

Karayolu Yolcu Taşımacıları Profesyonel Yöneticileri Derneği kuruldu

Sektöre profesyonel bakış açısı geldi



İmran Okumuş

Uluslararası Yolcu Taşımacıları Derneği (UYTAD) Başkanı İmran Okumuş, sektörün en büyük eksikliklerinden birisi olarak gördükleri Profesyonel Yöneticiler Derneği'ni kurduklarını açıkladı. Okumuş, 12 Mart Çarşamba günü genel kurulunu yapacakları dernekle, amaçlarının sektöre, yaşanan sorunlara ve çözüm arayışlarına profesyonelce bakmak olduğunu belirtti.

Herkese kapımız açık

İmran Okumuş, karayolu yolcu taşımacılığı alanında hizmet veren herkesi dernekte yer almaya davet ediyor: Derneğe üye olma konusunda sadece birebir taşımacı olma şartımız da olmayacak. Bu sektörün paydaşları konumunda olan tüm tedarikçilerin yöneticileri de derneğimize üye olabilecek, görev alabilecek.

Akaryakıtta müjdeli haber

Uluslararası ve Yurtiçi Otobüsçüler Federasyonu UYOF'un kuruluş çalışmalarının da devam ettiğini bilgisini veren İmran Okumuş, "UYOF daha kurulma aşamasında iken akaryakıtta otobüsçünün yüzünü güldüren projeye imza attı. Piyasanın en fazla indirimini biz sağlıyoruz. Mart sonunda yepyeni bir projenin müjdesini daha vereceğiz" diye konuştu.

9'da

Aras Kargo'dan kadın istihdamına destek

Kadınların güçlenmesi ve istihdamı için söz verdi, Birleşmiş Milletler'de örnek oldu



Evrim Aras

12'de

facebook.com/tasimadunyasi

twitter.com/tasimadunyasi

GÜNEŞLİ
PP2
İSTANBUL

Tasıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

Yıl: 3 • Sayı: 129 • 10 - 16 Mart 2014 • Fiyatı: 25 Kr

www.tasimadunyasi.com

Sektörler TOBB'daki şurada sorunlarını ve çözüm önerilerini Hükümete aktardı

TALEPLER HÜKÜMETTE

● TOBB bünyesindeki 59 sektör meclisinin temel sorunları ve çözüm önerileri hükümete sunulup, kamuoyu ile de paylaşıldı.

● Akaryakıt ve diğer maliyet kalemlerinin fiyatlarının yüksekliğinden bahisle çözüm istenmesi öne çıkan talep oldu.

4 SAYFA ÖZEL EK

5-6-7-8 sayfalar

Mevzuat değişiklikleri

Karayolları Trafik Kanunu

Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu'nun yapısı değişti. Yolda iki yerine bir kez toplanacak.

Karayolları Trafik Yönetmeliği

Otobüs ve minibüslerde 110, kamyon ve çekicilerde 99 km'ye ayarlı hız sınırlayıcı cihaz bulunacak. 50 km'lik şehir içi hız limiti iyi nitelikli bölünmüş yollarda 32, diğer bölünmüş yollarda 20 km artırılabilecek. Ayakta yolcu alan bazı şehir içi araçlar hariç tüm taşıtların tüm koltuklarında emniyet kemeri bulunacak ve kullanılacak.

Taşıma Kanunu

Taşımacılık dışındaki faaliyetlerin de Yönetmelikle düzenlenmesi hususu kanundan çıkarıldı.

Yetki devri belirli esaslarla TOBB ve TESK ile bağlarına yapılabilecek.

Engelliler Kanunu

Özel ve kamu toplu taşıma sistem ve araçları engelli erişebilirliğine uygun olacak. 2018'e kadar belirli şartlarda engellilere imkan tanınacak. 6 ay sonra erişilebilir olmayan araçlara izin ve belge verilmeyecek. ■ 8'de

Tırsan ve Gelecek Otomotiv etkinliğinde

Lojistikçiler Diyarbakır'da buluştu



11'de

65 yaşa nüfus cüzdanıyla ücretsiz seyahat

İlgili kanunlarla verilen ücretsiz veya indirimli seyahat haklarının kullanımına ilişkin yönetmelik yayımlandı. Buna göre 65 yaş ve üstü olanlar nüfus cüzdanıyla şehir içi toplu taşımalardan, ücretsiz, şehirlerarası demiryolu ve denizyolundan yüzde 50 indirimli yararlanabilecek. ■ 8'de



Dr. Zeki Dönmez

Daha çok vergi ödemek isteyen var mı?

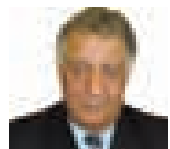
5'te



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

YHT'ler ve Japonya Shinkansen Örneği - 3

2'de



Mustafa Yıldırım

Akaryakıttaki ağır vergi yükü taşınacak gibi değil

3'te



Akif Nuray

Girişimci girişiyor da ya yatırımcı!

4'te

Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Recep Altepe, Otobüs Terminali'nde esnafla bir araya geldi.



3'te

Servisçiler Plaka Tahdidi için meydanlarda



Hamza Öztürk

2'de

OMSAN Lojistik, İş Ortaklarını Ödüllendirdi

Omsan Lojistik, 6 Mart 2014 tarihinde düzenlediği bir törenle iş ortaklarını ödüllendirdi. İstanbul Marriott Hotel Asia'da gerçekleştirilen ödül töreni ile Omsan, başarısının ardında önemli bir yer tutan iş ortaklarına teşekkür etti.



Osman Küçükertan

11'de

Meiller'den Yüngül İnşaat'a 14 Kamyon Üstü Damper



10'da

Yüksek Hızlı Trenler ve Japonya Shinkansen Örneği - 3

Prototiplerin Testi

2 Fastech 360 treni prototip olarak geliştirilmiş olup amaç, yüksek hızlarda ortaya çıkan durumlar için bir tanım getirmek ve geleceğin konforlu yolculuğu önerisini geliştirmek için 360 km/saat hızlı trenler tasarlamaktır. Fastech 360S' in 8 aracı Tip E954' te resmi olarak tasarlanmıştır. Bu tasarım; her uçta birer tane ve ortada da 6 tane motorlu araçtan oluşan bir yük vagonuna sahiptir. Etkinliklerinin karşılaştırılması için iki farklı burun tipi test edilmiştir. İlave özellikler panoları da içermekte olup bu elemanlar, deprem yada toprak kayması gibi acil frenleme durumlarında dayanım kontrolü için ilave ayrodinamik çekim için aracı üst kısmına yerleştirilebilir.

Üç farklı çekiş paketi test edilmiş olup her bir sistem bir motor aracı çiftiyle bağlanmıştır. Kurlardaki sürüş kalitesini arttırmak için araçlar hava yayları ve azami 2° lik eğilme eğilimli bir yapıya sahiptirler. 6 araclı Fastech 360Z, Tip E955' e göre tasarlanmış olup daha küçük bir gövde profiline sahip olduğundan Mini-Shinkansen' de işletilebilmektedir. Uçlardaki iki boji çekim gücüne sahip değildir ancak diğer boji boji çekicidir. Ekipmanın diğer önemli elemanları; Fastech 360S' teki ile aynıdır.

Shinkansen güzergahlarındaki stabiliteyi sağlamak için Fastech 360Z' nin dingil aralığı Fastech 360S' te olduğu gibi 2500 mm' dir. Bu; halen Mini-Shinkansen güzergahlarında işletilmekte olan Komachi trenlerinin E3 serilerindeki 2250 mm' lik dingil aralığı ile karşılaştırılmaktadır. Dönüştürülmüş kesitlerdeki küçük çaplı kurlarda oluşan yan kuvvetleri düşürmek için Fastech 360Z, ayarlanabilir yalpalama kuvvetlerinde yalpalama söndürücüleriyle donatılmıştır. Yüksek kurb performansı aynı zamanda Fastech 360Z' de dingil kutuları ve hava yaylarının boyuna mesnet rijitliklerinin optimizasyonu ile sağlanmaktadır.

Teknik Gelişmeler

Hat kesimi gürültüsünün büyük bir bölümü için mevcut toplama hesapları; Shinkansen trenlerine göre geliştirilmiştir. JR East; diğer tiplerdeki tren başına iki pantograf yerine her bir trene bir pantograf mevcut bir toplama sistemi geliştirmiştir. Aynı zamanda yeni birçok bölümlü temas çubuklu düşük gürültü pantografı geliştirilmiştir. Her bir bölüm bir yay (p41) tarafından

desteklenmekte ve pantograf başı genişliği boyunca temas kablolarında dikey yalpalamalardan dolayı genişleşip büzülmektedir. Bunun; yüksek hızlarda başarılı, istikrarlı bir bağlantı olduğu ispatlanmıştır. Fastech 360 trenlerindeki çekme ekipmanı, yüksek güçlü, düzenli ve ağırlıkta hafif elemanların farklı çekme motorları ve soğutucularla kombinasyonunu kullanmaktadır. Her üç aşamalı emme motorlar ve daimi mıknatıslı eş zamanlı motorlar test edilmiştir. Şimdiye kadar test edilen bütün sistemler; performans standartlarını gerektirmiş ve halihazırda mukavemetleri, hizmet edebilirlikleri ve maliyetleri değerlendirilmektedir.

Fastech 360 trenleri; kapsamlı bütünlük bilgi kontrol ağ özelliğine sahiptir. Bu sayede; yüksek hız aralıklarındaki bağılayıcılıkları en üst seviyeye çıkartılabilmektedir. Tekerleklerin çıkma yada kayma durumuna karşılık her bir dingile optimum döndürme momenti ve frenleme gücü uygulanmaktadır.

Güvenli Sürüş Vitesi

Yüksek hız kaynaklı olarak bojielerdeki ve boji elemanlarındaki yük artışı ile başa çıkmak için, JR East 1993 yılında 425 km/saat hızı yakalamış STAR21 test trenlerinden sağlanan boji şasesi ve dingil dizisini tasarlamıştır. Aynı zamanda; daha yüksek kuvvetleri karşılamak için yeni tip bir fren vitesi, yeni bir dingil mil yatağı ve şanzıman tipini içeren özel ekipmanlar geliştirilmiştir. Bu çift sarmallı vites kutusu; dönem momenti boyunca hiçbir ekstenel kuvvet üretmemekte olup konvansiyonel bir sarmal vitesi yerine çekme kuvveti ve gürültüyü düşürmek için kullanılmaktadır.

Fastech 360 trenlerinin yapımından önce dahi, boji ekipmanının güvenliğinin yeterliliğinin sınanması için 600.000 km' lik taşıma ile dayanıklılık testi gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda yüksek hızlarda işletimde bojielerin ve ilgili elemanlarının durumunun kontrol



PROF. DR.
MUSTAFA ILICALI
mustafa.ilicali@bahcesehir.edu.tr
mustafa.ilicali@ibb.gov.tr

edilmesi için bir performans gözleme sistemi geliştirilmiştir. Bu; şanzımandaki uygun olmayan koşullar gibi dingil çekimlerindeki titreşim ve ısı değişimlerinde anormallikleri saptamak için uygun bir yöntemdir.

Mayıs 2009' da hizmet edebilirlik ve dayanımın kontrol edilmesi için gerçekleştirilen test programının bir parçası olarak, bojieler ticari hizmetlerde toplamda yaklaşık 600.000 km' lik bir taşıma gerçekleştirilmiştir.

Güvenlik

400 km/saat' e varan birçok test sürüşü sayesinde, bu hız aralıklarında herhangi bir güvenlik endişesi olmadığı teyit edilmek durumunda kalmıştır. Dingil yükleri, yatay kuvvetler ve derayman etkisinin hepsi belirli bir izin verilebilir ve tolere edilebilir aralıkta kalmaktadır.

Başlangıçta; JR East yapısal bir ihtiyaç olarak depreme meyilli bir bölgedeki güvenlik operasyonlarına ağırlık vermiştir. 2004 yılında Niigata Chuetsu depreminde Joetsu Shinkansen' in deraymanına karşılık, trenlerin daha hızlı durdurulması, acil fren sisteminin daha hızlı devreye girmesi ve güç çekiminin kesilmesi için geçen zamanın düşürülmesi için adımlar atılmıştır. Aynı zamanda; trenin raydan çıkmasını önlemek için her bir bojiye yerleştirilen bir L profilli kılavuz geliştirilmiştir. Bu özelliklerin hepsi, şimdilerde ticari hizmet veren Shinkansen trenlerine adapte edilmiştir.

Deprem süresince yüksek hız kaynaklı olarak oluşacak ilave risklerin sınırlandırılması için, Fastech 360 trenleri olabildiğince hızlı doldurulabilmeleri için ayrodinamik yapının geliştirilmesi ve tutunmanın artırılması adına ilgili malzemelerle donatılmıştır. Bu konuda oldukça yeni gelişmeler gerçekleştirilmiş olup 360 km/saat' lik hızda sahip bir trenin 4.000 m mesafede durması sağlanmaktadır. 340 km/saat hızda aynı durma mesafesi ayrodinamik paneller olmaksızın sağlanabilmektedir.

Hepinize sağlıklı, huzurlu, mutlu ve başarılı bir hafta dilerim. ■

İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkan Adayı Binali Yıldırım'ın İZTAD ziyareti

Eski Ulaştırma, Denizcilik ve Habercilik Bakanı Binali Yıldırım, İzmir Ticaret Odası Başkanı Ekrem Demirtaş ile birlikte İzmir Taşımacılar Derneğini ziyaret etti.

İZTAD Başkanı İsmail Cirit, sektörün genel sorunları ve İzmir' de had safhada yaşanan S plaka sıkıntısı, güzergâh, sigorta ve park yeri sorunlarını ilerecek çözümler konusunda önerilerde bulundu.

Başkan Adayı Binali Yıldırım, sektörün sorunlarını çok yakından takip ettiği için hepsine vakıf olduğunu belirterek bunlardan pek çoğu ulusal bazlı sorunlar, bir kısmı da Belediye kapsamında çözülecek sorunlar olduğunu belirterek, "ben pek çok yerden

adaylık teklifi almış olmama rağmen ben İzmir'i seçtim. 30 Mart günü sizde tercihinizi beni seçmek yönünde kullanırsanız bu sorunlarınıza çözümü hep beraber bulacağımız inancımı taşıyorum. Benim çalışma prensibimi tanıyanlar bilirler. Yetkileri tek elde toplamaktan çok ehil kişilere dağıtmayı uygun buluyorum. Çünkü sizin işlerinizi sizden daha iyi bilmem mümkün değil. Çözüm önerileriniz bizim için doğru uygulamalar olacak. Farklı görüşler varsa kendi aramızda ortak paydada buluşmamızı isterim. Değilse ben uygun bulduğum çözümü devreye alırım. Bu güne kadar bu yöntem hep kabul gördü. Eğer beni seçerseniz bu konuda da aynı yöntem ile hızlı çözümler üretmek sizlerle birlikte İzmir için faydalı hizmetler üretmek fırsatını bulmuş olurum" dedi. ■



Servisçiler Plaka Tahdidini için meydanlarda

İSAROD Başkanı Hamza Öztürk, İstanbul' da 56 bin servis aracının olduğunu belirterek, "56 bin kişinin mesleğini duyurmak için daha ne yapalım?" dedi. Servisçiler 12 Mart' ta İSAROD öncülüğünde İstanbul Büyükşehir Belediyesi önünde plaka tahdit istediğini yineleyecek.

Yeni eylem adresi Belediye

İstanbul Umum Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası (İSAROD), 'plaka tahdidini' talebiyle eylem yaptı. Zeytinburnu Kazlıçeşme Meydanı' ndaki eyleme binlerce servisçi esnaf katıldı. Kazlıçeşme' de alınan bir karar sonrası servisçi esnafı 12 Mart Çarşamba günü İstanbul Büyükşehir Belediyesi önünde toplanacak. Plaka tahdidini istediğini yineleyecek.

2 Mart Pazar günü Kazlıçeşme Meydanında yapılan eyleme Ankara Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası Başkanı Tuncay Elmadağlı ile Eskişehir Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası Başkanı Taşkın Tırpan da katıldı. İSAROD üyesi binlerce kişi, plaka tahdidini taleplerini dile getirmek için Kazlıçeşme Meydanı' nda toplandı. 'Tahdit etmiyoruz Tahdit istiyoruz', 'Ne ekersen onu biçersin, 30 Mart hasat zamanı', 'Rant değil hakkımızı istiyoruz', 'Korsan yerine konduk, esnaf yerine konmadık', 'Yediemin otoparkları servis araçlarıyla dolu' ve 'Alo orası Başkanlık mı? Evet: Buyurun. Servisçi amcalar yolda kaldı usta orda mı?' yazılı pankart ve dövizler taşıyan grup, 'Esnaf burada Topbaş nerede?' şeklinde slogan attı. Minibüslerini alana park eden servisçiler kuralan platformda taleplerini dile getirdi.

Plaka tahdidini ile daha ucuz hizmet

Eylemde konuşma yapan İSAROD Başkanı Hamza Öztürk, plaka tahdidini rant elde edileceği iddialarını ise yalanladı. Plaka tahdidinin esnafın güvencesi olduğunu yineleyen Öztürk, gerekirse 5 yıl boyunca verilecek ticari plakaların satılmaması ve kiralanmaması yönünde karar alınması önerisinde bulundu. Öztürk, uygulamanın hayata geçmesi durumunda daha denetlenebilir olacaklarını vatandaşların da daha ucuz hizmet alabileceğini vurguladı. Öztürk, İstanbul' da öğrenciyi ve perdoneli kaliteli ve ucuz taşımanın yolunun plaka tahdidinden geçtiğini belirterek, "Esnafın iş güvencesini sağlamak istiyoruz. Biz bu işi gerçekten istiyoruz. Plaka tahdidini bizim esnafımızın olmazsa olmazı. Onun için ne yapmamız



gerekirse sizlerle beraber hepsini yapmaya hazırız. İstanbul da 56 bin servis aracı var. Özel halk otobüsleri, taksi sayısının iki katıdır. 56 bin kişinin mesleğini duyurmak için daha ne yapmamız lazım" dedi.

Destek olun, odanıza sahip çıkın

Ankara Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası Başkanı Tuncay Elmadağlı ise İstanbul' a tahdid gelmesi durumunda Türkiye' de her ilde plaka tahdidini uygulamasının olacağına inandıklarını belirterek, servisçi esnafına seslendi: "Şu anda Türkiye genelinde 31 ilde ve 100' e yakın ilçede plaka tahdidini uyguluyor. Sizler birlik olduğunuz müddetçe, bu tahdid almanızın önünde hiçbir engel yok. İstanbul da yaklaşık 60 bin servis aracından bahsediliyor. Birbirinize destek olun. Ondan mutlakla sahip çıkın. Ankara olarak bu şekilde yola çıktık ve başarıya ulaştık. Sizlerin de başarıya ulaşmanız önünde hiçbir engel yok"

Destekliyoruz

Eskişehir Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası Başkanı Taşkın Tırpan da, Eskişehir' e plaka tahdidinin uzun müddetler sonucu uygulanmaya başlandığını belirterek, "Bizler de sizin gibi servisçileriz. Eskişehir' de de tahdid gökten zembille inmedi. Çok büyük mücadeleler verdik. Sizlerin de mücadelesine her zaman destek verdik. İnanmak başarmanın yarısıdır. Mücadelenizi her platformda destekleyeceğiz" diye konuştu. ■

ISUZU NOVO
ZİRVEYİ İSTEYENLERİN
YOLU BELLİ!

Yolcu taşımacılığı güven, konfor, performans ister. Sınıfının standartlarını belirleyen Isuzu Novo, hem yolcularını hem de yolların profesyonellerini mutlu eder.



Çağrı Merkezi: 444 4 İSZ (479)
isuzu.com.tr • facebook.com/IsuzuTurkiye • twitter.com/IsuzuTurkiye

ISUZU

10 - 16 Mart 2014

Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Recep Altepe, Terminalde esnafla buluştu.

30 Mart sonrası hazırlık

Büyükşehir Belediye Başkanı Recep Altepe, Terminal'in Bursa'nın misafir odası olduğunu belirterek, hizmet kalitesinin daha da yukarıya çıkarılması için gerekli çalışmaların en kısa zamanda başlayacağını söyledi.

Büyükşehir Belediyesi iştiraklerinden Burulaş tarafından işletilen Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin Türkiye'ye örnek bir kompleks olması yönündeki çalışmalara hız veren Başkan Recep Altepe, Bursa Otogar Esnaf ve Çalışanları Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği yönetimi ile bir araya geldi.

Terminal kompleksi içindeki Burulaş Toplantı Salonu'nda düzenlenen kahvaltılı programda sorunlarını dile getiren Dernek Başkanı Yılmaz Atas, mevcut mescidin talebi karşılamadığını belirterek, bölgeye bir cami yapılmasını istedi. Terminal esnafının en büyük sorununun müşteri sayısı azlığı olduğunu ifade eden Atas, yerel seçimlerden sonra Büyükşehir sınırlarına dâhil olacak ilçelerden gelen araçların tek merkez olarak terminalde toplanmasını kendileri için önem taşıdığını vurguladı. Bazı firmaların terminalden boş çıkış alıp, şehir içindeki bazı noktalardan yolcu aldığını kaydeden Atas, yine mahalle aralardan yurtdışına kalkan otobüslerin de terminale yönlendirilmesi konusunda gerekli denetimlerin artırılması gerektiğini söyledi.



Aldığımız kararlara uyulmuyor

Terminali Bursa'nın misafir odası olarak nitelendiren Başkan Recep Altepe, bu nedenle hizmet kalitesinin de en üst seviyede olması gerektiğini ifade etti. Kalitenin artırılması noktasında Belediye olarak ellerinden geleni yaptıklarını dile getiren Altepe, "Geçtiğimiz günlerde Terminal taksi durağını modern bir görünüme kavuşturduk. Bunun yanında cami projemiz hazır, çalışmaları yakında başlatacağız. Burada kalitenin artırılması noktasında ne isteniyorsa biz varız. Ancak burada esnafa da önemli görevler düşüyor. Bahsedilen sorunların büyük bir kısmının kaynağı da buradaki esnaf. Şehrin farklı noktalarından yolcu alan da mahalle arasından yurtdışına yolcu taşıyan da esnaf. Yakındaki bir kasabaya gidecek araç bile terminalden kalkıyorsa, mahalle arasından yurt dışına araç

kaldırılmasını burada konuşmamamız gerekir. Biz bu konuda UKOME olarak karar almışız. Ancak bu kararlara uymayanlar yine esnaf. Siz dernek olarak bir araya gelin, kararlarınızı alın. Buradaki 150 esnaf bir karar alıyor da 3-5 kişi kendi menfaatleri için bu kararlara uymuyorsa biz edersiniz ki her aracın başına bir polis ve zabıta dikmek de mümkün değil. O yüzden siz dernek olarak çoğunluğun imzasıyla gerekli kararları alın. Biz gerekli müdahaleyi hemen yaparız. Yapıtı her işle Türkiye'ye ve dünyaya örnek olan Bursa, Terminali ile de örnek olmalı. Burada en büyük görev yine esnafımıza düşüyor" diye konuştu.

Başkan Altepe, toplantının ardından terminalde gezerek, otobüs firması yazhanelerinde görevli yöneticiler ve esnafla sohbet etti. ■

Akaryakıttaki ağır vergi yükü taşınacak gibi değil



Mustafa Yıldırım
TOF Tüm Otobüsçüler
Federasyonu Genel Başkanı

my@ulusoy.com.tr

Bu hafta üzerinde durulması gereken konu; TOBB'un ev sahipliğinde 4 Mart'ta gerçekleştirilen 7'inci Sektörler Şurası. Yolcu taşımacıları olarak 5 madde olarak taleplerimizi ilettik. Raporlar incelendiğinde bütün sektörler, vergi yükünün ağırlığını dile getirdiler. Bu yükün taşınamayacağını, bu yükler altında şirketlerin yaşama şansının kalmadığını net bir şekilde ifade ettiler. Yüksek maliyetlerimizin ana nedeni; akaryakıt üzerinde yüzde 66'lık vergi yükü. Biz hiç değilse, yüzde 50 olmuyorsa, yüzde 30 veya yüzde 40 vergi iadesinin verilmesini talep ediyoruz. Bu da kotalı şekilde ödendiği ibraz edersiniz, faturaları gösterip yılsonunda yüzde 40'ın iadesini alabilirsiniz. ÖTV iadesinin verilmesi gerektiğine inanıyoruz, çünkü toplu taşıma yapıyoruz. ÖTV bakıldığında depremden sonra geçici bir düzenleme olarak girdi ama kalıcı ve ezici hale geldi.

Taşımaya yeni yatırım yapılamıyor

ÖTV ulaşım maliyetlerinin artırdığı için bu sofraya kadar yansıyor. Ulaşım maliyetinin tüketim malzemelerindeki etkisi yüzde 30'u buluyor. KDV bir alt dilime düşürülsün istiyoruz ama bu da sorunlarımızı çözmez. Bizim ana meselemiz akaryakıt. Dünya piyasalarında petrolün geldiği yer belli. Bu kadar yüksek vergi ile taşımacının yaşaması mümkün değil. Bu taşımada güvenliğinin kaybolmasına neden oluyor. Taşımada geldiğimiz noktadan aşağıya doğru gitmeye başladık. Çalışanların maliyetlerinden tasarruf yapmaya çalışıyoruz. Her türlü kaliteden tasarruf, bu trafik güvenliğini tehdit eder boyuta geldi. Bu ekonomik travma altında otobüsçü ve nakliyeciler eziliyor. Hükümetin

bir an önce akaryakıttaki vergi yükünün azaltılmasına yönelik bir çözüm bulması gerekiyor. Kış aylarına gelindiğinde kapasite kullanımı konusunda ciddi sıkıntı yaşıyoruz. Senenin 225 günü boş giden otobüslerle sektörün gelişmesi mümkün değil.

Biz taşımacılığı havayoluna, denizyoluna göre üç katı maliyetle yapıyoruz. Demiryolu ise gelişen hatlarla birlikte uygulanacak popülist fiyatlandırmalarla sektörde bir anda otobüsçülüğü bitirecek bir durumda. Avrupa'ya baktığımızda demiryolunda fiyatlandırmalar havayolu ile yarışır şekilde. Bu şartlar altında karayolu taşımacılığı bu ülkenin ihtiyacı ama biz bunu anlatamadık bugüne kadar. Zorunlu bir ihtiyaç çünkü uçağın gitmediği bir sürü il, ilçe var. Bu akaryakıt vergileri artık taşınamaz duruma geldi. Bu sektörün durumunu net bir şekilde ortaya koyuyor. Yatırımlar durmuş durumda. Yeni yatırım yapma şansımız kalmadı.

Engelli düzenlemesi

Öte yandan engelli düzenlemesi bizim önmümüzü kesiyor. Üretici firmalar ne yapacaklarını bilmez haldeler. OSD ile bir toplantı yapıp, engelli politikası ile tavırımızı belirleyeceğiz. Gerekirse bu konuya Başbakanı kadar taşıyacağız. Başbakanın konunun derinliği hakkında bilgisi olduğunu sanmıyorum. Bakan düzeyinde çözüleceğine de inanmıyorum. Popülist bir karar alındı. Bu uygulanabilir mi, uygulanamaz. Bunun olamayacağını net bir şekilde görüyoruz. Bu kanunu çıkaranlar ilgili bakanlıkların görüşünü almadan bu düzenlemeyi yaptılar. Bu şura sonrasında umuyoruz ki, talepler dikkate alınıp yeni uygulamalara gidilir. Gidilmezse de artık iflaslar yaşanacak. ■

30 Solaris İzmir yollarında hizmete başladı

İzmir Büyükşehir Belediyesi ESHOT Genel Müdürlüğü tarafından hizmete alınan 100 körüklü Solaris otobüsün 30 adetlik ilk partisi törenle hizmete alındı.

Düzenlenen törene Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu, Balçova Belediye Başkanı Mehmet Ali Çalkaya, ESHOT Genel Müdürü Faruk Çelik, Solaris Yönetim Kurulu Üyesi Martin Grubel, Solaris Türkiye Distribütörü SOBUS Motorlu Araçlar'ın sahibi Serdar Özcan'la çok sayıda vatandaş katıldı.

Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu, "Kentimize en son teknolojiyle donatılmış 30 yeni körüklü otobüs daha kazandırmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Gelecek ay 30 adet, Nisan ayında da 40 adet yeni otobüsle mevcut fiyola 100 yeni araç kazandırmış olacağız" dedi.

Toplam maliyet 22 milyon 500 bin lira

100 yeni otobüsün toplam maliyetinin 22 milyon 500 bin lira olduğunu ifade eden Kocaoğlu, "Yaz aylarında araçlarımızın yaş

ortalaması 5 yaşın altına düşecek. Büyükşehir Belediyesi, hızlı bir şekilde otobüs filosunu yeniliyor. Şu anda sefere yaklaşık 1550 civarında araç çıkartıyoruz. Bunların yaklaşık yüzde 90'ı yani 1412 tanesi bizim dönemimizde yenilendi. Alçak tabanlı, yakıt tasarrufu sağlayan, çevreci ve son teknolojiyle üretilmiş araçlarımızla kentimizi donatıyoruz. Ulaşım sektöründe yıllardır hizmet eden minibüscü, otobüsçü ve kooperatifçi kardeşlerimizi de kent kartla sistemin içine alarak işlerini kaybetmemelerini sağlayacak sistemi kuruyoruz" dedi.

İzmir-Polonya arasında yeni bir tarih başladı

Solaris firması Yönetim Kurulu Üyesi Martin Grubel, Solaris firması olarak gerçekleşen işbirliğinden çok mutlu olduğunu söyledi. Grubel, "İzmir Büyükşehir Belediyesi ile geçtiğimiz Ağustos ayında imzaladığımız anlaşma ile İzmir ve Polonya arasında yeni bir tarih başladık. Toplu taşımacılık çok önemlidir. İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı'nın toplu ulaşım yatırımlarına verdiği önemi çok takdir ediyorum" dedi. ■



Solaris Yönetim Kurulu Üyesi Martin Grubel, Solaris Türkiye Distribütörü SOBUS Motorlu Araçlar'ın sahibi Serdar Özcan'la birlikte Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu ve ESHOT Genel Müdürü Faruk Çelik'e günün anısına Solaris maketi hediye ettiler.



pirelli.com.tr

Pirelli Kaplama Teknolojisi Novateck İle Yeni Bir Deneyime Hazır Mısınız?

Gelişmiş Novateck Kaplama teknolojisine sahip uzun ömürlü lastiklerinizle güvenli yolculuğun keyfini sürerken, maksimum enerji tasarrufu ile de işletme maliyetlerinizi minimuma indirebilirsiniz.

LASTİK KAPLAMA TEKNOLOJİSİYLE DAHA UZUN ÖMÜRLÜ LASTİKLER

NOVATECK

PIRELLI

KONTROLSÜZ GÜÇ, GÜÇ DEĞİLDİR



**Akif
Nuray**

anuray59@gmail.com

Girişimci girişiyor da, ya yatırımcı...

Geçen hafta Bergama'daki ahşap tornacının İrlanda'daki müşterisinden bahsetmiş ve Yazılım Girişimcisi'nin Yatırımcı aradığını iletti.

Aradığı meblağ bir banka şubesi yatırımın sadece yarısı kadar.

Kaç şube açıldı 1 yılda: 925 adet!

Yatırımcı ne demek, pekiyi?

Girişimcinin fikrini projelerini değerlendirerek ona finans sağlayan kişi veya kurum demek.

ABD, ortalama 100 bin dolar yatırmış yeni fikirleri. Ülkemizin büyük telekom şirketi 1 milyon TL toplamış girişimcilere, 10 otomobil parası kadar.

Oysa kendi kaynaklarından 400 bin TL ayırmış; 4 otomobil parası.

Bazı veya bazen şirketler vicdanlarını temizlemek isteyebiliyorlar.

Her abonesinden 1 (bir) TL ayırma 35 milyon TL edecek!

Kim vermez ki.

Yeni fikirleri, girişimciliğe verdiğimiz destek sizce de az mı, ne!

Biliyoruz ki; en büyük ihtiyacımız katma değer artışı.

Katma değeri yükseltecek, tasarım kabiliyetimizi geliştirecek, bunu da yayın eğitim ve istihdama duyarlı öğretim ile yapabileceğiz.

2023 yılına kadar başka bir anlayış ile yatırım yapacağız ki semeresini katma değer artışı olarak alabilelim, böyle olmayacak.

Girişimci-yatırımcı eşleşmesi yeni mikro-KOBİ'ler yaratacak ve kalkınmayı tabana yayacak.

Kalkınma dediğimiz zaman 10. KOBİ Zirvesi'ndeki;

"... Tüm bu sözünü ettiklerimin ancak sağlıklı demokrasilerde, yurttaşların birbirine ve yöneticilerine güvendiği, hukuk kurallarının

evrensel ölçütlere uygun olduğu ülkelerde yaşama geçebileceği günibi açık. ... sözleri, ekonomi yöneticilerine -ve dolayısı ile siyaset yöneticilerine- ve herkese ulusal görev veriyor."

Evet, projeleri ekonomi yönetimleri ve STK'lar hazırlayacak, kamu yönetimi uygulayacak.

Biliyoruz ki; yatırımcı diye ortaya çıkanların

akıllarındaki rakamlar birkaç adet otomobil parası kadar.

Kendilerine melek bile diyorlar.

Bir jüri daha kursak ve Yılın Yatırımcısı'nı seçtiğimiz!

500 (beşyüz) TL mikro kredi verip vergi mükellefi yaratan yatırımcıyı seçerler.

Yeni fikirlerin ne kadar işe yaradığına taze bir örnek var;

Petkim, cirosu bir miktar azalmasına rağmen brüt karını %232 artırdı. Net karını da %22.

Nasıl yapmışlar; 112 milyon dolarını verimlilik ve kapasite artışlarına yatırmışlar, yani; yönetim kalitesini arttırmışlar, yetmiş insan ile.

Böyle artışa can kurban, hem de karların küçüldüğü bir zamanda!

Bakın bakalım, sizin şirketinizin brüt karını ne kadar artırabiliriz?

%50, 100, 150, 200... ?

İnsan varlığına yatırım bir ulusal maliyet ve o kadar da büyük ulusal kazanç.

Herkes ödeyecek, herkes yararlanacak.

İşte o zaman uluslararası yarışmalara tasarımcılar, yazılımcılar, yaratıcı ekipler, markalar gönderebileceğiz!

Acelemez var! ■

Açıklama: İki önceki yazımda paralı eğitimi değil; kaliteli eğitimi yaygınlaştırmayı vurgulamıştım. Ulaşan sorulara cevaben sunarım.

Hastalya'dan Murat Akbulut Tur'a 10 Sprinter

Mercedes-Benz Türk bayi Hastalya Otomotiv, 2008 yılından beri turizm taşımacılığı alanında hizmet veren Murat Akbulut Tur. Ltd. Şti'ne 10 Sprinter teslimatı gerçekleştirildi.

Filosunda 24 Sprinter, 8 Vito, 3 403, 1 Safir, 1 Isuzu Turkuaz araç bulunduğunu belirten firma sahibi Murat Akbulut, Sprinter tercihini hiç sorun yaşamadığı için tercih ettiğini vurguluyor. Yıl içinde 10 adetlik daha Sprinter yatırımı yapmayı hedeflediklerini belirten Murat Akbulut, Hastalya Otomotiv'in gösterdiği yakın ilgi ve desteğinde alında etkili olduğunu ifade etti. Hastalya Otomotiv Hafif Ticari Araçlar Satış



Müdürü Ömer Küçükyavuz, Murat Akbulut Tur'un filosunun ağırlığının Mercedes markasından oluşmasının ve yeni yatırım

tercinde de yine Mercedes ürünü tercih edildiği olmasının kendilerini mutlu ettiğini belirtti. Küçükyavuz, "Murat Akbulut Tur

ile işbirliğimiz artarak devam edecek" dedi. Araçları Hastalya Hafif Ticari Araçlar Satış Müdürü Ömer Küçükyavuz teslim etti. ■

Koluman Tarsus'dan Yeni Ses Turizm'e Travego

Firma bünyesinde bireysel otobüsçü olarak hizmet veren Mustafa Deniz, 2006 Travego 15 aracını takasa vererek 2014 model Travego 15 yatırımı yaptı. Tarsus Koluman'ın gerçekleştirdiği satış sonrasında konuşan Mustafa Deniz, Yeni Ses Turizm bünyesinde başarılı şekilde hizmet vermek istediklerini ve firmaya güvenciklerini ifade ederek, "Satışın gerçekleşmesinde emeği geçen

Tarsus Koluman Otobüs Satış Müdürü Erdem Ünler başta olmak üzere herkese teşekkür ediyorum" dedi. ■



Temsa bayisi Ant Oto İzmir'den hızlı başlangıç

Çeşmeli Özbek Turizm'e 3 Safir Gürbüz Taşımacılık'a 2 Prestij

Çeşme merkezli firma 50'ye yakın özmal araçla yurtiçi ve yurtdışı turizm taşımacılığı alanında hizmet veriyor.

Firma sahipleri Serkan ve Ender Özbek kardeşler 20 yıldır taşımacılık alanında faaliyet gösterdiklerini ifade ediyorlar. Temsa ürünlerini kullanmaya Maraton otobüslerinin üretimiyle başladıklarını vurgulayan Ender Özbek Temsa

markasını tercihlerini şu şekilde açıklıyor: "Filomuzdaki araçları sık sık yeniliyoruz.

Filonun yaş ortalaması 2. Temsa araçları hem ekonomik yakıt tüketimi hem ucuz yedek

parçası ile maliyetlerimizi düşürüyor. Araçların konforundan yolcularımız memnun kalıyor.

Yolcularımızın bize bu konuda geri dönüşü çok olumlu. Temsa çok kaliteli otobüs üretimine sahip. İşin durumuna göre 3 ile 7 arasında

Prestij yatırımı düşüncemiz var." 2013 yılında bir önceki yıla göre yüzde 25 yolcu artışı elde

ettiklerini 2014'te yüzde de 15-20 arasında bir yolcu artışı beklentisi içinde olduklarını belirten

Ender Özbek, "Şu anda bir sis bulutu var. Umarım önümüzdeki süreçte bu sis bulutu dağılacak ve 2013 gibi bir yıl yaşayacağız" dedi.

Filolarına üstü açık tur otobüsü de katmak istediklerini belirten Özbek, "Turistlere bu otobüslerle Çeşme'nin güzelliğini göstereceğiz"

dedi. Ender Özbek, şu an tek sorunlarının 8+1 araçların otomobil olarak sınıflandırılması olduğunu belirterek, "9+1 araç yatırımı daha planlıyoruz" dedi. ■



Çeşmeli Özbek Turizm firma sahibi Ender Özbek'e araçları Temsa Bölge Satış Yöneticisi İrfan Özsevdim, Bayi Ant Oto Yönetim Kurulu Başkanı Hasan Göksoy, Ant Oto İzmir Bölge Otobüs Satış Sorumlusu Mehmet Kirkağaç yaptı.

1991 yılında Aliğa merkezli kurulan Gürbüz Taşımacılık personel, öğrenci ve Aliğa-İzmir arasında yolcu taşımacılığı yapıyor. Filolarında 14'ü kiralık toplam 40 araç bulunduğunu belirten firma sahibi Hamdi Gürbüz, Prestij tercihini düşük yakıt ekonomisi sağlama, ucuz yedek parça ve bakım

aralıklarının uzunluğunun getirdiği maliyet avantajları olarak açıklıyor. Hamdi Gürbüz, önümüzdeki dönemde hem Safir hem Prestij yatırımına yönelik yeni planlamalar da yapacaklarını vurguluyor.

İzmir'de S plaka sorunu olduğunu ve yeni plakaların verilmesi gerektiğini ifade eden Hamdi Gürbüz, "Bu işe adım

atmak isteyen bir insan 150 bin TL'ere varan bir plaka parası

ödemek durumunda kalıyor. Bu da çok mümkün değil. Ama mevcut plakalarda yetmiyor. En az 1000 plaka verilse çok daha iyi bir işleyiş olacak. Öte yandan

ilçiyi taşımacılığın belediye

sorumluluğunu girmesi bizleri de etkileyecek. Şu an güzergah izin belgesi ile bunu yapabiliyoruz. Ancak seçimden sonra Belediyenin nasıl bir çalışma yapacağını merakla bekliyoruz" dedi. ■

1991 yılında Aliğa merkezli kurulan Gürbüz Taşımacılık personel, öğrenci ve Aliğa-İzmir arasında yolcu taşımacılığı yapıyor. Filolarında 14'ü kiralık toplam 40 araç bulunduğunu belirten firma sahibi Hamdi Gürbüz, Prestij tercihini düşük yakıt ekonomisi sağlama, ucuz yedek parça ve bakım

aralıklarının uzunluğunun getirdiği maliyet avantajları olarak açıklıyor. Hamdi Gürbüz, önümüzdeki dönemde hem Safir hem Prestij yatırımına yönelik yeni planlamalar da yapacaklarını vurguluyor.

İzmir'de S plaka sorunu olduğunu ve yeni plakaların verilmesi gerektiğini ifade eden Hamdi Gürbüz, "Bu işe adım

atmak isteyen bir insan 150 bin TL'ere varan bir plaka parası

ödemek durumunda kalıyor. Bu da çok mümkün değil. Ama mevcut plakalarda yetmiyor. En az 1000 plaka verilse çok daha iyi bir işleyiş olacak. Öte yandan

ilçiyi taşımacılığın belediye

sorumluluğunu girmesi bizleri de etkileyecek. Şu an güzergah izin belgesi ile bunu yapabiliyoruz. Ancak seçimden sonra Belediyenin nasıl bir çalışma yapacağını merakla bekliyoruz" dedi. ■

Araçları Gürbüz Taşımacılık firma sahibi Hamdi Gürbüz'e Ant Oto Yönetim Kurulu Başkanı Hasan Göksoy, Ant Oto İzmir Bölge Otobüs Satış Sorumlusu Mehmet Kirkağaç teslim etti.

İzmir'de S plaka sorunu olduğunu ve yeni plakaların verilmesi gerektiğini ifade eden Hamdi Gürbüz, "Bu işe adım

atmak isteyen bir insan 150 bin TL'ere varan bir plaka parası

ödemek durumunda kalıyor. Bu da çok mümkün değil. Ama mevcut plakalarda yetmiyor. En az 1000 plaka verilse çok daha iyi bir işleyiş olacak. Öte yandan

ilçiyi taşımacılığın belediye

sorumluluğunu girmesi bizleri de etkileyecek. Şu an güzergah izin belgesi ile bunu yapabiliyoruz. Ancak seçimden sonra Belediyenin nasıl bir çalışma yapacağını merakla bekliyoruz" dedi. ■

Araçları Gürbüz Taşımacılık firma sahibi Hamdi Gürbüz'e Ant Oto Yönetim Kurulu Başkanı Hasan Göksoy, Ant Oto İzmir Bölge Otobüs Satış Sorumlusu Mehmet Kirkağaç teslim etti.

Yelpaze Turizm'e 4 Prestij

İzmir merkezli Yelpaze Turizm 4 Prestij yatırımı yaptı. 1996 yılında kurulan Yelpaze Turizm, öğrenci, turizm ve personel taşımacılığı alanında hizmet veriyor. Filolarında 27'si özmal 150 araç bulunduğunu belirten firma sahiplerinden Hasan Yıldırım Prestij tercihlerini şu şekilde açıklıyor: Prestij aracı ilk kez 2004

yılında satın aldık. O zaman satıcının bize tavsiyesi ile aldığımız araçların performansından, masrafsız

oluşundan memnun kaldık. 2008, 2011 ve 2012 yılında yine Prestij yatırımları yaptık. Bu yılda 4 Prestij yatırımı daha yaptık. Bu araçların düşük yakıt

tüketimi konusunda çok övdükler. 66 kuruş yakıtını söylediler, biz de test edip göreceğiz. Araçları almamızda önemli etkenlerden birisi de bakım

aralıklarının uzunluğu" dedi. Bu yıl bir adet daha otobüs yatırımı

planladıklarını belirten Hasan Yıldırım, "Bu yıl geçen yıla göre biraz durgun. Ama biz her zaman işimizi nasıl daha iyi yapabiliriz bunun uğraşı

içindeyiz. Daha güvenilir, daha kaliteli taşımacılık yapmak hedefimiz" dedi.

İzmir'de S plaka sorunu yaşadıklarını vurgulayan Hasan Yıldırım, "Şu anda mevcut 5000 dolayında S plaka var. Bu

plakalar talebe yetmiyor. Ben plaka alamıyorum. Çünkü iki ortak olarak birer plaka alabiliyoruz. Taşımacılığın önüne engel konulmaması gerekiyor. Bunun yanı sıra A1 belgesi almak istiyorum Bakanlık vermiyor. 8+1 araçların otomobil sınıfına düşürülmesi sıkıntı yarattı. 9+1 30 araç almak istiyorum ama araç yok" diye

konuştu. Temsa Pazarlama ve Satış Direktörü Murat Anıl'da yaptığı açıklamada; "Yelpaze Turizm ile yıllara varan dostluğumuzu tekrar yine araç teslimi ile taahhütlenmesi bizi çok memnun etti. Araçlardan yine memnun kalacağına inanıyoruz. Araçların hayırlı olmasını diliyorum, kendisine teşekkür ediyorum" dedi. ■



Yelpaze Turizm firma sahibi Hasan Yıldırım'a araçları Temsa Pazarlama ve Satış Direktörü Murat Anıl, Bölge Satış Yöneticisi İrfan Özsevdim, Ant Oto İzmir Bölge Otobüs Satış Sorumlusu Mehmet Kirkağaç teslim etti.

Akkoyun Turizm'e 4 Prestij

Akkoyun Turizm personel ve turizm taşımacılığı ve filo kiralama alanlarında hizmet veriyor. Baba Ferit Akkoyun, taşımacılık alanına 1973 yılında adım atıyor.

Filolarında 200 özmal, 200 kiralık araç bulunduğu bilgisini veren Erkan ve Hakan Akkoyun, "Bu

araçların 30'u otobüs. Kamu kuruluşlarına filo kiralama hizmeti veriyoruz. Prestij

tercihimizde en önemli etkenlerden biri düşük yakıt tüketimi. Bunu da biz

ölçümler yaparak tespitini yaptık. Bu araçlar ayrıca görünüm açısından da heybetli.

İhalelerin sonuçlarına göre

yeni yatırım planlarımız var" diye konuştu. 2014'ün geçen yıla göre daha sıkıntılı geçtiğini ifade eden Erkan ve Hakan Akkoyun, "Sigorta maliyetlerinin artması taşımacıyı zorluyor. Bu maliyetler biraz aşağı çekilmesi avantaj sağlayacaktır. 8+1 araçların da otomobil olarak sınıflandırılması da sorun yaratıyor. Ayrıca İzmir'de S plakaya yönelik sorun var. Yeni plaka verilmesi gerekiyor" dediler. Baba

Ferit Akkoyun ise taşımacılığın giderek zorlaştığına dikkat çekerek, "Rekabet kurallarına eskiden daha iyi uyuldu.



Araçları Temsa Bölge Satış Yöneticisi İrfan Özsevdim, Ant Oto İzmir Bölge Otobüs Satış Sorumlusu Mehmet Kirkağaç tarafından Akkoyun Turizm Onursal Başkanı Ferit Akkoyun, Yönetim Kurulu Üyeleri Erkan Akkoyun, Hakan Akkoyun'a teslim edildi.

Şimdi herkes daha fazla fiyatla rekabet yapmaya çalışıyor" diyor.

Çocuklarının taşımacılık işine girmesini ise Ferit

Akkoyun, "Onlar iyi ki bu alana girdiler. Yoksa bu noktalara gelemezdik" olarak açıklıyor. ■

HD kaliteli içerik

Cloud Kontrol Merkezi

TS 16949 sertifikası

Otomotiv seviyesinde Kalite

MSI/FUNTORO'dan garanti

TEKNOLOJİ
BİLİŞİM LTD. ŞTİ.

FUNTORO

Otobüslerdeki en lüks seyahat deneyimi

facebook.com/tasimadunyasi twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

10 - 16 Mart 2014 • Fiyatı: 25 Kr www.tasimadunyasi.com

7. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası, TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun evsahipliğinde, Başbakan Yardımcısı Ali Babacan'ın başkanlığında, Ekonomi Bakanı Nihat Zeybekci, Kalkınma Bakanı Cevdet Yılmaz'ın katılımıyla TOBB Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi.



Sektörler sorun ve çözüm önerilerini hükümete anlattı

TOBB'da düzenlenen 7. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası'nda, Türkiye'nin üretim ve hizmet alanındaki gücünü oluşturan 59 sektör meclisi, sorun ve çözüm önerilerini, birinci ağızdan Başbakan Yardımcısı Ali Babacan, ilgili bakanlar ve bürokratlara iletme fırsatı buldu.

■ **Dr. Zeki DÖNMEZ / Erkan YILMAZ**

Bu çalışma ile adeta ekonominin röntgenini çekildiğini ifade eden TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, "Bu raporun hem ekonomi yönetimiyle, hem de kamuoyu ile paylaşacağız. Burada dile getirilen tüm sorunlar ve öneriler, ilgili bakanlıklar ve kurumlar bazında da

ayrıca tasnif edilecek ve kendilerine iletilecek. İnaniyorum ki, bu değerli arkadaşlarımızın çalışmaları, kamu-özel sektör işbirliğine yeni bir ivme kazandırarak, ekonominin büyümesine destek verecektir" diye konuştu.

Rifat Hisarcıklıoğlu, önceki sektörel şuralarda gündeme getirilen çeşitli konularda, sağlanan ilerlemeler, reel sektörün ve ekonominin büyümesini sağladığını vurguladı.

Hisarcıklıoğlu, Tekstil, Konfeksiyon, İlaç ve Turizm'deki KDV indirimleri, Denizcilik'teki destekler, yatırım teşvik sisteminin bölgesel ve sektörel olarak dizayn edilmesi, KOBİ'lere tanınan yeni imkânlar ve istihdam desteklerin bunlardan sadece birkaçı olduğunu belirtti.

Bu toplantının, her sektörün yaşadığı darboğazı tespit etmeye yönelik son derece önemli bir adım olduğunu altını çizen Hisarcıklıoğlu, ülkemizin en önemli bir ihtiyaçlarından birisinin de

sektörel politikaların geliştirilmesi olduğunu sözlerine ekledi.

Başbakan Yardımcısı Babacan

Başbakan Yardımcısı Ali Babacan'ın, bir önceki şurada Hazine Müsteşarlığının 751 gündem maddesi tespit ettiğini bunlar içinde mali yüklerin azaltılmasına ilişkin sorunları çözümlenmeye hazır olmadığını belirtti. Babacan, yaklaşık bir ay sonra, bugünkü şurada dinlenecek önerilerin somutlaştırılması, tasnifinin yapılması ve ilgili bakanlıkların görevlendirilmesi işlemlerinin tamamlanacağını bildirdi. Daha önceki şuralardan farklı olarak 6 ay sonra bir değerlendirme yapmak istediklerini kaydeden Babacan, "Görevlendirilen bakanlıklarımız gelecekte, o görevlendirme ile alakalı 6 ay içerisinde ne gibi gelişmeler oldu, bunun bir özeti niş adamları ile paylaşacaklar" dedi. Dünyanın şu

andaki ekonomik görünümüne bakıldığında genel tablonun çok kötü olmadığını ifade eden Babacan, küresel krizin en kötü günlerinin geride kaldığını belirtti. Krizin ilk olarak finans sektöründe ortaya çıktığını anımsatan Babacan, bu tip krizlerin uzun sürdüğünü ve etkilerinin çok geniş olduğunu kaydetti.

Bu durumun etkilerinin cari açığı yüksek olan ekonomilerde daha fazla hissedildiğine dikkati çeken Babacan, "Gelecek 10 yıllık dönemde gelişmekte olan ülkeler açısından büyüme geçtiğimiz 10 yıla göre daha yavaş olacak. Artık Çin'de yüzde 9-10'luk büyüme oranları gerçekleşmeyecek. Belki yüzde 7-8'lik büyüme oranı olabilir, yüzde 7'nin altına düşürmemek içinde özel bir çaba var. Gelişmekte olan

ülkelerin gelecek 10 yılın ortalama büyüme oranları gelişmiş ülkelerden daha fazla olacak. Küresel ekonomilerin yine temel dinamosunu, lokomotifini geliştirmekte olan ülkeler oluşturacak" diye konuştu.

OECD'nin öngördüğü 10-20 yıl boyunca Türkiye'nin, Avrupa'nın en hızlı büyüyecek ekonomisi olacağını söylediğini dile getiren Babacan, küresel ekonomideki sorunların aşılmasında ülkeler arasında koordinasyon ve işbirliğinin önemli olduğunu kaydetti.

Taşımacıları ilgilendiren konulardaki talepleri özetle okuyuculara sunuyoruz. Bazı çözüm önerilerine ilişkin olarak Dr. Zeki Dönmez'in önemli gördüğü açıklamalar "not" olarak metinlerin arasına yerleştirilmiştir. ■

TÜRKİYE KARAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI MECLİSİ

Karayolu yolcu taşımacılığı sektörünü; • Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 3 şirket, temsil ediyor.

• Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 0,5'i karayolu yolcu taşımacılığı sektöründe çalışıyor.

Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 2,8'i karayolu yolcu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteriyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,5'ini karayolu yolcu taşımacılığı sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik, • Kurumlar Vergisinin 7 TL'sini, • Gelir Vergisinin 23 TL'sini, karayolu yolcu taşımacılığı sektörü ödüyor.

Sorun 1

Karayolu yolcu taşımacılığı sektöründe kullanılan zorunlu ve ihtiyari sigorta poliçelerinin bedellerinin fahiş rakamlara yükselmesi.

Açıklama

Fiyat artışları sektörde önemli bir maliyet kalemi olarak işletmeleri zorlar hale gelmiştir. Özellikle manevi tazminatlar nedeni ile çok büyük ekonomik kayıplar yaşanmakta ve uzun süren davalar nedeni ile iflaslar ile karşı karşıya kalınmaktadır.

Çözüm Önerisi

- Sektörce kullanılan sigortaların

tarifeleri devlet tarafından belirlenmeli.

Not: Serbest piyasa ekonomisinden geri dönüşmesi mi isteniyor?

• Tazminatlarda kusur oranında sorumluluk getirilmeli,

Not: Bu konudaki anlayışlar yenilenen Borçlar Kanunu'na uyumak zorunda değil mi?

• Trafik sigortalarının aşan tazminat taleplerinde ve manevi tazminatlarda karayolu kullanan tüm paydaşların faydalanabileceği sigorta güvencesi hesabını devreye sokacak mevzuat çalışması yapılmalıdır.

Not: Güvence hesabının tanımı ve işlemi bu değildir. Böyle bir güvence hesabı; tüm tazminatların zorunlu sigortalar karşlanması anlamına gelmez mi? Bu durumda artacak prim ihtiyacını kim karşılayacak? Halen şikayet edilen primlerin daha da artması, göze alınabilecek mi? İsteyenin ihtiyari sigorta yaptırma hakkı yok mu? İyi ve kötü taşımacılar niye aynı kaba konsun?

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı

Sorun 2

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda şehir içi yolcu taşımacılığı türlerinde, belgelendirme ve kanuni tanımlanma sorunu bulunması

Açıklama

Yürürlükteki mevzuatta özel halk otobüsü, personel ve servis taşımacılığı, İl içi ve şehirlerarası üniversite öğrenci taşımacılığı ve otomobil ile yapılan İl içi taşımalarda ulusal mevzuat eksiktir. 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu'nun Ek 2. maddesinde aracın amacı dışında kullanılması ibaresi yetki belgesine sahip olmayan İl içinde faaliyet gösteren yolcu taşımacılarına zarar vermektedir.

Çözüm Önerisi

Kent içi, İl içi ve 100 km şehirlerarası yolcu taşımaları, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu'na dahil edilmelidir.

Not: Taşıma Kanunu zaten böyle ama yetmiyor. Taşıma ve trafik kanunları ile belediye kanunları, Türk Ticaret Kanunu ve yolcu taşımacılığı açısından turizm mevzuatı ihtiyaçlara ve birbirlerine uyumlu hale getirilmelidir.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı

VII. TÜRKİYE SEKTÖREL EKONOMİ ŞURASI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

Sorun 3

Şehirlerde ulaştırma alt yapılarının, otogar ve diğer ulaştırma modları ile entegre olarak inşa edilmemesi ve bu yapıların ekonomik kullanılmaması

Açıklama

2 fon kesintisi mevcuttur. Diğer yandan firmalara, net satışlarının %3'ü gibi astronomik düzeyde para cezası kesilebilecek ve bu cezalar, firmaların kapanma noktasına getirebilecektir.

Çözüm Önerisi

- Piyasadaki mevcut serbest rekabet ortamının sürdürülmesi sağlanmalı,
- Evrensel hizmet yükümlülüğü ihale ile belirlenmeli, rekabete aykırı olan tekel hakkı ile fon kesintisi hakkı bir işletmeye verilmemeli,
- Firmaların net satışlarının %3'üne endekslenen cezaların miktardan makul seviyeye indirilmelidir.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, BTK

Sorun 3

Transit geçişlerdeki engeller

Açıklama

Dış ticaretimiz, GATT Anlaşması'nda yer alan transit serbestisi ve 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliği ilkelere ihlal eden ülkeler nedeniyle rekabet gücünü yitirmektedir.

Çözüm Önerisi

- 159 DTÖ üyesince kabul edilen Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın 11. maddesinde yer alan transit serbestisi ile ilgili hükümlerin eksiksiz ve çekincesiz şekilde uygulanması için girişimde bulunulmalı,
- Türkiye, DTÖ bünyesindeki "Anlaşmazlıkların Halli" mekanizmasını kullanarak kural ihlalinde bulunan ülkelere aleyhine bir panel süreci başlatılmalı,
- 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın ulaştırma hizmetlerini de kapsayacak şekilde ilerletilmesi sağlanmalı,

Tüm taşıma modlarının bağımsız olarak planlanması ve maliyetlerinin ekonomik kaygılar dikkate alınmadan belirlenmesi yolcu taşımacılığı sektörünün konforunu ve ekonomikliğini düşürmekte ve entegrasyonu bozmaktadır.

Çözüm Önerisi

Ülkemizde şehirlerde kullanılan ulaştırma alt yapı yatırımları (otogar, havalimanı, tren garı, deniz limanları ve metro aktarma istasyonları) karayolu yolcu taşımacılığına ve diğer modlarla entegrasyona uygun ve planlı bir şekilde yapılmamıştır.

Not: Entegrasyona ve uyuma evet ama kim kime uyacak? "Karayolu yolcu taşımacılığına uygun yapılar" ne demektir?

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı

Sorun 4

5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun ile karayolu yolcu taşımacılığı faaliyetinde kullanılan tüm araçların Kanuna uygun hale getirilmesi zorunluluğu bulunması

Açıklama

Kanun ile tüm araçların engelli erişimine uygun hale getirilmesi teknik ve ekonomik zorluklar nedeniyle uygulanması mümkün görülün bir uygulama değildir.

Çözüm Önerisi

- Şehirlerarası tarifeli ve düzenli seferlerde işletme bazlı hat, sefer sayısı ve

öz mal araç parkı dikkate alınarak makul sayıda araç engelli kullanıma uygun hale getirilerek kullanıma sunulması,

- Turizm, personel ve öğrenci taşımalarında gelen talebe göre hizmet verilmesi zorunlu hale getirilmeli,
- Özel halk otobüslerinde ekonomik değişim sürelerinde var olan araç parkının yenilenmesi beklenmelidir.

Not: Adı geçen kanunlar çıkmadan önce neredeydiniz? Şimdi de inşallah uygulanacağı 2018 yılını beklemeye çözüm ararsınız.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

Sorun 5

Karayolu yolcu taşımacılığı yapan araçlarda kullanılan akaryakıtın ve biletten alınan ÖTV ve KDV oranlarının yüksek olması

Açıklama

Karayolu yolcu taşımacılığı turizmin, yolcu taşımacılığının ana unsuru ve en vazgeçilmez ulaşım modudur. Ancak, akaryakıt ve biletten alınan yüksek ÖTV ve %18 KDV oranı, karayolu yolcu taşımasının lüks tüketim sınıfında değerlendirilmesine neden olmaktadır.

Çözüm Önerisi

Akaryakıtta ve bilette uygulanan ÖTV ve KDV oranı indirilmeli ya da %50 oranında iadesi sağlanmalıdır.

İlgili Kurumlar

Maliye Bakanlığı ■

TÜRKİYE ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK MECLİSİ

Ulaştırma ve lojistik sektörünü; • Türkiye'nin En Büyük 1000 Sanayi Kuruluşu listesindeki 5 kuruluş,

• Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 12 şirket, • Türkiye'nin En Hızlı Büyüyen 100 Şirketi listesindeki 2 şirket, temsil ediyor.

Ulaştırma ve lojistik sektörü 2013 yılında;

- 3,3 milyar \$ ihracat,
- 2,5 milyar \$ ithalat yaptı.

Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 4,3'ü ulaştırma ve lojistik sektöründe çalışıyor. Ulaştırma ve lojistik sektöründe istihdam edilen her 100 kişiden 8'i mühendis olarak çalışıyor. Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 2,6'sı ulaştırma ve lojistik sektöründe faaliyet gösteriyor. Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1,4'ü ulaştırma ve lojistik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

• Kurumlar Vergisinin 22 TL'sini, • Gelir Vergisinin 34 TL'sini, ulaştırma ve lojistik sektörü ödüyor.

Sorun 1

Yoğun kara gümrükleri, sınır ve iç tren garlarındaki gümrüklerindeki uygulamalar

Açıklama

Bahse konu gümrüklerin 7/24 esasına göre çalışmaması, fazla mesai, yolluk ücretinin hizmet alandan tahsil, sınır garlarında komşu ülkelerle ortak ve tek

gümrük kontrolü oluşturulmaması olması maliyetleri önemli ölçüde artırmaktadır.

Çözüm Önerisi

- 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 35., 220. ve 221. maddeleri, Türkiye Gümrük Bölgesine giriş/çıkış ile iç gümrük idarelerindeki her türlü gümrük işlemlerinin 7/24 esasına göre, fazla mesai ve yollukları ise Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve bağlı kuruluşlarına karşılıklı hizmet alana rücu edilmeyecek şekilde düzenlenmeli,
- Sınır garlarındaki gümrük işlemlerinin mübadele/değişim garında, komşu ülkelerdeki gümrük işlemlerini de kapsayacak şekilde, ortak ve tek noktadan yapılması sağlanmalıdır.

İlgili Kurumlar

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 2

6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu'nun rekabete aykırı hükümler içermesi

Açıklama

Anılan Kanun ile 30 senedir serbest piyasa koşullarında çalışan bir piyasada, posta tekelini oluşturulmakta, evrensel hizmet yükümlülüğü tekel imtiyazı ile birlikte PTT'ye verilmektedir.

Ayrıca hizmet sağlayıcılarından karşılama üzere Bakanlar Kurulunun iki katına kadar artırmaya yetkili olduğu %

Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Sorun 5

Dış ticaretin lojistiğinin planlanmasında tedarik zinciri yaklaşımının henüz benimsenmemiş olması

Açıklama

Günümüzde mal ve hizmetlerin tedarik aşamasında üretimine ve nihai tüketiciye ulaşmasına kadar birbirini izleyen tüm halkalar (tedarik zinciri) küresel ölçekte gerçekleşmektedir. Dolayısıyla ülkeler aynı tedarik zinciri içinde birbirinin rakibi değil, tamamlayıcısı veya hızlandırıcısı olmuştur.

Bir türünün nihai fiyatı içinde lojistik maliyetleri payının %20'ye kadar ulaşması nedeniyle artık lojistik hizmetler küresel tedarik zincirinin yan değil, ana fonksiyonlarından biri haline gelmiştir.

Çözüm Önerisi

- Lojistik performansımızın artırılmasına yönelik tedbirler, tüm ulusal stratejilerimizin ana unsuru olmalı,
- Farklı kurumlar arasında eşgüdüm sağlanarak, sektörel stratejilerdeki çok başlılık önlenmeli,
- İl ve sektör bazında lojistik sektörünün rekabet gücü analizleri yapılarak ilgili ulusal/uluslararası tedarik zincirlerinin bütünsel rekabet gücünü arttıracak stratejiler, kamu-özel sektör ve STK'lar arasında etkin işbirliğiyle hayata geçirilmelidir.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı ■



TÜRKİYE SİVİL HAVACILIK MECLİSİ

Sivil havacılık sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 1000 Sanayi Kuruluşu listesindeki 2 kuruluş,
- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 8 şirket, temsil ediyor. Sivil havacılık sektörü 2013 yılında; • 930 milyon \$ ihracat, • 2,5 milyar \$ ithalat, yaptı.

Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 1,8'i sivil havacılık sektöründe çalışıyor. Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 0,4'ü sivil havacılık sektöründe faaliyet

Sivil havacılık sektöründe istihdam edilen her gösteriyor. 100 kişiden 14'ü mühendis olarak çalışıyor. Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1,1'ini sivil havacılık sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 3TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, sivil havacılık sektörü ödüyor.

Sorun 1

İç hat uçak bilet ücretlerinden %18 KDV alınması

Açıklama

Hava yolu taşımacılığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından uygulanmakta olan programlar ile halkın yoğun olarak kullanmakta olduğu bir ulaşım türü haline gelmiştir. 2003 yılında 17 milyon olan iç hat/dış hat yolcu sayısı 2013 yılsonu itibarıyla 4 kata yakın bir artış ile 75 milyonu geçmiştir. Ancak, hava yolu taşımacılığı hala lüks tüketim olarak değerlendirilerek bilet ücretlerine %18 KDV uygulanmaktadır.

Çözüm Önerisi

Hava yolu ulaşımı lüks tüketim olmaktan çıkartılarak temel ihtiyaç olarak değerlendirilerek uçak biletlerindeki KDV oranı %18'den %8'e indirilmelidir.

İlgili Kurumlar

Maliye Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 2

Hava yolu taşımacılığında maliyet artışları

Açıklama

• Ülkemizde, özellikle yakıt rafine payı nedeniyle diğer ülkelere göre yüksek olan uçak yakıt ücreti, hava yolu taşımacılığının rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir.

• Ülkemizdeki havalimanlarında birçok hizmet ücreti, avro bazında ve oldukça yüksektir.

• Dönem içi kur yükselişleri, bilet ücretlerini önceden belirleyen hava yolu taşıyıcılarını özellikle iç hatlarda zor durumda bırakmaktadır.

• Ülkemizde ağırlıklı olarak yaz turizmi teşvik etmekte, kış aylarında turist sayısı az olmaktadır.

Çözüm Önerisi

• Hava yolu taşıyıcılarının rekabet gücünün artırılması için, yakıt ücretlerinde indirim yapılmalı,

• Havalimanı ve yolcu terminal hizmetlerinde yaz ve kış aylarında farklı ücretlendirmeler yapılarak kış turizmi teşvik edilmeli ve yurt içi uçuşlarda, terminal yolcu hizmet ücretleri TL olarak uygulanmalıdır.

İlgili Kurumlar

Maliye Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 3

Sivil havacılık yükseköğretim programlarında yeterli kalitenin sağlanamamış olması ve program kontenjanları ile sektör ihtiyaçlarının uyumlu olmaması

Açıklama

Sivil havacılık eğitimlerinde bölge lideri olmak ve dünyanın önde gelen ülkeleri arasında yer almak hedeflenmiştir. Ülkemizde, 33 yükseköğretim kurumu tarafından sivil havacılık eğitimi verilmektedir. Ancak, program ve kontenjanları sektör ihtiyacına uygun olarak belirlenmemektedir. Eğitim ve eğitici standartlarında da önemli eksikler bulunmaktadır.

Çözüm Önerisi

• Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile YÖK'ün ortaklaşa yürüttüğü çalışmalar hızlandırılmalı,

• Sivil havacılık eğitimlerinde ihtiyaç-kontenjan dengesinin sağlanmasına esas, eğitim master plan çalışması yapılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, YÖK

TÜRKİYE OTOMOTİV SANAYİ MECLİSİ

Otomotiv sanayi sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 500 Sanayi Kuruluşu listesindeki 14 kuruluş,
- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 6 şirket, temsil ediyor.

Otomotiv sanayi sektörü 2013 yılında; • 17 milyar \$ ihracat,

- 16,8 milyar \$ ithalat, yaptı.

Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 0,2'si otomotiv sanayi sektöründe çalışıyor.

Otomotiv sanayi sektöründe istihdam edilen her 100 kişiden 8'i mühendis olarak çalışıyor

Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 0,1'i otomotiv sanayi sektöründe faaliyet gösteriyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,6'sı otomotiv sanayi sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 4 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, otomotiv sanayi sektörü ödüyor.

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB ile paralel yürütülmesi imkanı bulunmamaktadır. AB tarafından imzalanan STA'ların üstlenilmesinde otomotiv sanayi açısından iki konu son derece önem taşımaktadır. Bunlar; uygulamakla yükümlü olan menşe kurallarının AB tarafından giderek esnek hale getirilmesi ve önemli trafik sapması riskidir.

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ

Denizcilik sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 1000 Sanayi Kuruluşu listesindeki 6 kuruluş,
- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 6 şirket,
- Türkiye'nin En Hızlı Büyüyen 100 Şirketi listesindeki 1 şirket, temsil ediyor.

Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 2,8'i denizcilik sektöründe çalışıyor

Denizcilik sektöründe istihdam edilen her 100 kişiden 11'i mühendis olarak çalışıyor.

Denizcilik sektörü 2013 yılında;

- 4 milyar \$ ihracat,
- 10 milyar \$ ithalat, yaptı

Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 0,6'sı denizcilik sektöründe faaliyet gösteriyor.

Denizcilik sektörünün Türkiye'nin Toplam İhracatı ve İthalatı İçindeki Payı (%)

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini, denizcilik sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini, denizcilik sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini, denizcilik sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini, denizcilik sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini, denizcilik sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini, denizcilik sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini, denizcilik sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini, denizcilik sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini, denizcilik sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini, denizcilik sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini, denizcilik sektörü ödüyor.

tersaneler karşısındaki kamu alımlarına ilişkin dezavantajları ortadan kaldırılmalı,

• Sektörde çalışanlardan muhtasar vergi, SGK primi alınmamalı,

• Tersanelere verilmiş kullanma izni, irtifak hakkı sözleşmelerinin süresi 49 yıla uzatılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Ekonomi Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 2

Gemi siparişinde yatırımcıların finansmana erişim sorunu

Açıklama

Türk armatörler ülkemizde gemi yatırımına kredi sağlayamamakta ve yeterli öz kaynakla gemi yatırımı yapamamaktadır. Dünyada, gemi inşa sanayi olan bütün ülkelerde, ülke Eximbank'ları tarafından, kendi ülkelerinden sipariş verilen gemilerin armatörlerine Gemi İşletme Dönemi Finansmanı (post-delivery finance) sağlanmaktadır. Bu durum siparişlerin Kore, Çin, Japonya, Almanya, Norveç, İspanya ve Hollanda tersanelerine kaymasına neden olmaktadır.

Çözüm Önerisi

- Eximbank, gemi inşa sanayine ve gemi inşa yan sanayiine düşük faizli ve uzun vadeli kredi sağlamalı,
- Türkiye'den gemi siparişi vermeyi düşünen yabancı armatörlere, benzerleri diğer ülkelerde uygulanmakta olan 10-15 yıl vadeli Gemi İşletme Dönemi Finansmanı sağlanmalı,
- Teminat yeterliliği geminin 10 yıldaki ortalama ve gelecekteki değeri üzerinden belirlenmeli,
- Eximbank'ın risk yükünün azaltılması için Norveç'deki GIEK (GuaranteeInstitute for Export Credits) veya İsveç'deki EKN (Exportkreditnämnden) benzeri, aracı garantör kuruluşlar kurulmalıdır.

İlgili Kurumlar

Ekonomi Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Eximbank

TÜRKİYE SEYAHAT ACENTALARI VE REHBERLER MECLİSİ

Seyahat acentaları ve rehberler sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 8 şirket temsil ediyor.

Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 0,4'ü seyahat acentaları ve rehberler sektöründe çalışıyor.

Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 0,8'i seyahat acentaları ve rehberler sektöründe faaliyet gösteriyor. Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

kullanılan araçlara yaptıkları işin niteliğine göre ayrı bir taşıma işletmesi bünyesinde ve belirlenmiş asgari koltuk kapasitesi ile yetki belgesi altında çalıştırılması esası getirilmiştir. Bu nedenle seyahat acentalarının, mülkiyetlerinde bulunan araçları doğrudan organize ettikleri hizmetlerde kullanabilmeleri için ya ayrı bir işletme kurup en az 75 koltuk kapasitesini sağlamaları ya da mülkiyetinde olan araçları bir başka taşıma işletmesine kiralandıktan sonra organize ettiği turlar için kendi aracını tekrar kiralamaları gerekmektedir.

Karayolu taşımacılık mevzuatında seyahat acentalarının ayrı bir taşıma işletmesi kurmadan acentanın sahibi olduğu araçları kendisinin organize ettiği turlarda kullanabilmeleri hükmüne yer verilmelidir.

Not: Uygun ticari işletmelerin ayrıca bir işletme kurma zorunluluğu yoktur. Çözüm önerisinde yetki belgesi alınıp alınmayacağı belli değildir. Yetki belgesi taşımacılığa izin verilemez, talep dahi edilmemelidir.

İlgili Kurumlar

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 3

Seyahat acentalarında ihtiyacı karşılayacak sayıda rehber bulunmaması

Açıklama

1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu'nda seyahat acentaları tarafından organize edilen paket turlarda rehber çalıştırılması zorunludur. Ancak profesyonel turist rehberi 81 ilin sadece 23'ünde bulunmaktadır. Seyahat acentaları, Türk vatandaşına hizmet verecek "Türk Rehber ve Bölgesel Rehber Uygulaması" olmamasından dolayı sıkıntı yaşamaktadır.

Çözüm Önerisi

- Bölgesel rehberlik uygulamasına geçilmeli,
- 4 yıllık rehberlik bölümü üniversite mezunlarının Türkçe rehber olarak da istihdam edilmesi sağlanmalıdır.

İlgili Kurumlar

Kültür ve Turizm Bakanlığı

Otomotiv sanayi sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 500 Sanayi Kuruluşu listesindeki 14 kuruluş,
- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 6 şirket, temsil ediyor.

Otomotiv sanayi sektörü 2013 yılında; • 17 milyar \$ ihracat,

- 16,8 milyar \$ ithalat, yaptı.

Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 0,2'si otomotiv sanayi sektöründe çalışıyor.

Otomotiv sanayi sektöründe istihdam edilen her 100 kişiden 8'i mühendis olarak çalışıyor

Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 0,1'i otomotiv sanayi sektöründe faaliyet gösteriyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,6'sı otomotiv sanayi sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 4 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, otomotiv sanayi sektörü ödüyor.

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB ile paralel yürütülmesi imkanı bulunmamaktadır. AB tarafından imzalanan STA'ların üstlenilmesinde otomotiv sanayi açısından iki konu son derece önem taşımaktadır. Bunlar; uygulamakla yükümlü olan menşe kurallarının AB tarafından giderek esnek hale getirilmesi ve önemli trafik sapması riskidir.

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

Otomotiv sanayi sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 500 Sanayi Kuruluşu listesindeki 14 kuruluş,
- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 6 şirket, temsil ediyor.

Otomotiv sanayi sektörü 2013 yılında; • 17 milyar \$ ihracat,

- 16,8 milyar \$ ithalat, yaptı.

Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 0,2'si otomotiv sanayi sektöründe çalışıyor.

Otomotiv sanayi sektöründe istihdam edilen her 100 kişiden 8'i mühendis olarak çalışıyor

Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 0,1'i otomotiv sanayi sektöründe faaliyet gösteriyor.



TÜRKİYE OTOMOTİV YAN SANAYİ MECLİSİ

Otomotiv yan sanayi sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 1000 Sanayi Kuruluşu listesindeki 44 kuruluş,
- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 8 şirket, temsil ediyor.

Otomotiv yan sanayi sektörü 2013 yılında;

- 9,1 milyar \$ ihracat,
- 6,3 milyar \$ ithalat, yaptı.

Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 0,6'sı otomotiv yan sanayi sektöründe çalışıyor.

Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 0,4'ü otomotiv yan sanayi sektöründe faaliyet gösteriyor.

Otomotiv yan sanayi sektöründe istihdam edilen gösteriyor. her 100 kişiden 6'sı mühendis olarak çalışıyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,8'ini otomotiv yan sanayi sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 7 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 2 TL'sini,

otomotiv yan sanayi sektörü ödüyor

Sorun 2

Ihracatta KDV iadesi

Açıklama

Ağırlıklı olarak ihracata yönelik faaliyet göstermekte olan sanayiciler küresel rekabetin yoğun olduğu bu dönemde, iç pazardan makine, teçhizat, kalıp ve ara mamulleri tedarik ettiğinde KDV ödemekte, ithalat ise dahilde işleme desteklerinden yararlanılarak KDV'siz yapılmaktadır. İç pazardan KDV'li temin edilen ürünlerden dolayı KDV alacakları biriktirmekte ve iade sürecinde bürokratik işlemlerin uzun zaman alması, finansman yüküne neden olmaktadır.

Çözüm Önerisi

AB ülkelerinde olduğu gibi, sicili temiz, beyanname ve ödemelerinde sorun olmayan firmaların aylık beyannameleleri

esas alınarak ve 3.2.109 seri no'lu KDV Genel Tebliği'nin 4(B) bölümünün 2. ve 3. numaralarındaki kolaylığı, firmaların büyüklüğüne bakılmaksızın KDV alacaklarının aynı dönem içinde yapılabilmesine imkan tanıyacak şekilde iade işlemi yapılabilir.

İlgili Kurumlar

Maliye Bakanlığı

Sorun 5

OSB'lerin yeni teşvik ihtiyacı ile altyapı ve eğitim yatırımları üzerindeki KDV yükü

Açıklama

OSB'ler Türkiye'nin sağlıklı sanayileşmesi, çevrenin ve doğal kaynakların korunması bakımından önemli görevler yüklenmişlerdir. OSB'ler kamunun yapması gereken tüm altyapı yatırımlarını üyelerinin öz kaynakları ile gerçekleştirilmekte, bazı OSB'ler eğitime de ciddi yatırımlar yapmaktadır.

Kamunun yapması gereken bu yatırımlar için OSB'lerin ayrıca %18 KDV ödemesi, yapacakları yatırımları kısıtlamaktadır.

OSB'lerde yatırımları teşvik etmek ve yapılaşmayı hızlandırmak için buralarda kurulacak sanayi tesislerinin arsa bedelleri, teşvik belgesi kapsamında yatırım tutarı hesabına dahil edilmeli,

• OSB'lerdeki inşaat, altyapı (yol, su, elektrik, haberleşme, arıtma vs. gibi) harcamalarına KDV istisnası tanınmalı,

• OSB'lerin birikmiş KDV alacaklarının eğitim yatırımlarına dönüşmesi için düzenleme yapılmalı,

• OSB'lerin yapacağı eğitim yatırımları KDV'den muaf tutulmalıdır.

Çözüm Önerisi

OSB'lerde yatırımları teşvik etmek ve yapılaşmayı hızlandırmak için buralarda kurulacak sanayi tesislerinin arsa bedelleri, teşvik belgesi kapsamında yatırım tutarı hesabına dahil edilmeli,

• OSB'lerdeki inşaat, altyapı (yol, su, elektrik, haberleşme, arıtma vs. gibi) harcamalarına KDV istisnası tanınmalı,

• OSB'lerin birikmiş KDV alacaklarının eğitim yatırımlarına dönüşmesi için düzenleme yapılmalı,

• OSB'lerin yapacağı eğitim yatırımları KDV'den muaf tutulmalıdır.

İlgili Kurumlar

Maliye Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

TÜRKİYE OTOMOTİV TİCARET MECLİSİ

Otomotiv ticaret sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 12 şirket, temsil ediyor.
- Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 0,3'ü otomotiv ticaret sektöründe çalışıyor.
- Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 1,1'i otomotiv ticaret sektöründe faaliyet gösteriyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,4'ü otomotiv ticaret sektörü yapıyor.

Ödenen her 1000 TL'lik,

- Kurumlar Vergisinin 5 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 5 TL'sini,

otomotiv ticaret sektörü ödüyor

Sorun 1

Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı'nın yenilenmemiş olması

Açıklama

Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı, 2011-2014 yılları için hazırlanmış olup belgede sektörü ilgilendiren hususlar henüz hayata geçirilememiştir.

Çözüm Önerisi

Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı bir an önce yenilenmeli,

• Yenileme sürecinde, sektörün görüşleri değerlendirilmelidir.

İlgili Kurumlar

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

Sorun 2

Yaşlı araç parkının gençleştirilmesi için başlatılan çalışmaların henüz tamamlanmamış olması

Açıklama

Yaşlı araç parkı sebep olduğu kazalar yüzünden can güvenliği sorunu ortaya çıkarmakta, eski teknoloji emisyonları ile enerji israfına sebep olmakta ve çevreyi olumsuz yönde etkilemektedir.

Diğer yandan, tamir ve bakım amacıyla yurt dışından eski teknoloji yedek parçalar alınması, cari açığı artırmaktadır.

Çözüm Önerisi

Başta Avrupa olmak üzere dünyadaki uygulamalar araştırılmalı, sektör paydaşlarının görüşleri de alınarak yaşlı araç parkının gençleştirilmesi için yeni bir sistem oluşturulmalıdır.

İlgili Kurumlar

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 3

Hafif ticari araç pazarında daralma yaşanması

Açıklama

Hafif ticari araçların, muayene sürelerinin kısa olması, köprü geçişlerinde sıkıntı yaşanması, SRC belgesi zorunluluğu ve K belgesi koşulları nedeniyle operasyonel kiralanamaması sonucunda hafif ticari araç satışının toplam pazardaki payı son 10 yılın en düşük seviyesine inmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin Avrupa'da üretimde lider olduğu hafif ticari araçların iç pazardaki düşük iç üretim ve ihracatı olumsuz

etkilemektedir.

Çözüm Önerisi

4925 sayılı Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 6. maddesinin 8. bendinde yapılan K belgelerinin tanımına "öz mal olmayan araçlar" eklenmeli, diğer sorunlar için mevzuat çalışması yapılmalıdır.

Not: Belgelerin tanımlarında taşıtların özmal olması veya olamaması bulunmaz. İstenen husus herhalde 25. maddedeki K1 belgelerinde sadece özmal taşıt yazabilmenin, özmal olmayan taşıtların da yazabilmesi şeklinde değiştirilmesi olabilir.

İlgili Kurumlar

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 4

"Pert" olarak tabir edilen araçlar nedeniyle yaşanan sorunlar

Açıklama

Karayolları Trafik Yönetmeliği ve Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartları'nda "pert" tanımının olmaması, kavramların anlaşılabilirliği, tam hasarlı/ağır hasarlı araçların nasıl onarıldığının bilinmemesi, onarım sonrası hasarlı araçların herhangi bir mercii tarafından onarımlarına dair kalite kontrolü yapılmadan tekrar trafığe çıkmasının mümkün olması gibi sebeplerden dolayı sıkıntı yaşanmaktadır.

Çözüm Önerisi

Başta Avrupa ülkeleri olmak üzere dünya genelindeki uygulamalar araştırılmalı, sektör paydaşları da (STK'lar, üreticiler, yetkili satıcılar, distribütörler, ikinci el motorlu taşıt araçları ticareti yapanlar vb.) sürece dahil edilerek Karayolları Trafik Yönetmeliği ve Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartları'nda düzenleme yapılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Hazine Müsteşarlığı, İçişleri Bakanlığı

Sorun 5

İkinci el motorlu taşıt araçları ticaretinde yaşanan sorunlar

Açıklama

İkinci el motorlu taşıt araçları ticaretine ait norm ve standartların olmaması sektöre zarar vermektedir.

Ayrıca ticari amaçla ikinci el alım satımı yapan firmalar, 3065 sayılı KDV Kanunu'nun 30. maddesi (b) bendinde bulunan düzenleme nedeniyle yeniden satmak amacıyla aldıkları araçları için ödedikleri %1 KDV tutarını indirim konusu yapamamaktadırlar.

Çözüm Önerisi

İkinci el motorlu taşıt araçları ticareti yapan firmalara tanım ve mesleki yeterlilik belgesi verilmeli,

• 3065 sayılı KDV Kanunu'nun 30. maddesi (b) bendinde "işletmelere ait ticarete konu edilen araçlar hariç olmak üzere, binek otomobillerinin alış vesikalarında gösterilen KDV" şeklinde değişiklik yapılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı

TÜRKİYE AMBALAJ MECLİSİ

Sorun 3

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik yürürlüğe girmiş olmasına rağmen, tehlikeli madde taşımacılığında kullanılan ambalajların modellerini belirlemek, denetlemek ve testlerini yapmak üzere akredite edilmiş olan TSE'nin henüz bu yetkinliğe sahip olmaması

Açıklama

Anılan Yönetmelik gerekli alt yapı sağlanmadan yürürlüğe girmiştir. Konu yükleyicileri, dolduranları, taşımacıları ve araç sürücülerini doğrudan ilgilendirirken, kullanılacak ambalajların onay, test ve denetimlerinde görev alacak personelin yetkin olmaması ciddi sıkıntılara yol açmaktadır.

Çözüm Önerisi

- Gerekli alt yapı sağlanana kadar anılan Yönetmeliğin iç pazara uygulanması, oluşturacağı yüksek maliyet göz önünde bulundurularak yeniden değerlendirilmeli,
- Denetimler, altyapı geliştirildikten ve denetimde görev alacak personelin tamamı eğitildikten sonra gerçekleştirilmeli,
- Ambalajların modellerini belirleyecek ve uygunluğunu test edecek mevcut donanımlar için üniversite ve özel sektör laboratuvarlarından yararlanılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, TSE

TÜRKİYE CAM VE CAM ÜRÜNLERİ SANAYİ MECLİSİ

Sorun 3

Ulaşım ve taşıma maliyetlerinin yüksekliği

Açıklama

Ürünlerin nakliyesi çoğunlukla karayolu ile yapılmakta, yüksek akaryakıt maliyetleri navlun giderini olumsuz yönde etkilemektedir. Karayolu taşımacılığına alternatif olarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığının geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Çözüm Önerisi

- Taşımada demiryolu ve denizyolunun payı artırılmalı,
- Demiryolu taşımacılığı yeni bağlantı hatlarıyla geliştirilmeli,
- İhracat limanlarındaki altyapı hizmetleri geliştirilmeli ve ucuzlatılmalı,
- Fazla yük taşıyabildikleri için birim başına taşıma maliyetlerini düşüren HC konteynerlerin araç üzerinde 4 metre ile sınırlanmış yükseklikleri 4,20 metreye çıkarılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

TÜRKİYE PETROL VE PETROL ÜRÜNLERİ SANAYİ MECLİSİ

Sorun 3

Kaçak akaryakıt tanımı ve uygulamasından kaynaklı sorunlar

Açıklama

5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'nda, EPDK tarafından belirlenen seviyede ulusal marker içermeyen akaryakıt, kaçak akaryakıt olarak tanımlanmaktadır. Bu tanım nedeniyle gerçekte yasal olan bir akaryakıt, ölçüm hataları veya cihazlar arası uyumsuzluk gibi sebeplerle kaçak olarak addedilebilmektedir. Ayrıca istasyonlarda yapılan tank ve ekipman denetimlerinde kullanılacak belgeler standart sağlanamadığından, kaçakçılık suçlaması yapılabilmektedir.

Çözüm Önerisi

- Kanun'daki ulusal markere dayalı kaçak akaryakıt tanımı değiştirilmeli,
- Belirlenen seviyede ulusal marker içermeyen akaryakıtın doğrudan kaçak olarak değerlendirilmesi yerine bu durum ön tanı olarak kabul edilip, "kaçak akaryakıt" tanımlaması için otomasyon sisteminden de faydalanılarak en az bir ilave delil şartı aranmalı, EPDK, denetimlerde kullanılmak üzere, istasyonlarda bulunabilecek tank ve ekipmanlar için bir belge geliştirmeli ve buna yönelik bir

mevzuat çalışması yapılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, EPDK

Sorun 5

Kaçak akaryakıt sorunu

Açıklama

Akaryakıt sektörü sadece ticari bir faaliyet olmayıp kamu adına vergilerin toplanmasına aracılık etmektedir. Bu açıdan, son yıllarda alınan tedbirlerle azalan kaçakçılığı kökten çözmek ve yeniden ortaya çıkmasını engellemek için kaçakçılığı doğuran sebeplerin ortadan kaldırılması gerekmektedir.

Çözüm Önerisi

- Akaryakıtlar üzerinden alınan çok yüksek oranlı vergiler zamana yayılı olarak düşürülmeli,
- Deniz ve havacılık yakıtları ile aerosol amaçlı LPG için sınırlanmış ÖTV uygulaması yerine vergi iadesi sistemine geçilmeli,
- Akaryakıt sektöründe faaliyet gösterecek dağıtıcılara yönelik lisans kriterleri yükseltilmelidir.

İlgili Kurumlar

Maliye Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, EPDK

TOBB SİGORTA ACENTELERİ İCRA KOMİTESİ

Sorun 5

Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde sigorta acenteliği tesis edilmemesi

Açıklama

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu ile sigorta şirketlerinin faaliyet gösterdiği sigorta branşlarının kapsamında bulunan zorunlu sigortaları yaptırmaktan kaçınması engellenmiştir. Diğer yandan, Sigorta şirketleri Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde faaliyet gösteren sigorta acentelerinin sözleşmelerini feshederken, yeni acentelik başvurularını da kabul etmemektedir. Bu durumda, söz konusu bölgelerde yaşayan vatandaşların zorunlu sigortalara erişimi engellenmektedir.

Çözüm Önerisi

Sigorta şirketlerine, faaliyet gösterdiği sigorta branşlarının kapsamında bulunan zorunlu sigortalı yapabilmelerini teminen tüm illerde acentelik tesis edilmesi zorunluluğu getirilmelidir.

İlgili Kurumlar

Hazine Müsteşarlığı

Sorun 3

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik Sigortası) hasarlarında yedek parça tedariği

Açıklama

Trafik Sigortası bir mal sigortası değil, üçüncü şahısların zararlarını karşılayan sorumluluk sigortasıdır. Sorumluluk sigortalı, sigortacı ile zarar gören arasında bir sigorta sözleşmesi olmadıkça için sigortacının yükümlülüğü zararın bedelini ödemektir. Uygulamada, zarar gören araçlarda ikame yoluna gidilerek parça tedariği yapılmaktadır. Tedarik edilen parçaların kalite standartlarına uymaması nedeniyle tüketici mağdur olmaktadır. Ayrıca, tedarik edilen parçaların fiyatlarının sürekli artması dikkat çekmektedir. Anlaşılmalı trafik kaza tutanaklarında kusur oranı asgari 3 günde, anlaşmazlık halinde ise 9 günde belirlenmekte olup yedek parça tedariçleri bu sürelerden sonra başlamaktadır. Parça tedariçi uygulaması nedeniyle, zaten mağdur olan üçüncü şahısların mağduriyetleri artmaktadır.

Çözüm Önerisi

Trafik Sigortası'nda yedek parça tedariçi uygulaması kaldırılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Hazine Müsteşarlığı



TÜRKİYE ÇİMENTO VE ÇİMENTO ÜRÜNLERİ MECLİSİ

Sorun 5

Hazır beton sektöründe yaşanan sorunlar

Açıklama

Ülkemiz karayollarında beton yol ve bariyer uygulamasına henüz ciddi anlamda geçilememiştir.

Bunun yanı sıra tüm beton uygulamalarında, kalitesi denetlenmiş beton kullanımını artırılması gerekmektedir. Deprem yükümlerini önemli nedenlerinden birisi, standart dışı kalitesiz beton kullanılmasıdır.

Çözüm Önerisi

- Ülkemizde beton ve kireçte kalitenin sağlanması için kireçte CE belgesi denetimleri ile betonada G İşareti Yönetmeliği eksiksiz olarak uygulanmalı,
- Ağır trafik ve iklim şartlarında, ülke kaynakları ve yol emniyeti açısından karayolu yapımında asfalt yola oranla üstünlükleri bulunan beton yol uygulaması gecikmeksizin başlatılmalı,
- Trafik güvenliğini sağlamak ve trafik kazalarının neden olduğu çok yüksek can ve mal kayıplarını en aza indirmek için, kara yollarımızda ve şehir içi yollarda beton bariyer kullanımını yaygınlaştırılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü

MEVZUATTA YAPILAN YENI DEĞİŞİKLİKLER

6518 Sayılı Torba Kanun'da yer alan değişiklikler

19 şubat 2014 tarih ve 28918 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Torba Kanun içinde yer alan Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu değişiklikleri ile Engelliler Hakkındaki Kanun içindeki taşımacılıkla ilgili değişiklikleri veriyoruz.

TRAFİK KANUNU

MADDE 31 – 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinin birinci paragrafı aşağıdaki şekilde, dördüncü paragrafında yer alan "iki" ibaresi "bir" şeklinde, (b) bendinin ikinci paragrafında yer alan "ayda" ibaresi "üç ayda" şeklinde değiştirilmiştir.

"a) Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu;
Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu, Başbakanın veya görevlendireceği Başbakan Yardımcısının başkanlığında, Adalet Bakanı, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı, Çevre ve Şehircilik Bakanı, İçişleri Bakanı, Kalkınma Bakanı, Maliye Bakanı, Millî Eğitim Bakanı, Orman ve Su İşleri Bakanı, Sağlık Bakanı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı ile Jandarma Genel Komutanı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğünden oluşur. Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu Başkanı, gerektiğinde Kurula bilgi sunmak üzere toplantıda hazır bulunur."

TAŞIMA KANUNU

MADDE 60 – 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun 34 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"a) Taşımacılık faaliyeti yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişilerde aranacak şartlar, verilecek yetki belgeleri, mesleki yeterlilik belgeleri ve taşıt kartları ile diğer belge ve hizmetlerin ücret, süre, kapsam, tür ve

şekilleri, her belge türü için gerekli olan taşıt kapasiteleri, taşıtların yaşı, nitelikleri, istiap hadleri ve terminal hizmetlerinde öngörülebilecek hususları,"

MADDE 61 – 4925 sayılı Kanunun 35 inci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.
"MADDE 35 – Bakanlık, düzenleme ve kural ihdası ile 27 nci maddede belirtilen hususlar hariç olmak üzere gerektiğinde teknik ve idari kapasite, teşkilat imkânları, hizmetin hızlı, etkin, yaygın olarak üretilmesi ilkelerini gözeterek; bu Kanun gereğince yerine getirmekle yükümlü olduğu görev ve yetkilerinin bir kısmını aşağıda belirtilen usul ve esaslar çerçevesinde yürütmek hususunda kamu kurum ve kuruluşları ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu ve bunlara bağlı federasyon, birlik ve odaları yetkilendirebilir.

a) Yetkilendirme, düzenlenecek bir protokol veya sözleşme ile yapılır. Bu protokol veya sözleşmede yetkilendirmenin konusu, süresi ve mutabakata varılan hususlar açıkça belirtilir.

b) Yetkilendirme, yetkilendirmenin konusu ve niteliği gözetilmek suretiyle en az bir yıl en fazla beş yıl süreyle yapılabilir. Yetkilendirme, süresinin bitiminde yenilenebilir.

c) Bakanlık tarafından, yetkilendirmenin konusuna, niteliğine ve özelliğine göre aynı konuda birden fazla kamu kurum ve kuruluşu veya birlik ya da oda yetkilendirilebilir.

d) Yetkilendirme kapsamında üretilen hizmetler için alınacak veya ödenecek ücretler Bakanlık tarafından onaylanır.

e) Yetkilendirilenler ilgili mevzuata ve Bakanlıkça yayımlanan idari düzenlemelere uymakla yükümlüdürler. Bakanlık, yetkilendirilenin kullanımını ile ilgili olarak gerektiğinde her türlü denetimi yapar.

f) Yetkilendirilenlerin ilgili mevzuata ve Bakanlıkça yayımlanan idari düzenlemelere uymaması hâlinde yapılmış olan yetkilendirme, Bakanlık tarafından iptal edilir.

g) Yetkilendirme, Bakanlığın görev, sorumluluk ve yetkilerini ortadan kaldırmaz."

ENGELLİLER HAKKINDA KANUN

MADDE 69 – 5378 sayılı Kanunun 7 nci maddesi başlığı ile birlikte aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Erişilebilirlik
MADDE 7 – Yapılı çevrede engellilerin erişilebilirliğinin sağlanması için planlama, tasarım, inşaat, imalat, ruhsatlandırma ve denetleme süreçlerinde erişilebilirlik standartlarına uygunluk sağlanır.

Özel ve kamu toplu taşıma sistemleri ile sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan özel ve kamu toplu taşıma araçlarının engellilerin erişilebilirliğine uygun olması zorunludur.

Bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin engelliler için erişilebilir olması sağlanır."

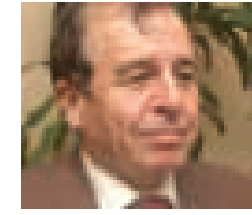
MADDE 75 – 5378 sayılı Kanunun geçici 3 üncü maddesinin birinci fıkrasında yer alan "denetimlerinde olan" ibaresinden sonra gelmek üzere "sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan araçlarla

sağlanan" ibaresi, "sekiz yıl içinde" ibaresinden sonra gelmek üzere ", sürücü koltuğu hariç dokuz ila on altı oturma yeri olan toplu taşıma araçları, yolcu gemileri ile özel ve kamu şehirler arası toplu taşıma araçları ile turizm taşımacılığı yapılan araçlar/7/7/2018 tarihine kadar" ibaresi eklenmiş, ikinci fıkrasında yer alan "maddenin birinci fıkrasında" ibaresi, "maddede" şeklinde değiştirilmiş, "standartlarının" ibaresinden sonra gelmek üzere "ve yükümlülüklerinin" ibaresi, "Aile ve Sosyal Politikalar," ibaresinden sonra ve dördüncü fıkrasında yer alan "uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar;" ibaresinden sonra gelmek üzere "Bilim, Sanayi ve Teknoloji," ibaresi, birinci fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkralar eklenmiş ve diğer fıkralar teselsül ettirilmiştir.

"7/7/2018 tarihine kadar, karayolu ile turizm taşımacılığı yapan veya şehirler arası toplu taşıma hizmeti veren gerçek ve tüzel kişiler, engelli bireyin erişilebilir toplu taşıma hizmeti sağlanmasına ilişkin talebini azami yetmiş iki saat içinde karşılamakla yükümlüdür.

7/7/2018 tarihine kadar, servis taşımacılığı yapan gerçek ve tüzel kişiler, engelli personel veya öğrenciyeye talep hâlinde erişilebilir taşıma hizmetini sağlamakla yükümlüdür.

Bu fıkranın yürürlüğe girdiği tarihi takip eden altı aylık süreden sonra üretilen, sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla oturma yeri olan araçlardan erişilebilir olmayanlara şehir içi ve şehirler arası yolcu taşıma hizmeti için yetki belgesi, izin veya ruhsat verilmez." ■



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Daha çok vergi ödemek isteyen var mı?

Geçtiğimiz günlerde TOBB'da sektör sorunlarının hükümet yetkililerine iletildiği bir toplantı yapıldı. Bu yazımda buna ilişkin hususları konu edineceğim. Bilindiği üzere 59 sektör meclisine beşer sorularını ve çözüm önerilerini iletme fırsatı verildi. Ben bu 59 meclisin tümünün raporlarını detaylı şekilde inceleme imkanı bulamadım ama gerek tam olarak incelediklerim gerekse göz atıklarımı bazı fikirler verdi.

İstihdam rakamları

Herkes kendisinin önemini biraz abartarak anlatmak ister . Bu yüzden bir bütünün unsurları olan parçaları topladığımızda bütünün tamamını yani yüzde 100'ünü geçer. Bu bakımdan sektörlerin istihdam rakamları çok önemli. Korkarım ki, toplayınca çok büyük değer çıkacak. TOBB Sektör Meclisleri esas olarak TESK'te örgütlü esnaflar ve onların çalışanlarını kapsamaz. Birde onlar ile kayıtsızları toplarsak istihdamın yüzde yüzünden çok fazlası çıkabilir.

Vergi yükü

Hemen herkes vergi harç, pirim gibi yüklerden şikayet eder. Peki ülkenin devletçe yapılacak işlerini en aza indirsek bile çok önemli bir gelire ihtiyaç yok mu? Bu gelir nereden sağlanacak. Hadi yatırım aşamalarında ve yatırımın tamamlanmasından sonraki işletme döneminde teşvik ile sağlanan muafiyetleri kabul edelim. Ya ondan sonrası...O dönemde de vergi verilmeycekse ne zaman verilecek?

Dolaylı, dolaysız vergiler

Bilindiği gibi ülkemizde dolaylı vergilerin yükü olması gerekenin iki katını aşiyor. Tabii dolaysız vergilerde olması gerekenin yarısı. Vatandaşın gelir düzeyini gözetmeksizin alınan dolaylı vergiler adaletsiz değil mi? Dolaysız vergilerin azalması için dolaylı vergilerin daha da mı artması isteniyor acaba? Yoksa herkes kendinden değil başkasından alınınsın mı istiyor? Herkes başkasını gösterirse kimden vergi alınacak.

Akaryakıt fiyatları

Çeşitli nedenlerle alınamayan dolaysız vergilerin yerine dolaylı vergiye yüklenilen kalemlerin başında akaryakıt geliyor. Maliyetinin, fiyatının yükseliği belli. Fiyatta ya dünya lideriyiz ya da çok yukarlarda. Yüzde 10 kadar fiyat düşecek şekilde akaryakıt ÖTV'si azaltılsa dünyada normal yere gelirdi. Peki buna razı olunacak mı? Çok fazla indirim sonucu oluşacak kaybı nereden karşılayacağız? Herkesin aklına alkol ve sigara gelmesin bunlarda ölçü zaten kaçmış. Yüksek vergi ve fiyat her yerde kaçışı artırır, buna akaryakıtta dahil. Üstelik ölçüsüzlüğü cezalandırdığı ben bunu iyi bulandırdım.

Havayolunda akaryakıt

Havacılık sektörü meclisi de akaryakıt fiyatlarından şikayetçi. Yakıt ücretlerinde indirim istiyor. Zaten herhangi bir ÖTV vs... yok.Yeterince avantajlılar daha ne istiyorlar. Rafineri çıkışı fiyatının da altına mi inilsin? Bunu kim telafi etsin? Petrol üreticisi olan bazı ülkelerde bırakınız vergiyi, petrolün vergisiz maliyeti bile sübvansede edilip maliyet altı satış söz konusu oluyor. Bu bizde mümkün mü?

Birde bazı hizmetlerin ücretinden yakınılıyor. Bunların yabancı para cinsinden olması ve yaz kış aynı olması eleştiriliyor. Kendi dış hat biletleri de döviz cinsinden değil mi? Yetmiyorsa bile fiyatlarını biraz artırırsınlar. Kiş aylannda daha düşük hizmet ücreti istiyorlar. Olabilir ama bunun kaybını da yazın daha yüksek ödeyerek telafi etmeyi kabul edecekler mi?

Anlayış önemli

Benim beğendiğimi belirtip, zaman zaman yazılarımda övdüğüm Sayın Babacan, TOBB'daki konuşmasında "mali yüklerin azaltılmasına ilişkin sorunları çözümlenmesi kolay olmadığını" belirtmiş. İsteyenin bir yüzü kara, vermenin zenci misali Babacan zenci olmayı göze alıyor. Siz de yüzünüzün kara olmasına razı olun. Bunun ötesinde devletin uyguladığı serbest ekonomiyi ve teşvik ötesinde destek vermenin mümkün olmadığını bilmek gerekiyor. Tabii ki altyapı ve düzenlemeler konusunda herkes devlet gücünü ihtiyaç duyar. Yüklü taşımacıların transit geçiş ve benzeri sorunların çözmesi tabii ki devletten istenecek.

Mevzuat istekleri

Mevzuatın gelişen koşullara göre iyileştirilmesi haklı bir talep. Buna ilişkin bazı isteklerde bulunuyor. Sadece bunlarda devletin anlayışını ve/veya mevcut mevzuatın bilmesi gerekenlerin hala bunlardan habersiz olması ve hata yapmaları kabul edilemez. Bir de "bana zarar veren yük getiren mevzuat köttür" denemez. Örneğin engelli erişilebilirliği...Bize yük getirecek bunu nasıl yaparız demeden önce biraz düşünülmesi ABD araçların durumunun incelenmesi gerekiyor mu? Bazıları hiç düşünmeden kılıcını çekiyor. Neyse ki, çoğunlukla pek ciddiye alınmıyorlar... ■

Karayolları Trafik Yönetmeliği değişiklikleri

19 Şubat 2014 tarih ve 28918 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Karayolları Trafik Yönetmeliği değişikliklerini özetleyerek veriyoruz.

MADDE 1 – 18/7/1997 tarihli ve 23053 mükerrer sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 18 inci maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"İl trafik komisyonları, belediye sınırları içinden geçen devlet ve il yolları ile ilgili hususlarda Karayolları Genel Müdürlüğünün görüşünü alır."

2-12 arası Maddeler tescile ilişkin 30-57 arası muhtelif maddeleri ve 73'üncü maddeyi değiştirmektedir.

13'üncü madde "Alkol-uyuşturucu ve uyarıcı maddeler etkisi altında araç sürme yasası başlığı altında 97'inci maddeyi tümüyle değiştirmektedir.

MADDE 14 – Aynı Yönetmeliğin 99 üncü maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"c) Hız sınırlayıcı cihaz,

N2 ve N3 sınıfı kamyon ve çekiciler ile M2 ve M3 sınıfı minibus ve otobüslerde hız sınırlayıcı cihaz bulundurulması ve kullanılması zorunludur. Bu hüküm aşağıda belirtilen motorlu araçları kapsamaz:

1) Kamu düzeninden sorumlu Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Millî İstihbarat Teşkilatı Müsteşarlığı, silahlı kuvvetler, sivil savunma, yangın ve diğer acil servis hizmetlerinde kullanılan motorlu araçlar.

2) Yapısı itibarıyla hızı 99 km/s'i aşmayan N2 ve N3 sınıfı kamyon ve çekiciler ile 110 km/s'i aşmayan M2 ve M3 sınıfı minibus ve otobüsler.

3) Karayolunda bilimsel amaçlı deney yapmak üzere kullanılan motorlu araçlar.

4) Şehir içinde sadece kamu hizmetinde kullanılan motorlu araçlar."

MADDE 15 – Aynı Yönetmeliğin 100 üncü maddesinin ikinci, beşinci ve sekizinci fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Hız sınırlayıcı cihaz bulundurma ve kullanma zorunluluğu olan araçlarda; yol ayırımı yapılmaksızın M2 ve M3 sınıfı otobüs ve minibuslerde hız sınırı ayarlaması 110 km/s, N2 ve N3 sınıfı kamyon ve çekicilerde ise 99 km/s'tir. Bu araçlar şehir içi yollarda ise diğer araçların tabii olduğu azami hız sınırlarına uymak zorundadırlar."

"Römorklu veya yarı römorklu araçlarda (Römork takımı LTT ile tehlikeli madde taşıyan araçlar ve özel yük taşıma izin belgesi veya özel izin belgesi ile karayoluna çıkan araçlar hariç) en çok hız sınırı aynı cins römorksuz araçlara ait en çok hız sınırından saatte 10 km daha düşüktür."

"İl ve ilçe trafik komisyonları ile ulaşım koordinasyon merkezleri, yerleşim yeri içinden geçen bölünmüş devlet ve il yolları ile belediyelerin yapım ve bakımından sorumlu olduğu taşıma kapasitesi yüksek, can ve mal güvenliği açısından gerekli tedbirlerin alındığı, yaya geçişlerinin alt ve üst geçişlerle sağlandığı bölünmüş karayollarında araç cinsleri için ayrı ayrı olmak üzere hız sınırlarını 32 km/s'e, yerleşim yeri içinde bulunan diğer bölünmüş karayollarında ise 20 km/s'e kadar artırmaya yetkilidir. Yerleşim yeri içinden geçen ve Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumluluğunda bulunan devlet ve il yollarında yapılacak hız artırımlarında, Karayolları Genel Müdürlüğünden yola ilişkin alınması gerekli tedbirler ile yolun işletim hızına ilişkin bilgiler alınarak göz önünde bulundurulur."

MADDE 16 – Aynı Yönetmeliğin 101 inci maddesinin üçüncü ve dokuzuncu fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"İki yönlü karayolunda geçme sırasında, geçme kuralının mecbur

kaldığı şartlar dolayısıyla, bu Yönetmeliğin aynı cins taşıtlar için tayin ettiği hız sınırlarını aşan taşıt sürücülerine 2918 sayılı Kanunun 51 inci maddesine göre işlem yapılmaz."

"Bu madde hükümlerine uymayanlara, Kanunun eylemine uyan 51 veya 52 nci maddesine göre işlem yapılır."

17'inci madde trafikten men edilen veya muhafaza altına alınması gereken araçlar ile araç sürmekten men edilen sürücülerle ilgili usul ve esasları 125'inci madde olarak yeniden düzenlemektedir.

MADDE 18 – Aynı Yönetmeliğin 128 inci maddesinin birinci fıkrasının (m) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir, aynı fıkranın (d) bendinin (2) numaralı alt bendinin ikinci paragrafı ile (l) bendi yürürlükten kaldırılmış ve aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

"m) Karayolu güzergâhları üzerinde kişi hizmetleri amacı ile seyreden, yolun yapım ve bakımından sorumlu kuruma ait araçlarla kurum adına çalışan araçlar hizmetin gereği beraber veya ayrı ayrı çalıştırdıkları tuz serici, ön-yan kar bıçağı, kar rotatifi ve benzeri atışmanlarla azami genişlikleri bu fıkranın (a) bendinde verilen ölçüleri geçebileceği gibi, saatte 70 km/s hızı geçmemeleri kaydıyla azami yükütlü ağırlıklarının üzerinde yüklemeye yapılabilir."

"Araçların yüklenmesine ilişkin ölçü ve usuller, ağırlık ve boyut kontrolü usul ve esasları ile tartı toleransları konusunda Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Üsuller ile Tartı ve Boyut Ölçüm Toleransları Hakkında Yönetmelik hükümleri uygulanır."

MADDE 19 – Aynı Yönetmeliğin 150 nci maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Sürücü ve yolcular için, nicelik ve nitelikleri bu Yönetmeliğin ekinde yer alan (1) sayılı cetvelde ve Karayolları

Trafik Kanununa göre çıkarılan diğer yönetmeliklerde gösterilen koruyucu tertibatlar;

a) Üç tekerlekli yük motosikletleri hariç, elektrikli bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletlerde sürücülerin koruma başlığı ve koruma gözlüğü, yolcuların ise koruma başlığı,

b) M1 sınıfı otomobillerin, M1G ve N1G sınıfı arazi taşıtlarının, N1, N2, N3 sınıfı kamyonet, kamyon ve çekicilerin, M2 ve M3 sınıfı minibus ve otobüslerin bütün koltuklarında bu Yönetmeliğin ekinde yer alan (1) sayılı cetvelde yer alan "Emniyet Kemerini"nin bulundurulması ve kullanılması zorunludur. Yalnız araç dururken kullanılan koltuklar ile ayakta da yolcu taşıyan M2 ve M3 kategorisi Sınıf A ve Sınıf I otobüslerde, koltuklarda, emniyet kemeri bulundurulması zorunlu değildir. Ancak;

1) Yerleşim yeri içinde ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan M2 ve M3 sınıfı minibus ve otobüsler (umum servis araçları hariç) ile Dolmuş otomobillerindeki yolcular,

2) Geri gitme veya park yerlerinde 25 km/s. geçmeyen hızla seyreden sürücüler,

3) Ambulanslarda sürücü ve yanındaki oturma yeri dışında kalan ve hasta veya yaralıya müdahale nedeniyle özel pozisyonlarda bulunan görevliler,

emniyet kemeri kullanmak zorunda değildir."

Madde 22' de illerin trafik plakalarını numaralarını gösteren liste yenilenmiştir. (Bursa'nın 16 gereken plaka numarası, 13 yazılmış olup Bitlis ile aynıdır. Harf sırasına göre İçel 33 olan numara Mersin 33 olarak değiştirilmiştir.)

Madde 20-21-22-23-24'te çeşitli küçük değişiklikler yer almaktadır. ■

Ücretsiz veya indirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği

Bu yönetmelikte ilgili çeşitli kanunlar gereği bazı kişilerin kendileri, eşleri, anne ve babaları ile evli olmayan 25 yaşını doldurmuş çocukları ücretsiz seyahat

MADDE 5 – (1) Türk vatandaşı olan altmış beş yaş ve üzeri kişiler, demiryolları ve denizyollarının şehirlerarası hatlarından %50 indirimli olarak yararlanır.

(3) Toplu taşıma araçlarının ait olduğu kurum ve kuruluşlar, belediyeler, belediyeler tarafından kurulan şirketler, birlikler, müesseseler ve işletmeler, altmış yaş ile altmış beş yaş arasında bulunan kişilerin toplu taşıma araçlarından ücretsiz veya

hakkına sahipler. Buna sağlık kurulu raporuyla yüzde 40 ve üzerinde engelli olduğunu belgeliyen türk vatandaşlarının kendileri, ağır engellilerin yanlarındaki bir

kişiler, demiryolları ve denizyollarının şehirlerarası hatlarından %50 indirimli olarak yararlanır.

(3) Toplu taşıma araçlarının ait olduğu kurum ve kuruluşlar, belediyeler, belediyeler tarafından kurulan şirketler, birlikler, müesseseler ve işletmeler, altmış yaş ile altmış beş yaş arasında bulunan kişilerin toplu taşıma araçlarından ücretsiz veya

refakatçileri de dahil. Ayrıca 65 yaş üstü vatandaşlar için düzenleme var.

indirimli olarak yararlanmasını sağlayabilir.

65 yaş üstü olanlar bu haktan nüfus cüzdanı ile faydalanabilecek. Diğerleri ise durumuna göre seyahat kartı, engelli kimlik kartı ve engel oranının yer aldığı nüfus cüzdanı ile haklarını kullanacak. ■

Karayolu Yolcu Taşımacıları Profesyonel Yöneticileri Derneği kuruldu

Sektöre profesyonel bakış açısı geldi

Uluslararası Yolcu Taşımacıları Derneği (UYTAD) Başkanı İmran Okumuş, sektörün en büyük eksikliklerinden birisi olarak gördükleri Profesyonel Yöneticiler Derneği'ni kurduklarını açıkladı. Okumuş, 12 Mart Çarşamba günü genel kurulunu yapacakları dernekle, amaçlarının sektöre, yaşanan sorunlara ve çözüm arayışlarına profesyonelce bakmak olduğunu belirtti.

Karayolu yolcu taşımacılığı alanında hizmet veren şirketlerin, tedarikçilerin yöneticileri, taleplerini dile getirecekleri bir derneğe kavuştular. İmran Okumuş'un Kurucu Başkanlığı'nda hayata geçen Karayolu Yolcu Taşımacıları Profesyonel Yöneticileri Derneği 12 Mart Çarşamba günü genel kurulunu yapacak.

Derneğin amacı

İmran Okumuş, Profesyonel Yöneticiler Derneği'ni kurma amaçlarını şu şekilde açıkladı: Yolcu taşımacılığı açısından eksikliği hissedilen bir dernektir. F1, D1, D2, B1, B2'cilerin dernekleri, federasyonları var. Ancak bu kuruluşları yöneten profesyonellerin bir derneğin olmamasını bir eksiklik olarak gördüm.



İmran Okumuş

Bu düşüncemi sektörde profesyonel olarak çalışan arkadaşlarla paylaştım. Bunun çok doğru olduğunu ve içinde yer alacaklarını ifade ettiler. O zaman bizde kuruluş çalışmalarına başladık. Bu derneğin sektöre ve profesyonel arkadaşlarımıza önemli katkılar sağlayacağına inandık. Çünkü bu arkadaşlarımızın tecrübesinden, bilgi birikiminden yeterli ölçüde yararlanılmıyor. Bu bilgi ve tecrübeyi yolcu taşımacılığı sektörüne yönelik fayda sağlayacak şekilde kullanmak bizim öncelikli amacımız. Ayrıca bu

dernekle firma sahiplerine profesyonel yöneticilerin önemini anlatmayı, şirketlerin kalcılığını ve başarısını sürekli kılmak için bunun bir ihtiyaç olduğunu göstermek istiyoruz. Ben Ulusoy-Varan'da 6 yıldır genel müdürlük yapıyorum. Sektöre en son adım atan profesyonel yöneticilerden birisiyim. Bakıtığımızda hep aynı insanlar. Bu sektör profesyonel yönetici yetiştirmede zafiyetler yaşıyor. Profesyonellerin yetişmesinin önünü açacak çalışmalar da yapacağız" dedi.

katılımcı ve şeffaf bir anlayış içerisinde olacağız. Kimsenin derdi koltuk sahibi olmak değil. 'Ben mesai harcarım, tecrübemi, bilgimi yansıtırım diyen herkesin derneğimize bekliyoruz. Sektörün ihtiyaçlarını belirleyerek, herkesin otogardaki, firmalardaki işletme müdürlerinin, bölge müdürlerinin de fikirlerini alarak sorunlara çözüm yolları arayacağız. Çözüm neredeyse oraya gideceğiz. Belediye, bakanlık, hükümet neresi çözüm noktası ise orada olacağız.

Herkes kapımız açık

İmran Okumuş, karayolu yolcu taşımacılığı alanında hizmet veren herkesi dernekte yer almaya davet ediyor: Derneğe üye olma konusunda sadece birebir taşımacı olma şartımız da olmayacak. Bu sektörün paydaşları konumunda olan tüm tedarikçilerin yöneticileri de derneğimize üye olabilecek, görev alabilecek. Yönetim kurulumuz 9 kişiden oluşacak. Sadece şehirlerarası, uluslar arası, turizm alanındaki yolcu taşımacı firmalarda olmayacak. Servisçiler, özel halk otobüsçüleri hepsi bu alanda derneğimize yerini alabilecekler. Herkes kapımız açık. Yönetimde

Yeni federasyon yakında

Federasyon çalışmalarının hızlı bir şekilde devam ettiğinin bilgisini de veren İmran Okumuş şunları söyledi: Uluslararası ve Yurtiçi Otobüsçüler Federasyonu UYOF'un kuruluş aşamalarında sona gelindi. Şu ana kadar Uluslararası Yolcu Taşımacıları Derneği, Profesyonel Yöneticiler Derneği, Ege Otobüsçüler ve Turizmçiler Derneği, Akdeniz Otobüsçüler ve Turizmçiler Derneği, Karadeniz Otobüsçüler ve Turizmçiler Derneği, Ankara Otobüsçüler ve Turizmçiler Derneği, Münferit Otobüsçüler ve Turizmçiler Derneği kuruldu. Batı Karadenizliler Otobüsçüler ve Turizmçiler Derneği ve Doğu ve Güneydoğu Otobüsçüler ve Turizmçiler Derneği'ni kurma çalışmalarımız sürüyor" dedi.

Otobüsçüye akaryakıtta müjdeli

İmran Okumuş, sektörün en önemli maliyet kalemi olan akaryakıtta sektörün yüzünü güldürecek projeye imza atıkların bilgisini de verdi: İlk icraatımızı yaptık. Dünyanın saygın şirketlerinden Lukoil ile anlaşma yaptık. Türkiye genelinde 600 istasyonu var. Otobüsçü dostlarımız, yolcu taşımacılığı alanında hizmet veren tüm tedarikçilerimiz derneğimize üye olduklarında şu anda piyasa da olan indirim imkanlarının üzerinde bir avantajla yakıt alabiliyor. Hedefimiz sektörden alan değil, hep sektöre kazandıran bir anlayış ile hizmet sunmak. Mart ayı sonunda yapen bir projemiz daha olacak. Bu sürpriz proje ile sektörde hizmet veren herkesin yüzü daha fazla gülecek. ■

Otokar 15 bininci Sultan midibüsü üretti

Otokar, 15 bininci küçük otobüsü Sultan'ı 3 Mart 2014 tarihinde Sakarya üretim tesislerinde düzenlenen tören ile banttan çıkardı.

Sultan üretimine başladığı 2002 yılından beri 15 bin adet Sultan üreten Otokar, 15 bininci Sultan küçük otobüsünü çalışanlarının da katıldığı tören ile üretim bantından çıkardı.

4 yıldır 25 kişi ve üstü yolcu taşımacılığında Türkiye otobüs pazarının en çok tercih edilen markası olan Otokar, aynı zamanda son 6 yıldır da Sultan ile küçük otobüs pazarındaki liderliğini koruyor. Sultan otobüsleri, Navigo ismi ile başta Avrupa olmak üzere 30'dan fazla ülkede kullanılıyor.

Otokar Genel Müdür Yardımcıları Ali Rıza Alptekin, Basri Akgül, Murat Ulutaş ve 15 bininci Sultan'ın üretiminde görev alan çalışanların katılımlarıyla Sakarya üretim tesislerinde bir tören düzenlendi.

Törende konuşma yapan Genel Müdür Yardımcısı Ali Rıza Alptekin bu zamana kadar 15 bin Sultan ürettikleri için çok mutlu olduklarını belirterek, "1967 yılında Türkiye'nin ve Avrupa'nın ilk küçük otobüs üretimini gerçekleştiren şirket olarak küçük otobüs üretimine döndüğümüz 2002 yılından bugüne kadar 15 bin adet Sultan ürettik. 2002 yılında pazara girdiğimiz sene ikinci konuma gelme başarısını göstermiştik. Bu başarı o yıldı beri devam etti. Lider olmak kadar liderliği korumak da zordur, derler. Son 6 yıldır Sultan otobüslerimiz ile Türkiye'nin en çok satılan küçük otobüs markasıyız. Bu başarıyı korumak için kullanıcı beklentileri ve ihtiyaçları doğrultusunda ürünümüzü, üretim teknolojilerimizi



Ali Rıza Alptekin

ve yöntemlerimizi sürekli olarak iyileştiriyor ve geliştiriyoruz. Otobüslerimizle ülkemizde ve dünyada binlerce yolcunun ulaşımına hizmet etmekten mutluluk ve gurur duyuyoruz. Sultan otobüslerimiz bugün Erzurum'dan İzmir'e, Samsun'dan Antalya'ya, Navigo ismi ile Fransa'dan İtalya'ya, İspanya'dan Almanya'ya kadar farklı yol ve iklim koşullarında başarı ile hizmet veriyorlar. Bu başarımızın sırrı ise kullanıcı isteklerini göz önünde bulundurmak, bu taleplere en kısa sürede ve en iyi şekilde cevap verebilmekte saklı. Ve elbette burada bulunan tüm Otokar çalışanlarının yaptıkları işte en iyiyi hedeflemesi ve ürettikleri araçlara duydukları güven, araçlarımızın her gün daha da mükemmel hale gelmesini sağlıyor" dedi.

Otokar müşteri ve çalışanlarına teşekkür eden Alptekin, "Bugün 15 bininci Sultan otobüsümüzü banttan çıkarırsak bu, tabii ki müşterilerimiz ve çalışanlarımız sayesinde. Bizi 6 yıldır liderliğe taşıyan ve bize güvenen müşterilerimize çok teşekkür ediyor, otobüslerimizin yapımında emek ve alın teri ile görev alan tüm Otokar çalışanlarının ellerine sağlık diyorum" diye konuştu. ■



"En Başarılı Ar-Ge Merkezi" ödülü Otokar'a

Otokar, Ar-Ge Merkezleri 2012 yılı Performans Endeksi Değerlendirilmesi ve Teknoloji Transfer Ofisleri İşbirliği Çalışmaları'nda Otomotiv Sektöründe En Başarılı Ar-Ge Merkezi Ödülü'ne layık bulundu. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından Üniversite-Sanayi işbirliğine verilen önem doğrultusunda 17 özel sektör kuruluşuna ödül verildi. Son beş yıldır cirosunun yüzde 4'e yakın kısmını Ar-Ge'ye ayıran ve sadece 2013 yılında 50 milyon TL'lik Ar-Ge harcaması yapan Otokar'ın "Kendi teknolojisini geliştirerek ürünlerinde yerli ve milli kimlik özelliğini koruma" vizyonu da ödülle taçlandırılmış oldu.

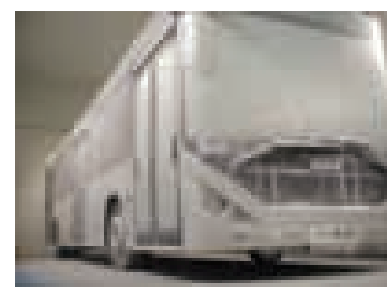
Bugün Ar-Ge Merkezi çalışanı sayısı 491'e ulaşan, 100'e yakın patent, endüstriyel tasarım ve faydalı modeli bulunan Otokar, son 10 yıl içinde Ar-Ge yatırımları ile kaynaklarını ülke içinde kullanma ilkesini titizlikle uyguladı.

2012 yılında Türkiye'nin ilk, dünyanın ise en modern Tank Test Merkezi'ni devreye alarak sektörün hizmetine sunan Otokar, 2013 yılında da Ar-Ge çalışmalarını gerçekleştirdiği birçok projeyi hayata geçirdi.



Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Fikri Işık

Etkin Ar-Ge çalışmaları amacıyla savunma sanayinde kullanılmak üzere 2013 yılında kule sistemleri için 6DOF (6 Eksenli Simülasyon) devreye alındı. Otokar Ar-Ge merkezinde gerçekleştirilen çalışmalarla Tulpar, Ural, Cobra II, Tempo, Euro 6 motorlu otobüsler, Atlas, Maxi kesit tanker semi-treyler, Mega İceliner ve trene yüklemeye uygun treyler gibi yeni ürünler piyasaya sunuldu. ■



Denizli Belediyesi'ne 117 araç teslim edilecek

Tören sonrası gazetecilerle fabrika turu yapan Otokar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, Denizli Belediyesi'ne, 57'si Kent, 60'ı Doruk olmak üzere toplam 117 aracın önümüzdeki günlerde teslim edileceğini açıkladı.

Otokar Kent U

Akgül, otokar araçlarının test merkezinde, Otokar'ın Avrupa'ya sattığı Terito isimli aracın Türkiye'de de satılmaya başlanacağını söyledi.

Türkiye'de Kent U ismiyle satışa sunulacak araçla ilgili bilgi veren Akgül şunları söyledi: Önden ve ortadan kapılı 12 metrelik bir araç. Bu aracın ismi Terito. Bizim Kent aracımızın kısa mesafede yolcu taşıyacak koltuklu tipi. Avrupa'da bu araçlar daha çok 30-40 kilometrelik mesafelerde toplu taşıma amaçlı olarak kullanılıyor. Türkiye'de Kent U olarak satışa sunacağız. Bu aracın Euro 5'ini kamu kuruluşlarına sattık. 2016'dan sonra Euro 6 olarak satmaya başlayacağız. Biz bu aracı geçen sene Ankara'ya satmaya başladık. Yeni büyükşehir yasası ile birlikte belediyeler, tüm il sınırları içinde toplu taşıma yapacaklar. 100 km ilerdeki köyden de, yolcuları şehir merkezine getirmek zorundalar ve bunu toplu taşıma ile yapacaklar. Belediyelere artık bu tür araçlar da ihtiyaçları olacak. O nedenle yıl içerisinde belediyelere bu aracın tanıtımını yapmaya başlayacağız" dedi.



Basri Akgül



Ford Cargo Yeni 8x2 Yol Serisi nakliye sektörüne güç ve konfor getiriyor

Sınıfının lideri Ford Cargo 3232C/S ve 3238C/S 8x2 Yol Serisi yenilendi. 320 PS araçlarda kullanılan 1300 Nm yüksek tork gücü ile yüksek performansla sahip olan araçlar; standart sunulan klima, diferansiyel kilidi ve 4 noktadan bağımsız havalı kabin süspansiyon sistemi ile konforu artırarak, keyifli bir sürüş deneyimi sağlıyor.

Türkiye'nin lider otomotiv şirketi Ford Otosan, ürün geliştirme ve yenilikçilik vizyonu doğrultusunda yenilediği Ford Cargo 8x2 Yol Kamyonu serisini pazara sundu. 2014 model Ford Cargo 8x2 yol kamyonları, yüksek performans ve konfor sağlayan yeni özellikleri ile Ford bayilerinde yerini aldı. Nakliye sektörünün ideal iş ortağı olan 8x2 Yol Serisi, düşük işletme maliyetleri ve ekonomik kullanımını müşterilerin ilk tercihi olmaya devam edecek.

Performansı yüksek, yakıt kullanımında cimri

320 PS güce sahip motorunun torku 1100 Nm'den 1300 Nm'ye çıkarılarak daha da güçlendirilen Ford Cargo 8x2 yol kamyonları, yüksek

performansını yeni seri tip 1300Nm tork kapasiteli ZF 9S1310 şanzıman ile yola kesintisiz aktarıyor. Tırmanma kabiliyetinde yüzde 20'ye, ivmelenmede yüzde 15'e varan iyileşme ile çok daha yüksek performansla sahip olan yol serisi yüzde 5'e varan düşüş ile yakıt kullanımındaki cimriliklerini de kanıtıyor.

Standartlar konforu yükseltiyor

8x2 yol kamyonlarında standart hale getirilen klima sürücü konforunu artırırken, standart hale getirilen diferansiyel kilidi de zor koşullarda sürücüye yardımcı oluyor. 380 PS 8x2 yol kamyonlarında standart olarak sunulmaya başlanan ve en büyük yeniliklerden biri olan 4 noktadan bağımsız havalı kabin süspansiyonu ise sürüş konforunu en üst seviyeye taşıyor ve uzun yolları keyifli hale getiriyor.

Ford Cargo 8x2 serisinde kullanılan 320 PS ve 380 PS Euro5 Ecotorq motorlar, Ford Otosan Eskişehir İnönü Fabrikası'nda yüzde yüz Türk işgücüsüyle, yüzde yüz yerli üretiliyor. Türkiye'nin kendi markasıyla kendi motorunu üreten tek kamyon markası olan Ford Cargo, yüzde 70 yerlilik oranı ile Türkiye ekonomisine yüksek katma değer sağlıyor. ■



En yenilikçi çözümlerini tanıttı

Siemens, Eurasia Rail 4'te

Siemens Türkiye Raylı Sistemler, Ulaşım ve Lojistik ile Akıllı Şebekeler Grupları, İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlenen Eurasia Rail-4. Uluslararası Demiryolu, Şehir İçi Raylı Sistemler, Altyapı ve Lojistik Fuarı'nda raylı sistem alanında en yenilikçi çözümlerini tanıttı.

Siemens imzalı raylı ulaşım araçlarından Velaro serisi çok yüksek hızlı trenler, VAL serisi havaalanı ve şehirler için lastik tekerlekli tam otomatik araçlar, Avenio serisi tramvay araçları ve Inspiro serisi metro araçları, Desiro tren setleri ve Vectron lokomotif ailesi, fuar kapsamında katılımcılarla buluşuyor. Siemens Türkiye ayrıca, raylı sistem ulaşım araçları dışında gerek şehir içi gerekse şehirler arası Raylı Sistemler Otomasyonu ve Elektrifikasyonu çözümlerini de fuar kapsamında ziyaretçilere sundu.

Fuarda aynı zamanda Siemens'in Marmaray projesinde tedarik ettiği işler kapsamında, projenin tamamı için Trainguard FUTUR 1300 ERTMS (Avrupa

Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi) 1. Seviye ve Trainguard SIRIUS CBTC (İletişim Bazlı Tren Kumanda Sistemi) hatboyu ekipmanları, Trackguard Westrace elektronik bağlantı kilitleme kontrolü sistemi gibi sinyalizasyon sistemleri hakkında da bilgiler veriliyor. İstanbul Metro Projesi'nde işletmede olan Trainguard MT CBTC teknolojisi de fuar katılımcılarıyla buluşuyor.

Siemens Türkiye Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Hüseyin Gelis, konuyla ilgili olarak şunları söyledi: "Yenilikçi çözümlerimiz sayesinde, büyüyen ekonomileri, kendilerine uygun ve daha ilerisini hedefleyen altyapılar ile buluşturuyoruz. Enerji tasarruflu Siemens trenleri, İspanya'nın kavurucu sıcakları ve Rusya'nın dondurucu soğuklarından, Almanya ve Çin'in can damarları olan endüstriyel bölgeleri birbirine bağlamaya kadar pek çok yerde kullanılıyor. Tek elden çözüm sağlayan bir şirket olarak demiryolu ulaşımının tüm alanlarında sürdürülebilir çözümler için gerekli tüm uzmanlıkları bir araya getiriyoruz. Tramvay, hafif raylı sistemler, metro hizmetleri, banliyö ve ayrıca şehirler arası trenleri içeren, demiryolu tabanlı ulaşımın her türüne yönelik dengeli ve kapsamlı bir

yaklaşımımız var. Yenilikçi trafik yönetimi sistemlerimiz, karayolu ve raylı sistemleri birbirine entegre ederken bilgi

sistemleri de yolcuların verimli seyahat güzergahını bulmalarına yardımcı oluyor. ■



(Soldan saga) Siemens Türkiye Raylı Sistemler Ulaşım ve Lojistik Bölümü Direktörü Cüneyt Genç TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lutfi Elvan.

Meiller'den Yüngül İnşaat'a 14 Kamyon Üstü Damper

Zorlu çalışma koşullarında sağladığı yüksek kaliteli, dayanıklı damperler ile kullanıcılarının yükünü hafifleten Meiller, sektördeki firmaların öncelikli tercihi olmaya devam ediyor. Meiller, son olarak yol

inşaatı konusundaki uzman firma, Ankara merkezli Yüngül İnşaat'a 14 adet kamyon üstü damper teslim etti.

Meiller, sunduğu yüksek kalite, sağlamlık ve güvenlik donanımları ile sektördeki firmaların öncelikli tercih

ettiği marka olmayı sürdürüyor. Son olarak, yol inşaatları konusunda uzman firma Yüngül İnşaat, 14 adetlik kamyon üstü Meiller damperi bünyesine ekleyerek filosunu genişletti. Ankara merkezli Yüngül İnşaat'ın tercih ettiği 25 m3 hacimli kamyon üstü damper her türlü malzeme nakliyesi için elverişliliği ile dikkat çekiyor. Meiller'in kamyon üstü damper modeli taş, kaya, hafriyat gibi ağır malzemelerin taşınacağına uygun sağlam yapısının yanında asfalt finişeri gibi serimli malzemelerin boşaltımında da işlevsel yapısıyla öne çıkıyor. Meiller damper, yol inşaatlarındaki hafriyat ve dolgu malzemelerinin yanısıra asfaltlama işlerinde de rahatlıkla kullanılabilir.

14 adet kamyon üstü Meiller'i teslim alan Yüngül İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Murat Yüngül, 2013 yılında aldıkları 8 adet

Meiller'den çok memnun olduklarını belirterek "Sektörümüzde yüksek kaliteli imajıyla birlikte anılan Meiller, tercihimizde önemli rol oynadı. Geçen yıl aldığımız Meiller damperlerin sunduğu verim, bu yılki 14 adetlik siparişimizi beraberinde getirdi. Yaptığımız araştırmalar sonucunda, kriterlerimizi tam anlamıyla karşılayan Meiller'de karar kıldık." dedi. ■



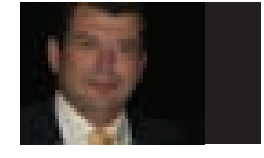
E-Devlet üzerinden UBAK sayfalarının işlenmesi

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB), Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından hatırlanması istinaden; Daha önce duyurusu yapıldığı üzere, 01.09.2013 tarihinden itibaren kullanılan UBAK Karayolu Karneleri kullanım sayfaları ile ilgili istatistik verilerin firma yetkili temsilcilerince doğrudan e-devlet üzerinden sisteme girilmesi gerekmektedir. UDHB'nin U-net Otomasyon sisteminde yaptığı incelemede, firmaların kullanılmayan UBAK Karayolu Karneleri ile ilgili istatistik verileri düzenli olarak

zamanında e-devlet sistemine işlemedikleri tespit edilmiştir. Bu kapsamda, Üyelerimizin 2015 yılı UBAK İzin Belgesi değerlendirmelerinde mağduriyet yaşamamaları için UBAK İzin Belgesi eki karayolu karnesi kullanımı ayı takip eden ayın sonuna kadar, e-devlet sistemi kullanılarak girişlerinin yapılması; süresi içerisinde veri girişi yapılmayan UBAK Karayolu Karnesi sayfalarının ise UDHB'ye gönderilmesi gerektiğini önemle hatırlatırız. E-Devlet: <https://www.turkiye.gov.tr/>

Samsun-Rusya arasında haftada iki gemi seferi

Eurofix firmasına ait "Ro/Pax Poseidon Express" isimli geminin, Samsun/Novorossiysk ve Novorossiysk/Samsun hattı arasında Türkiye'den Rusya'ya haftada 2 sefer yapmaktadır. 96 TIR alma kapasitesine sahip, sürücüler içinde konforlu kamaralar ve dinlenme bölümlerinin de bulunduğu Eurofix Gemicilik Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. Hancerli Mh. Atatürk Bulvarı, Apaydın Isk Mer.No: 506, K.2, D.4 İLKADIM-SAMSUN-TURKEY Phn: +90.362.446 01 41+90.362.446 01 41/446 01 22 Fax: +90.362.446 01 09 Gsm: +90.534.743 11 11+90.534.743 11 11 / +90.555.248 36 00+90.555.248 36 00-HUSEYİN BİLGİN Mail: info@eurofixgemicilik.com Web: www.eurofixgemicilik.com.tr Rusya (Novorossiysk) Yetkili Kişi; Sn.Ruslan: GSM:+7 938 406 72 03+7 938 406 72 03



Cumhur Aral

cumhuraral@gmail.com

Bilmek yetmez!

Pek çok insan okuyup kendini geliştirmenin, TV seyretmekten daha faydalı olduğunu; sigaranın zararlarını; spor yapmanın yararlarını bilir. İngilizce ve bilgisayar becerilerini artırmak ister ama nedense bu niyetlerini bir türlü hayata geçiremez.

Özel hayatımızda da şirket hayatımızda da eksik olan bilgiyi hayata geçirme zaafiyetidir. İnsanlar, kendilerini mevcut ilişkilerinin içine hapsediyor, kötü ilişkileri değiştirme gücüne sahip olmalarına rağmen daha iyi bir hayat için adım atamıyor, alışkanlıklarından kurtulmıyor, yeniliklere geçmek için davranmıyorlar. Bunun nedeni bütün olumsuzluklara, başarısızlıklara ve mutsuzluklara rağmen içinde buldukları koşullara alıştıkları için bilinmez olana doğru bir adım atmıyorlar.

Doğru için, önce rahatımızı bozmamız, alışkanlıkları terk etmemiz, bazı ilişkileri bitirmemiz gerekir ki sonrasında elde edilecek yeni ilişkiler ve düzen daha fazla başarı ve mutluluk versin. Ama bu adımları atmak yerine çoğunluk yanlışları sürdürmeyi tercih ediyor.

Hem özel hem de iş hayatımızda kararlarımızı uygulamak gerçeklerle yüzleşmeyi, bazen fedakârlık yapmayı, bazen hiç hoş gitmeyecek işleri yapmayı gerektirebilir. Örnek olarak bir şirketi yeniden organize etmek, birçok insanın elindeki gücü başkalarına vermeyi gerektirir. Bu durum, zor ve hiç de hoş olmayan birçok ilişkiyi yönetmek demektir. Böyle bir uygulamayı hayata geçirmek şirketin içindeki güç sahiplerini rahatsız edeceği için doğal olarak değişime direnirler. Böyle bir süreci yönetmek hiç bir liderin hoşlanacağı bir iş değildir. Ama değişim sonrası elde edilecek yeni düzenin getireceği başarı için katlanmak gerekir.

Başarılı insan ve şirketlerin en önemli özellikleri, düşüncelerini hayata geçirebilme becerileridir. Üstelik bunu yapmak için hiç bir özel yeteneğe ihtiyaç da yoktur. Bu her insanda mevcut olan bir özelliktir. İnsan, eğer isterse düşüncülerini ve doğru bildiklerini hayata geçirebilir.

Başarılı insanlar, çok yetenekli ve bilenlerden değil, bildiklerini uygulayanlardır. Bilmek değil, yapmaktır hayatı değiştiren. Ne kadar bilerseniz bilin, eğer uygulayamıyorsanız, bildiklerinizin bir önemi yoktur aslında...

Bildiğimiz halde yapmadıklarımızdan dolayı yaşadığımız yenilgilerin, gerçekten bilmediğimiz için yapamadıklarımızdan çok daha fazla ve önemli olduğu konusunda aynı fikri paylaştığımızız eminim. Bugüne kadar kaçırduğumuzca inandığımızız pek çok fırsatı, bilgi eksikliğinden çok zamanında davranılmadığından kaçırmadık mı?

Bildiklerimizi neden hayata geçiremediğimiz konusunu ciddiye almak ve yarı pişman olmamak için bugün davranmak gerekir. Leonardo da Vinci'nin dediği gibi "Ben yapmanın aciliyetine inanırım, sadece bilmek yetmez, yapmak da gerekir." Hepimiz çok iyi biliyoruz ki başarılı olanlar, düşüncelerini hayata geçirenlerdir.

Unutmayın engeller çoğu zaman sadece kafamızın içinde. Yılmak da bizim elimizde. ■

Nasıl yapılacağını bilmiyorsanız, ilk yardım yapmaya kalkışmayınız.

Büyük Numara
bulmak artık zor değil!
46 - 47
48 - 49
numaralarda
başlı ve
başlı
Tıpstan - Paralelde Tel: 0532 726 23 00
www.sedurre.com.tr

www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi

Tasima Dünyası

Yerel Süreli Haftalık Gazete

Yıl: 3 • Sayı: 129 • 10 - 16 Mart 2014

Sahibi ve Sorumlu Yayın İşleri Müdürü
Muammer BAŞKAN

Genel Yayın Yönetmeni
Erkan YILMAZ

Genel Yayın Danışmanı / Başyazar
Dr. Zeki DÖNMEZ

Editor
Korkut AKIN

Haber Merkezi
Caner ÖZCAN

İş Geliştirme Danışmanı
Mehmet ÇIKINCI

Reklam / Abone
Özgür ALKAN

Dağıtım: **Mikail BAYAT**

Yönetim Yeri

Evren Mah. Cami Yolu Cad.

Barış Apt No: 8 - 10 D: 2 Güneşi

Bağcılar-İstanbul

Tel: +90-212-580 67 65

Gsm: +90-549-341 55 56

editor@tasimadunyasi.com

BASKI: İHLAS GAZETECİLİK A.Ş.

Merkez Mahallesi 29 Ekim Caddesi

İhlal Plaza No:11 A/41 Yenibosna

Bağcılar/İSTANBUL

Tel: 0212 454 30 00

BÖLGELER

İZMİR

Cumhur ARAL

ANTALYA

Pınar KILINÇ

EDİRNE

Hüseyin TOPÇU

ADANA-GAZİANTEP

Emel GÜL

DIYARBAKIR

Ramazan DEMİR

Hukuk Müşavirleri

Elanur KOÇOĞLU

Murat KOÇOĞLU

Tasima Dünyası,

basın meslek ilkelerine

uyumaya söz verir.

Tasima Dünyası Gazetesi ve

eklerinde yayınlanan yazı, haber

ve fotoğrafların her türlü telif

hakkı Pivot Medya Pazarlama

İletişim ve Organizasyon,

Tanıtım, Yayıncılık San. Tic.

Ltd. Şti.'ne aittir.

İzin alınmadan, kaynak

gösterelecek dahi iktibas

edilemez.

Tırsan ve Gelecek Otomotiv etkinliğinde

Lojistikçiler Diyarbakır'da buluştu

Tırsan bayisi Gelecek Otomotiv Gaziantep'li müşterilerinden ve lojistik sektörünün önde gelen işadamlarından oluşan 150'den fazla katılımcı ile Diyarbakır'da akşam yemeği organizasyonu düzenledi. Gelecek Otomotiv A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Hekim Toloğ'un ev sahipliği yaptığı organizasyona TIRSAN Treylar A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoglu onur konuğu olarak katıldı. Diyarbakır Ticaret Sanayi Odası Başkanı Ahmet Sayar ve Gaziantep Ticaret Odası ve Eyüp Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Eyüp Bartık da organizasyonda yer aldı.

Diyarbakır'ı tanıtmak ve sektörde faaliyet gösteren önemli nakliye firmaları ile bir araya gelmek amacıyla düzenlenen akşam yemeği organizasyonunda, sektörün birlik ve beraberliğine verilen önemi dile getiren konuşmalar yapıldı. Çetin Nuhoglu yaptığı konuşmada sektörün gelişimi ile ilgili konularda önemli değerlendirmelerde bulundu ve sektör sorunlarına yönelik çözüm önerilerini sıraladı. Nuhoglu, Diyarbakır Ticaret Sanayi Odası Başkanı Ahmet Sayar ve Gaziantep Ticaret Odası Başkanı Eyüp Bartık'ın projelerinden, Diyarbakır ve Gaziantep'in hızlı gelişiminden çok etkilendiğini belirtti. Ayrıca Gelecek Otomotiv A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Hekim Toloğ'un girişimci ruhundan, bölgedeki olumlu etkisinden ve müşteri odaklılığından dolayı takdir ettiğini ifade eden Çetin Nuhoglu, son olarak Diyarbakır'da bulunmaktan ve



Gaziantep'te uluslararası taşımacılık firmalarıyla bir arada olmaktan duyduğu memnuniyetini dile getirdi.

Diyarbakır Ticaret Sanayi Odası Başkanı Ahmet Sayar, ekonominin lokomotif sektörlerinden biri olan lojistik sektörünün önemli iş adamlarını bir araya getiren Gelecek Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Hekim Toloğ'u kent ekonomisine sağlamış oldukları katkılardan dolayı tebrik etti. Gaziantep Ticaret Odası Başkanı Eyüp Bartık, bölgede gelişen ticaret hacmi sebebiyle ziyaretlerinin artacağı bilgisini verirken, ev sahiplikleri için Hekim Toloğ'a ve Çetin Nuhoglu'na teşekkür etti.

Toloğ: 'Yaşadığımız memlekete daha iyi hizmet vermek istiyoruz'

Hekim Toloğ gerçekleştirdiği konuşmasında, yaşadıkları memlekete daha iyi hizmet sunabilmeleri için işadamlarının sayısının artması gerektiği ve girişimci iş adamlarının bölgeye getirilmesi noktasında bölgeye cazibe kazandıracak istihdam



ortamları yaratılması gerektiğini dile getirdi. Toloğ, gerçekleştirilen organizasyonu bölgenin gelişime açık ve fırsatlarla dolu olduğunu göstermek amacıyla tertip ettiklerini belirterek, gece yerel müzik gurubunun performansı ile sona erdi.

Ocak 2011 itibarıyla Diyarbakır, Malatya ve Erzurum'da Tırsan bayisi olarak hizmet vermeye başlayan Gelecek Otomotiv A.Ş. üç farklı lokasyonda bulunan servisleri ile satış sonrası uzman kadrosuyla müşterilerine çözüm odaklı hizmetler sunmaktadır. ■

OMSAN Lojistik, İş Ortaklarını Ödüllendirdi

Omsan Lojistik, 6 Mart 2014 tarihinde, İstanbul Marriott Hotel Asia'da gerçekleştirdiği törenle tedarikçilerini ödüllendirdi. Tören, OMSAN'ın tedarikçilerini hizmetlerinden ötürü ödüllendirmek ve kendilerine teşekkür etmek amacıyla düzenlendi. Törene, ödüle layık görülen 13 firma katıldı.

Açılış konuşmasını yapan Omsan Lojistik Genel Müdürü Osman Küçükertan, sektörde lider konumu ile birçok başarıyla ve ilklerle imza atarak bugün 36 yaşına ulaşmış

olan Omsan'ın arkasında hayli güçlü bir çalışan kadrosu olduğunu söyledi. İş ortaklarının bu güçlü çalışan kadrosunun çok önemli bir halkasını oluşturduğunu belirten Küçükertan, Omsan'ın başarısında çok önemli bir rol oynayan iş ortaklarını ödüllendirmekten büyük mutluluk duyduğunu sözlerine ekledi.

Daha sonra konuşma yapan Omsan Lojistik Genel Müdür Yardımcısı Ergun Arıburnu ise, iş ortakları ile karşılıklı kazanç ve gelişim esasına dayalı ve uzun vadeli işbirlikleri kurmayı hedeflediklerini belirtti. Omsan'ın başarısının çalışanların ve iş ortaklarının birlikte ortaya koyduğu benzersiz bir ekip ruhunun ürünü olduğunu belirten

Arıburnu, iş ortakları ile bu ruhu gerçek anlamda tesis ettiklerini vurguladı.

Ergun Arıburnu'nun ardından konuşma yapan Satınalma ve Tedarikçi Geliştirme Müdürü Anı Dursun ise Türkiye'de ve dünyanın birçok noktasında faaliyet gösteren yaklaşık 1100 firmaya iş imkânı sağladıklarını, başarılarının ardında tedarikçilerinden aldıkları kaliteli hizmetin katkısının çok büyük olduğunu söyledi. Ödül alan tedarikçileri ile ilgili bilgi veren Dursun, tedarikçilerini net ve şeffaf bir şekilde belirlenmiş kriterlere göre değerlendiren ve onları teşvik eden bir lojistik şirketi olmaktan gurur duyduklarını sözlerine ekledi. ■

Ödüllendirilen kuruluşlar

Akbank İstanbul Kurumsal Şube Müdürlüğü, Akbayrak Nakliyat, Ankar Dış Ticaret Uluslararası Lojistik, ASF Otomotiv, Bozkuşlar İnşaat, Hempel Coatings, İlkan İnşaat Hafriyat, Kale Air Wiking, Keskin Ticaret Trafik Müşavirlik Hizmetleri, Megatrans Uluslararası Deniz Nakliyat, Softeal Elektronik ve Bilişim Hizmetleri Danışmanlık, Turkish Cargo ve Türkmen Nakliyat



Çelik Uluslararası Nakliyat'a 5 Volvo FH

Teslimatla birlikte Çelik Uluslararası Nakliyat, tamamı Volvolarından oluşan filosundaki çekici sayısını 30'a yükseltti. Çelik Uluslararası Nakliyat Yönetim Kurulu Başkanı Yaşar Çelik, Volvo Kamyon Satış Direktörü İsmail Hakkı Işınak ve Volvo Kamyon Marmara Bölge Satış Danışmanı Tolga Cem Aykaç yer aldı. Yaşar Çelik, "Taşımacılık mesleğini ailemden öğrendim ve çocukluk yaşlarımda at arabası ile yaptığımız

nakliyat işimizi tam 60 yıldır Volvo kamyonları ile sürdürüyoruz. Bugüne kadar 2 binin üzerinde Volvo kamyonuna sahip oldum ve yine nakliyat işiyle meşgul olan torunlarımın da tercihleri Volvo Kamyon'dan yana" dedi. Volvo Kamyon Satış Direktörü İsmail Hakkı Işınak, "Yaşar Çelik, kendi ve torunlarının da Volvo Kamyon'u tercih etmelerini sürdürmeyi, tüm Volvo Kamyon ekibi adına önemli bir görev olarak görüyoruz" dedi. ■

Lojistik Pazarı Görünümü

Jones Lang
LaSalle Araştırma
Departmanı
tarafından
hazırlanan ve



Türkiye'de perakende, ofis, lojistik ve otel sektörünün değerlendirildiği "Türkiye Gayrimenkul Pazarı Görünümü Şubat 2014" raporu, Ülke Başkanı Avi Alkaş, Yönetici Direktörü Nilgün Dil Erman ve Danışmanlık Hizmetleri Yardımcı Direktörü Burçin Sezen tarafından açıklandı. Gazetenizin içeriğine uygun Lojistik bölümünü aşağıda okuyabilirsiniz.

Türkiye'nin e-ticaretteki gelişimi, perakende ile ilişkili lojistik pazarını harekete geçirmiştir. Buna bağlı olarak, önümüzdeki 3-5 yıl içinde açılacak e-ticaret sitelerinin lojistik pazarı üzerindeki etkisinin kısıtlı olması beklenmektedir. Ancak e-ticaret pazarındaki gelişim kargo pazarını olumlu etkileyeceği öngörülmektedir.

İstanbul ve Kocaeli, en çok tercih edilen lojistik pazar olarak önemini korurken Gebze, Esenyurt, Hadimkoy ve Tuzla en çok tercih edilen lojistik alt bölgeleridir. 3. Köprü ve İzmit-Yalova köprülerinin 2015 yılı içinde tamamlanmalarıyla birlikte, Gebze Bölgesi'nin daha da öne çıkması beklenmektedir. Gebze-Dilovası-Yalova aksının erişilebilirliğinin artması sayesinde Yalova'nın da yeni bir lojistik alt pazarı olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Bunun yanı sıra, Halkalı Gümrüğü'nün 60.000 m2 kapalı alan ile Cataba'ya taşınarak 2014 yılında faaliyete geçmesi, lojistik pazar açısından önemli gelişmelerden biri olacaktır.

Organize sanayi bölgeleri (OSB) dışında üretim yapan firmaların 2015 yılından sonra ihracat yapamayacakları kararının uygulamaya geçmesiyle yeni OSB alanlarının kurulacağı ve pazara yeni lojistik arzının da gireceği öngörülmektedir.

Türkiye'deki lojistik arzının büyük bölümü önemli dağıtım merkezlerinde ya da kolay erişilebilen liman bölgelerinde yoğunlaşmış olup, Marmara Bölgesi Türkiye lojistik arzının yüzde 40'ına sahiptir.

Lojistik pazarında birincil kiralardan 2010'un ikinci yarısından beri 7 USD m²/ay civarında sabit kalmış ancak İstanbul-Kocaeli Bölgesi için 2013 yılsonu itibarıyla ortalama kiralar 5.8 USD m²/ay'dan, 6 USD'ye m²/ay yükselmiştir.

Önümüzdeki 3 yıl için yaklaşık 2 milyon m² lojistik arzi planlanmakta olup planlanan bu projelerin zamanında teslim edilmemesi halinde, lojistik pazarında bir arz kıtlığının yaşanmasından kaynaklanan kira artışları beklenmektedir. 2013 yılı lojistik pazarında konsolidasyonun önem kazandığı bir yıl olmuştur ve bu eğilimin, 2014 yılında da devam edeceği büyük metrekareye sahip lojistik alanlarına ilişkin ihtiyacı arttırarak şekillendirilmesi beklenmektedir. ■

UPS, 2014'ün En Değerli Küresel Markaları Listesinde yükseliyor

UPS, 2014'ün en değerli 500 küresel markasının belirlendiği Brand Finance tarafından hazırlanan Brandirectory listesinde ilk 50'ye giren tek lojistik şirketi oldu.

Atlanta merkezli UPS, 2013'te yer aldığı 49'uncu sıranın bu yıl bir basamak üzerine çıkarak 48'inci sıraya yükseldi. Listeye göre ilk 50 içinde yer alan paket, kargo taşımacılığı ve lojistik hizmeti veren UPS, sektörünün en değerli markası seçildi.

UPS'in Satış, Pazarlama ve Stratejilerden Sorumlu Yöneticisi Alan Gershenhorn, bu başarı için "UPS markası, sektörlere özel tedarik zincirleri için sunduğu çözümler ve yenilikler sayesinde müşterilerimiz için büyük değer içeriyor. Geleceğe yönelik yatırımlarımız, lider pozisyonumuzu daha da güçlendirecek" dedi. ■



"Trafikte her an, sorumlu davran!"

facebook.com/tasimadunyasi | twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

10 - 16 Mart 2014 • Fiyatı: 25 Kr

www.tasimadunyasi.com

GÜNEŞLİ PP2 İSTANBUL

Size de... Anahtar teslimi işler üretelim.

- medya iletişim danışmanlığı
- kurumsal kimlik tasarımı
- kurumsal dergi, gazete yapımı ve yayını
- reklam tasarımı
- kurumsal kitap, anı, biyografi kitabı yazımı, yapımı ve yayını
- basılı işler tasarımı
- web tasarımı
- fotoğraf/film

Oyuna kurucu siz olma!

Pivot M E D Y A

Tel : 0212-550 87 85
Gsm: 0348 341 55 56
pivotmedya@gmail.com

BM Kadınların Güçlenmesi Prensipleri'ni imzalayan ilk kargo şirketi: Aras Kargo, kadınların güçlenmesi ve istihdamı için söz verdi, Birleşmiş Milletler'de örnek oldu

Aras Kargo, Birleşmiş Milletler'in Kadınların Güçlenmesi Prensipleri'ne (WEPS) imza atan ilk Türk kargo firması oldu. Erkek egemen iş sahasında kadın liderliği ile Birleşmiş Milletler Kadın ve Küresel İlkeler Örgütleri'nin toplantılarında örnek gösterilen Aras Kargo Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Evrim Aras, yaptığı konuşmada kadın istihdamını arttıracak, kadın çalışanlarının hayatını kolaylaştıracak yeni uygulamalarını da anlattı.

Birleşmiş Milletler Kadın Örgütü ile Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi Örgütü'nün ortak girişimi olan Kadınların Güçlenmesi Prensipleri'nin (WEPS) geliştirilmesi toplantısında bu yıl Türkiye'yi Aras Kargo Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Evrim Aras temsil etti. Kargoculuk sektörünün zorlu iş koşulları ve bedensel güç ihtiyacı nedeniyle erkek egemen sektörde kadın bir lider olarak yaşadığı zorlukları da anlatan Evrim Aras, hem yönetim hem de çalışanlarda kadın istihdamını arttırmak için hazırladıkları paketi de Birleşmiş Milletlerde duyurdu.

WEPS'in iş dünyasına nasıl adapte



edileceğinin konuşulduğu panelde Evrim Aras'ın dışında lüks tüketim markalarının lideri Louis Vitton, dünyanın en büyük yenilenebilir temiz enerji üreticilerinden Brezilyalı Itaipu Binacional, Amerika'nın en yaygın konfeksiyon markalarından Ann Taylor ile global finans markası BNP Paribas bankasının tepe yöneticileri de konuşma yaptılar.

Aras: "Kadının doğasında hak aramak da, hakkını almak da var. Hayal eden kadının önünde duvar olsa yıkılır."

Ataerkil bir aileden geldiği halde çok çalışarak, sebat ederek ve sorumluluklarına sahip çıkarak şirketin liderliğini üstlendiğini anlatan Evrim Aras yolculuğunu şöyle anlattı: "Şirketimizin kurucusu sevgili babamı vaktinden evvel acı bir şekilde kaybettiğimiz zaman dünya başıma yıkılmıştı. Kucağında küçük bir çocuk, liderliğimize güvenen binlerce çalışan, iflasın eşliğinde bir şirketle karşı karşıyaydım. Bana fırsatların sunulmasını bekleyecek vakit yoktu. Ayağa kalktım ve sorumluluğumu elime aldım. Hayal eden kadın başarır. Ben de hayal ettim ve benimle bu hayali paylaşanlarla birlikte başardım. Bugün daha da iyi anlıyorum ki kadınlar hayal kurduğu zaman bu sadece işle ilgili olmuyor. Hem kendilerinin hem de çevrelerinin hayatlarını dönüştürmeyi hayal ediyorlar ve doğalarından gelen güçle kendilerine altın tepsiyle sunulmasını beklemeden, haklarını arıyor, harekete geçiyorlar. Bu kararlığın önünde duvar olsa yıkılır."

Aras Kargo'da kadın istihdamını arttırmak için anket de var, kota da, prim de

Türkiye'de Kadınların Güçlenmesi Prensiplerini imzalayan ilk kargo şirketi olan Aras Kargo bu prensipler ışığında atacakları adımları da Birleşmiş Milletlerde söz vererek duyurdu. İki yılda kadın çalışan sayısını %33 arttırdıklarını belirten Evrim Aras 2014 planlarını da özetledi.

Alınan ve New York'ta açıklanan kararlardan bazıları şöyle:

- İşe alımlarda kadın istihdamına zorunlu kota konması
- Kadın istihdamının artırılması için çalışanlara anketle öneri sorulması
- Çalışanların birinci derece yakını olmayan bir kadın çalışan önermeleri sonucunda işe alım gerçekleşirse önerenlere prim verilmesi
- Hamile ve yeni doğum yapan kadın çalışanlara yönelik esnek çalışma saatlerinin yazılı hale getirilmesi
- Genel Müdürlük ve Bölge müdürlüklerinde hijyenik emzirme odaları oluşturulması
- Yöneticilerin iş devamlılığını sağlayacak şekilde düzenlemelerle annelere ve tek ebeveyn babalara ilk ve orta öğretimde okuyan çocuklarının okulunun ilk veya son gününde idari izin verilmesi
- Çalışanlara yönelik anne-çocuk sağlığı eğitimleri organize edilmesi
- Geçmişte olduğu gibi, Aras Aile Akademisi çerçevesinde tüm Türkiye'ye yaygın anlaşma yapılan 25 üniversitede çalışan eşlerinin merak ettikleri konularda kendilerine kurslar verilmesi. Çalışanların eşlerine dönük Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı ile birlikte açık mesleki öğrenim imkanları...



Evrım Aras: "Hayalim 8 Mart'ta çabaları değil, başarıları kutlamak"

Aras, "8 Mart Dünya emekçi Kadınlar Günü'nün cinsiyet eşitliği için çabaların sarf edildiği ve bu çabaların hatırlandığı günden ziyade kadın-erkek yan yana kolektif başarının kutlandığı gün olmasını dilerim" dedi.

Performans, Ekonomi, Konfor...

Bu mudur? **Budur!**



TEMSA



Prestij Super Deluxe

"Konforlu olsun, içi geniş ve tavanı yüksek olsun, mazotü koklasın, rampada sollasın. Üstüne bir de yakışıklı olsun" dediniz, biz yaptık.

Rahatlığın ve teknolojinin yüzü **Prestij Super Deluxe**, yüksek performans ve eşsiz konfor sağlıyor. Güvenlik ile kazancı bir araya getiriyor. Sizi konforun, performansın, kazancın zirvesine davet ediyor.

Öyleyse şimdi sıra sizde: **"Rampayla yarışın, pompayla barışın."**

www.temsa.com.tr