Ihsan Temel, AB standartlarıyla baş edebilmek için taşımacıların örgütlenmesi gerektiğini belirterek, “Aksi halde AB’nin taşeronu oluruz” dedi

Dünyada tam bir rekabet ortamının hüküm sürdüğü şu dönemde, tek başına işletmeler ayakta kalamıyor. Kurumsallaşan firmaların piyasada yaşayabilmesi ve AB standartlarıyla baş edebilmek için taşımacıların da örgütlenmesi gerektiğine dikkat çeken Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Merkez Birliği Başkanı Ihsan Temel, “Söz sahibi olmak istiyorsak birleşip örgütlenmeliyiz, aksi takdirde ancak AB’nin taşeronu oluruz.” dedi.

Ihsan Temel, sözleşmeli araç yetki belgesi alan kooperatiflerde “özmal” taşıt sorununun da hala çözülmediğini söylüyor. Kooperatiflerin kurulurken 7 ortaklı olduklarını, yani 7 aracın, daha kurulum aşamasında kooperatifte olduğunu belirten Temel, bu sorunu çözmek için gerek 1163 sayılı Kooperatifler Kanunu’nda, gerekse 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği’nde değişiklik yapmak istediklerini ancak Sanayi ile Ulaştırma Bakanlığı bu konuda anlaşamadığı için arada kaldıklarını vurguluyor.

“Sınırsız sorumlulukta özmal koşulu aranmamalı”

En büyük engelin kooperatif ortaklarının ana



Ihsan TEMEL

sözleşmede sınırlı sorumluluk olarak sorumluluğunun 1 TL olduğunu belirten Ihsan Temel, bir kişinin kooperatife üye olursa sınırsız sorumluluğu kabul etmesi gerektiğini söyledi.

“İstisab haddinin aşılması için bazı illerde elektronik tartı uygulaması başlatıldı. Araç tartıya girdiğinde aşırı yük tespit edilirse sadece orada bulunanların değil sistem Ankara’nın da haberi olmasını sağlıyor. Bu uygulama sayesinde fazla yük taşıyan esnafın pazarlık şansının kalmadığını ve 2 arabanın taşıyacağı yükü 5 araç taşıdığı için kooperatif üyesi taşımacıların lehine bir uygulama oldu-

ğu”nu dile getiren Temel, “Kısa sürede zaranımıza gibi gözüken şeyler uzun sürede herkesin menfaatine olacaktır” dedi.

“Araçlarla ilgili her bilgi Bakanlık’ta var”

Sözleşmeli araç yetki belgesi almak için şartların yerine getirebileceği son tarihin 31.07.2009’a kadar uzatıldığını ama o tarihe gelindiğinde de belge şartlarını yerine getiremeyen bir sürü kooperatif olacağını söyleyen Temel, bu konuda öneriler sunduklarını söyledi.

Temel, şöyle devam etti: “Ulaştırma Bakanlığı, Kooperatifler Kanunu ve Kara Yolu Taşıma Kanunu öncesinde Türkiye’de kaç tane ticari araç olduğunu ve bu araçların kaçının kamyon kaçının kamyonet veya römork olduğunu bilmiyordu. Düzenleme yapılmak isteniyor ancak sektöre dair bakanlığın elinde düzenli veri bulunmuyordu. Bugün ise araçlarla alakalı her bilgiye rahatlıkla ulaşılabilirdiği bu da yapılmak istenen düzenlemelerin çok daha hızlı işlenmesini sağlıyor.”

“AB’nin taşeronu olmamak için örgütlenmeliyiz”

İlerleyen günlerde AB’nin ortağı olacağımızı ve

artık devrin tam bir rekabet devri olduğunu söyleyen Ihsan Temel, ailenin kendi ayakları üzerinde duran ferdi yerine kapının önünde duran, gerek olduğunda çağırılan biri olmamak için örgütlü ve kurumsallaşmış olunması gerektiğini belirtiyor. “Eğer içinde bulunduğunuz dünyada rekabet gücünüz yoksa ancak taşeron olabilirsiniz” diyen Temel, bu konuda Türkiye’nin süratle taşımacılık sektöründeki sorunlarını halletmek zorunda olduğuna, özellikle de şu anda 300 bin aracın piyasadan çekilmesi gerektiğine dikkat çekiyor.

Ulaştırma Bakanı taşıma fiyatlarını belirli standartlarda sabitlemek amacıyla fiyat tarifeleri yayınladı. Yayımlanan fiyat tarifelerine taşıyanlar kadar devletin de sahip çıkması gerektiğini söyleyen Ihsan Temel, “5 TL’lik yere 3 TL’ye gidecek bir sürü kişi var. Faturamızı devletin fiyat tarifeleri üzerinden yapıyoruz. Ancak 5 liraya yazdığımız faturadaki malı 3 liraya taşıyoruz. Burada hem bizim hem devletin kayıpları var. Devletin bu işe sahip çıkması ve herkesin bu tarifelere alışması için devletin de kendi ihalelerinde Ulaştırma Bakanlığı’nın yayınladığı fiyat listelerini baz alması gerekiyor” dedi.

Atilla YILDIZTEKİN

LOJİSTİK PENCERESİNDEN



Kara Taşıma Kooperatifleri

Kıstı kaynakların bir araya getirilmesi ile üretim veya hizmet sunma ölçeğinin artırılması, ihtiyaçların birleştirilmesi ile satın alma gücü oluşturulması, yönetimin demokratik usullerle yapılması ile seffaflik ve denetimin sağlanması, kooperatiflerin kuruluşlarındaki esaslardan ve avantajlarındandır. Son derece yararlı çalışmalara imza atılmış, güzel hizmetler ve eserler ortaya çıkarılmıştır. Bütün bunların yanında, özellikle kara nakliyesinde tek tek kamyon sahiplerinin birlikte iş yapmasını hedefleyen, kara nakliye kooperatiflerinin birçok ülkemizin büyük bir sorunu olarak bugün ortada beklemektedir.

Özellikle büyük ölçekli sanayileşmenin yoğunlaştığı İstanbul, İzmir, Adapazarı, Bursa, İzmir illerindeki fabrikaların kapılarında, küçük şehirlerin sanayi bölgelerinin, sanayi sitelerinin girişlerinde, tüm gümrüklerde, deniz limanlarının tümünde, bir kısmı bölgede yaşayan, bir kısmı bölge dışından gelen binlerce kişi tarafından kurulmuş yüzlerce kara nakliye veya taşımacılık kooperatifleri vardır.

Lojistik hizmetlerin bir halkası olan ulusal kara nakliyesinde, bu şekilde bir yapılanma lojistiğin felsefesine aykırıdır. Kurulan kooperatiflerin iş planlaması, kontrol, bilgi toplanması, optimizasyon veya yönetim konusunda hiçbir aktiviteyi olamamaktadır. Bir masa bir sandalye bir telefon sistemi ile çalışan bu düzenin iş geliştirme, sinerji yaratma, iş paylaşımı, ölçek büyütme, verim ölçümü gibi günümüz aktivitelerinden bilgisi dahi yoktur. Yapılan hizmetin ön ve arka adınının birleştirilmesi, zincirin uzatılması gündeme dahi gelememektedir. Üyelerin sorunlarının hiç biri ile ilgilenmemektedirler. İlgileri sadece kamyonu başına alacakları komisyonla sınırlı kalmaktadır. Bir fatura düzeninin de oluşmadığı bu kayıtsız komisyon alışverişi işleminde kooperatif üyeliği sadece bahane olmakta olay bir nakliye komisyonculuğundan üstelik kayıt dışı bir olgudan daha öteye gidememektedir.

Kara nakliye kooperatifleri olmalıdır. Üyelerinin belli kriterlerle seçtiği, kayıt düzeninin tam olduğu, üyelerine planlı ve programlı iş yaratmak amacıyla yük sahiplerinin karşısına bir rekabet sistemi içinde, bir şirket statüsüyle geçecekleri bir yapılanma olmalıdır. Denetimlerinin yapıldığı, üyelerine işlerini geliştirmeleri için yardımda bulunan, araç, yedek parça, servis hizmetlerini alabilmeleri için devreye giren, kredi alabilen, teminat verebilen, hatalarına karşı sorumlulukları olan bir yapı içinde olmalıdır. Kooperatiflerin birbirleri ile ilişkide olduğu, yük paylaşımı yaptığı, fiyat istikrarı sağladığı düzen kurulmalıdır. Geçekondur barakalardan, konteynerlerden, tenekelerden kurtulmuş, adı adresi belli yerlerde çalışan yapılar oluşturulmalıdır.

Kara Taşıma Kanunumuz Kara Taşıma Kooperatiflerinin yarattığı sorunlara çözüm olacak, onları geliştirecek, lojistik şirket haline getirecek içeriklere sahiptir. Bir zorlama şeklinde de olsa uygulanacaktır. Uygulama sırasında en büyük etken denetim mekanizmasıdır. Bu gün için gevşek olan denetimler gelecekte artacak ve yük olmaya başlayacaktır.

Kooperatiflerimizin artık çağın gereklerine uygun yapılanmalarının zamanı gelmiştir. Bu çalışmanın bir an önce planlanması ve başlatılması zorunludur. Aksi takdirde kara nakliyenin global anlamda serbestleşmesi ile bu gün haftada bir yük bulabilen kamyon sahibi şoförlerimizin yaşama şans kalmayacaktır. Sınırlı geçen uluslararası nakliye şirketleri kısa bir süre sonra aht (kamyonu) alacak ve Üsküdar’a geçecektir. Yarınlın yapılanmasında hepimizin de emeği hiç yoksa tuzu olmalı. Çabuk karar vermeli, erken başlama ve hızlı gitmeliyiz. Hepimize kolaylıklar diliyorum.

Fransa’da grev

Fransız demiryolu işçileri, karayolu ve hava kargo taşımacıları Başkan Nicolas Sarkozy’nin ekonomi politikalarını protesto amaçlı olarak 24 saatlik bir genel grev düzenledi. Grev ile birlikte Fransa’da yük taşımacılığı sistemi felç oldu.

Ülke genelinde gerçekleşen iş durdurma eylemi devlet demiryolu olan SNCF ve diğer özel sektör demiryolu operatörlerinin katılımıyla başladı. Denizyolu konteyner servisi ve uluslararası yük trafiği de bu durumdan etkilenildi.

Limanlarda protestoların temel nedeni Başkan Sarkozy’nin konteyner terminallerini özelleştirmek istemesiydi. Liman işçileri sendikası devletin taleplerine cevap vermemesi durumunda grevlerin devam edeceğini açıkladı.

Gemiler boş yatıyor

Avrupa limanlarında 1,35 milyon TEU kapasiteli gemiler boşta bekliyor.

Dünya yük ve ticaret hacminin çok büyük bir kısmını taşıyan denizcilik sektörü küresel krizle beraber gelen talep daralması birlikte kapasite ve talep dengesi noktasında çöküş yaşıyor. İhracat ve ithalatla yaşanan düşüşler ile birlikte birçok gemi işletmecisi atıl kapasiteler ile karşı karşıya kalıyor. Avrupa limanlarında şu anda 453 gemi demirde ve taşımacılık bekliyor.

Önemli ticaret merkezlerinde ve üretim tesislerinde yaşanan yük hacmindeki düşüşlerin sonucu 453 Konteyner gemisi ve 1,35 milyon TEU bekleyen bir kapasite oluştu. 2 hafta içinde atıl kapasitenin yüzde 10,7 artması konteyner taşımacılığında yaşanan en büyük düşüş oldu.



Dernek dayanışması güçlü çıktı

İTO seçimlerinde 21 Nolu Taşımacılık ve Lojistik Meslek Komitesi seçimlerini RODER, UND ve UTİKAD temsilcilerinin bir araya gelerek oluşturduğu liste kazandı. Yurtiçi Nakliyeciler Derneği’nin ayrı bir liste çıkartmasıyla iki farklı listeye seçime giren 21 Nolu Komite de önemli iddiaları ortaya attı.

Alternatif liste temsilcilerinden şok suçlama

Yurtiçi Nakliyeciler Derneği Başkan Yardımcısı ve İstanbul Başkanı Yarcın Tan son anda çıkarttıkları alternatif listenin nedenini UND, RODER ve UTİKAD tarafından çıkartılan listede adaletli bir şekilde temsil edilmemelerinden kaynaklandığını vurguladı.

Tan, “Onların listesinde Albayrak’ın olmasını siyasi bir simge olarak görüyoruz. Çünkü Albayrak, İTO Başkanı Murat Yalçıntaş’ın kontenjanlı temsilcisidir. Sektörün genelinin mağdur olduğunu düşünüyoruz. Diğer listeye bunu sağlamak mümkün değildi. Dolayısıyla alternatif bir liste oluşturma kararı verdik” dedi.

Nilgün Önkale ise “Tüm-Nak olarak mevcut

listenin dışındaki listeyi desteklemeye karar vermiştik. Sektör adına kim mücadele edecek ve meslek komitesini kartvizit olarak kullanmayacaksa o kazansın. Sonuçta sektör ö kullanıcıyı, herkes saygı duymak zorundadır” sözleriyle yeni listeyi yorumladı.

Hakkı Önkale ise seçimle ilgili düşüncelerini şu sözlerle dile getirdi: “O liste çığneyenler, bu taraf ise canı yananlardan oluşuyor. En kötü siyaset ben müslümanım deyip Müslümanlığa sığmayan şeyleri yapmaktır. Vatandaşın diyerek bayrak sallayıp ne vatan satanlar gördük. Kanlı bıçaklı dernekler bir araya gelemezlerken mevcut birlikleri bölünürken burada uzlaşma adıyla ne hikmetse bir araya geliyorlar. Önümüzde ki listede sektörün önemli 4 temsilcisini görüyoruz. RODER, UND, UTİKAD bunlardan üçünü oluştururken dördüncü dernekte hükümetle iyi ilişkiler içinde olan Albayrak’tır. Bizce oluşturulan listede münafıklık var. Burada kastettiğim mesleki münafıklardır ve bunlar sektörümüz için son derece tehlikelidirler.



Yapılan sayımların ardından 21 Nolu Meslek Komitesine kazanan liste şu şekilde açıklandı.

- Trio Sped Uluslararası Taşımacılık
- Kilerci Uluslararası Nakliyat
- Ganai Transport Nakliyat
- Albayrak Uluslararası Taşımacılık
- Greeneks Uluslararası Taşımacılık
- Sağlık Transport Nakliye
- Hilal Trans Uluslararası Taşımacılık
- Lojitrans Lojistik ve Taşımacılık
- Rota Uluslararası taşımacılık

KGF’den UND üyelerine 500 bin TL kefalet

Türkiye’de küresel finans krizinin kredi kanallarını daralttığı bir dönemde, şirketlerinin finansmana erişimini kolaylaştırmak için Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), Kredi Garanti Fonu ile işbirliği yaptı. Kobilerin banka finansmanına ulaşmasını sağlamak üzere, kapsamlı bir kefalet sistemi oluşturan Kredi Garanti Fonu (KGF) yenilikçi, verimliliği artıran, teknolojik ve istihdam artışı sağlayacak yatırımların öncelikleri arasında yer aldığını belirtti.

KGF bugün, Eximbank’da dâhil, ülkemizin 25 bankasını portföyüne dâhil etti. UND ile imzalanacak İşbirliği Protokolü ile KGF, UND üyesi olan uluslararası nakliye firmalarının, Eximbank’tan döviz kazandırıcı işlemler çerçevesindeki kredi kullanımları için, 500 bin TL’ye kadar kefalet sağlayacak. UND yetkilileri temini zor ve masraflı olan banka teminat mektubu yerine sağlanacak olan bu yeni imkânın, finansmana erişimin zorlaştığı bu dönemde, nakliye firmalarına rahat bir nefes aldracağını ifade etti.



Tek rakibimiz Karayolu

Kendini tekel olarak değil, karayolunun rakibi olarak gören UN-RORO bu süreçte neler yaşıyor? Kriz, tasarruf dönemi midir yoksa yeni bir süreç olarak değerlendirilip kendine has stratejilerin geliştirileceği bir durum mudur?

Bu sorularla birlikte daha nicisini yüklenip ofisinde ziyaret ettiğimiz UN-RORO’nun CEO’su Cüneyt Solakoğlu büyük bir memnuniyetle bizleri ağırlarken, sorularımıza açık ve net bir şekilde yanıtlarken Cüneyt Solakoğlu da limana yanaşıyordu. Yani UN-RORO’nun yeni gemisi?

Bu aralar klasikleşen bir soruyla başlarsak, krizde UN RORO’nun taşıma oranları, fiyatları ve sefer sayıları nasıl etkilendi?

Krizde dış ticaret daraldı. Bu daralmanın bizim taşımacılığımıza yansımaları, çok anlamlı değil. Diyelim ki dış ticaret yüzde 29 daraldı. Bu oran bizim yaşadığımız daralmanın miktarını göstermemektedir. Bizim yaşadığımız daralmayı hesaplamak için, taşımasını yaptığımız sektörlerdeki daralmaları bakmak ve o sektörlerdeki daralmaların UN-RORO’ya etkisinin ne olduğuna bakmak gerekir.

Eğer bir sektör yüzde 40’ın üzerinde bir daralma yaşıyorsa o zaman ortaya yeni bir süreç çıkması demektir. Ve bu yeni süreç de birbirine bağlı olan tüm parçaları etkiler. İşte o yüzden bu gün içinde bulunduğumuz durum daha önceden yapılmış tüm hesapları, stratejileri değiştirmiş ve eski koşullardan farklı bir ortam oluşmuştur.

Biz bunun sonucunda ne yapıyoruz? Seferlerimizi azaltarak, ambarlıya uğrayarak, Pazartesi seferlerini kaldırarak, yada tatbikatta iki gemi bağlayarak krize direnmeye çalışıyoruz.

Yaşanan daralma ile KKR ve diğer hissedarların zararı ne olmuştur? Yani bu süreçte şirket ne kadar değer kaybına uğradı?

Daralan piyasalarda zararlar realize edilmedikçe, yani “Ben satıyorum, kaç kurşun ediyor?” denilmedikçe zararlar hep teorik olarak kalır. Örneğin, şu an da yüzde 30 civarına sayısal bir kayımız var. Kimse de pazarın ne hal alacağını bilmiyor ve gelecekte öyle çok keşifli gözüküyor.

Şirketin alındığı zamanki değerini biliyoruz. Bugünkü koşullarda pazardaki daralmadan dolayı şirketin yüzde 30 mu, yüzde 50 mi değer kaybettiğini kim satacağı ve kim parayı verecekse o belirleyecektir. Ama bu aşamada satılan bir şey de yok zaten. Satış olmadığı için de KKR’nin bir zararı var diyemeyiz. Ama bugünkü koşullarda satılıyor olsaydı, değerinden çok düşük fiyata satılacağı için bütün ortakların bundan büyük zararı olacaktı.

Mersin’den Trieste’ye yeni bir sefer başlatıyormusunuz. Bu yatırımla ilgili bir şeyler söylemek ister misiniz?

Burada yatırımcının temel hedefi büyüktür. Biz kriz sonrasının planlarını yapmakla meşgulüz. Yani bugün kriz vardır, ama yarın kriz olmayacaktır. Bunun için yeni yatırımlarımız devam ediyor. Yeni gemimiz günü limana geldi, şu anda dünyanın en genç gemisi. Bir tanesi de 2010’un Temmuzunda teslim edilecek. Biz büyümek zorundayız. Mersin’i yeni bir kalkış olarak etüt ediyoruz. Yurtdışı toplam çıkışlarında ekonominin daralması dolayısıyla kaybedilecek karayolu kaybetmiş, deniz yolu kaybetmesin.

Karayolunun tek rakibiniz olduğunu daha önce de dile getirmiştiniz.

Evet, bizim bir tane rakibimiz var, o da karayoludur. Kamyoncu açısından önemli olan tekerleğinin dönmesidir. Çağdaş olan da intermodal taşımacılıktır. Bu yönüyle modern bir konsepti temsilcisiyiz. Mademki kriz var. Kriz karayolunu daha çok vuruyor.

RoRo’yu tercih ettirecek olan bu fiyat uygulaması ne kadar sürecek?

Fiyat uygulamamız kısa dönemli değil. Aksine Mersin’deki seferlerimizi gerekirse ikiye çıkartıp, sonra da üçe çıkartmayı dahi düşünüyoruz. Burada Anadolu’daki kamyoncunun ayağını 700 km evvel denize çevirebilirsek, daha rekabetçi olabiliriz.

DOĞASI GEREĞİ GÜÇLÜ

TRUCK OF THE YEAR
MAN TGS 260 2008

...eşsiz tasarımı, konforlu sürüş keyfi, gözardı edilemez yakıt tasarrufu, rodaj avantajı, uzun aralıklı ve 2 yıl garantili servis hizmeti...

MAN Türkiye, ilk dolunlarında ürünleri kullanıyor.

Reklam için değil sektör için...

UND Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Dinçşahin, genel kurul öncesi UND'nin hizmetlerini değerlendirdi

Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin (UND) çalışmalarını başka bir gözle nasıl değerlendirdiğini sordukumuz Dinçşahin, "UND bünyesindeki arkadaşlarımızın iyi çalıştığını, iyi bir ekip oluşturduğunu biliyoruz. Tabi ki herkesin farklı becerileri var ve eşit olarak aynı emek, zaman ve hizmeti verebilecek durumda değil. Ama arkadaşlarımızın içtenlikle çalıştığı ve katkı sağladığı bir gerçek. İşlerin aksadığını düşünmüyoruz. Ama 'Yapamadıklarımız var mı? Neden, neye karşı yapamıyoruz?' sorusunu soruyoruz" dedi.

2001 dönemine kadar olan yönetime de değinen Dinçşahin, "2001'den sonra UND'nin yapısında bir vizyon değişikliği oldu. Kurumsal kimlik değişiklikleri sonucunda farklı yapılar kurulmuş oldu. Örneğin eğitim konusundaki gelişmeler derneğimizin 2001 sonrası oluşan başansızdır" şeklinde konuştu.

E-Bele Portali kurulacak
E-Bele portalı kurulacağını haberini veren

Dinçşahin, bu sistem ile gümrük işlemlerinin internet üzerinden tamamlanabileceğini anlattı. E-Bele'nin TIM ile UND'nin ortak projesi olduğunu söyleyen Dinçşahin, projelerin alt yapının kuvvetlendirilmesi için yapıldığını ve derneğin görevleri dâhilinde olduğunu ekledi.

Yaptıkları hizmetlerin birçoğunu basına yansıtmadıklarını söyleyen Dinçşahin, yapılarındaki derneğin sektöre dair görevleri olduğunu söyledi. Dinçşahin, "Derneğimizin 6 kere İran'a gittiğini kimse bilmiyor. Zaten bilmemesi gerekir. Çünkü bu UND'nin sektör üyeleri için bir vazifesidir. Habur Kapısı'ndaki kuyruğun 1-2 güne inmesi için UND'nin neler yaptığını kimse bilincinde mi? Bu süreç içerisinde yaşananlardan kimsenin haberi yok. Çünkü bizim için en önemli Habur'un bir güne inmesidir. Her gün yaptıklarımızı anlatacak olsak bu oldukça zor olur" dedi. Üyeleri için yaptıkları girişimlerin hizmet esası yapıldığını ve bunları gelir kaynağı olarak görmediklerini belirten Dinçşahin, diğer derneklerin para kazanmak



Tamer DİNÇŞAHİN

için hizmet verdiklerini ve yaptıkları işler üzerinden ticaret ortamı oluşturduklarını vurguladı. Dinçşahin, "Nakliyecinin zor gününde birde biz onların üzerinden ticaret yaparak para kazanmaya çalışırsak o noktada bir yanlışımız var demektir." şeklinde konuştu.

'EMİT sektörün devrimi'

Dünya lojistikçilerinin krize çare aramak ve modern lojistiğin geleceğini tartışmak üzere bir araya geldiği konferansta Avrasya ve Doğu Akdeniz Ulaştırma ve Lojistik Birliği'nin kuruluşu resmen gerçekleştirildi.

Düzenleme kurulu Başkanlığını Dr. Füsün Ülen'in yaptığı konferansın ardından yapılan gala yemeginde ise EMİT'in netleştirilen tüzüğü imzalandı.

26 ülkeden 100 kişilik bilim insanı, bürokrat ve özel sektör temsilcisinin katıldığı üç gün süren Bölgesel ve Küresel Açından Ulaştırma ve Lojistik Araştırmaları Konferansı'nda lojistiğin küresel kriz ortamında ne gibi faydalar ve açılımlar sağlayabileceği tartışmalarının yanı sıra Türkiye için büyük bir öneme sahip olan Avrasya ve Doğu Akdeniz Ulaştırması ve Lojistik Enstitüsü Birliği'nin (EMİT) tüzüğü de oluşturuldu.

EMİT hakkında yapılan çalışmaların anlatan Dr. Füsün Ülen'in ve TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclisi Başkanı Çetin Nuhoglu

"2004 yılından beri çalışmalarımız yürüttüklerini, hedeflerinin Ulaştırma ve Lojistik sektöründe Doğu Avrupa'dan Doğu Asya'ya da kapsayacak uluslararası bir merkez oluşturmak olduğunu

dile getirdi. Nuhoglu Ulaştırmanın bütün gelişmiş ülkelerde devlet politikası olduğunu söyledi.



Nizamettin KARADAĞ



SEKTÖREL DEĞERLENDİRME

Hurda araç bilmecesi -I-

Taşımacılar mevzuatımızla ilgili tüm yollar 'Sisteme ne kadar fazla araç alabiliriz?' ve 'Sisteme kazandırdığımız bu araçlara ne kadar yedek parça satabiliriz?' mantığına ulaşmaktadır.

Ne hazındır ki, taşımacılarımız T'den K'ya tümüyle dışa bağımlı bir sektördür. Onun için kimin elinin cebinde fark etmek son derece zor, Allah bizlere sabır versin.

28 Şubat 2009 Cumartesi Resmi Gazete Sayı: 27155 (Mükerrer), Kanun Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, Kanun No: 5838, Kabul Tarihi: 18/2/2009...

Bu kanunun geçici ikinci maddesinde, "Hurdada çıkarılması suretiyle il özel idarelerine bedelsiz olarak teslim edenler adına veya 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun 33. maddesinin beşinci fıkrasında düzenlenen uygulama çerçevesinde Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK) Hurda İşletmesi Müdürlüğüne ait hurda müdürlüklerinden herhangi birine teslim eden" diye devam eder.

Ulaştırma Bakanlığı'nın yayımladığı genelgede ise MKEK kurumuna hurda araçların teslimini zorunlu kılıyor. İyi de neden MKEK nedeni son derece açık bu kurum aldığı araçları presleyerek, imha eder mamul olarak geri döndüğü olan yedek parçaların kullanılamaz hale getirir? Ülkemizde 22 yaşın üzerinde yaklaşık 400 bin araç bulunmaktadır. Bunların birçoğu, yedek parçaları hurda olarak çıkarılmış araçların parçalarından elde edilmektedir. Çünkü bunların parçaları artık üretilmiyor, üretiliyorsa bile oldukça pahalı.

Şu günlerde ülkemizi sosyal patlamanın eşliğinde getiren inanılmaz bir kriz yaşıyoruz ve dışardan yüksek faizle borç para arıyoruz. Eh faiz oranı IMF'nin merhametine bağlı, tam bu noktada her bir parçaya onlarca dolar ödemek şartı ile taşımacılar parça alıracaklar, bu mantığı anlamak gerçekten mümkün değil.

MKEK'nın Trafik Tescil Belgesi'ne vurduğu 'Hurdada ayrılması' mührü neden yeterli olmuyor? Mazeret istismar olamaz, çünkü kanun koyucu istismar olması halinde de gerekli düzenlemeyi getirmiş. Aynı kanunun geçici 2. maddesinin 5. paragrafında "Taşıt vasfını kaybettirecek şekilde kullanılamaz hale getirmeyenler ile bu hususa ilişkin gerekli tedbirleri almayanlar aynı Kanunun 257. maddesi gereğince cezalandırılır. Bu madde kapsamında tescil kayıtları silinen motorlu taşıtlara ait daha önce ödenmiş olan motorlu taşıtlar vergisi ile buna ilişkin gecikme zammı, gecikme faizi, vergi cezaları ve idari para cezaları red ve iade edilmez. Tescil kayıtları silinen bu taşıtlar üzerine 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre tatbik edilmiş olan hacizler kaldırılır."

Hurda araçlarla ilgili tebliğin çok güzel yönleri de var. Aracın mevcut olmaması halinde bile sadece aracın ruhsatına göre MT vergisi ile trafik cezalarının silinmesi sevindirici bir durum fakat anlaşılması çok zor bazı durumlarda güzel olan yönleri gölgeliyor.

Devami gelecek sayıda...

Tehlikeli madde taşımacılığı tehlike saçıyor



Hasan ÖZGEN

Motorlu bisikletten çekiciye kadar her araç tipi için ayrı ehliyetlere sahip olmak gerektiğini söyleyen Yeditepe Üniversitesi Ulaştırma Sistemleri ve Teknolojileri Öğretim Görevlisi Hasan Özgen, tehlikeli madde taşıyan araçlar hariç tüm araçlar için özel eğitim ve ehliyetler olduğunu vurguladı.

Her koşul ve araca özel ehliyet tasarlarken tehlikeli madde taşıyan araçlar için sadece sertifika programlarının olduğunu söyleyen Hasan Özgen, "Bu araçlar herhangi bir aksaklıkta geniş kitlelerin hayatını etkileyebilecek maddeler taşıyorlar. Bu açıdan UND ve Roder verdiğimiz eğitimlerle kapatmaya çalışıyor-

lar. O da sadece İstanbul'da yapılabilir."

"Tehlikeli madde kazası dünya çapında etki uyandırır"

Tehlikeli madde taşıyan araçlar tarafından yapılan kazaların dünya çapında etki uyandırdığını söyleyen Özgen, "Türkiye'de böyle bir ehliyet altyapısının olmaması büyük bir eksiklikler" dedi.

"Firma eğitimleri yetersiz"

Firmaların bu açığı kapatmak için kendi içlerinde eğitim vermeye çalıştıklarını ifade eden Hasan Özgen, bu konuda başarısız olduğunu ve aile şirketlerinin sektöre hakim olmaları sonucunda okullu kişilere fırsat tanımamalarının da bu eğitimsizlikte rol oynadığını belirtti.

Karsan başarıya koşuyor

Karsan Yönetim Kurulu Başkanı İnan Kırac, Karsan'ın son zamanlarda katlanarak artan başarısının nedenlerini ekibimizle paylaştı. Son olarak Renault-Trucks ile işbirliği yapan Karsan, her geçen gün geliştirdiği teknoloji ile büyük başarıları imza atıyor.

Karsan Yönetim Kurulu Başkanı İnan Kırac'a markanın yakaladığı başarı ile ilgili, "Çok açık söyleyeyim dünya üzerinde her kaliteyle başa baş gidiyoruz. Belki de üstünüz" dedi.

Birlikte çalıştıkları markalara karşı olan güveni nasıl sağladıklarını sordukumuz Kırac, "Yetkililer geliyor görüşüyoruz. Fiyatlarımızı bakıyorlar, imalat rakamlarımızı çıkarıyorlar. Kalitelemizi kontrol ediyorlar kararlarını veriyorlar" açıklamasını yaptı. Karsan'ın konseptinin aynı olduğunu belirten Kırac, "J9 projesiz devam edecek. Kendi markamız, kendi malımız olacak. Onun dışında hangi marka Türkiye'de bizden hizmet istiyorsa bu hizmeti verecek haldeyiz. Dolayısıyla şu andaki Peugeot, Renault Trucks ve Hyundai ile çalışıyoruz. Bu markalar bizim çocuğumuz. Hiç kimse istediği bölgede milyonlarca dolar harcıyıp, bir fabrika kurmak ve adam yetiştirmek onun için vakit kaybetmek istemiyor. Dolayısıyla artık hizmet şu şekilde gidiyor. İnsanlar yetişmiş eleman ve kalite bulduğunda mükemmeliyeti yakalıyor ve tercihini yapıyor" dedi.

Karsan'ın konseptinin aynı olduğunu belirten Kırac, "J9 projesiz devam edecek. Kendi markamız, kendi malımız olacak. Onun dışında hangi marka Türkiye'de bizden hizmet istiyorsa bu hizmeti verecek haldeyiz. Dolayısıyla şu andaki Peugeot, Renault Trucks ve Hyundai ile çalışıyoruz. Bu markalar bizim çocuğumuz. Hiç kimse istediği bölgede milyonlarca dolar harcıyıp, bir fabrika kurmak ve adam yetiştirmek onun için vakit kaybetmek istemiyor. Dolayısıyla artık hizmet şu şekilde gidiyor. İnsanlar yetişmiş eleman ve kalite bulduğunda mükemmeliyeti yakalıyor ve tercihini yapıyor" dedi.



KRİZDE 25 MİLYON EURO'LUK YATIRIM

Renault Trucks ve Karsan arasında yapılan anlaşma sonucunda Karsan, Bursa'daki fabrikasında Renault Trucks için üretim yapacak. Temmuz 2007'de onaylanan 25 milyon Euro'luk yatırım ortaklığı ile testte yılda 5 bin araç üretilmesi planlıyor.

Renault Trucks Başkanı Stefano Chmielewski bu işbirliğinin mükem-

mel bir çalışmanın sonucu olduğunu belirterek, "Karsan'ın referanslarına, kalitesine baktığımızda Fransa'da ki araç üreticilerinden herhangi bir fark olmadığı ortada" dedi.

Chmielewski ayrıca, Karsan fabrikasının montaj atölesi olmanın öte tam bir üretim tesisi olarak hizmet vereceğini dile getirdi.

Ekmeğimize el atıyorlar...

Bulgaristan'dan Türkiye'ye giriş yapan yabancı plakalı araçların ülke içinde taşımacılık yapması için nakliyeciyi sıkıntıya sokuyor

Özellikle Romanya ve Bulgaristan'a ait araçların yüksüz giriş yaptığı Türkiye'de yük taşıması, yerli firmaların ekmeğini elinden alıyor.

Kapıkule Sınır Kapısından Edirne'ye giriş yapan yabancı plakalı nakliye araçları, ihracat için yük alacağı yerlere boş gitmek için Edirne'den Türkiye'nin değişik illerine yük taşımadığı yapılıyor.

Yabancı plakalı araçların iç nakliye yapması ise Uluslararası taşımacılık kurallarına göre etik kabul edilmiyor. Yabancı plakalı araçların Türkiye içerisinde yük taşımasını doğru bulmayan Edirne Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Alamut, yabancı plakalı araçların iç nakliyecilik yapmasının engellenmesi için gerekli çalışmalar yapıldığını söyledi.

Güvenlik güçlerinin konu hakkında gerekli yaptırımları işleme koymasını isteyen Alamut, yerli nakliyecilere büyük darbe vuran yabancı plakaların iç taşımacılık yapmasının bir an önce engellenmesi gerektiğini belirtti.

Türk nakliye firmalarının uluslararası normlara göre taşımacılık yaptığını hatırlatan Alamut, yabancı firmaların da aynı hassasiyeti göstermesi gerektiğini savundu.

Büyük sıkıntılar içinde ekmeğini çıkarmaya çalışan Türk nakliyecinin hakkının yabancı firmalar tarafından gasp edilmesini haksızlık olarak değerlendiren Alamut, yabancı firmaların bu konulara karşı duyarlı olmasına sitem etti. Hiçbir Türk taşımacılık firmasının yurt dışın-

da iç taşımacılık yapmadığına dikkat çeken Alamut, konu hakkında şunları söyledi;

"Bizim firmalarımızı asla yurt dışında iç taşımacılık yapmaz. Ama yabancı firmalar iç taşımayı Türkiye'de yapıyor. Avrupa'da yabancı firmaların iç taşımacılık yapmasının ağır yaptırımları vardır. Ama bizde boşluk olduğu için yabancı firmalar iç taşımacılık yapmakta. Biz yurt dışından yük alıyoruz ama Türkiye'ye nakletmek için. Fakat yabancı firmalar Edirne'den saman yüklü Balıkesir - İzmir'e götürüyor. Biz buna karşıyız."



Yabancı plakalı TIR'ların iç nakliye pastasından pay alması bireysel kamyoncuyla çileden çıkartıyor.

Kısa kısa...

Şubat ayında Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'a Bulgaristan'ın uyguladığı 200 litre sınırlamasını nasıl aşacağımızı sormuştuk. Yıldırım, Bulgar tarafı ile yaşanan sorunun çözülmemesinden dolayı mütakabiliyet esasları çerçevesinde düzenleme yaptıklarını söylemişti.

Konya ile ilgili olarak "Biz de karşılığını koyduk" demisti. Buradan da anlaşılacağı üzere Bulgaristan tarafından, Avrupa'ya çıkacak olan TIR'larımız getirilen 200 litre sınırlaması uluslararası diplomatik yollarla çözüme kavuşmayınca Bakanlık iradesi ni karşı uygulamaya ile ortaya koymuştuk. Fakat yapılan düzenleme resmîyet kazanmadığı için uygulanamıyordu.

Yıldırım "Uygulama çok sıkı değil. Eski uygulamaya yakın bir uygulama devam ediyor fakat getirilen sınırlama biraz kâğıt üzerinde kalmış gibi gözüküyor" demisti.

Tüm bunlardan sonra, 27184 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile Bulgar TIR'larının standart depolarındaki gümrüksüz akaryakıt miktarına 200 litre sınırlaması getirildi.

Bulgaristan Plakalı Taşıtlara Uygulanacak Standart Depo Muafiyetine İlişkin Esaslar Hakkında Kararın yürürlüğe konulması; Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcılığının 20/3/2009 tarihli ve 6183 sayılı yazarı üzerine, 4458 sayılı Gümrük Kanununun 55 inci maddesinin üçüncü fıkrasına göre, Bakanlar Kurulu'nca 25/3/2009 tarihinde kararlaştırıldı.

Böylelikle resmîyet kazanan uygulama, yayımlandığı tarihten itibaren yürürlüğe girdi. Hamzabeyli ve Kapıkuleden gelen bilgilere göre depodan 200 lt üzeri yakıt bulunduran Bulgar TIR'larının gümrükte beklediği ve Türkiye sınırına giremediği belirtildi.

Ayrıca belirtilen miktarın aşılması durumunda aynı Kararın 103 üncü maddesinin üçüncü fıkrası hükümleri uygulanacak.

DOĞANÇAY OTOMOTİV
TIR RÜZGARLIK ve DEPO MUHAFAZALARI
TRUCK SPARE PART MANUFACTURING

Kaliteyi arayanlar için...

RENAULT VOLVO IVECO SCANIA Mercedes-Benz DAF

Fabrika: Merkez Mah. Çayırıolu Cad. No:30 P.K. 62 Muratbey - Catalca - İST.
Tel: +90 212 778 10 25 - 778 16 64 Fax: +90 212 778 15 77
Şube: Dolapdere Sanayi Sitesi 4. Ada No:10 İktelli / İST. Tel: +90 212 671 87 27
www.dogancayotomotiv.com • e-mail:info@dogancayotomotiv.com

Türkiye'nin ADR alt yapısı yok



Murat TOKATLI

Türkiye'nin ADR sertifikası verebilmesi için uzun süreli bir alt yapı yatırımına ihtiyacı olduğunu belirten TREDER başkanı Murat Tokatlı, Türkiye yan sanayisinin tip onaylı üretime başlaması halinde alımların yurt içinden yapılacağını ifade etti

ADR'li araç üretim aşamalarını anlatan Treyler Sanayicileri Derneği (TREDER) Başkanı Murat Tokatlı, üretimin başından teslimine kadar her aşamada yetkililerin denetim geldiğini ve kapsamlı kontroller yapıldığını belirtti.

İlk aşamada üretim yapılacak yerin, kadronun yeterliliğine, kaynak yapacak elemanın sertifikalı olup olmadığına bakıldığını ve üretime başlanabileceğine dair iznin çıktığını anlatan Tokatlı, ardından üretilecek arabanın dizaynı, kullanılacak tip onaylı ekipmanların listesinin bulunduğu bir dosya hazırla-

nıp Almanya'ya gönderildiğini söyledi. Tokatlı, "Bu aşamaya kadar üretime dair atılan bir adım yok. Henüz her şey kâğıt üzerinde. Gönderilen veriler kabul edilirse üretime başlanabilir onay geliyor ve üretime başlamak için onaylı malzemeleri satın alıyoruz." diyerek üretime başlamadan önceki onay sürecinin zahmetini vurguladı.

Kaynakların röntgen filmleri çekiliyor

Üretim izninin çıkmasıyla da denetimlerin bitmediğini ve son ana kadar aşama aşama kontrollerin devam ettiğini söyleyen Tokatlı, üretimin başından sonuna kadar olan denetim sürecini şu sözlerle anlattı:

"Tankın gövdesini oluşturmak için aldığımız saclar TÜV yetkilisi tarafın-

dan tek tek damgalanıyor. Ardından gövdeyi oluşturmaya başlarken yaptığımız kaynakların röntgen filmlerini çekip onaya sunuyoruz. Araç kaynaklı halde iken yapılan statik testlerden de geçerse montaj kısmına geçmek için onay almış oluyoruz. Son olarak da montajlanmış haliyle aracın final kontrolleri yapıyor, şase plaketine ve şase üzerine TÜV damgası vurulduğunda araç ADR sertifikasına sahip olmuş oluyor."

Türkiye'nin bu denetim için alt yapısı yok

ADR denetimleri için uzun süreli bir alt yapı çalışmasını gerektildiğine değinen Tokatlı, ülkemizde henüz bu denetimleri yapacak kuruluşun bile seçilmediğini ifade etti.

"Araç üreticilerini, yan sanayiye, taşımacıyı denetleyecek ayrı ayrı kadrolar kurulması ve bu kadroların geniş bir donanıma sahip olması gerekiyor. Uzmanlık gerektiren bu konuda her şey kurallarına uygun olmalı" diyen Tokatlı, tehlikeli madde taşımacılığının hassaslığına dikkat çekti.

Haksız rekabete savaş açtık

TREDER üyeleri olarak araç üretmek için binlerce Euro masraf yaptığını ancak bunun karşılığında piyasa içerisinde haksız bir rekabetle karşı karşıya kalmalarından yakınan Murat Tokatlı, dernek olarak düşük fiyattan fatura kesenlere, haksız rekabet yaratanlara karşı savaş açtıklarını ifade etti.

"Yakında hukuk bürosuna dönüşeceğiz"

Tokatlı, treyler piyasasındaki en büyük sorunun finansman olduğunu söyledi ve "Bankalar finansman sağlamadığında müşteriye finansmanı biz sağlamak zorunda kalıyoruz. Do-

layısıyla o malın bütün finansman yükü, maliyeti ve riski tamamen üreticilerin üzerine kalıyor. Böyle devam ederse finansman şirketi veya hukuk bürosu haline geleceğiz." şeklinde konuştu.

Sektörün düzenlenmesine yönelik fikirlerini paylaşmak üzere Kara Ulaştırması Genel Müdürü Talat Aydın, T.C.Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Müsteşarı Ali Boğa, Sanayi Genel Müdürü Mesut Gülcüler ve Türk Standartları Enstitüsü Başkanı Tahir Büyükelhelvacı ile görüştüklerini söyleyen Tokatlı, kanun ve usullere uygun üretim yapmayan üreticiler ve sahtecilik yapanlarla ilgili alınması gereken önlemler üzerine önerilerde bulunduklarını ve birçoğunun olumlu karşılandığını belirtti.

Adeta aracı yeniden üretiyorlar

Trafikte tescilli yapılmış, özellikle de ruhsatında "rehinli" ibaresi bulunan borçlu araçların, şasi plaketterinin değiştirilip, şasi numaralarının araç üzerinden silinip yeni bir şasi numarası ve başka bir üreticiye ait bir uygunluk belgesi ile tekrar trafikte tescilli yaptırıldığını anlatan Tokatlı, araçların bu durumda trafikte uzun süreler kullanılmış olsalar dahi yeni bir araçmış gibi muamele gördüklerini belirtti.

Araçların sadece şase numaralarının değişmekle kalmadığını, aracın görünüşünün de değiştirilerek ortaya yeni bir araç çıkarıldığını söyleyen Tokatlı, şu anda yaklaşık 1.000 adet römork ve 300 adet çekicinin kayıp olduğunu belirttiğini açıkladı.

Murat Tokatlı, TREDER üyelerinin tüm haksız rekabetlere ve usulsüzlüklere rağmen yaptıkları satışlar ile Türkiye Treyler Pazarı'nın yüzde 65'ini temsil ettiklerini belirtti ve sundukları önerilerin hayata geçirilmesi ile bu oranın daha da artacağını ifade etti.

Ali ÇİÇEKLI



Gelin krizi paylaşalım...

Kriz... Kriz... Kriz... Son zamanlarda kiminle konuşsak, kiminle dinlesek duyduğumuz söz bu: Kriz. Özellikle zaten son yıllarda zorla ayakta durmaya çalışan taşımacılık sektörü ciddi anlamda bu krizin tam ortasında buldu kendini. Peki, bu sadece taşımacıların krizi mi? Ya da diğer bir deyişle sadece taşımacıların tek başlarına katlanmak zorunda oldukları bir kriz mi? Hayır. Olmamalı da. İhracat ve ithalatçılar ile bunların paydaşlarının bu krizden az hasarla çıkabilmesi için çeşitli tedbirler alınmasının çalışmalarını her platformda yapılmaktadır. Her ne kadar hükümetimiz henüz çok somut bir adım atmış olmasa da, belli ki ilk kurtarılacaklar ihracatçılardır. İyi de ihracatçıların en önemli rekabetçi gücünü oluşturan uluslararası taşımacılar neden göz ardı edilmektedir? Taşıma ve lojistik şirketlerimizin dinamik gücü olmasa ihracatçıların uluslararası piyasalarda bu kadar etkin rekabet edebilirler miydi? Kurtlar sofrasındaki pastadan bu kadar pay alabilirler miydi? Hal böyle iken, müşterilerimiz olan ihracatçı ve ithalatçılarımızın bir kısmı bu krizi fırsat da bilerek lojistiklerini neredeyse öldürmeye çalışmaktadır. Öyle ki, talep daralmasından doğan öldürücü rekabet nedeniyle taşımacıların maliyetlerinin altında taşıma yapmaya mecbur etmektedirler. Diğer yandan da, normal şartlarda 30 gün olan navlun ödeme vadeleri 90 - 120 güne kadar çıkmıştır. Ancak bu böyle olmamalıdır! Bu krizin tüm yükü taşımacıların omuzlarına yüklenilmemelidir. İhracatçı ve ithalatçılar bu krizi lojistik tedarikçileriyle paylaşarak aşmalıdır. Aksi halde yok olan, zayıflayan taşımacının ihracatçıya da bir yararı olmaz. Yarın, bir gün piyasalar canlandığında çok doğaldır ki taşımacılar da kendileriyle işbirliği yapan ve onların ayakta durmasına destek olan müşterilerine daha etkin hizmet sunacaklardır.

Bir diğer ve çok önemli unsurdaki taşımacıların tedarikçileridir. Yani çekici, kamyon, treyler üretici ve satıcılarıdır. Şimdiye kadar taşımacılara yaptıkları satış ve servislerden çok karlı paralar kazanan bu tedarikçilerin şimdi taşımacılara sırt dönmemesi, aksine sahiplenmesi gerekir. Böyle düşük iş kapasitesi ve karlılık taşımacılar satın almış oldukları araçların taksitlerini ödeyememektedirler. Ne hazindir ki, bazı üretici firmalar ile onların yan finansman kuruluşları bu taşımacılara acıma-makta ve araçlarını haciz etmektedir. Hal bu ki bu ortamda, tüm araç üretici ve satıcıları ile yan finansman kuruluşlarının taşımacılara sahip çıkması beklenmelidir. Bu bağlamda, bu yıl ödenmesi gereken taksit ve borçlar yeniden yapılandırılmalıdır. Ancak bu yapılırken, risk bahane edilerek yüksek faizler istenmemelidir. Karşılıklı bir mutabakatla, bu üreticilerin de bu kriz paylaşımında üzerlerine düşeni yapmaları gerekir. Unutulmamalıdır ki, ayakta duran ve çalışan taşımacı batan ve yok olan bir taşımacıdan daha iyidir onlar için. Borcunu ödeyemeyen taşımacının araçlarını geri çağırırsalar da bunları satacak ve paraya çevirecek bir konjonktür yoktur. Onun için tüm üretici ve satıcıların, temel müşterileri olan taşımacıların mağdur etmeden kredi ve borçlarını yeniden yapılandırmaya zaman kaybetmeden gitmeleri gerekir. Piyasalar canlandığında bu taşımacıların kapısı yine açılacak ve yine araç satılacağı unutulmamalıdır.

Yıl - 2 SAYI - 35 Fiyatı: 50 Ykr - Nisan 2009

GAZETENİN YAYIN PERİYODU: HAFTALIK YAYIN TÜRÜ: YEREL/SÜRELİ

www.tasimacilar.com

TASIMACILAR

İmtiyaz Sahibi

Mete Turizm Basın ve Yayıncılık Hizmetleri

San. ve Tic. Ltd. Şti. Adına

M. Naci KALENDER

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

Haber Koordinatörü: **Zekai EROĞLU**

Editör: **Özge TEZCANLI**

Diş Haberler **Ozan DEMİRÖZ - Derya ERDİM**

Muhabir: **Oya KAYA**

Hukuk Danışmanı

Av. Uğur AMASYA

ANADOLU TEMSİLCİLİKLERİ

Ankara- Sabri DANABAŞ Kayseri - Fatih Karataş Edirne-

KAPIKULE-HAMZABEYLİ Mehmet ŞENOL Edirne

Gazetesi Edirne - Hatay - Reyhanlı - CİLVEGÖZÜ Abit

KIZILCA Rehber Gazetesi - Hatay Cemil YILDIZ

Antakya Gazetesi - Ardahan - Posof - TÜRKGÖZÜ

Bülent KILIÇ Kılıç Ofset - Iğdır - DİLUCU Sordar

ÜNSAL - Ağrı Doğubayazıt - GÜRBÜLAK Selehattin

KAÇURU - Artvin Hopa - ARPAY AKBAŞ - Sırnak

- 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

ikelerine uymaya söz vermiştir.

Serin: "2009 tanker yılı"

2008 yılını değerlendirerek, 2009 yılı hedeflerini açıklayan Serin Treyler, 2009 yılında iç pazarda yaşanan daralmayı ihracat ile aşmayı hedeflediğini açıkladı.



Krizle rağmen pazar payını artıran Serin Treyler, 2008 yılında 888 adetlik satışa ulaştı. Serin Treyler, 2009 yılında pazarda yaşanacak daralmayı ihracatla aşmayı planlayarak, yaptığı çalışmalar sonucunda yıl içinde teslim edilmek üzere 550 adetlik tanker siparişi aldı.

Serin Treyler, yurtiçi nakliye için kullanılan araçlar bazında 267 adet, uluslararası nakliye ise 559 adet araç satışı gerçekleştirirken 62 adet treyleri ise ihraç etti.

Serin Treyler Yönetim Kurulu Üyesi Recep Serin, yaptığı değerlendirmede treyler sektörünün son yıllarda yükselişe geçtiğini, ancak kriz sebebiyle bu yükselişin durduğunu söyledi.

Türk Treyler sektörüne moral siparişi

Büyüme stratejisinde önemli bir yer tutan ihracat hedefine 2008 yılında ulaşıldığına dikkat çeken Recep Serin, "2008 yılında, çeşitli Balkan Ülkeleri başta olmak üzere İsrail'in de içinde bulunduğu pek çok ülkeye 62 adet araç ihracatı gerçekleştirirdik. Bu rakamı çok yukarılara taşıyacağız. Yurtiçindeki daralmayı ihracatla aşmayı planlıyoruz. 2008 yılında attığımız bu adımların meyvelerini 2009 yılında toplamaya başladık, 550 adet tanker siparişi aldık" dedi.

ADR'li tanker Petroleum Fuarı'nda

2010 yılında Türkiye'nin ADR Konvansiyonu'na üye olmasıyla birlikte müşterilerinin bu alandaki ihtiyaçlarını karşılamak için 2008 yılının sonlarına doğru ADR sertifikasını aldıklarını belirten Serin, "ADR sertifikasına sahip ürünlerimiz alüminyum ve çelikten imal ediliyor. İlk ADR'li tankerimiz ise 16-19 Nisan tarihleri arasında gerçekleştirilecek olan Petroleum 2009 Fuarı'nda sergilenmektedir. 2009 yılı Serin Treyler için bir anlamda 'tanker yılı' olacak. Yurtiçinde ve yurtdışında bu konuda olumlu beklentilerimiz var" dedi.

Serin'in yeni markası MRM

Serin Treyler ayrıca 2009 yılında yurtiçi nakliye için yönelik olarak MRM ile pazara giriş yapacak. Konuyla ilgili açıklamaya yapan Recep Serin, "2009 yılında yurtiçi nakliye için damper, kuru yük ve konteyner taşıyıcı gibi ürünlerde Serin dışında yeni bir marka olan MRM ile pazara giriş yapacağız. MRM satış sonrası hizmetlerde Serin güvencesini taşıyacak. Ayrıca MRM, tüketicinin kaliteyi ucuza alması gibi konularda birçok avantaj sağlayacaktır" açıklamasını yaptı.

ONE MINUTE!

**kuralları değiştiriyoruz
artık MRM var
32.900 TL' den başlayan tanıtım fiyatlarıyla**

SERİN MAKİNA SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.

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

İSTANBUL:
Ser Treyler Servis A.Ş. - Hadımköy
Tel: +90 212 798 33 00 (pbx)
Fax: +90 212 798 33 04
www.serin.com.tr

SERİN güvencesiyle





**Kemal
BİNERBAY**

EVET, NİYE OLMASIN?

Sevgililer, anneler, babalar ve daha nice günler. Ticari deyin ne dersiniz deyin hepsinin bir anlamı var. En azından o anlamlı günlerde seni seviyorum, nasilsin demek ticaretin yanında en büyük kazanç. An-nelerimiz, babalarımız, sevgililerimiz bir telefon kadar yakınımızda, peki ufak bir hediye-yi kim ulaştıracak onlara? Taşımacılığın bir gün durduğunu düşünebiliyor musunuz? Bu bir bakıma hayatın durması demektir. Sütü-nüzün, ekmeğimizin, gazetenizin kapınızda olamaması demek, sevdiklerinize ulaşama-mak demek.

Taşımacıların isteği bir gün hatırlanmak. Dertlerinin dinlenmesi, sorunlarının masaya yatırılması çözüm yollarının bulunması. İste-dikleri çok mu? Hayır. O günde seminerler, paneller düzenlemek sivil toplum örgütleri ile devleti aynı masaya oturtmak istedikleri çok mu? Hayır.

Evet, Taşımacılar günü olmalı hem de İRU nezdinde girişimde bulunularak tüm dünya da kutlanmalıdır.



Okullara destek devam etmeli...

Son zamanlarda internet sitemizde lojistik okullarının türlü sorunlarına yer vermekteyiz. Donanım-sız öğretmenlerden, öğrencilerin yeterli bilgidен yoksun şekilde mezun olmalarına kadar tüm eksiklikleri bütün açıklığı ile yayınladık. Bu haberlerimiz birilerinin kulağına su kaçmış olacak ki dernekler bu yaraya mer-hem olmak için harekete geçtiler.

Lojistik okullarından Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi Reyhanlı Meslek Yüksek Okulu (MYO) Uluslararası Lojistik bölümü öğrencileri hem sektördeki ilgisizlik-lerden hem de bazı çevrelerce modern TIR sürücüsü gi-bi görülmelerinden yakınıyorlardı.

Okullarda verilen eğitimler kapsamında ART Operas-yon Yöneticisi Temel Şafak'ın Reyhanlı MYO Lojistik Bölümü öğrencilerine verdiği seminerde lojistik eğitimi ve mesleğin önemini yanı sıra karşılaşılan sorunlar hak-kında bilgiler verirken her türlü zorluğa karşı yılmadan mücadele etmeleri gerektiğini söyledi. Şafak, Lojistik öğ-rencilerinin aslında önemli bir görevi üstlendiklerini ve zaman içinde gerekli desteği görececeklerini ifade etti.

Şafak, Reyhanlı MYO'nun ardından da Düzce Üniver-sitesi Kaynaşlı Meslek Yüksekokulu Uluslararası Lojistik Bölümü öğrencileri ile bir araya geldi. Öğrencilere mezun olduktan sonra istihdam edilememe konusunda endişe-lenmemeleri gerektiğini söyleyen Şafak, öğrencilerin ken-dilerini geliştirmeleri dahilinde üst kademelerde çalışma-ları için hiçbir engel bulunmadığına da değindi.

UND, 'Desteye devam' dedi

Uluslararası Nakliyeciler Derneği ise (UND) kurduğu "Eğitim Çalışma Grubu" aracılığı ile üniversite ve Lojistik meslek yüksekokullarına destek çalışmalarını sürdür-üyor. Başta İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Yüksek Okulu'na tamamıyla UND ve üyesi bulunan fir-maların maddi katkılarıyla modern bir bina kazandırmak ve eğitimlere yoğun destek vermek olmak üzere, ülkede-

ki pek çok lojistik eğitimi ve-ren okula eği-timci gönderip, yayınlarını üç-retsiz paylaş-maktadır.

UND son eğitim işbirli-ğini Beykoz Lojistik Mes-

lek Yüksekokulu ile imzaladı. UND Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Dinçşahin, Ulusal alanda Türk taşımacılık sektörünü her konuda bilgilendirmek, ulusal ve uluslar arası ölçekte ortaklıklara ve stratejik işbirlikleri-ne teşvik etmek, sektörün çağdaş, etkin yönetilen topluma ve çevreye saygılı müesseselere sahip olmasını sağlamak, uluslararası alanda ise stratejik anlaşmalar yapmak amacıyla olduklarını söyledi.

Karayollarında ölüme davet

■ Ağrı Doğubayazıt arasındaki karayolu adeta köstepek yuvası gibi bozuk. Bu yol araçlara verdi-ği maddi zararın yanı sıra kazalara da neden olu-yor.

Erzurum Karayolları Bölge tabelasından, Eleşkirt İlçesi'ne kadar geniş çukurlardan oluşan 90 kilometrelik yolun bozuk olması, araç sürücü-lerini zor durumda bırakıyor.

Haftada 3 kez bu yolu kullanmak zorunda kalan Metin Kayış yaşadığı zorlukları şu sözlerle anlatıyor: "Aracımın halini bir görseniz. Yetkililer sadece buraya bakmakla yetmiyor, sanki bu yolu hiç kullanmıyorlar. Bu ilin valisi de bu yolu kullanıyor. 2 gün önce eriyen kar suyunun dol-durduğu çukuru fark edemedim ve çukura vur-dum. Aracımda 600 TL'lik hasar meydana geldi. Araç muayenesi istenildiği kadar sağlıklı uyu-lansın bu yollarda araçların durumu perişan."

Kaderine terk edilmiş eğitim... Lojistik okulları!

Türkiye'nin kuzeyinden güneyine, doğusundan batısına birçok ilinde açılan lojistik okullarında okuyan öğrenciler altyapı eksikliğinin kurbanı olurken, bazı sektör derneklerinin bu konuya sessiz kalmasına da isyan ediyorlar...

Ülkemizin gelişmiş sektörlerinden karayolu nakliyesinin içinde bulunduğu durumun nedenleri araştırıldığında altyapı eksikliği ve eğitimsiz eleman istihdamı sonucu ortaya çıkıyor. Sorunun ortadan kaldırılması için açılan lojistik okulları da en az sektör kadar altyapı eksikliğiyle mücadele ediyor.

Bir yandan da lojistik meslek liseleri, yüksek okulları ve üniversitelerin lojistik bölümleri bunca öğrenciyi mezun ederken, sektörde neden hala eğitilmiş eleman aranyor ve neden bunca mezun iş bulamıyor?

Bu soruya yanıt aradığımızda "mezun olan öğrencilerin yeterli donanıma sahip olmadığı" dile getiriliyor.

Peki, bunun sorumlusu kim?

Lojistik sektörü için önemli olan bu soruya



Reyhanlı Meslek Yüksek Okulu Uluslararası Lojistik Bölümü öğrencileri

cevap ararken, Düzce Üniversitesi Kaynaşlı MYO Uluslararası Lojistik Programı Öğr. Gör. İbrahim Bilgiç eleman yetiştirdikleri sektörün temsilcilerinin lojistik okullarının gelişimi için duyarsız olduklarını belirtti.

Bilgiç konuya ilişkin şöyle konuştu: "Ancak üzülerken belirtmeliyim ki maalesef sektör temsilcilerinin verdiği destek (var mı oda meçhul) bir elin parmak sayısını geçmedi. İnsanlar yar-

dıma ihtiyacımızın olduğunu görüyor. Maalesef sektör bu konuda çok ama çok duyarsız."

Bilgiç sektörün duyarsızlığını, lojistik okulla-rının sektörde istenilmediğini düşündürdüğünü dile getirdi.

Kendi açtıkları eğitim birimleriyle sektör içerisinde sürekli eğitim veren derneklerin, lo-jistik bölümlerine destek göstermeyişi Bilgiç "Ne kadar düşündürücü değil mi?" şeklinde yorumladı.

Eğiteceğiz fakat iş?

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'dan sonra en yetkili isim olan Kara Ulaştırması Genel Müdürü Talat Aydın'a son zamanlarda açılan lojistik okullarının durumunu sordukumuz da Aydın şu cevabı veriyor: "Kimseyi eleştirmeye-yim ama eğitim planlamamız, yeterli değil. Ben görev alanım olarak memleketin her halinden

de sorumlu değilim. Her yerde de olduğu gibi orada da arz fazlası olacak. Ama ben elimden geldiği kadarıyla o bölümlerden yetişen arka-daşları teşvik etmek için memur alımlarında 'Lojistik okulu mezunu olmak şartı ile' diye ya-zıyorum."

Dernekler sektörü eğitiyor

Onca genç bu mesleği okulundan yetişip yapmak isterken ancak sağlanabilen kısıtlı donanımla sektöre hazırlanırken, sektörün önemli dernekleri de açtığı eğitim merkezlerin-de ücret karşılığında kısa süreli eğitimlerle kad-roları lojistik hakkında bilgilendiriyor.

Bu noktada eğitimin önemini vurgulayan sektörümüzün güzide dernekleri kendi eğitim kurumlarında eğitim üzerine eğitim verirken, Türk lojistik sektörü için iş gücü yetiştiren okul-lar neden desteklenmemektedir?

Türkiye'nin en hafif ağır aracı: Tırsan MegaLight.

Türkiye'nin yol gösteren markası Tırsan'dan yine bir yenilik, yine bir ilk...

Devrim yaratan yeni şasi teknolojisi sayesinde ağırlığı 1,7 ton düşürülen Tırsan MegaLight. 5.430 kg boş ağırlığıyla Türkiye'nin en hafif ağır aracı şimdi yollarda!

**5.430 kg
boş ağırlık!**



Yeni şasi teknolojisiyle
%100 çelik güvenliği!

**Boşken
daha az harca!
Doluyken
daha fazla kazan!**



Türkiye'nin taşıyıcı gücü.

TIRSAN TREYLER SANAYİ TİCARET ve NAKLİYAT A.Ş. T (0216) 564 02 00 (ISDN) info@tirsan.com.tr www.tirsan.com.tr
ADANA İKİARDEŞ 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 VASİTA SAN. TİC. VE LTD. ŞTİ. T 0224 441 97 65 GAZİANTEP YDK. PRÇ. VE SERVİS ŞUBESİ T 0342 238 21 00 İSTANBUL-Anadolü DAF-TIRSAN OTOMOTİV VE TİC. A.Ş. T 0216 311 80 80 İSTANBUL-Avrupa DAF-TIRSAN HDM OTO. SAN. VE TİC. A.Ş. HADIMKÖY YDK. PRÇ. VE SERVİS ŞUBESİ T 0212 858 01 38 İZMİR EGE-TIR OTOMOTİV SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. T 0232 478 61 60

Tırsan, ürün özelliklerini değiştirme hakkını saklı tutar.

