sayfa 1 4/23/08 9:45 PM Page 1

C M Y K

RODER Genel Kurulu Mayıs'da

Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği'nin (RODER) 6. Olağan Genel Kurulu'nun Mayıs ayının son haftalarında yapılacağı öğrenildi.RODER'in Mayıs ayında yapılacak Olağan Genel Kurulu'nda oldukça önemli gelişmeler bekleniyor. Yeni dönem yönetim kurulu seçiminin de yapılacağı RODER 6. Olağan Genel Kurulu'nda kimlerin yarışacağı sektör tarafından merak konusu.Kurul hakkında Taşımacılar ekibine bilgi veren RODER İkinci Başkanı Erol Soylu, yeni dönem de görev almayacağını açıkladı.

Soylu, "RODER'de 4-5 yıl Genel Sekreterlik, 3 yıl Başkan Vekilliği yaptım. Yönetim kademelerinin dinamik olması düşüncesindeyim. Başka arkadaşlarımızda bu görevi yapmalılar. Biz istesek de istemesek de bu sektöre hizmet vereceğiz, çünkü artık duayen haline geldik. Dolayısıyla gelecek dönem RODER'in yönetiminde olma düşüncesinde değilim. Ama ne olur bilemem, bunu Genel Kurul'un ardından göreceğiz" şeklinde konuştu.

Soylu'nun bu açıklaması ardından, RODER'in Onursal Başkanı Saffet Ulusoy'un görevine devam edip etmeyeceği merak konusu.

Ömer Burhanoğlu yeniden seçildi

TAYSAD'ın 30'uncu Genel Kurulu'nda yeniden başkanlığa getirilen Ömer Burhanoğlu: "Türkiye 2013'te dünyanın en büyük 10 ülkesi arasında yer alacak"

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Müsteşarı Doç. Dr. Yusuf Balcı, Kocaeli Valisi Gökhan Sözen, OSD Başkanı Turgay Durak, sektörün önde gelen yöneticileri ve TAYSAD üyelerinin katılımıyla gerçekleşen Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği'nin (TAYSAD) 30. Genel Kurulu yapıldı. Yeni yönetimin belirlendiği kurul tek listenin katılımıyla gerçekleşti. TAYSAD üyeleri, Ömer Burhanoğlu liderliğinde listeye oy birliği ile "devam" kararı verdi. TAYSAD'ın yeni hedeflerini anlatan Başkan Burhanoğlu, "Hedefimiz 2013 yılına kadar 2 milyon araç kapasitesi ile 40 milyar dolar ihracat gerçekleştiren bir ülke konumuna gelerek dünyada ilk 10 içinde yer almaktır" şeklinde konuştu. Yönetim kurulunda yer alan diğer isimler de şu şekilde oluştu; Ömer Burhanoğlu, Celal Kaya, Mehmet Dudaroğlu, Alper Kanca, Mustafa M. Alaca, Doğan Gülaydın, Berat Ö. Sen, Herman Butz, Kerem Alptemoçin, Orhan Sabuncu ve Neslihan Küçükoğlu.

www.tasimacilar.com

LOJİSTİK/YÜK

AŞIMACILAR

Yıl - 2 / Sayı - 27 NİSAN 2008 / 25 Ykr

HER ZAMAN TAZE GÜNLÜK BALIK
ADEM BABA BALIK LOKANTASI
ADEM BABA®
Adres: Satışmeydanı Sok. No: 2
Arnavutköy/İSTANBUL
Tel: (0212) 263 29 33

Euro 3'e belge yok

Türkiye-Ukrayna KUK Toplantısı, her iki ülke yetkililerinin katılımıyla Kiev'de gerçekleştirildi. 1 Temmuz'dan itibaren Euro 3 ve üzeri araçların kullanılması durumunda transit taşımacılıkta geçiş belgesi kaldırılacak.

Kiev'de gerçekleştirilen toplantıya Türk heyeti adına Kara Ulaştırması Genel Müdür Yardımcısı Hüseyin Yılmaz başkanlık ederken Ukrayna Heyeti'ne Devlet Karayolu Ulaştırması Departmanı Müdür Yardımcısı Petro Vyaçeslavovıç Glavatskıy başkanlık etti.

Ukrayna tarafı, Ukrayna-Türkiye arasındaki ticaret hacminin artışı hakkında bilgi verirken, istatistikî veriler sundu. Bu verilere göre 2007 yılı içerisinde Ukrayna ile Türkiye arasındaki ticaret hacminin bir önceki yıla oranla yüzde 45 arttığı gözlendi. Ukrayna Devlet İstatistik Komitesi verilerine göre 1 Ocak 2008 tarihi itibariyle Ukrayna'da yatırım hacmi 116,5 milyon dolar olan 400'den fazla Türk yatırımcı şirket kaydedilmiş.

Türk tarafı, 2007 yılı içerisinde Türk taşımacılarının gerçekleştirdiği karayolu taşımacılığının 2006 yılına kıyasla yüzde 20 arttığını belirtti. 2008 Ocak ayı içerisinde Türk taşımacılarının gerçekleştirdiği karayolu taşımacılığının 2007 Ocak ayına kıyasla yüzde 25 artış gerçekleştiği vurgulandı.

Ayrıca Türk tarafı, geçiş belgesi sisteminin libere edilmesini, bu bağlamda ikili ve transit taşımalarda geçiş belgelerinin kaldırılmasını teklif etti. Taraflar, her iki ülkenin KEİ teşkilatına üyeliği çerçevesinde de bu alandaki işbirliğinin devam etmekte olduğunun altını çizdi. İzin sisteminin görüşülmesine müteakip, heyetler söz konusu sistemin her iki taraf için liberalleştirilmesi ve 1 Temmuz 2008 tarihi itibariyle Euro 3 emniyetli ve üzeri kategorilerine ait araçların kullanılması durumunda transit taşımacılıkta geçiş belgelerinin kaldırılması konusunda mutabakata vardı.

Ukrayna'ya girişler artık belgesiz.

Volvo 2008'e hızlı başladı

Volvo Kamyon, geçen sene ile oranlandığında tüm dünyada ortalama yüzde 15 satış arttışı ile 2008 yılına hızlı bir başlangıç yaptı. Volvo Kamyon Ocak 2008 itibariyle önceki senenin aynı dönemine kıyasla tüm dünyada büyüme gösterdi. Toplam yüzde 15 oranında artan teslimat sayıları ile Volvo Kamyon, 2008 yılına hızlı başladı.

Dünya çapında sadece Ocak ayı içerisinde 8 bin 971 araç teslimatı gerçekleştiren Volvo Kamyon, Avrupa'da 5 bin 112 araç teslimatı gerçekleştirdi.Asya pazarında yüzde 47'lik büyüme gösteren Volvo, bu pazara 828 araç sattı. Orta Doğu'da geçen seneye oranla yüzde 76'lık artış yakalayan Volvo Kamyon, Güney Amerika Kıtasına da 533 araç teslim ederek yüzde 23'lük artış sağladı.

Dünya ve Türkiye pazarında 25 ton kapasiteli 6x2 ve 32 ton kapasiteli 8x2 modellerde hızlı bir küçülme yaşandığını ve talebin çekicilere doğru yöneldiğini belirten Volvo, 2008 yılında çekici pazarının daha da büyüyeceğini vurguluyor.

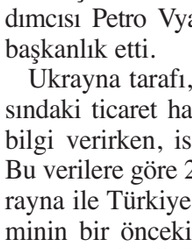
FARKLI BAKIŞ

Ertuğrul TARHAN

Kördüğüm, Başkan el attı

Yazısı 2'de

GÜR SES



Nilgün ÖNKAL

"İstikrar bozulmasın(!)"

Yazısı 6'da

Motorin Fiyatları

İstanbul	: 2.80	Adana	: 2.79
Ankara	: 2.81	D.Bakır	: 2.85
İzmir	: 2.79	Kayseri	: 2.81

Sarp sınır kapısı inşaat mühürlendi

TOBB tarafından, yap-işlet-devret modeliyle modernizasyonuna başlanan Sarp Sınır Kapısındaki inşaat çalışmaları, 'ruhsat harcı ödenmediği' gerekçesiyle mühürlendi.

Sarp Sınır kapısında geçtiğimiz günlerde Devlet Bakanı Hayati Yazıcı'nın da katıldığı görkemli bir temel atma töreni ile yeniden modernizasyonuna başlanmıştı. Ancak çalışmaların Sarp Sınır Kapısı'nın kendi sınırları içinde olduğunu ileri süren Kemalpaşa Belediyesi, ruhsat alınması konusunda işletici firma nezdinde uyarılarda bulundu. Bu uyarılara rağmen ruhsat alınmayınca, çalışmalar Artvin'e bağlı Kemalpaşa Belediye Başkanlığı ekipleri tarafından mühürlendi. Konuyla ilgili olarak TOBB adına inşaatı yürüten Gümrük ve Turizm İşletmeleri Anonim Şirketi (GTİ A.Ş) Yönetim Kurulu Başkanı Arif Parmaksız, ruhsat harcından muaf olmaları gerektiğini, belediyenin mevzuatı farklı yorumlama durumu olduğunu, sorunun da bundan kaynaklandığını belirtti.

IRU Kongresi, çözüm arenası

TOBB, UND ve TOFED'in ortaklığında düzenlenen 31. IRU Dünya Kongresi ile ilgili basın toplantısında, kongrenin Türkiye'de yaşanan sorunların tüm dünyaya duyurabilmesi için büyük bir fırsat olduğu vurgulandı.

Düzenlenen basın toplantısına TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, UND Başkanı Tamer Dinçşahin ve TOFED Başkanı Mustafa Yıldırım katıldı.

Devamı 3. Sayfada

Mart ayı ihracatı yüzde 22.86 arttı

TİM Başkanı Oğuz Satıcı, Hopa Liman Sahası'nda düzenlediği basın toplantısında Mart ayı ihracat rakamlarını açıkladı. TİM'e göre Mart ayı ihracatı, geçen yılın aynı dönemine oranla yüzde 22.86 artışla 10.950 milyar dolara yükseldi.

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafında Hopa Liman Sahası'nda düzenlediği basın toplantısına Artvin Valisi Cengiz Aydoğdu, Hopa Belediye Başkanı Yılmaz Topaloğlu, TİM Başkanı Oğuz Satıcı, Doğu Karadeniz İhracatçı Birlikleri Başkanı Ahmet Hamdi Gürdoğan, TİM İcra Kurulu Üyesi Mustafa Çıkrıkçıoğlu ve Karadenizli ihracatçılar temsilcileri katıldı.

Türkiye'nin 2008 Mart ayı ihracat rakamlarını açıklayan TİM Başkanı Oğuz Satıcı, Ocak-Mart döneminde Türkiye'nin ihracatının yüzde 36.16 artışla, 31 milyar 413 milyon dolara ulaştığını kaydetti. Satıcı'nın açıkladığı verilere göre; Mart ayı itibarıyla son bir yıllık ihracat ise yüzde 26.59 artarak 114 milyar doları buldu.

Devamı 2. Sayfada

sayfa 2 4/23/08 7:42 PM Page 1

C M Y K

FARKLI BAKIŞ

Ertuğrul TARHAN

Kör düğüme, Başbakan el attı

Başbakan Erdoğan, 'GATT Anlaşması'nın 5. maddesine aykırı davranıldığını' açıkladı. Bulgaristan tarafı, AB'ye üye olmasını gerekçe göstererek, 1 Ocak 2007 tarihinden itibaren 11 Temmuz 1979 tarihli 'Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karayolu ile Uluslararası Yolcu ve Mal Taşımacılığının Kolaylaştırılmasına İlişkin Anlaşma'yı tek taraflı olarak fesih edeceğini bildirmiştir.

Yeni Taslak Anlaşma üzerinde görüşmeler yapmak üzere, 23-26 Ocak 2007'de Sofya'da, 1 Mart 2007 de İstanbul'da ve 27-29 Mart 2007'de Sofya'da iki ülkenin üst düzey temsilcileri bir araya gelmişti.

Ayrıca, iki ülkenin taşımacı dernekleri de 20 Mart 2007 de bir araya gelmişlerdi.

Bu toplantılarda, İki ülke arasında daha liberal bir karayolu taşımacılığını öngören Taslak Anlaşmanın izin belgelerine ilişkin 7. maddesi hakkında iki tarafın farklı önerileri olmuştur;

Bulgar tarafının önerisi: "**Üçüncü Ülke taşımaları haricindeki tüm taşımaların belgeden muaf tutulması**"

Türk tarafının önerisi: "**Boş gelerek kendi ülkesine yük alma ve 3. ülke taşımaları haricindeki tüm taşımaların belgeden muaf tutulması**" şeklinde olmuştur.

10-11 Mayıs 2007 tarihlerinde Sofya'da yapılan Türkiye-Bulgaristan Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı'nda; o güne kadar uzlaşmaya varılamayan Taslak Anlaşma'nın geçiş belgelerini içeren 7.nci maddesi; "İkili ve transit taşımaların geçiş belgesi kotasından muaf olarak yapılması, boş girip yük alacak taşıt sayılarının gerektiğinde karma komisyonca belirlenebileceği ve üçüncü ülke taşımalarının ise kotaya bağlanması" şeklinde düzenlenmiştir. Tarafların bu madde üzerindeki mutabakatı bir protokole bağlanmış ve Bulgaristan Ulaştırma Bakanı'nın huzurunda iki tarafın Müsteşar yardımcıları tarafından imzalanmıştır.

Ayrıca, söz konusu toplantıda, yeni anlaşmanın iki ülkede yasal sürecin tamamlanıp yürürlüğe girmesine kadar, taşımaların 1977 tarihli anlaşma ile yürütüleceği, bu anlaşmaya dayanarak 2007 yılı taşımaları için; 200.000 adet transit, 20.000 adet ikili, 10.000 adet dönüş yükü, 500 adet 3.ülke geçiş belgesi değişimi kabul edilmiştir. Söz konusu geçiş belgelerinin kullanım süreci 1 Temmuz 2007 tarihinde başlatılmıştır.

10-11 Mayıs 2007 tarihindeki protokolün her iki ülkenin meclislerinden geçmesi sonrası yürürlüğe girileceğinden bu sürenin biran önce olması için sektör derneklerinin yaptığı girişimlere sessiz kalan KUGM, Aralık ayında Bulgaristan tarafının yaşattığı belge sorunu sonrası sumeninde beklettiği Protokol'ü ele almış ve üzerinde yaptığı çalışmalarını sektörden görüş almadan yürütmüş, aradan geçen 8,5 ay sonrası; Taslak anlaşmayı nihai hale getirip paraflamak üzere iki ülkenin Ulaştırma Bakanlığı Heyetleri 28-29 Ocak 2008 tarihlerinde Sofya'da bir kez daha bir araya gelmişlerdir.

Türk özel sektörünün davet edilmediği ve hiç bilgilendirilmediği bu toplantıda, Türk tarafı yalnızca kamu heyeti ile temsil edilirken, Bulgar tarafı resmi ve özel sektör heyeti ile birlikte temsil edilmiştir. Yani KUGM'lüğü özel sektörünü davet etmezken, Bulgar tarafı özel sektör kurumlarını toplantıya davet etmiştir. (Aynı zamanda kendi işi uluslararası taşımacılık olan Bulgar heyet başkanın teorinin yanında mesleğinin verdiği pratikteki bilgi ve tecrübesi de ayrı bir avantajıdır.) UND Başkanı Sn Tamer Dinçşahin, Şubat ayındaki basın toplantısında 'KUGM kapılarını sektöre kapattı' demesinin arkasında yatan nedenlerden biri de bu toplantı olmalı!..

Söz konusu toplantıda, daha önce karşılıklı olarak imzalanan bir protokol ile üzerinde mutabakata varılan izin belgelerine ilişkin taslak Anlaşmanın 7. maddesi hariç, diğer maddeleri gözden geçirilip, nihai hale getirilmiştir. Ancak, Bulgar tarafı uluslararası teamüllere aykırı bir şekilde 11 Mayıs 2007 tarihinde imza altına alınan mutabakatı tanımayarak; Anlaşmanın 7. maddesine ilişkin pozisyonunun değiştiğini, bu maddeyi tekrar müzakereye açmak istediklerini, kombine taşımacılığın teşvik edilmesinin Bakanlıklarının yeni bir politikası olduğunu, bu nedenle Anlaşmanın bu maddesi altında serbestleştirilen taşımalara kısıtlama getirmek istediğini ihsas/ifade etmiştir.

Türk tarafı; söz konusu maddeye ilişkin müzakerelerin dört yıl sürdüğünü; bu uzun müzakere sonunda madde üzerinde çok zor mutabakat sağlandığını; bu mutabakatın her iki ülkenin üst düzey heyetleri tarafından, Bulgaristan Ulaştırma Bakanı Sn Peter Mutafcehiev'in huzurunda, imza altına alındığını; bu nedenle bu maddeyi tekrar müzakereye açamayacağını ifade etmiştir. Bulgaristan tarafı, atmış olduğu imzanın arkasında durmaya davet etmiştir.

Yukarıda yazılan satırların mavi puntolu yazılar haricindekiler KUGM'nin 27.02.2008 tarihinde web sitesinde yaptığı açıklamalardan önemli gördüğüm kısımlarıdır.

Sektörün bu konudaki haklı kaygılarına duyarsız kalan Ulaştırma bakanlığımızın girişimlerinden netice alınamaması üzerine Türkiye İhracatı için çok önemli olan Türkiye-Bulgaristan karayolu eşya taşıması anlaşması için hem sektör hem de ticaretle ilgili sivil toplum örgütleri konuyu Sayın Başbakanımız başta olmak üzere Dış Ticaret Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanı'na iletmişlerdir.

27 Mart tarihinde Sofya'da yapılan Türk-Bulgar işbirliği toplantısına Sayın Kürşat Tüzmen ve Sayın Zafer Çağlayan ile birlikte katılan Sayın Başbakanımız Recep Tayip Erdoğan bu sorunu dile getirerek, GATT Anlaşması'nın 5. maddesine aykırı davranıldığını ve ülkeler arası dostluğun ve ticaretin engellendiğini, gerekirse sorunun çözümü için Dünya Ticaret Örgütü'ne gideceğimizi söylemiştir.

ANLAMLI SÖZLER;

'Sözlerini tutmayı alışkanlık haline getirenler, değerleriyle yükselir.'

Mart ayı ihracatı yüzde 22.86 arttı

TİM Başkanı Oğuz Satıcı, Hopa Liman Sahası'nda düzenlediği basın toplantısında Mart ayı ihracat rakamlarını açıkladı. TİM'e göre Mart ayı ihracatı, geçen yılın aynı dönemine oranla yüzde 22.86 artışla 10.950 milyar dolara yükseldi.

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafında Hopa Liman Sahası'nda düzenlediği basın toplantısına Artvin Valisi Cengiz Aydoğdu, Hopa Belediye Başkanı Yılmaz Topaloğlu, TİM Başkanı Oğuz Satıcı, Doğu Karadeniz İhracatçı Birlikleri Başkanı Ahmet Hamdi Gürdoğan, TİM İcra Kurulu Üyesi Mustafa Çıkrıkçıoğlu ve Karadenizli ihracatçılar temsilcileri katıldı.

TİM Başkanı Oğuz Satıcı, Hopa Liman Sahası'nda düzenlenen toplantıda Mart ayı ihracat

Türkiye'nin 2008 Mart ayı ihracat rakamlarını açıklayan TİM Başkanı Oğuz Satıcı, Ocak-Mart döneminde Türkiye'nin ihracatının yüzde 36.16 artışla, 31 milyar 413 milyon dolara ulaştığını kaydetti. Satıcı'nın açıkladığı verilere göre; Mart ayı itibarıyla son bir yıllık ihracat ise yüzde 26.59 artarak 114 milyar doları buldu.

TİM verilerine göre Türkiye'nin 2008 Mart ayı ihracatı, geçen yılın aynı dönemine oranla yüzde 22.86 artışla 10 milyar 950 milyon dolara yükseldi. Türkiye'nin Mart ayında yaptığı ihracatın sektörler bazında yüzde 9.20'si tarım, yüzde 88.78'i sanayi ve yüzde 2.01'i madencilikten geldi. Sanayi sektörü alt başlığı altında yüzde 70.66 payla ilk sırada yer alan sanayi mamulleri içinde en büyük payı yüzde 23.11 payla taşıt araçları ve yan sanayi oluşturdu.

Miktar olarak en fazla ihracatı aynı ay, 9 milyar 722 milyon 128 bin dolarla sanayi sektörü gerçekleştirdi. Mart ayında tarım sektöründe 1 milyar 7 milyon 811 bin dolar, madencilik sektöründe 220 bin 282 dolarlık ihracat rakamına ulaşıldı. 1 milyar dolar ve üzerinde aylık ihracat gerçekleştiren alt sektörler ise 2 milyar 530 milyon 720 bin dolarla taşıt araçları ve yan sanayi, 1 milyar 389 milyon 393 bin dolarla hazır giyim ve konfeksiyon, 1 milyar 354 milyon 840 bin dolarla demir çelik ürünleri, 1 milyar 149 milyon 911 bin dolarla kimyevi maddeler ve mamulleri olarak sıralandı.

Mart ayında Türkiye ihracatında ilk 20 ülke ise Almanya, İtalya, İngiltere, Rusya Federasyonu, Fransa, İspanya, ABD, Romanya, Hollanda, Birleşik Arap Emirlikleri, Irak, Yunanistan, Ukrayna, İsrail, Bulgaristan, Belçika, Singapur, Polonya, İran, Suudi Arabistan olarak sıralandı. İlk 20 ülke, toplam ihracatın yüzde 69'unu oluşturdu. Türkiye'nin Mart ayında 1 milyar dolar üzerinde ihracat gerçekleştirdiği tek ülke de Almanya oldu.

Her ay Türkiye'nin farklı bir ilinde aylık ihracat rakamlarını açıkladıklarını dile getiren TİM Başkanı Oğuz Satıcı, Hopa'ya Batum Havaalanı'nı kullanarak geldiğini açıklayarak bölgeye ulaşımın kolay olduğunu vurguladı. Satıcı, "Ulaşım demek, rekabet demek, büyüme demek. 2007 rakamlarına baktığımızda Artvin'in ihracat sıralamasında Türkiye'deki iller arasında 49.sırada yer aldığını görüyoruz. Artvin ve Hopa Limanı Türkiye'nin doğuya açılan penceresi konumunda olmasına rağmen ne yazık ki Türkiye ihracatından aldığı pay arzuladığımız seviyede değildir" dedi.

Artık sorulması gereken sorunun 'demokrasi mi, istikrar mı' değil, 'hızlı kalkınma için gerekli istikrar demokratik ortamda nasıl sağlanabilir?' olması gerektiğinin altını çizen Satıcı, hedefin 'demokrasi ve istikrar' olmak zorunda olduğunu hatırlattı.

"Türkiye'nin hedefi kuru kuruya bir toplam ülke zenginliği artışı değildir" diyen Satıcı, hedefin Atatürk'ün de çok önemli bir şekilde ortaya koyduğu çağdaş medeniyeti yakalamak olduğunu işaret ederek 'kalkınmanın ve gelişmişliğin' önemine değindi. Satıcı, "Açıkça söylemeyi görev biliyoruz ki, son dönemdeki gelişmeleri demokrasi adına kaygıyla izliyoruz. Siyasi mecrada yaşanan sorunlar, çözüme doğru gitmek yerine, her geçen gün yenileri eklenerek artıyor. Tüm bu gelişmelere Dünya'da yaşanan finansal kriz de eklendiğinde nasıl bir açmaz içerisinde olduğumuz net bir şekilde ortaya çıkıyor" diye konuştu.

Daha sonra açıklamasında Mart ayı ihracat rakamlarına değinen Satıcı, "Mart ayı ihracatımız, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 22,86 artış kaydederek 10 milyar 950 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2008 yılının ilk üç ayındaki ihracatımız ise yüzde 36,16 artışla 31 milyar 413 milyon dolara ulaşmıştır. Geriye dönük 12 aylık ihracatımız yüzde 26,59 artışla 114 milyar doları geride bırakmıştır.

Mart ayında ülkemiz ihracatının yüzde 88,78'ini gerçekleştiren Sanayi sektöründe aylık ihracatımız yüzde 24,59 artış ile 9 milyar 722 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Sanayi sektöründe üç aylık ihracatımız 27,5 milyar doları, son 12 aylık ihracatımız ise 99,4 milyar doları geride bırakmıştır. Mart ayında Sanayide en büyük ihracat artışı yüzde 44,56 ile Demir Çelik sektöründe kaydedilmiştir. Bunu, Taşıt Araçları ve Yan Sanayi-i sektörünün yüzde 38,86, Çimento ve Toprak ürünleri yüzde 35,57 ile takip etmiştir."

Havsa'da Uluslararası lojistik köyü kurulacak

Zarbun Organize Sanayi Bölgesi'nin geçtiğimiz aylarda yüzde 60'ını satın alan Doğan Grubu bölgede Havsa Uluslararası Lojistik Köyü kurma kararı aldı.

Doğan Grubu'na ait Seda İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. Genel Müdürü İrfan Özen önceki gün Belediye Başkanı Recep Özen'i ziyaret etti. Belediye Meclis üyeleri Adnan Aladağ, Göksel Değer ve Mehmet Cam'ın da bulunduğu toplantıda yaptığı açıklama bu bölgeye Türkiye'nin en büyük Uluslararası Lojistik Köyü'nün kurulacağını söyledi.

Seda İnşaat Genel Müdürü İrfan Özen Belediye Başkanı Recep Özen'e yardımlarından dolayı teşekkür ederek, "İthalat ve ihracatta Tekirdağ Limanı'na demiryolu ile bağlantılı ve karayolu ile de Avrupa'ya ve Türkiye'nin her yerine bağlantılı Lojistik Köyü'nün kurulması kararı alındı.

Tekirdağ Limanı'ndan Kırcasalih çalışmaları ekibimiz tarafından sürdürülüyor. Bu mümkün olmadığı zaman başka alternatiflerimizde mevcut" şeklinde konuştu.

İZLENİMLER

Nazmi ÖZCAN

Karayollarında tarihçe ve gelişim!..

Karayolu ile uluslararası eşya taşımacılığının kilometre taşları, kronolojik sıra ile;

✔ 1949 - T.I.R. Convention (Transport International Routier) T.I.R. sözleşmesinin hazırlanışı, taraf olacak ülkelere imzaya açılması.

✔ 1959 - T.I.R sözleşmesinin kabul edilişi, ve uygulamaya başlanılması.

✔ 1960 – Munich-Tahran taşımalarının başlaması. Taşımalar, Militzer&Munich aracılığı ile 10-12 tonluk Bussing Marka UMAT-(Umumi Mağazalar TAŞ) firması araçları gerçekleştirilmiştir.

✔ 1960-1968 Türkiye'nin ihraç ürünlerinin, yaş meyve, sebze (taze üzüm-pırasa-şeftali vb ürünler) yabancı plakalı araçlar ile nakliyelerinin gerçekleştirilme dönemi. (Bulgar-Yunan-Yugoslav-Avusturya ve Macar plakalı araçlar).

✔ 1966 Türkiye Cumhuriyeti'nin, T.I.R. sözleşmesine taraf olması, TCMM'nin T.I.R. sözleşmesini kabulü.

✔ 1968-1969 Türk nakliye firmalarının Batı Avrupa Ülkelerine taşımalara başlaması.

✔ 1969-1971 Dünya Bankası yaş meyve, sebze ihracatını geliştirme projesi kapsamında, Ziraat Bankası aracılığı ile (Süleyman Demirel Hükümeti dönemi, Turgut Özal Devlet Planlama Teşkilatı Başkanı idi.) toplam 130 aracın Türkiye'deki müteşebbislere tahsisi.

İlk gelen 130 araç, treyler tipi dağılımı söyle idi:

80 adet frigorifik, 50 adet tenteli treyler.

Türkiye Cumhuriyeti'nin Dış Ticaret rakamları (ABD Doları olarak, milyon dolar)

İhracat 588, İhracat 948, Toplam Dış Ticaret = 1536

✔ 1974 U.N.D. 'nin (Uluslararası Nakliyeciler Derneği) kuruluşu.

Kurucular

1- Sn Ahmet Kuyucu (Egeman Nakliyat)

2- Sn Mehmet Emin Selamoğlu (Selamoğlu Nakliyat)

3- Sn Orhan Hakkı Sertel (Contex TAŞ)

4- Sn Erdogan Senay (Er-Sen Nakliyat)

5- Sn Mehmet Cevdet Ural (Urallar Co.)

6- Sn Taner Gürkan (Er-Sen Nakliyat)

7- Sn Nusret Kızılkaya.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından, TIR Tezkiyesi alma zorunluluğunun getirilmesi. Bugün ticari faaliyetlerini çeşitli nedenler ile devam ettiremeyen uluslararası karayolu eşya taşımacılığındaki öncü kuruluşlar:

UMAT - Sertel Nakliyat (Orhan Hakkı Sertel), Tuzcuoğlu (Tuzcuoğlu Ailesi), Urallar Co. (Mehmet Cevdet Ural), Egeman (Ahmet Kuyumcu), Contex TAŞ (Orhan Hakkı Sertel), Frintas (Ziraat Bankası-Fiskobirlik-AntBirlik ortaklığı), Esin Nakliyat (Numan Esin).

Halen Ticari faaliyetlerini devam ettiren öncü kuruluşlar:

Türksped (M. Hıfzı Pir-1969 – TIR Tezkiye no 8)

Er-sen (Erdoğan Senay 1969 – TIR Tezkiye no 10)

İstanbul Beynelminel Nakliyat (1969- TIR Tezkiye no 10)

Ulusoy Co. (Saffet Ulusoy Ailesi – 1973 – TIR Tezkiye no 16)

Selamoğlu (M Emin Selamoğlu Ailesi -1967- TIR Tezkiye no 3)

Horoz Nakliyat (Nurettin Horoz Ailesi - TIR Tezkiye no 25)

Türkiye Cumhuriyeti'nin Dış Ticaret Rakamları (ABD Doları-milyon dolar)

İhracat= 1532 İthalat= 3778 Toplam Dış Ticaret= 5310.

Türkiye Cumhuriyeti'nin, ihracat ettiği ürünler = İplik, çekirdeksiz kuru üzüm, kuru incir, kuru kayısı, tütün, mohair, salyangoz, at/eşek eti (Köpek mamasında kullanılmak üzere), taze meyve/sebze, su ürünleri (yılan balığı, tatlı su kereviti)

✔ 1975- T.I.R. sözleşmesinin revizesi

✔ 1975 -1978 Miiddle East Boom (Ortadoğu Ülkeleri Alımlarının, İthalatlarının en yüksek düzeye ulaştığı seneler. Türkiye Cumhuriyeti'nin de ekonomik olarak en problemli seneleri. Türk nakliye firmalarının Ortadoğu taşımalarına mecburen yöneldikleri seneler).

✔ 1976- Yabancı plakalı araçlar, Türkiye'yi transit geçer iken, YOL vergisi ödenmesi uygulamasının başlaması. (İlerideki dönemlerde, Türk plakalı araçlar, güzergâhları üzerindeki ülkelere, mütekabiliyet esasları mucibi, alınan vergiden çok daha fazlasını ödemeye mecbur kaldılar!)

✔ 1977 - T.C.Deniz Nakliyatı şirketinin, ilk Ro-Ro seferlerine başlaması. (Mersin-İzmir-Trieste)

✔ 1978 - Ocak araçlara takometre takılması zorunluluğu. (Bu tarihten önce, sürücüler çalışma saatleri ile ilgili kayıtlarını, çalışma defterlerine kayıt ediyorlar idi).

1978 ve sonrasını başka bir yazıda değerlendireceğiz.

sayfa 3 4/23/08 7:51 PM Page 1

C M Y K

UND'nin devleri Genel Kurul'u değerlendirdi

UND'nin 34. Olağan Genel Kurulu'nu, UND Başkanı Tamer Dinçşahin, TOBB Başkanı Çetin Nuhoğlu ve Kurul'un Divan Başkanlığını yapan Ertuğrul Tarhan Taşımacılar ekibine değerlendirdi.

Dinçşahin: "Başarılı olmak için birlikte hareket etmeliyiz"UND'nin 34. Olağan Mali Genel Kurul'unda sektörün sorunları hakkında çeşitli başlıklar altında konuşmalar yapıldı. UND Başkanı Tamer Dinçşahin, "Oldukça renkli bir Genel Kurul yaşadık" dedi.

Genel Kurul bünyesinde etkinlikler düzenlemeyi geçmiş dönelmeden bu yana alışkanlık haline getirdiklerini söyleyen Başkan Dinçşahin, "Kurul'un ilk gününde 15 panelistin katıldığı bir panel düzenledik. Öncelikli konumu yine 'Kotasız Avrupa''idi. Eksiklerimizin neler olduğunu, ne yöne doğru gittiğimizi görme fırsatı yakaladık" açıklaması ile 2008 Türkiye için kotasız eylem planı çalışmalarının son sürat devam ettiğini vurguladı.

İlk günün ardından verilen gala yemeğine birçok siyasi simanın katıldığını vurgulayan Dinçşahin, "Gala yemeğine Sanayi ve Ticaret Bakanımız Sayın Zafer Çağlayan; Genel Kurul'a ise sayın milletvekillerimiz ve müsteşarlarımız da katıldı. Bu anlamda oldukça renkli simaların olduğu bir kurul yaşadık" şeklinde konuştu.

UND'nin büyük bir katılımcı kitlesine sahip olduğunu belirten Başkan Tamer Dinçşahin, "Bizim ana sloganımız 'Çözüm istiyorsanız katılın'. Çözüm isteyen arkadaşlarımızda bu slogana uyum sağlıyorlar. Kurulda Anadolu'dan, İstanbul'dan, kamudan, sektörden birçok katılımcı vardı. Sorunlarımızı ve dertlerimizi dile getirdik. Bir arada hareket ederek sorunlarımıza çözüm bulmaya devam edeceğiz. Taşımacı arkadaşlarım tek yürek, tek düşünce, tek dernek olarak hareket etmeliler. Herkesi bu birlikteliğe davet ediyorum. Başarının sırrı bu" açıklamasını yaptı.

Kurulda birçok siyasi ismin olmasına rağmen, siyasi bir platform olmadığını dile getiren Tamer Dinçşahin, "Gerginlik olmamalıydı ama biz mutluyuz. Çünkü taşımacı arkadaşlarım, bu toplantının siyasi bir platform olarak değil, kendi sorunlarını dile getirdikleri bir platform olduğunun bilincindeler. Bu bizi çok mutlu etti" sözleri ile sektörün konu hakkında ne kadar bilinçli olduğunu gözler önüne serdi.

Çetin Nuhoğlu: "Türkü söyleyerek sorunlar çözülmez!"

Türkiye Odalar Borsalar Birliği (TOBB) Ulaştırma ve Lojistik Meclis Başkanı ve aynı zamanda UND Eski Başkanı olan Çetin Nuhoğlu, katılımın Mali Kongre olmasına rağmen oldukça yoğun oluğunu ve son derece başarılı geçtiğini belirtti.

Eski Başkan Çetin Nuhoğlu, "Sorunlar bir kez daha konuşuldu. Ancak bu seneki öncelikli konumuz 'Kotasız Avrupa' oldu. Avrupa konusunda doğru tespitlerimiz ve bir o kadar da ciddi kaygılarımız var. Türkiye'nin gelişimi konusunda ihracat ve sanayi anlamında bir haksızlık var. Bu sorun çözülmedikçe sanayicimizi ihracatçımız, üreticimiz, çiftçimiz ve esnafımız çok büyük sıkıntılar yaşayacaklar" şeklinde konuştu.

Ulaştırma politikalarının Devlet politikası haline gelmesinin önemini vurgulayan Nuhoğlu, bu politikaların ülkelerin rekabetçiliğine ve gelişimine etki eden faktörler olduğunun önemini belirtti. "Her sektörün büyümesinde, rekabetçiliğinde ve geleceğinin tasarlanmasında ulaştırma politikaları çok önemlidir. Avrupa'nın en modern filosuna sahip olan sektörümüzün potansiyelinin ileri safhalara taşınamaması bizi üzüyor" açıklamasını yaptı.

Sorunların birlikte çalışılarak çözüleceğini, 2001 yılından bu yana UND olarak 'Çözüm istiyorsanız gelin katılın' çağrısı yaptıklarını ve bu politikanın halen devam ettiğini dile getiren Çetin Nuhoğlu, "Sorunlar Türkü söyleyerek, uzaktan olaylara seyirci kalarak çözülmez. Birlik olup ortak akıl halinde hareket edilerek ortak stratejiler üretilmesi gerek. Stratejileri de karar süreçlerine etkin bir katılım gerçekleştirerek oluşturabiliriz. Karar, planlama ve süreç yapıldığı takdirde çözülemeyecek hiçbir şey yoktur" dedi.

Genel Kurul esnasında yaşanan ufak gerginliğin yanlış anlaşılmadan kaynaklandığını ve çok ta üstüne gidilmemesi gereken bir olay olduğunu belirten Eski Başkan Nuhoğlu, "1996 yılında Gümrük Birliği Anlaşması imzalandığında Sayın Murat Karayalçın o dönem hükümetinde Dış İşleri Bakanımızdı. Konu ile ilgili olarak kendisini Genel Kurul'a davet ettik. Çünkü o dönem siyasileri, anlaşma imzalanırken hassas davranmadılar. Konu göz ardı edildiği için bu güne kadar mallar serbest dolaştı ancak malları taşıyan araçlar serbestçe dolaşamadılar. İmza döneminde siyasiler ve bürokratlar hassas davranmış olsalardı, bugün bu tarz bir sorunumuz olmayacaktı" dedi. SHP lideri Murat Karayalçın'ın konuşmasının yanlış anlaşıldığını, AKP kurucu üyesi Hacı Biner'in de bu konuşmaya istinaden söz alarak siyaset yapması salonda gergin anların yaşanmasına neden olmuştu.

'Toplantı kotasız bir Türkiye getirsin'

UND'nin 2008'i Kotasız Avrupa eylem yılı ilan etmesini anlatan Ertuğrul Tarhan, UND'nin 2003 yılından bu yana üzerinde çalıştığı kotalar konusunda uygulamalarını bu sene daha da güçlendirdiğini belirtti.

"Hizmetlerin, malların serbest dolaşımı hakkımız. Yapılan panelde katılımcılar da konu hakkında görüşlerini paylaştı. Gala yemeğine katılan Sanayi Bakanımızda konu hakkındaki desteğini belirtti"

Kurula oldukça yoğun bir katılımın olduğunu vurgulayan Tarhan, "Üyeler görüşlerini bildirdiler ve bilgilerini paylaştılar. 1996 Gümrük Birliği Anlaşması'nda imzası bulunan SHP Genel Başkanı Murat Karayalçın'da o günkü çalışmalarını anlattı, hizmet sektörü olarak Almanya'nın itirazlarını dile getirdi" dedi.

Toplantının sektöre bol kazanç ve başarı getirmesini istediğini dile getiren Tarhan, "Özellikle ulaştırmanın hizmet sektörü kapsamından çıkarılarak, karayolu eşya taşımacılarının tüm Avrupa'ya, dünyaya, karayolu ile geçiş yapılabilen her yere vizesiz ve belgesiz bir ticaret yapabilmesini diliyorum" şeklinde konuştu.

Divan Başkanı seçilen Ertuğrul Tarhan, bu göreve kendisini uygun gören sektördeki tüm üyelere teşekkür ederek sözlerini noktaladı.

"IRU Kongresi, sorunlarımızın çözüm arenası"

"31. IRU Dünya Kongresi" öncesi, TOBB, UND ve TOFED bir araya geldi. Ortak görüş; "Taşımacılık sektörünün sorunlarını tüm dünya ile paylaşmamız için büyük bir fırsat yakaladık."

Türkiye Odalar Borsalar Birliği (TOBB) binasında düzenlenen basın toplantısında bir araya gelen lojistik sektörünün devleri, IRU Dünya Kongresini, Türkiye için büyük bir fırsat olarak değerlendirdiler. Toplantıda TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Başkanı Tamer Dinçşahin, Türkiye Otobüsçüler Federasyonu (TOFED) Başkanı Mustafa Yıldırım birer konuşma yaptılar..

TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, "2007'de 12 trilyon dolara ulaşan dünya ticaret hacmine bağlı olarak, küresel rekabette sadece üretmek ve satmak değil; satılan malın ülkelere nakliyesi de gereklilik halini almıştır. Bu sebeplerden ötürü, IRU Dünya Kongresi'ni sadece taşımacılık sektörü ile ilgili olarak algılamamak gerekir. Fazla ihracat yapmak istiyorsak, daha fazla üretmek ve satmak kadar, ihracat mallarımızın pazar ülkelerine taşınması, lojistiğinide düşünmeliyiz." şeklinde konuştu.

UND Başkanı Tamer Dinçşahin "Türk nakliyecileri olarak; taşıma yaptığımız 43 ülke tarafından bizlere uygulanan yetersiz geçiş belgeleri kotası, artan ihracatımız karşısında yetersiz kalmaktadır. Söz konusu ülkeler üzerinden transit geçiş ile diğer ülkelere yaptığımız ihracatımız, sahip olduğumuz potansiyelin altında kalmaktadır." sözleri ile Türk nakliyecisinin uluslararası arenada yaşadığı sorunlara değindi.

TOFED Başkanı Mustafa Yıldırım da, insan taşımacılığı sektörünün karayolu taşımacılığının ayrılmaz bir parçası olduğunu; sektörün sorunlarının el birliğiyle çözülebileceğini vurguladı.

Yıldırım; "IRU Kongresi ile birlikte karayolu taşımacılığında yaşanan sorunlarımızı tüm dünyaya haykıracağız. Devlet başkanlarının, ulaştırma bakanlarının ve çok sayıda firmanın katılacağı bu kongre, tüm sorunlarımızın çözümü için yapılması gerekenlerin tartışılacağı bir platformdur." şeklinde konuştu.

SEKTÖREL DEĞERLENDİRME

Nizamettin KARADAĞ

Bireysel kamyoncunun, sabrı sınanmamalı!..

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili mevzuat çıkarılırken, bireysel kamyoncunun refah düzeyinin artırılması ve bireysel kamyoncunun makûs kaderinin değişmesi için yeni düzenlemelere ihtiyaç olduğu söyleniyordu!..

Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri, katıldıkları her toplantıda bu söylevi sürekli dile getirdiler. Başta motorlu taşıyıcı Kooperatifleri olmak üzere, bireysel kamyoncularımız yetkililerin bu söylemlerini ciddiye aldı. Devletin müşfik kollarının bireysel kamyoncuya açık olduğuna inandı ve 30 Aralık 2005 İstanbul Ticaret Odası'nda düzenlenen panelin akabinde de belgelerini alarak, sisteme uyum sağlama sinyalini verdi.

Bana göre kamyoncunun bu tavrı; Devlet-sektör ilişkisinde kamyoncun iyi niyet göstergesi olarak algılanmalı idi. Gelinen noktada bireysel kamyoncuların yaşam koşullarının daha kötüye gittiği gerçeği, Devletin üzerine düştüğünü yapmadığının göstergesi değil mi?

Bireysel kamyoncunun bu mevzuattan beklentilerini sıralayacak olursak:

1-) Plaka Tahdidi getirilecek, yolcu taşımacılığında olduğu gibi eşya taşımacılığında da sınırlı sayıda araç çalışacak. Sektör para kazanacak ve yaşam koşulları Dünya standartlarında olmasa da varoşlarda yaşayanların yaşam standartlarına yaklaşacaktı.

2-) Ton X Km uygulaması getirilecek, kamyoncuya zorla fazla tonaj yüklenmeyecek, sürücünün can ve mal güvenliği güvence altına alınacaktı!..

3-) Haksız rekabetin önlenmesi için gerekli düzenlemeler yapılacak, belirlenen taban fiyatların altında taşıma yapan kurum ve kişilere caydırıcı cezalar kesilecek ve bireysel kamyoncu senelerdir maruz kaldığı haksız rekabet kıskacından kurtulacaktı!..

4-) Türkiye'nin sosyal devlet ilkesi gereği taşımacılık sektöründe kartelleşmeye izin verilmeyecek, büyük nakliye şirketlerine karşı bireysel kamyoncu korunacaktı!..

5-) Bireysel kamyoncuların tek örgütleri olan Motorlu Taşıyıcı Kooperatifleri, desteklenecekti!..

6-) Eski yük taşıma araçları, belirli teşviklerle yenilenecekti!..

Bireysel kamyoncuların birçok beklentisinden birkaç tanesini saydık!.. Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin yayımlanmasının üzerinden tam 25 ay geçti. Geriye dönüp baktığımızda zamanın israf edildiğini anlıyoruz. Bu zaman dilimi içerisinde bireysel kamyoncularımız açısından lehte hiçbir değişim olmadı!.. Adeta zaman bireysel kamyoncunun aleyhine işletildi, bireysel kamyoncu yukarıda saydığım olumsuzluklardan dolayı artık çalışamaz hale gelmiştir!..

Bireysel kamyoncunun elindeki ekmek teknesi olan tek kamyonu her gün yaşlanmaktadır. Navlunların her gün gerilemesi ile beraber bırakın aracını yenilemesini, çocuklarının nafakasını karşılayamaz hale gelmiştir!.. Çok yakında devreye girecek 'Özel Muayene İstasyonları'ndan aracını geçirmesi nerde ise imkânsız hale gelecek ve kendiliğinden sistemin dışına çıkacaktır!

Bireysel kamyoncu bitsin, yerine nakliye şirketleri kalsın diyen zihniyet kusura bakmasın! Bu sistem ve sistemsizlik nakliye şirketlerini de iflasın eşiğine getirecektir!..

Ulaştırma Bakanlığı, uluslararası taşımalarda kullanılan 20 yaş üstü araçları resen C2 yetki belgelerinden düşürdü. Bu araçlar ne olacak sorusuna karşılık iç piyasada çalışırlar cevabı verildi. Eh nasıl olsa iç taşımacılık yapan kamyoncular üvey evlat sesleri de çıkmaz, ekmekleri bir lokma azalsa ne olur daha olmazsa pasta yerler. Zaten atıl kapasite had safhada her yükün başında en az dört araç hazır bekliyor, en az fiyatı veren taşıyacak, şimdi beşincisi eklendi. Bu mantığı anlamak ne yazık ki mümkün değil!..

Bir ilimizin sivil toplum kuruluşlarının iktidar partisi milletvekilleri ile yaptıkları istişareler neticesinde bu araç sahiplerine Halk Bankası'ndan 75 bin YTL kredi sağlanması sözü verildi. Henüz uygulamayı görmediğimiz için bir yorum yapmıyoruz!.. Kamyoncu meslektaşlarımıza tanınan kolaylıktan dolayı mutluyuz fakat bu uygulamanın tüm yurt içi taşımacılara yaygınlaşması gerekliliğine inanıyoruz. Defalarca bu konuyu dile getirdik!.. Halk Bankası'nın esnaf bankası olduğunu ve bireysel kamyonculara kredi güvencesini sağlaması gerekliliğini bu köşemde defalarca dile getirdim!..

Ne hazindir ki ülkemizde sorunlar maksimum düzeyde artmadıkça, tedbir düşünülmüyor. Ülkemizin can damarı konumunda olan karayolu taşımacılığımız kaosa sürüklenmeden lokal ve bölgesel tedbirler yerine, ulusal çapta tedbirlerin bir an önce alınacağını umut ediyoruz.

sayfa 4 4/23/08 8:08 PM Page 1

C M Y K

HUKUKSAL DEĞERLENDİRME

R.Bülent TARHAN

Şike kadar, teşvik primi de suç!..

Türkiye Süper Ligi'nin sonuna yaklaştıkça, 'şike' ve 'teşvik primi' iddiaları bu yıl da yoğunlaşmaya başladı. Gerekli hukuksal düzenlemeler yapılmadıkça bu tartışmaların sonunun gelmeyeceği anlaşılıyor.

Bu nedenle, 29.07.2006 tarihli Radikal Gazetesi'nde yayımlanan -halen güncelliğini koruyan- yazımı Taşımacılar Gazetesi okurlarının da dikkatine sunuyorum.

(Bu arada, bir başka önerimi daha Taşımacılar Gazetesi okuyucularıyla paylaşmak isterim: Seyircisiz oynama cezası iki nedenle yanlış. Birincisi; futbol kadar seyirciyle bütünleşen bir başka oyun yoktur. İkincisi; hiç bir kusuru olmayan karşı takımın da seyircisiz oynamasına neden olduğu için adil değildir. En uygun çözüm; seyircisiz oynama cezasını gerektiren hallerin tespiti halinde, karşılaşmanın o hafta hangi rakiple oynanacaksa, o takımın sahasında oynanmasıdır.)

Bu yazının sınırları içinde, 'şike' ve 'teşvik primi' kavramlarının yolsuzlukla mücadele terminolojisi ve ceza hukuku yönünden tahlili yapılacaktır. Türkiye Futbol Federasyonu Futbol Disiplin Talimatının 'Hileli ve Danışıklı Futbol Müsabakası' başlıklı 37'nci maddesinde yer alan: 'Hileli ve danışıklı futbol müsabakası yapan, yaptıran kişiler ve aracıları en az bir yıl müsabakadan men cezası veya o kadar süreyle hak mahrumiyeti ve teşekküller Futbol Federasyonu'nca küme düşürme cezasıyla cezalandırılır" hükmüyle, kamuoyunda 'şike' olarak bilinen eylemin tanımı yapılmaktadır. Yolsuzluk olgusunun sınıflandırılmasına ilişkin bir görüşe göre, yolsuzluk karşılık esasına, taraflar arasındaki menfaat transferine ve dolayısıyla bir trampa ilişkisine dayanır. Bu nedenle de ancak yetkiyi kullanan ve bu yetki kullanımından yararlanan ve/veya yararlananlar varsa, yolsuzluktan söz edilebilir. Bu görüş; doğal olarak kendi mantığına uygun biçimde sadece rüşveti yolsuzluk olarak benimsemektedir. En genel anlamıyla rüşvet; 'yetkili birisine başkası tarafından toplumun usul ve kuralarına aykırı şekilde menfaat vaat edilerek bir işin yaptırılması' şeklinde tanımlanabilir. (**Ahmet MUMCU, Osmanlı Devletinde Rüşvet, Özellikle Adli Rüşvet, Ankara, AÜHF Yayını**)

Türk hukuk lügatında ise; rüşvet: "Memur sayılan kimsenin vazifesine giren bir iş için (...) kanunca verilmesi icap etmeyen bir para veya mal alması veya herhangi bir menfaat temin etmesi yahut para, mal veya menfaat hakkında taahhüt veya teminat kabul etmesidir." Ancak, son yıllarda, başta Transparency International'ın (Dünya Saydamlık Örgütü) savunduğu bir anlayışa göre rüşvet, sadece kamu görevlilerini ilgilendiren bir kavram değildir.

Çözüm TCK'da

Nitekim 'Özel Sektörde Rüşvet' Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi'nde ayrı bir başlık altında düzenlenmiştir. 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 'rüşvet' başlıklı 252'nci maddesi de -kısmen de olsa- özel sektörde rüşvete ilişkin düzenlemeleri içeriyor. Gerek evrensel terminolojide, gerekse ülkemiz ceza hukuku yönünden yolsuzluğun tanımı yönünden gelinen son aşama, yolsuzluğun, 'Emanet edilmiş yetkinin kamusal ve özel çıkarları zedeleyecek biçimde her türlü kötüye kullanımı' biçiminde ifade edilmesidir. Dolayısıyla, 'rüşvet'in spor karşılaşmaları alanındaki adı olan 'şike'nin hukuksal tahlili de çağdaş yolsuzluk terminolojisine uygun olarak doğru yapılmalı ve 'şike'nin maddi unsuru niteliğindeki eylemler, Türk Ceza Kanunu'nun (TCK) 252'nci maddesi kapsamına alınmalıdır. Bu düzenlemenin yapılması halinde Ceza Muhakemesi Kanunu'nun 128, 135, 140 ve 258'inci maddelerinde yazılı olanaklardan yararlanılarak 'şike'yle daha etkin mücadele edilebilecektir. Örneğin, bu durumda 'şike'ye konu eylemler nedeniyle iletişimin tespiti, dinlenmesi, kayda alınması ya da teknik araçlarla takibi mümkün olabilecektir.

Spor kamuoyunu rahatsız eden bir başka konu 'teşvik primi'dir. Nitelikli rüşvetin uluslararası alandaki adı 'aktif rüşvet'; basit rüşvetin uluslararası alandaki adı ise, 'pasif rüşvet'tir. Yolsuzlukla mücadele alanındaki uluslararası sözleşmeler, aktif ve pasif rüşvet arasında herhangi bir ayrım yapmaksızın buna ilişkin eylemlerin suç olarak kabul edilmesi için taraf devletleri yasal ve diğer gerekli önlemleri almakla yükümlü kılmaktadır. Avrupa Konseyi'nin Yolsuzluğa Karşı Ceza Hukuku Sözleşmesi, 15 Kasım 2000 tarihli 'Sınıraşan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin 8'inci maddesi ile Amerika Devletler Örgütü'nün (Organization of American States, OAS), 29 Mart 1996 tarihli yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi'nin 'Yolsuzluk Eylemleri' başlıklı 6'ncı maddesi örnek olarak verilebilir. 9-11 Aralık 2003 tarihleri arasında Meksika'nın Merida kentinde imzaya açılan Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi'nin rüşveti düzenleyen 15'inci maddesinde 'resmi görevlerin yerine getirilmesi çerçevesinde' ibaresine yer verilerek hem aktif rüşvet hem pasif rüşvet suç olarak düzenlenmiştir.

Sonuç olarak; spor karşılaşmaları nedeniyle 'teşvik primi' verilmesi, ceza hukukundaki 'basit rüşvet' veya 'pasif rüşvet'in karşılığı olup uluslararası hukuk, rekabet hukuku ve ceza adaleti ile spor etiği açılarından kabul edilemez bir eylemdir. Bu nedenle yaptırıma bağlanması yönündeki yaklaşımlar son derece haklı ve yerindedir.

Özgözde Otomotiv Bursa'da faaliyette

Ticari araç pazarının önemli kuruluşlarından biri olan Iveco'nun bayiliğini yapan Özgözde Otomotiv, Ankara şubesinden sonra, Bursa'da açtığı yeni şubesi ile hizmet vermeye başladı.

Özgözde Otomotiv'in Bursa'nın Nilüfer ilçesinde 5000 metrekarelik alan üzerine kurduğu dev tesis, Iveco Satış Direktörü Yusuf Teoman, Iveco Genel Müdürü Maurizio Manera ve Özgözde Otomotiv yetkililerinin katıldığı bir törenle açıldı.

Iveco markasının orta ve ağır araç satışının yanı sıra, servis ve yedek parça satış hizmeti de verecek Özgözde Otomotiv, hızla gelişen ve sanayide önemli bir yere sahip Bursa'da en iyi şekilde hizmet vermeyi hedefliyor.

3000 metrekarelik kapalı, 2000 metrekarelik açık alanı bulunan tesis, yaklaşık 40 kişiyi istihdam ediyor. 1300 metrekarelik yedek parça ve servis alanı bulanan kurum, ayrıca 24 saat yol hizmeti veriyor.

Iveco'da, Özgözde Otomotivle ticari araç pazarındaki konumunu yükseltmeyi amaçlıyor. Iveco Genel Müdürü Maurizio Manera Törende yaptığı konuşmada, "Satış ve servis noktalarımızı tüm Türkiye'de yaygınlaştırmak, bizi hedeflerimize ulaştıracak temel stratejilerimiz arasında yer alıyor. Yeni bayimizin Bursa'da hizmete girmesinin ise bizim için özel bir anlamı var. Bursa, gerek ülke ekonomi ve sanayinde sahip olduğu güçlü konumu, gerekse büyüme hızı ile ticari araç pazarı açısından önemli bir potansiyel barındırıyor. Özgözde Otomotiv sayesinde Bursa'ya en iyi hizmeti sunarak bu potansiyeli değerlendirecek, rekabet gücümüzü daha da artıracağız" açıklamasında bulundu.

Tören sonrası basın mensuplarının sorularını yanıtlayan Özgözde Otomotiv yetkililerinden Ercan Arslan, Yeni yerlerde bayilik açmaya devam etmek istiyor musunuz?' sorusuna, "İlk olarak Ankara'da açtığımız Iveco bayisiyle yola çıktık, Bursa'yla devam ettik. Sırada Eskişehir olabilir." yanıtını verdi. "Neden Iveco" sorusunu ise "Iveco'dan kazanıyoruz, kazandığımız için de Iveco ile devam ediyoruz." şeklinde yanıtladı.

Iveco Satış Direktörü Yusuf Teoman'da yaptığı açıklamada, "Bayilikleri yeni kişilere vermek yerine, eski bayilerimizin yeni bayiler açarak yola devam etmesinden yanayız. Büyüme politikamızı bu şekilde belirledik." şeklinde konuştu.

Özgözde Otomotiv, 5000 m2'lik alanda hizmet veriyor.

Lassa'dan görsel değişim

Lassa,"Değişim yolda" sloganı ile 30 yıllık logosunu yeniledi. Globalleşme yolunda hızlı adımlarla ilerleyen Lassa, 2008 yılı için 10 milyon adet lastik üretimi ve satışını hedefliyor.

Yıl - 2 SAYI - 27 Fiyatı: 25 Ykr - Nisan 2008
GAZETENİN YAYIN PERİYODU: HAFTALIK
YAYIN TÜRÜ: YEREL/SÜRELİ
www.tasimacilargazetesi.com

AŞIMACILAR

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

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Hüseyin KARABULUT

Haber Koordinatörü M.Mete KALENDER
Haber Müdürü Şifa ŞEN
Editör Bahadır AZAMAK - Uğur OKTORVACI
Düzeltmen Emre EVİRGEN Muhabir Oya KAYA

Hukuk Danışmanı
Av. Uğur AMASYA

ANADOLU TEMSİLCİLİKLERİ

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

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

Köşe yazılarının sorumluluğu yazarlarına aittir.

Taşımacılar Gazetesi basın meslek ilkelerine uymaya söz vermiştir.

sayfa 5 4/23/08 8:19 PM Page 1

C M Y K

Kuşaktan kuşağa...

Senetle kamyon alarak başlıyor hikâyeleri. Abdulvahab Doğru, geçinmek için tonlarca yükün altında kalanlardan sadece biri!..

Kuşaktan kuşağa süregelen ve baba mesleği olan kamyon şoförlüğünü yapıyor Abdulvahab Doğru. Bu kez yolculuk Bitlis'ten Başkale'ye... Zor hayat koşulları... Geçim sıkıntısı... O, 7 çocuğuna ve ailesine bakmak için kamyonunda tonlarca yük taşımak zorunda.

Baba mesleği olan kamyonculuğu bakın nasıl anlatıyor Doğru: "Baba mesleği bu. Bitlis'ten geliyorum ve Başkale'ye mazot almaya gidiyorum. Litresini 750 YKR' dan, 550 litre mazot alabiliyorum. Gidiş gelişleri çıkarsak 400–450 YTL' ye mal oluyor. Mazotu biz genellikle petrolcülere satıyoruz"

Yedi çocuk, geçim sıkıntısı, hayat koşulları derken bir de iş bulmanın, mesleğin zorlukları eklenince yarından pek umudu kalmıyor… "İş bulamıyorum ki… Zaten para kazanmak için tonaj da atman gerekiyor. Her geçen gün bir sonraki günden daha kötü. İş olsa biz bu işi yapmak istemiyoruz. 4 gün Batman'da kuyrukta bekledim. Kooperatiften Gaziantep'e yük verildi, 400 bin liraya götürdüm. Sonra da İskenderun'a boş olarak gittim. 4 gün İskenderun'da bekledim. İzmir'e götürmek üzere portakal aldım. 1100'ünü kooperatif masrafına falan çıkarsak, 1 milyara gittim. 700 milyonluk mazot yaktım, 2 şoförlük sonra parasız kaldım."

Çocuklarını okutmak için çalışıyor Doğru, aynı sıkıntıları yaşamamaları için aylarca onları görmüyor. Fazla tonaj almayarak ve lastiklerini bilinçli seçerek tehlikeyi biraz olsun azaltıyor. "Bu araba 22 tonluk. 30 ton attığın zaman lastik patlar, mazotu fazla yakar, teker ölür, kasa yıpranır, yollar haşat olur zaten. Bitlis'ten bu tarafa yol falan yok. Fren tutmaz, tehlike anında kendini kurtaramazsın. Lastikler, araç fabrikadan geldiğinde Pirelli'ydi, şimdi Lassa'ya çevirdim. Bizim bu yollara ancak Lassa gidiyor. 7 çocuk var, 2 tanesini evlendirdim, 1 tanesi öğretmen oldu. Ben onları okutacağım, benim durumuma düşmesinler. Sefere çıktığımız zaman 1,5 – 2 ay ailemi göremediğim oluyor."

K belgesiyle daha rahat iş alacağını duyuyor Abdulvahab Doğru, aracın borcunu daha rahat öderim düşüncesi ile hemen birikmiş vergi borcunun bir kısmını ödüyor. Borç, harç… 32 gün sonra sadece K belgesi numarası alıyor. "Orada bekledikten sonra mecburen yük aldım. İstanbul'a lahana götürdüm 800 milyona… 600 milyon mazot yaktım, sonra tam 10 gün İstanbul'da bekledim yük almak için… Fıratpen Fabrikası'na gittim. Fatura dahil olmak üzere 1200 liraya Mardin'e geldim. Tam 32 gün doldu, eve döndüm. 1200 lira para kaldı. 32 gün şoförlük yaptım daha rahat K belgesi aldım. Vallahi yoktu borç aldım. Dediler ki; 'K belgesi olan araçlar daha rahat iş alacak' O da yok, herkes istediği gibi iş alıp gidiyor. Ben 350 milyon direkt belge parası yatırdım esnaf odasına. 60 milyon yatırdım. Noterlere para yatırdım, bir sürü evrak vs. Bütün bunlar 550 milyona mal oldu bana. Cemiyete teslim ettim. Doğu bölgesinde Diyarbakır vardı. Diyarbakır bölgesine götürdüm. K belgesi de elimize geçmedi, banka makbuzu da. Senin K numaran bu dendi. Bir kooperatife girmeye kalksam, K belgen var mı deseler elde belge yok. Aracın borcu bitmedi. Ayda 2 bin 250 borç ödüyorum. Geçen sene 16 milyar Bağ-Kur'dan borç geldi. Bu sene olmuştur 20 milyar, vergi borcum da vardı. Onu yatırmazsan temyiz kâğıdı vermiyorlardı. Mecburen yatırdık. 1 milyar 198 milyon para yatırdım. Borç aldım. Ceza olmuş 49 milyon"

Doğru geçinmek için tonlarca yükün altında kalanlardan sadece biri...

Abdulvahap DOĞRU

Faturalı mal, kaçak mazot almaya zorluyor

Yaptığı işin resmi olmadığının bilincinde. Ama üç kuruş fazla para için aracın garantisinden yiyerek kaçak mazotla faturasız çalışmak zorunda. "Gayri resmi olarak yapıyorum. Şu anda Başkale arasında Bitlis'ten 5 bin araç var yolda çalışan, Patnos –Ağrı tarafı zaten kapatılmış. Fatura bulamıyorsun, faturalı malı alamıyorsun. Aldığın zaman cebinde 5 kuruş kalmıyor. Faturalı mal aldığın zaman da kaçak mazot kullanmak zorunda kalıyorsun. Kaçak mal aracın garantisini öldürüyor. Ama mecburuz kullanmaya. Kendimizi kurtarmak için her çareye başvuruyoruz."Senetle kamyon alarak başlıyor hikâyeleri. Abdulvahab Doğru, geçinmek için tonlarca yükün altında kalanlardan sadece biri. "Kasasıyla birlikte arabam şu anda 85 milyar. Satsam 30–35 milyar borcum var, kalacak olan 50 milyar. 2004'te 95 milyar para yatırdım bu araca, 140 milyara mal ettim. Onu da bırak bir kenara. 2 sene çalıştığım boşa gidecek. Daha 10 tane senedim var. O da 2 bin 250 milyondan 25 bin YTL, çalışmasam daha iyiydi."

Şimdi de C2 Belgesi çıkarttılar

K belgesi, senetler, borçlar derken şimdi de C2 belgesi gerektiğini ve K Belgesini almadan önce daha iyi olduklarını dile getiriyor Doğru. "Eskiden 100 binlerce araç vardı İran'a giren çıkan, şimdi K belgesi olan araçlar İran'a giremiyor. Bir de C2 belgesi çıkarttılar, onlar İran'a girebiliyor. Firmalar gönderiyor bu araçları... Mesela 200 bin araçtan ancak 20 bin araç girip çıkabiliyor. 180 bin araç nerede kaldı? Olduğu gibi piyasaya çıktı. Gittim, 1000 dolar istediler veremedim. Gelen geçen kamyoncuya tokat atıyor. Ulaştırma Bakanı K1 belgesi alanlar kendini kurtaracak diyor. Nerede kurtaracak? Şu anda 100 bine taşıdığımız yük 50 bin oldu. Başkale'ye gidiyorum, mazot almak niyetindeyim, memlekete gittiğimde petrolcülere satacağım. 150 milyon para kalıyor. 50 milyon da masraf olur. 2 günde bir gidip geliyorsun, 50 milyon da KDV'si için fatura alıyoruz. O faturayı almazsak Küçüksu Karakolu bizi bırakmıyor. Adam faturayı kontrol ediyor ama zannediyor ki bu para devletin kasasına gidiyor. Ben zannetmiyorum adam gidip fatura bulup geliyor. 50 milyon veriyorsun 250 litre mazot alıyorsun. Yarından sonra 500 litreden aşağı karakollar kabul etmiyor. Küçüksu Karakolu Tatvan–Bitlis noktasında 500 litreden aşağı kabul etmiyor. O zaman ne olacak? Bu kamyoncu kamyonunu satamaz, her şeyi boykot edecek. Zaten geçen yıl bir ay süresince kar vardı. 400 araç Van'da bağlandı. Adam bir senedir çalışıyor, hepsi boşa gitti. Daha da çok araba toplanacağa benziyor.

"Şu anda hiç memnun değiliz. K1 çıkacak, eski araçlar kalkacak dendi. Ben hangi firmaya gidersem gideyim kimse sormuyor K1 belgen var mı diye! Çok mağdur durumdayız. Dededen kalma meslek... Bırakamıyoruz da... Ne yapacağımızı şaşırdık. 8 nüfus bu araca bakıyor. 40 milyar benim el borcum olmuş. Bağ-kur falan hariç... Taksiti yatırmak zorundayım. Bir yatırmasam, bankaya koysalar senedi 2–3 milyar masraf olacak, bunu göze alamam.

Sayın bakan geçenlerde televizyona çıktı "Kamyoncu memnun, herkes belgesini aldı" dedi. Sayın bakanım sen oturduğun yerden konuşuyorsun. Hangi kamyoncuyla çıkıp da konuştun, nerden memnunmuşuz, şimdiye kadar arkadaşlar görmüş mü? Şirket sahibi memnun olabilir, 50–60 tane arabası var. Türkiye'de kaç araba var? Sadece Van'da 2006'da 4 bin 500 kamyon sıfır alınmıştır, neden almıştır? Çünkü mecburdur, mazot yüzünden almıştır. Hani dediler petrollerde saat takılacak diye, nerde var? İçine suyu dökü-yorlar, 100 km gidiyorsun araba duruyor. Petrol Ofisilerinin hepsi diyor ki "Bu Türk mazotudur". Türk mazot alıyorsun, yüzde 20'si yine kaçak mazot.

Van Valiliği'nin başlattığı Tek-Çift uygulamasından ise son derece memnun olduklarını belirtiyor ve ekliyor "İki günde 150 bin lira para kalıyor. Biz de bu uygulamadan memnunuz. Çünkü burada yapacak başka iş yok. Millet de kendini geçindirmek için senetle kamyon almış. O yüzden valimize çok teşekkür ediyoruz."

Abdullahvahab Doğru son olarak yetkilerle sesleniyor.

Bakanımıza buradan saygılarımı sunuyorum. Bize verdikleri sözleri tutsunlar. Bize sahip çıksınlar. K1 için verilen sözleri tutsunlar. Biz sözümüzde durduk, bu kantar olaylarını biraz titiz tutsunlar. Kamyoncu istemiyor değil, mesela geçenlerde toprak çektik. Buradan 16 bin ton toprak çıktı. Tatvan'dan Van'a eğer tonaj uygulansaydı 20–30 gün daha çekerdik. Ama tonaj serbestti. Düzgün bir uygulama olsaydı, herkes tonaja uysaydı, daha çok çekerdik. Kiraları da artırırlardı. 40 -50 ton atan tırlar oldu ama mecburen attık. Çalışmazsak aç kalırdık. Bakanlığımızdan bunu istiyoruz. Ak Parti'ye oy verdik. KDV oranı yüzde 18'dir. Arabamın yüzde 18'lik değeri kadar bana verileceğini bilsem arabamı ona veririm. Ruhsatım elimde. Devlete yüzde 18 KDV veriyorum. Arabamın yüzde 18'i bana kalırsa devlete vermeye hazırım. Gerekirse fabrikaya vereyim arabamı.

Avrupa'nın en güçlü lideri Eurocargo, Euro - 3 Common - Rail Tector 180 hp, 240 hp ve 280 hp ile sınıfının en güçlü motorları, sınıfının en yüksek yükleme kapasitesi ve hacmi, daha düşük yakıt tüketimi, üstün konforlu kabini ve sınıfının çok ilerisinde teknolojisiyle Türkiye'de! Profesyonellere duyurulur.

IVECO
Profesyonellerin Tercihi

Eurocargo gücüne güç kattı.

GÖZLEM

M.Sabri DANABAŞ

Kantar deyip geçmeyin!..

Aracım istiap haddini doldurdu… Ya sen boşver 1 ton daha atalım, bu araç nasılsa bu deve yükünü kaldırır, yavaş yavaş gidersin, hiç olmazsa bir taşla iki kuş vurmuş oluruz!..

Güzel söylüyorsun ama artık şehir girişlerinde elektronik kantarlar var. Ocağımıza incir ağacı dikme, zaten ne kazanıyorum, bir de cezaya maruz kalayım…

Son vurgulama işte burada çok önemli. Kamyoncu artık keyfe keder yüklememeye kararlı… Biliyor ki bunu yaptığı takdirde iki kuruşluk kazancının bir kısmını cezaya maruz kalarak devlete ödeyecek. Zaten sektöründeki sıkıntılarından bunalan, bazen günlerce evinde oturup taşeron firmadan telefon bekleyen meslektaşlarımız zor gülerin içinde, para kazanması gerekli olduğu durumda olduğu halde meslek yasaları ve yönetmeliklere karşı yine de saygılı kalmayı başarabiliyor.. Bir kere bunun son derece riskli bir şey olduğunu idrak ediyor, ikincisi de trafik terörüne dur demek anlamında bu statülere ve uygulamalara riayet ediyor. Evet, kamyoncumuz gerçekten son derece saygılı ve itaatkâr arkadaşlarımız. Bunun bilinci içerisinde de bu zor şartlarda mesleğini icra etmeye gayret gösteriyor.

Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü Türkiye'nin 21 noktasında kurduğu ağırlık boyut kontrol istasyonlarıyla revize ettiği bu noktalarda ağır yük taşımacılığı yapan araçları tek tek kontrol ederek istiap haddini aşan bu araçlara gerekli cezai müeyyideleri uyguluyor. Gerekirse bu araçları trafikten geçici bir süre de olsa men ediyor. Ulaştırma Bakanlığı kantar istasyonlarına hem teknik açıdan hem de çevreci açıdan el atmış durumda. Bu noktalara konulan kamera sistemleriyle iyileştirme elde edilerek aşırı yükle yola çıkan şoförlere göz açtırılmıyor. Bu istasyonlarda yoğunluğun en çok olduğu nokta ise karayollarında kamyonları tartan kantarlar… Bu noktadaki kameralar, kantara alınan kamyonun plakasını ve ağırlığını okuyarak anında Ankara'daki merkeze iletiyor. Sistemde ön ihbardan geçen her araç kamera sayesinde tespit edilerek aracın çekilen fotoğrafı ve plakası Ankara'ya merkez bilgisayar sistemine iletiliyor. Bu durum karşısında bahse konu aracın da belirli güzergâhtan geçip geçmediği ispat edilebilecek duruma geliyor. Araç yüklüyse 200 metre sonra hassas tartı merkezine girmek durumunda. Buraya giren aracı başka bir kamera takip ediyor. Aracın belirli noktalardan kaçıp kaçmadığı, istasyona girip girmediği kontrol ediliyor. En son kamera sistemi ise istasyonun çıkışında faaliyet gösteriyor. Bu sistemde üç kamera ile aracın baştan sona o yolda olan faaliyetleri denetim altında tutulmuş bulunuyor. Aynı zamanda insan faktörünü de minimum dereceye indiriyor. Bu sistem sayesinde kamyoncuların aşırı yükle yola çıkmasının önüne geçilmekte.

Kısacası özetlemek gerekirse aşırı yükle yola çıkan araç şoförlerine nefes aldırılmayacak gibi görünüyor. Son zamanlarda bu kantarların işlevselliğinin ve denetimlerinin arttırılması, cezai müeyyidelerin uygulamaya geçirilmesi bunun en somut göstergelerinden bir tanesi. İşte kamyoncu meslektaşlarımıza buradan bir kez daha hatırlatmakta yarar görüyorum. İstiap haddinizi aşan yükle yola çıkmayın.. Öncelikle kendi hayatınızın ne kadar önemli olduğunu, dolayısıyla diğer insanların da hayatlarının siz ve bizler hatta toplum olarak ne kadar önemli bir değer taşıdığını unutmayın. Trafik terörüne son çağrısını aklımızdan çıkarmayalım. Yasa, statü ve uygulamalara saygılı olmanın hayatımızın çok önemli bir parçası olduğunu, bunun şimdilerde olmasa bile ileride bizlere getireceğini her zaman hatırlayalım.

Sağlıcakla Kalın, Esen Kalın...

Bu kez akaryakıt kuyruğu

Kapıkule Sınır Kapısı'nda akaryakıt satışı yapan istasyonda 19 pompadan 5'inin çalışmaması TIR kuyruklarına neden oldu. Her gün yeni bir sıkıntının ortaya çıktığını dile getiren şoförler, "Hiçbir ülkede böyle bir sıkıntıyla karşılaşmadık. Kapıkule gibi bir sınır kapısında böyle bir durum ile karşı karşıya kalmak Türkiye'nin ayıbı." sözleriyle yaşanan akaryakıt sıkıntısının tam bir eziyete dönüştüğünü vurguladılar. Yaşanan sıkıntılar, Edirne Valisi Nusret Miroğlu'nun haklılığını ortaya koydu.

Sınır Kapılarının görevinin akaryakıt satmak olmadığına değinen Miroğlu, gümrük sahası içinde akaryakıt satışı yapmanın zaman kaybı ve iş fazlalığı oluşturmaktan başka bir şey olmadığını ihracatçı firmalara verilen vergisiz akaryakıt desteğinin farklı bir yöntemle de verilebileceğini savunmuştu.

sayfa 6 4/23/08 8:22 PM Page 1

C M Y K

YAKLAŞIM

Murat ÖZTÜRK

Spiker-Yapımcı

Diğerlarnin hiç mi suçu yok?

Bazı sürücü arkadaşlarımız; yazdıklarımı okuduğunda, yalnız kendilerini suçladığımı zannetmiş olacaklar ki "diğerlerinin hiç mi suçu yok" diye sormuşlar!..

Benim işim kimseyi suçlamak değil. Sorunları ortaya koyarak, çözümler üretmek ve ortak paylaştığımız trafik ortamının daha güvenli bir yer haline gelmesini sağlamak. Şimdi başa dönersek bu sorunun aslında ne kadar gereksiz ve çözüm getirmekten ziyade ateşe körükle gitmek gibi bir şey olduğunu anlarız.

"Diğerlerinin hiç mi suçu yok" demek "Evet biz suçluyuz ama onlar da suçlu" demenin bir başka yolu. Eğer biz başkalarının hatalarına bakacağımız yerde, kendi hatalarımızı düzeltmeye çalışırsak işte o zaman çok büyük bir adım atmış oluruz. Dünya'yı değiştirmek için değişime kendimizden başlamalıyız. Eğer biz kendimize dikkat eder ve hata sayılabilecek davranışlardan kaçarsak, o zaman değişim başlamış demektir.

Konumuz sürücüler ve trafik olduğuna göre iyi ve kurallara uyan bir sürücü olursak, o zaman diğerlerine gösterilebilecek bir şeyimiz var demektir. Kurallara uymayı, saygılı bir sürücü olmayı başarırsak bunu çevremizdekilerden de isteyebiliriz. Ama iyi örnek olmak yerine kötüleri örnek almayı seçersek sonucun ne olacağını hepimiz biliyoruz!..

Durgun suya atılan taş bir noktadır ama bu nokta dalgalar halinde büyür gider. Bunu örnek alarak hepimiz bir nokta olmalıyız.

Trafikte saatler harcayınca nasıl davranışlar sergilemeye başladığınızı düşünün. Sinir katsayınız gittikçe artıyor, çevrenizde gördüğünüz kural tanımayan saygısız sürücüler sizi de hata yapmaya teşvik ediyor, sonunda kendinizi ya kavga ederken ya da kuralları ihlal ederken ya da daha da kötüsü bir kazaya karışmış buluyorsunuz.

Olayın temeli tamamen psikolojiktir. Kendisiyle barışık olan, ailesinde ve iş yerinde sorun yaşamayan birinin trafikte ne kadar sakin bir sürücü olduğuna dikkat edin. Ama zaman zaman bu sürücü bile diğerlerinin tahrik etmesiyle çizgisini bozabilir.

"O zaman ne yapmalıyız" diye soracaksınız. Öncelikle kuralların bizim için, bizim rahatımız, güvenliğimiz, can ve mal sağlığımız için konulduğunu unutmayalım. Bizi ne kurallar ne de kullandığımız o metal parçası araçlar koruyabilir. Bizi bizden, ancak biz koruyabiliriz. Unutmayalım ki otomobiller metalden yapılmıştır. Onlarla savaşmayalım. Metaller yerine gelir belki ama bizim için aynı şeyi söylemek mümkün değil!..

Sürüşe başlarken, diğer sürücülere saygılı olmamız gerektiğini kendimize hatırlatalım. Gülümseyerek vereceğimiz yol bize bir başkası tarafından geri dönecektir.

"Yol verirseniz, yol alırsınız!"

Birilerinin yol vermeye başlaması lazım. Herkes 'önce ben' derse trafik tıkanır, içinden çıkılmaz bir hale gelir, sinirler gerilmeye başlar ve ardından kavgalar, kazalar gelir. Aslına bakarsanız bu bir kısır döngüdür. Kuralsızlık ve saygısızlık beraberinde birçok sorun getirir.

Kurallara uymanın, saygılı olmanın, yol vermenin zararlı olduğunu kim söyleyebilir. Komşuluk ilişkilerine önem veren, hemşeriliğe önem veren misafirperver bir toplumun trafikteki bu davranışları anlaşılmazdır. Misafire evini açan, yemeğini komşusuyla bölüşen, hemşerisine gurbette sahip çıkan bizler, trafikte gözü kimseyi tanımayan birer canavara dönüşüyorsak işte bunun temeli yine kendimizde gizli. O yüzden "Diğerlerinin hiç mi suçu yok" diye sormak yerine önce suçu kendimizde aramak, eğer gerçekten iyi bir sürücüysek o zaman bizim gibi insanların çoğalmasına çalışmak temel prensibimiz olmalı. Düşünün; etrafa grip virüsü yayan hastalıklı biri mi yoksa mis gibi koku yayan çiçek gibi biri mi olmayı istersiniz. İkisi de sizin elinizde.

Çevresine keyif veren bir sürücü… Çevresini hasta eden bir sürücü…

Siz hangisisiniz? Ya da hangisi olmayı istersiniz?

ÖTV kalksın mı, kalkmasın mı?

İstanbul Park Lojistik Merkezini ziyaret eden Binali Yıldırım, nakliyecilerin sorunlarını dinlerken, ortak çözüm yolları da aradı. Nakliyecilerin bir kısmı ÖTV'den yakınırken, bir kısmı da fiyatların listelenmesini istedi.

İstanbul Tuzla'da, geçtiğimiz yılın başında faaliyete başlayan Orhanlı Nakliyeciler Sitesi, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ında katıldığı bir toplantı düzenledi. Toplantıya Kara Ulaştırma Genel Müdürü Talat Aydın, Prof. Dr. Mehmet Ilıcalı, Tuzla Belediye Başkanı Mehmet Demirci, Tuzla Kaymakamı Fahri Keser, İstanbul Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Merkez Birliği Başkanı Cemil Ok'un yanı sıra birçok yetkili isim katıldı.

Bakan Yıldırım Orhanlı Nakliyeciler Sitesini ziyaret etti.

Avrupa'daki lojistik köy projelerine geçiş için önemli bir adım olan bu tesis, 100 bin metrekare üzerine kurulu olup, 40 bin metrekarelik kısmı sosyal tesis, 60 bin metrekarelik kısmı ise otopark olarak hizmet vermekte. Sosyal tesis içinde 120 adet kurumsal lojistik nakliye firması ve taşıma kooperatiflerinin merkez ve irtibat ofisleri bulunmakta.

Erkin Yalçıner ve Ahmet Koçin'in önderliğinde kurulan tesis, Türkiye'nin en modern ve en büyük nakliye borsası konumunda bulunuyor. Tesisin kurulmasında çok büyük emeğe sahip Genel Müdür Yardımcısı Ahmet Koçin, misyonlarının doğrudan nakliye işi yapmak olmadığını, sektörün ve kamyoncu esnafının sorunlarına yeni proje ve yatırımlarla çözüm aramak olduğunu vurguladı.

"Böyle bir tesisi kıt imkanlarla yapıp, sektörümüze ve sektörümüzde faaliyet gösteren nakliyecilerimize kazandıran Ahmet bey ve Erkin beye teşekkür ediyoruz." diyerek konuşmasına başlayan Bakan Yıldırım, "Bu sektörde çalışan bütün arkadaşlarımız, çalıştığını en iyi şekilde hak eden insandır. Çünkü çile burada alın teri burada, gece gündüz demeden koşma burada." açıklamasında bulundu.

Nakliyecilerden bazıları, 'Para kazanamıyoruz, ÖTV ve plaka tahdidini getirin efsanevi bakanımız olun' derken kimisi de, 'Liste fiyatları belirlenmediği sürece, ÖTV de kalksa da 20 bin liraya gidilecek yere 10 bin liraya gidecek, yani zarar yine devletin zararı olacak. Biz bunu istemiyoruz mazot fiyatları değişmesin ama 'taşıma liste fiyatlarımız' belli olsun.' dedi.

Yıldırım gelen bu farklı yaklaşımları şu şekilde cevapladı; "Plaka tahdidini düşünebiliriz, fakat ÖTV'yi kaldırsanız bile, bundan taşıtanında haberi olacak. Sizi yine zararına taşıtmaya mahkûm edecek. Biz bu ton/km fiyat listesini yayınlayacağız. Ama sizinde buna uymanız gerekiyor. Yoksa yapılan çalışmanın hiçbir anlamı kalmaz."

Yıldırım toplantı sonrası, tesisin voleybol sahasının açılışını yaptı ardından da, tesiste bulunan bir psikoteknik aracını kullandı.

'Kuran ayeti değil yanlışsa düzelteceğiz.'

"50 yıldır göreve gelen kimse değişiklik yapmamış. Biz göreve geldiğimizde bir şey yapmamız gerekiyordu bunun için bir kanun

hazırladık. 50 yıldan bu yana gelen sorunlarımız var ama bunu sürdürülebilir bir hal olmadığını görmemiz lazım, sektör bunu gördü. Eğer sektörden bu ışığı almasaydık bu işlere asla ve asla girmezdik. Bu konuları yaparken enine boyuna hep konuştuk. Ama bunu bu kadar kısa sürede düzeltmeye ne bizim ne de bir başkasının gücü yeter. En büyük sorun sektör neyi var neyi yok bilmiyor. Sektörün önündeki fırsatları bilmiyoruz. Ama önümüzde bir kanun var sorunları çözmek için mutlaka bir yerden başlamalıyız, kuran ayeti değil yanlışsa düzelteceğiz."

'Size yardım etmeyeceğiz de kime yardım edeceğiz'

Orhanlı Nakliyeciler Sitesi yetkilileri, Hadımköy'de tüm sektör temsilcilerinin içinde olduğu yeni bir projeyi Bakan Yıldırım'a sundu ve desteklerini beklediklerini ifade ettiler. Avrupa yakasında da böyle bir merkezin oluşturulması için Büyükşehir Belediyesiyle görüşmelerinin olduğunu belirten Yıldırım, "Bunun mutlaka üzerine gitmemiz lazım, orada mutlaka bir yer tahsis etmeliyiz. Aslında sizin yaptığınız, siz bizim kanunun uygulaması için gayret ediyorsunuz. "biz size yardım etmeyeceğiz de kime yardım edeceğiz" şeklinde konuştu.

'Türkiye'nin lokomotifi İstanbul'

İstanbul'daki taşımacılık çok önemli, Türk taşımacılık faaliyetimizin yüzde 35'i burada dönüyor. "İstanbul aslında Türkiye'nin lokomotifi." Sadece taşımacılıkta değil her şeyde, her türlü çilesine, üzüntüsüne, eziyetine rağmen bu şehir, Türkiye'yi geleceğe taşıyan şehir. Ankara'dakilerin bunu görmesi lazım. Ankara'dan ülkeyi yönetmek, ülkenin geleceğini planlamak, bu ülkenin gerçeklerini bilmemek demektir. O yüzden İstanbul ülke ve sektörümüzün geleceği için çok önemli.

Keyiften değil iş yokluğundan yapıyorlar.

"Arz talep dengesi bozulmuş, 100 birim yük var onu taşıyacak 300 birim araç var. Herkes oraya saldırıyor. Böyle olunca fiyatlar aşağı düşüyor, istiap hakkı iki katına çıkıyor. Bu işten herkes zarar ediyor. Nakliyeci her teklifi kabul etmeye başlıyor. Ama bunu keyfinden değil iş yokluğundan yapıyor. Ekonomi krizde, fazla üretemiyoruz. Bunu çözmenin iki yolu var; Ya taşınacak emtiayı tarttıracak, büyüteceğiz, ya da sektörü kontrol altına alacağız."

25 yıl için yapılan yol 2,5 yılda mahvoluyor.

Haddinden fazla yük yolları mahvediyor. 25 yıl için yapılan yol, 2,5 yılda yol ele alınıyor. Buralara ne kadar fuzuli kaynak harcanırsa, devletin nakliyeciye vereceği destek o kadar azalıyor. size vereceğimiz destek o kadar azalır.

'70–80 bin YTL gerekiyor.'

Geçen bir yıl içinde sektöre giren nakliyeci sayısının binin altında olduğuna değinen Yıldırım, bunun önceden ölçülemediğini, artık bunun ölçümünü yapabildiklerini ve nakliyecilik için bazı sınırlamalar getirdiklerini belirtti. "Bundan sonra K–1 belgesine sahip bir kamyoncu işe girebilmek için, 25 tonluk 3 araç alacak ve bu araçlar belli yaş sınırını aşmayacak. Ayrıca giriş içinde 10 bin YTL koyacak, yani 70–80 bin YTL parası olmayan bu işe giremeyecek" şeklinde konuştu.

İki tarafta da ceza kesilecek.

Nakliyecilerin sorunumuzu büyük oranda çözecek konunun istiap hakkı olduğunu söyleyen Yıldırım, "Eskiden 1 yılda kontrol edilen araç sayısını biz şimdi 1 ayda kontrol ediyoruz. Bu konu bize geçmeden önce tüm yurtta istiap haddi ölçümleri yılda 50 bini geçmezken, şimdi ise 950 bine ulaştı. Ayrıca bundan sonra kesilen cezalar sadece taşıyana değil, onun kafasına giren taşıtana da uygulanacak." açıklamasını yaptı.

GÜR SES

Nilgün ÖNKAL

"İstikar bozulmasın (!)"

Taşımacıların sesini duyuran, sıkıntılarını dile getiren, acı-tatlı anılarını paylaşmalarını sağlayan taşımacılar.com 'da son günlerde kara Taşımacıları'nın yaşadığı sıkıntıları anlatan yazıların çoğaldığını görüyorum. Sektörde yaşanan sıkıntının nedenini, kaynağını doğru tespit edip, doğru yerde bir araya gelip sesimizi yükseltmediğimiz sürece de hep görmeye devam edeceğiz.

Çıkarılan Kara Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği öyle "birileri istedi ve çıktı" denilemeyecek kadar ciddi- planlı-hedefi belli bir dayatmaydı. Küçük-orta ölçekli işletmeler, bireysel kamyoncu, Türk nakliyecisi ve Türk taşımacısının taşeronlaştırılması, tasfiyesi, Taşımacılık-Lojistik Sektörünü yabancıların denetim ve yönetimine geçirme planıydı.

AB müktesebatı bahanesi, yaldızlı laflar, kulağa hoş gelen gerekçelerle, her dediklerini yerine getirmeye hazır bir yönetim ve işbirlikçileri ile ülkemizin en stratejik, en karlı kurum ve kuruluşlarını ya satın alarak, ya kanun ve yönetmelikler çıkartılarak ele geçirmediler mi?

Önce Ulaştırma Sektörü'nden başladılar, sırasıyla basın, haberleşme, tarım, maden, enerji, sağlık, eğitim kurumları ve son olarak yargı ele geçirilmeye çalışılıyor. Biz sorunlarımızı belge ücreti, tonaj fazlası, araç yaşı düzeyinde ele alırsak dört yıl değil on dört yıl daha konuşur-yazar-anlatırız. Kimsenin de umurunda olmaz, yıllardır olmadığı gibi.

Kara Taşımacılık Kanunu ve Yönetmeliği dahil AB'ye uyum bahanesiyle çıkarılan bütün yasa ve yönetmelikler AB ülkelerindeki uygulamaların tam tersidir. Bütün yasa ve yönetmelikler ilgili sektör çalışanlarının aleyhinedir. Tamamen yazımın başında belirttiğim gibi siyasi kararlardır.

Otobüs işletmeleri iki yıl önce "biz Ulaştırma Bakanı ile toplantı yaptık ve hakkımızı aldık" demişlerdi. Şimdi aynı şeyi söylemediklerini hepimiz biliyoruz.

Kooperatifler işlevini yitirmiştir.

Varlık vergisinde kendilerine yüzde 97 indirim yapılınca sorun ortadan kalktı zanneden bireysel kamyoncular, verdikleri paranın boşa gittiğini çoktan anlamışlardır.

Bana göre sektörün beyaz yakalıları olan uluslararası nakliyeciler (freight forwarder) en büyük haksızlığa uğramışlar, üstelik başta Ulaştırma Bakanı ve Ulaştırma Genel Müdürü olmak kaydıyla kayıtlı oldukları Oda Başkanları tarafından da basına verilen demeçler, katıldıkları TV programlarında hiç gündeme getirilmeyerek yok sayılmışlardır.

Kısacası; Kara Taşıma Kanunu ve Yönetmeli ile sektörde haksızlığa uğramamış, hiç kimse kalmamıştır.

Kendi sektörümüzle ilgili çıkarılan Kanun ve Yönetmelik mağduru olan bütün unsurlar bu yetmezmiş gibi bir de diğer sektörlerde yaşanan sıkıntılardan etkileniyor. En son Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Yasa Tasarısı nedeniyle mağdur ediliyoruz.

Bağ-Kur'lu-sigortalı sektör çalışanları onca sıkıntının, cefanın üzerine bir de bu yasa ile mağdur olmayacak mıdır? Bütün sektörler tepkilerini ortaya koyarken, taşımacılık sektörünün gıkı çıkmıyor. Hani taşımacılık sektörü bütün sektörlerin lokomotifiydi?

Taşımacılık sektörü "artık yeter" demeli ve sorunlarına kendisi sahip çıkmalıdır.

Benim gibi düşünmeyen, sorunların idare ve mevcut hükümet tarafından çözüleceğine inanan meslektaşlarım varsa onlar da boş yere umutlanmış olurlar.

Çünkü ne Ulaştırma Bakanlığı ne de Hükümet'in isteselerde bizim sorunlarımızla ilgilenecek zamanları yok. Ulaştırma Bakanlığı satışlardan en son elimizde kalan Boğaz Köprüsü, Fatih Köprüsü, otoyolların özelleştirilmesi ve yabancılara satılmasıyla ilgileniyor!.. Satışlardan elde edilecek gelirin Devlet Hazinesi'nde değil, Sayın Yıldırım'a bağlı Ulaştırma Fonu'nda toplanması için Meclis Komisyonu'na sunulan düzenlemeyi takip ediyor. Hükümet üniversitelerde türban yasağı ve kendi partileri için kapatma davası nedeniyle Anayasa değişikliğine kilitlenmiş durumda.

TÜSİAD'ın "herkes bir adım geri atsın" şeklinde muğlâk, hedefi olmayan, anlamsız çağrılara, İSTİKRAR BOZULMASIN gibi belli bir avuç azınlığın çıkarlarını korumaya yönelik boş uyarılara itibar etmemelidir.

İtalyan, İspanyol, Yunan, Fransız nakliyecisinin verdiği mücadeleyi vermeden onların sahip olduğu haklara sahip olamayacağımız gerçeğini görmek, kimler sektör temsilcisi, kimler sermaye temsilcisi veya çıkar grubu bilmek zorundayız!..

Başka yolu yok...

sayfa 7 4/23/08 8:30 PM Page 1

C M Y K

Kamyoncu, “Artık çözüm üretin!..”

Kendilerinin hep mağdur edildiğini savunan Sirkeci Tren Garı yanındaki kamyoncular, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamında da verilen sözlerin tutulmadığını iddia etti.

Kamyoncular, yasa çıkarken kendilerine yetkililerin; bireysel kamyoncuyu desteklemek amacıyla sınırlı sayıda araç çalışacak, sektör para kazanacak ve yaşam koşulları artacak, tonaj uygulaması getirilecek, sürücünün can ve mal güvenliği sağlanacak ve belirlenen taban fiyatları altında taşıma yapılmayacak gibi sözler verdiğini, ancak geçen süre zarfında bunların hiçbirinin yerine getirilmediğini ifade etti.

Yıllardır İstanbul’da kamyoncu borsasının kalbi olarak bilinen Sirkeci’de, kamyoncu esnafının hali içler acısı. Geçtiğimiz yıl TCDD arazisi üzerinde bulunan barakalardan çıkartılan kamyoncular, o günden beri Sirkeci Tren Garı yanında bulunan parkı mesken tutuyor. Nakliye komisyoncularının barakalardan çıkartılmasının ardın yetkililerin kendilerini ziyarete gelerek bir takım vaatlerde bulunduğunu dile getiren kamyoncu esnafı, “O dönem UND Genel Sekteri olan ve şu anda UND Başkanlığı’nı yürüten Tamer Dinçşahin, bizi ziyarete geldiğinde konuyu İTO gündemine taşıyacağını ve uygun bölgede kamyoncular sitesi kurulması için çalışmalar yapacağını söylemişti. Dediği gibi konuyu İKNADER Başkanı ile birlikte İTO’ya taşıdı. İTO Başkanı Murat Yalçıntaş’ta bize yardımcı olacağını gazete ve TV’lere verdiği demeçlerde dile getirdi. Bu arada geçen yıl seçim dönemiydi ve siyasilerimizin de burası en fazla uğradığı yerlerden bir tanesiydi. Vaatlerin havada uçuşuyor, kamyoncuların sorunları çözüme kavuşuyordu. Ancak aradan geçen süre zarfında bize verilen sözlerin hiç biri yerine getirilmedi.” açıklamasını yaptı.

“Bu iş bir rant haline geldi. Biz yine aynı şekilde meydanlarda sürünüyoruz. Hiçbir şey yapılmadı.” diyen kamyoncu esnafı, “Mazot pahalılığı aldı başını gidiyor. Vergiler, Bağ-Kur, servis giderleri desen hakeza. Mazot yükseldi ama taşıma fiyatları aşağıya düştü. Hiçbir söylediklerini yerine getirmediler. Bize K belgesi, SRC belgesi alacaksınız dediler. Parayı toparladılar, karşılığında bir şey yok. Bütün belgelerimizi aldık ama neden uygulama yok.” sözleriyle içinde bulundukları durumun gün geçtikçe daha kötüye gittiğini vurguladılar.

Kamyonculuk mesleğinin her geçen gün kötüye gittiğini dile getiren esnaf, çoğu zaman evlerine bir ekmek götürememenin ezikliğini yaşadıklarını ifade etti. Hükümet ve sivil toplum örgüt temsilcilerinden sorunlarına çözüm üretilmesi hususunda seslerini yükselten kamyoncular şöyle konuştu:

“Niçin böyle oluyor? Nakliye ücretleri çok düşük, mazot pahalı… Hem ekonomiye hem bize zarar olduğunu bilerek yağ kullanıyoruz. Bize seçenek bırakmıyorlar. Şirket sahipleri bizlere bazen sadece mazot parası veriyor. Sefere aç gidip, geliyoruz. Şikâyetlerimiz bunlar, devlet büyüklerimiz bizi dinlesin, ilgilensinler… Perişan durumdayız. Kanun ve yönetmelik çıkarken sorunlar çözüme kavuşacak, kamyoncu para kazanacak diye yetkililer açıklama yaptı. Ancak bugün bırakın para kazanmayı, aracımıza yakıt almak için kredi kartlarıyla nasıl bu işi kıvırırız hesabını yapıyoruz.”

Kamyoncular, sıkıntılarına çözüm bulunması için yetkililere seslendi.

20 yaş üstü araçlarda önemli gelişme

RTSO Başkanı Nihat Kılıç; “Artık kasko değerinin yüzde 90’ı Halk Bankası’ndan karşılanacak.”

Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü tarafından Ocak 2008’de başlatılan 20 ve daha fazla yaşlı TIR’ların yurt dışına çıkamayacağı yönündeki kararın uygulanmasından sonra TIR sürücülerinin veya sahiplerinin yeni TIR alabilmeleri için çalışma başlatılmıştı. Kasko bedelinin yüzde 70’inin Halk Bankası’ndan karşılanacağı yönünde alınan önceki kararda değişiklik yapıldı. Reyhanlı Ticaret ve Sanayi Odası (RTSO) Başkanı Nihat Kılıç , “Halk bankası kredinin kasko bedeli üzerinden yüzde 70‘ini ödeyecekti. Yaptığımız görüşmeler sonucu TIR bedelinin 90’ı Halk Bankası tarafından kredi olarak ödenecek. Bu konuda Halk Bankası çalışma yapıyor. Alınan yeni karar önümüzdeki günlerde banka şubelerine ulaşacak.” dedi. Reyhanlı Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Nihat Kılıç, yaptığı açıklamada, RTSO‘ya üye olan sürücülerin 75 bin YTL olan kredinin alımı konusundaki sıkıntı ve taleplerinin TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ve AK Parti Hatay Milletvekili Fevzi Şanverdi’nin desteği ile Halk Bankası Genel Müdürü Hüseyin Aydın’a ve esnaf kefalet kooperatifi başkanlığına ilettiklerini söyledi. Kılıç “Halk Bankası Genel Müdürü Hüseyin Aydın, 75 bin YTL kredinin kasko bedeli üzerinden yüzde 70 yerine 90’ının karşılanması talebimizi uygun gördü. Yine daha önce 4 yılda geri ödeneceği belirtilen kredinin ödeme süresi de 5 yıla çıkarıldı.” açıklamasını yaptı. Araç sahiplerinin aylık yüzde 1 olan faiz oranlarının aşağıya çekilmesi yönündeki talebinin olumlu bulunmadığını belirten Başkan Kılıç, son gelişmelerden dolayı araç sahiplerinin projeden memnun olduğunu kaydetti.

LOJİSTİK PENCERESİNDEN

Atilla YILDIZTEKİN

Yedek Parça Lojistiği

Türk Dil Kurumu Makineyi; herhangi bir enerji türünü başka bir enerjiye dönüştürmek, belli bir güçten yararlanarak bir işi yapmak veya etki oluşturmak için çarklar, dişliler ve çeşitli parçalardan oluşan düzenekler bütünü: olarak tanımlamıştır. Makineler iş üreten bunu sağlarken de karşılığında güç tüketen düzeneklerdir. Çalışan her sistem gibi makineler de zaman içinde sürtünmeden zamanın etkisinden aşınırlar ilk günkü performanslarını yitirirler. Aşınmaya zamanla müdahele edilmezse arızalar, kopmalar ve kırılmalarla karşılaşırız. Kırılan parça kendisine değen diğer parçaları da hasarlar ve sorun büyür. Genellikle kullan at sistemi değilse aşınan kısımlarının kırılmaya yol açmadan belli bir zaman süresi içinde değiştirilmesi ve fonksiyonlarını yine ilk günkü gibi yerine getirmesi beklenir.

Makinelerde değişen bu kısımlara yedek parça adı veriyoruz. Yedek parçaların de her ürün sistemi gibi kendine has bazı özellikleri vardır. Lojistik süreçlerinin planlaması için bu özelliklerin göz önüne alınması gerekmektedir.

1- Yedek parçalar ihtiyaç doğmadan talep edilmezler. Reklâmla veya promosyonla periyodik bakım dışındaki yedek parçaları satmak mümkün değildir.
2- Yedek parçalara ihtiyaç olduğu an makineler çalışmadığı için temin süresinin çok kısa, iletim hızının çok yüksek olması gerekir.
3- Arıza yapan bir sistemde birden fazla yedek parça talebi oluşur ve bunların tamamı temin edilmeden makine çalışmaz. Temin oranı % 100 olmak zorundadır.
4- Yedek parçaların fiyatları orjinal makine üzerindeki maliyetinden daha yüksektir. Plansız tüketim olduğu için stok maliyetleri ve ambalaj giderleri vardır, yüksek fiyatlarla ve kar marjıyla satılır.
5- Bir makinenin yedek parça talep eğrisi vardır. İlk üretildiğinde talep düşüktür, zamanla artar ve ekonomik ömrünün sonuna gelince azalır. Bu ndenden dolayı başlangıç evresinde talebin azlığı fiyatı arttırır, orta evrde kar yaratır son evrede de maliyet yükselir ve elde kalma riski artar.
6- Makineler garanti süresi içinde orjinal yani makine üreticisi tarafından sağlanan yedek parçaları kullanır. Garanti süresi geçince tamir ve bakımlar piyasada yapımaya başlar, yedek parçalarda kalite ve fiyat düşer, arıza olasılığı artar.
7- Rafta bekleme sırasında ortam şartlarından etkilenmemeleri için koruma tedbirleri alınması gerekir. Bu da stoklama maliyetini arttırır.
8- Belli bir sürede satılamayan yedek parçalar, stok fazlası olarak hurdaya çıkartılır. Kayıtlara fire yani zarar olarak işlenir.
9- Stok miktarının ayarlanması önemlidir. Rafta bulunamayan bir parça tüm talep listesinin red olmasına veya gecikmesine yol açar. İhtiyaçtan fazla parça stoklaması da maliyeti dolayısıyla satış fiyatını yükseltir veya karı azaltır.
10- Distribütörler kanalı ile yedek parça satışı artık Dünya üzerinde azalmaya başlamıştır. Tüketimi servisler kanalı ile yapmak ürün ve marka bağımlılığı sağlamak, pazar payını, yan sanayi yedek parçalara göre arttırmak amacıyla şarttır.

Yedek parça lojistiği özel ihtisas gerektiren bir iş koludur. Onun da yedek parçalar gibi kendine has özellikleri vardır.

1- Yedek parçaların stoklaması, parçanın özelliğine göre planlanan raflarda yapılır. Paletli raf sistemleri değil, gözlü veya çekmeceli raf sistemleri kullanılır ve ciddi bir ilk yatırım gerekir.
2- Gerçek stok adetlerinin kayıtlarla uyması çok önemlidir. Çünkü satışlar fiili raf adetlerinden değil, stok kontrol programı üzerinden sağlanır.
3- Hata yapmayı minimize eden kontrol sistemleri kullanılmalıdır. Bar-code, RFID sistemleri gibi teknolojiler yedek parça lojistiğinde çok rahat uygulanabilir.
4- Sevkıyat genellikle parsiyel yapılır. Bu nedenle kargo taşımasına uygundur.
5- Teslim süresinin kısa olması nedeniyle merkezi ana depodan değil, tüketime yakın koltuk ambarlarından teslimat daha kullanışlıdır.
6- Paketleme sırasında hasarı önlemek için farklı paketleme ve koruma sistemleri kullanılmalıdır. Ağır parçaların paketin altına yerleştirilmesi, içinde boşluk kalmayacak şekilde paket ölçüsünün seçilmesi, plastik köpük, strapor, mukavva gibi dolgu materyalleri kullanılması gerekir.

Yedek parça lojistiğini organize edecek olan kurumların, yedek parça ve servis iş gruplarını, ana makine üreticisi ve satış şirketinin dışında düşünmesi gerekir. Komple makine üretimi ve satışı ile yedek parça ve servis hizmeti satışı birbirinden farklı işlerdir ve aynı ticari anlayış ile birleştirilemezler. Her iki kurum arasında yatay ilişki olmalı ancak bir birlerini bastırmamalıdır.

Lojistik sürecin kontrolü açısından bir makinenin yedek parçalarını yan sanayiden veya ana üreticiden toplama, bunları bir merkezde stoklama, koltuk ambarlarına veya servislere aktarma işleminde kullanılan yazılım da çok önemlidir.

Bu yazılımın yedek parçaların ömür eğrisine, mevsimsel sapmalara, tüketim hızına, yedek parçanın devir hızına, fiyatına bağlı olarak stokları ayarlaması ve insan müdahelesini minimize edecek şekilde çalışması gerekir. Bu da piyasadaki mevcut stok kontrol programları dışında bir çalışmadır. Amaç mevcut stoğu kayıt altına almak değildir artık. Gelecek talebi belirleyecek, stok devir hızını arttıracak, stok maliyetini düşürecek, ulaşım hızını yükseltecek, çalışanlara kolaylık sağlayacak, işverene son durumu anlık göstermek dışında gelecekte neler olacağını tahmin edecek programlar kullanılmaktadır. Yedek parça lojistiği, lojistiğin en güzel şekilde uygulandığı bir iş koludur. Gereği gibi yapılmadığı takdirde makinelerimiz çalışmayacak ve müşteri memnunluğu yaratılmayacaktır. Makinelerimizin sorunsuz çalışmasına o kadar alışmışızdır ki en küçük aksaklık dünyamızı zehir etmeye yetmektedir.

Hasarsız, yedek parça ihtiyacınızın olmadığı, zorunlu durumlarda; dilediğiniz her yedek parçayı bulabileceğiniz günler diliyorum.

sayfa 8 4/23/08 8:39 PM Page 1

C M Y K

FARKLI BAKIŞ

Av. M.İhsan KALKAN

Ekonomik duruş ve Silopi

Çok değil... Daha birkaç yıl önceydi... Ekonomisini olabildiğince güçlendirmiş ve ayakta kalmayı dimdik başaran bir şehir görüntüsündeydi. İnsanlar işten işe koşturuyor, günden güne ticaret hacmi artıyor ve geleceğe dair kuşkular gitgide azalıyordu. Çünkü hemen hemen her kesim, Habur Gümrüğündeki ekonomik akışkanlıktan nasipleniyordu. Oysa şimdi yaşadığımız tablo tam tersine döndü. Pembe tablodan, enteresan bir tabloya doğru bir gidişat var... Ekonomi neredeyse bitme noktasına gelmiş, insanlar borçlarını ödeyemez hale gelmiş, bankalarda kullandıkları krediler batık hal almış, bu şekilde hayat devam edip gidiyor.

Ekonomik veriler, refah seviyesi bakımından bir zamanlar Silopi'yi nufüz oranına göre ilk sıralarda gösterirken, sanırım bugünkü ekonomik veriler ele alınsa, en son sıralar zorlanıyor gibi geliyor. Çünkü insanlar gerçekten ekonomik olarak bitme noktasına gelmiş, nakit akışı neredeyse durma noktasına gelmiş. Caddelerinde lüks araçlar görmeye alıştığımız, her gün yeni apartmanların yapıldığı bir şehir, bütün bu görüntüsünden gün geçtikçe uzaklaşır vaziyette bulunuyor. Uzaklaştıkça da, eski günlerini arar duruma geliyor. İşte bu noktada, gerçekten de oturup yeniden düşünme zamanı... Acaba nerede hata yapıldı. O refahtan ve zenginlikten, nasıl oldu da bu kadar kısa bir sürede uzaklaşıldı. Nasıl oldu da, bir anda insanlar çok zor durumlara düştü...

Bence birinci nedeni, tamamen bilinçsiz bir ekonomik politikanın izlenmesi. İkinci nedeni iyi hesaplanmamış yatırımların yapılması. Üçüncü neden, lüks tüketim. Dördüncü neden, bilinçsiz harcamalar. Ekonomiye yön veren kurumların olmaması, buranın aslında en büyük eksikliği. Oysa, burada o tarz kurumların varlığı halinde, durumun çok farklı olacağına inanıyorum. Habur Gümrük kapısına endeksli yaşam, hayatın her alanına yayıldığı gibi, günün koşullarında anlamını yitiren bir kapı haline gelmektedir. O yüzdendir ki, endeksli yaşamalar endeksli oldukları alanların ivme kaybetmesiyle birlikte, ayakta durmakta zorlanmaktadır. Herkesin daha iyi bir gelecek için, artık daha iyi ve sağlıklı planlar yapmasına ihtiyacı var. Zaman zaman hepimizin içine düştüğü bu hatalardan, artık kendimizi arındırmanın zamanı gelmiştir. O yüzden çok çaba, çalışma ve planlama yapmak lazım.

Ekonominin getirdiği hareketlilik, ciddi anlamda ivme kaybetmiş ve sessiz bir bekleyiş içinde bekleyen insan topluluklarının oluşmasına sebebiyet verilmiştir. Daha iyi bir toplum, daha iyi bir gelecek ve daha sağlıklı yarınlar için hata yapmadan, yaşadıklarımızdan ders çıkartarak artık hareket etmeliyiz. Yanlış yapma lüksümüz kalmadığı gibi, bu lüksümüzü fazlasıyla tükettik. Dolayısıyla geleceği hesaplamayan toplumlar, günübirlik yaşamdan nasiplenerek geleceğe umutla bakmaları ve gelişmeleri imkânsızdır. Her kesin bu konuda duyarlı davranması, gelecek nesillere daha iyi yaşanabilir koşullar sağlaması gerekir. Yatırımların yönü değişmeli, salt Habur Gümrük Kapısına bağlı yaşam tarzı değişmelidir. Habur Gümrük Kapısının kazanımları tartışılmayacağı gibi, kaybettiklerinin de ciddi oranda toplumu derinden etkilediğini unutmamak lazım. O yüzden, kalıcı ve sürekli olan yatırımlara ağırlık verilmeli, işsiz gençlere iş kapısı açılmalı, kazanımların yönü buraya yönelmelidir. Aksi takdirde daha çok işsizlik, yoksulluk ve yoksunluk kaçınılmaz hale gelecektir. Gümrük kapısına yakın olması nedeniyle, Silopi'nin bugün Irak'ın ihtiyaçlarını karşılayan birçok fabrikaya sahip olması, atölyelerin olması, üretime dönük işletmelerin olması gereken bir yer olması gerekirdi. Bu yapılmadığı sürece, daha çok sıkıntı çekileceği tartışmasızdır. Ne var ki, bu cesareti, emeği ve parayı buraya harcayan ve yatırım yapan işadamlarını da gönülden tebrik etmek gerekir. Bir un fabrikasının, boru fabrikasının Silopi'de faaliyete girmesi insanlara ekmek kapısını aşındırdığı gibi, aynı zamanda yatırım yapmak isteyenlere de çok önemli birer örnek teşkil etmektedirler. Bölge işadamlarımızın, daha çok yatırım sevdası ile yatırım yapmalı, bölgemizin geleceğine ışık tutmalıdırlar. Özellikle Silopili işadamlarımızın bu konuda duyarlı olduklarına, daha çok yatırım yapacaklarına inanıyorum. Ortak yaşam alanımız olan şehrimizin, yarınlara daha güvenle bakan, işsizlik oranı çok düşük ve refah seviyesi yüksek bir şehir olması için, herkes üzerine düşen görevi layıkıyla yapmalıdır.

Umuda yolculukta son durak Edirne

Daha iyi bir yaşam şartı için yaşadıkları vatan topraklarını terk ederek yasa dışı yollarla Yunanistan ve Bulgaristan üzerinden Avrupa ülkelerine geçiş yapmak isteyen kaçakların son durağı Edirne'deki Tunca kışlası oldu.

Ülkelerindeki maddi sıkıntılar nedeniyle daha rahat bir hayat sürdürebilmek için vatanlarını terk ederek bin bir umutla kara ve denizyolu ile Türkiye'yi kullanarak Yunanistan ve Bulgaristan üzerinden Avrupa ülkelerine geçiş yapmak isteyen 17 bin 100 kaçağın hayalleri Edirne'de noktalandı. Güvenlik güçleri tarafından son bir yıl içinde yakalanan kaçaklar Edirne'deki Tunca Kışlasında ülkelerine geri gönderilmek üzere misafir edildi. Yakalanan kaçakların barındırıldığı süre içinde verilen üç öğün yemek, sağlık giderleri ve ülkelerine gönderilmeleri için ulaşım masrafı olarak, Edirne Emniyet Müdürlüğü'nün kasasından 1 milyon 200 bin YTL para çıktı. Sarayiçi'nde bulunan Tunca kışlasında barındırılan 420 kaçak ise ülkelerine dönmek için gün saymaya başladı. Edirne Emniyet Müdürlüğü Yabancılar Şube ekipleri tarafından yakalanan kaçaklar, Büyükelçiliklerle temasa geçerek ülkelerine gönderiliyorlar.

Bu süre içinde Tunca Kışlasında misafir edilen kaçaklar, otel görünümündeki koğuşlarda, ranza tipi yataklarda kalıyorlar. 24 saat sıcak su bulma imkanına sahip kaçakların vakit geçirmeleri için de değişik yöntemler buluyorlar. Kimi satranç oynuyor, kimileri de yere serdikleri battaniyenin üzerinde iskambil kağıtları ile oyun oynuyor.

Yemeklerini, parmak izleri ile alıyorlar.

Yıl içinde yemek sırası nedeniyle çıkan isyan sonrası koğuşların ateşe verilmesi ve çok sayıda kaçağın çıkan olaylarda yaralanması üzerine Edirne Emniyet Müdürlüğü harekete geçti ve parmak izi ile yemek dağıtım sistemini kurdu. Kaçaklar artık kadın ve erkek koğuşunun arasında bulunan parmak okuma cihazı ile yemeklerini alıyor ve olayların çıkması engelleniyor. Daha önce güçlü olanın, zayıf olan kaçağın yemeğini aldığını belirten yetkililer, "Şuan yemek sırasına girmek için kaçaklar parmak okuma cihazına ellerini sokuyor ve yemeklerini alıyor. Hiçbir kaçak bu sistem sayesinde başkasının yemeğini alamıyor. Bu cihazla ayrıca daha rahat sayım yapıyoruz." açıklamasını yaptılar. . Son 4 yılın istatistiklerine bakıldığında umut yolcularının sayısının her geçen yıla göre büyük oranda artış gösterdiği göze çarpıyor. 2004 yılında yakalanan kaçak sayısı 10 bin 135 iken 2005 yılında yakalanan mülteci sayısı 11 bin 923'e, 2006 yılında 13 bin 19'a, 2007 yılında ise 17 bin 100'e ulaştı. Yakalanan kaçakların çoğunluğunu Filistin ve Iraklılar oluşturuyor.

Tunca Kışlası'nda kalan mülteciler, ülkelerine iade edilecekleri günü hüzünlü gözlerle bekliyorlar.

TATKO'dan yeni bir hizmet

Türkiye'de uzun yıllardır lastik sektöründe faaliyet gösteren TATKO Lastik Grubu, kamyon ve TIR lastiği alanında yeni bir teknik alanı olan TIR Technik'i hizmete sundu. TIR Technik, kamyon lastiklerinin kaplanması, TIR/kamyon servisi, filo yönetimi, iş makinesi lastikleri ve kaplanması, lastik ve jant ithalatı ve dağılımı, garaj ekipmanları, kaplama ve tamir malzemeleri ikmali gibi konularda faaliyet gösteriyor.

Goodyear, Michlen, Dunlop, Fulda, Double Coin gibi kamyon lastikleri üreten markaların bayiliğini ve distribütörlüğünü yapan TIR Technik, 2007 yılında bu segmentte 45 bin adetlik satış rakamına ulaştı. Ayrıca, 2007 yılında 27 bin 500 adet kamyon lastiği kaplayan şirket, bu konuda Goodyear Next Tread, Recamic, Elgi ve Galgo markalarıyla çalışıyor.

TIR Technik CEO'su Vedat Özçelik, Türkiye'nin ilk ve tek TIR-kamyon servisi olan TIR Technik'in, otobüs, kamyon, TIR ve çekici gibi ağır vasıtaların ölçülmesini sağlayan Josam teknolojisini kullandığını ifade etti.

"Biz Josam ekipmanlarının teknolojisini kullanarak, TIR teknik zincirlerimizde lastiğe etki eden bütün faktörlere müdahale ediyoruz ve gerekirse düzeltiyoruz. Bunun yanı sıra geleneksel lastik servislerinde bulunan sökme, takma, balans, dış açma gibi faaliyetleri de göstermekteyiz. Ayrıca yılın ikinci döneminde fren-balata değişimi, yağ değişimi ve far ayarı gibi mekanik bir takım aksamların hızlı servislerini de eklemeyi amaçlıyoruz. Böylece TIR Technik giderek lastiğin etrafındaki faktörler dışında mekanik alanda da hizmet veren birer nokta haline gelecek. İş makinesi lastiği için Michlen, Goodyear, Double Coin markalarıyla çalıştıklarını belirten Özçelik, "İş makinesi yatırımımızı 1998 yılında yaptık. Sadece Türkiye'de değil, yurtdışında da bu işi yapıyoruz. 2007 yılında satışını gerçekleştirdiğimiz iş makinesi lastiği adedi 2 bin adetti. Ayrıca bin 500 adet iş makinesi lastiği kapladık." şeklinde konuştu.

Kazakistan, Ukrayna, Irak ve Azerbaycan gibi ülkelerde pazar payına sahip olduklarını söyleyen Özçelik, "2005 yılından itibaren biz 3 yıldır yüzde 40 büyüyoruz. Ancak 2008 yılında Türkiye'nin siyasi ve ekonomik durumu nedeniyle yüzde 3 ila 5 oranında bir büyüme görüyoruz. Yurtdışı pazarlardan daha çok büyüme bekliyoruz. Çünkü yatırımlarımız var ve onlar büyümeye devam edecek." dedi.

TIR Technik Pazarlama Direktörü Mehmet Yılmaz ise, uygulamaya sokmak üzere oldukları bir projeden bahsetti.

"Lastik bakım anlaşmasının bir sonraki aşaması olan kiralık lastik projesi üzerinde çalışıyoruz. Amacımız müşterilerimizin lastikle ilgili konularla uğraşmaması. Kaplama, ekipman, her şey bizim tarafımızdan karşılanıyor, onlar sadece araçların yaptığı kilometre üzerinden bedel ödüyorlar. Projeyi Türkiye'de ilk kez hayata geçirmek için uğraşıyoruz."