sayfa 1 01/10/2007 17:19 Page 1

UND'de dayanışma

Geleneksel hale gelen Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin iftar yemeğinde, sektörün önde gelen isimleri Un-Ro-Ro satışı ile ilgili değerlendirmede bulundu.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin düzenlediği iftar yemeğinde, sektörün gündeminde yer alan konular ele alındı. İlginin yoğun olduğu toplantıya, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Oğuz Satıcı, sektör duayeni Ali Osman Ulusoy, AB uzmanı ve UND AB Danışmanı Can Baydarol, UND Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Dinçşahin katıldı. Özellikle Un Ro-Ro satışının konuşulduğu toplantıda, TİM Başkanı Oğuz Satıcı, UN Ro-Ro'nun oldubittiyle satılmaya çalışıldığını belirtti. UN Ro-Ro'nun satışı konusunda tüm nakliyecilerin tepkilerini ortaya koyması gerektiğini aktaran Satıcı, Ro Ro gemilerinde nakliyecilerin araçlarıyla ihracatçıların malının taşındığına dikkat çekti. Oğuz Satıcı, "Kim buna taraf kim taraf değil iyice görmeliyiz.

Türkiye menfaatlerini düşünmeden hareket eden nakliyecilerimizi de bir tarafa not ediyoruz."dedi. UND olarak hiçbir zaman UN Ro-Ro'nun karşısında olmadıklarını belirten UND Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Dinçşahin ise, "Bizi mutlu eden şey Saffet Ulusoy'un da satışa karşı olmasıdır. Bizimle birlikte olmasından ötürü kendisine teşekkür ediyorum" dedi. UN Ro-Ro'nun belirli sayıdaki hisselerinin borsaya açılarak çok daha yüksek bir oranda değer elde edeceğini aktaran Dinçşahin, "Biz hiçbir zaman UN Ro-Ro'nun karşısında olmadık. Biz zamlara karşı çıktık"şeklinde konuştu. 6'da

Tırsan'ın 30'uncu yıl sürprizi

Tırsan, 30'uncu kuruluş yıldönümünü, bünyesine kattığı yeni treyler markası Hendricks'in de tanıtıldığı basın yemeğinde kutladı. Düzenlenen yemekte, Tırsan'ın 2008 hedefleri de açıklandı. Tırsan'ın hedefinin 'toplam treyler pazarında Avrupa'nın en büyük 5 üreticisinden biri, tank ve silo pazarında ise en büyük 2 üreticisinden biri olmak' olarak belirtildi. Hollandalı ticari araç üreticisi Daf markasının da distribütörlüğünü yapan Tırsan, bünyesindeki, Kaessbohrer, Talson ve Hendricks markalarının da katkısıyla üretimini her yıl daha da arttırmayı ve buna paralel olarak da ihracatını büyütmeyi amaçlıyor. 4'de

www.tasimacilar.com

LOJİSTİK-YÜK

TAŞIMACILAR

Yıl - 1 / Sayı - 20 1 Ekim 2007 / 25 Ykr

Ramazan Bayramınız Kutlu Olsun

UN-RO-RO SATIŞINDA YÖNETİM KURULU BAŞKANI ULUSOY SON NOKTAYI KOYDU

"Ölürüm de sattırmam"

UN Ro-Ro'nun; Türkiye'nin şerefi, nakliyecinin haysiyeti olduğunu vurgulayan Saffet Ulusoy, altın yumurtlayan tavuğa benzettiği Un Ro-Ro'yu satmayacağına dikkat çekti. UN Ro-Ro'nun Amerikan Fon şirketi KKR'ye 910 milyon Euro'ya satışına karşı çıkan Saffet Ulusoy, konunun açıklığa kavuşturulması adına bir basın toplantısı düzenledi. Ulusoy, milli mutabakat olmadan, UN Ro-Ro'nun satışına kesinlikle izin vermeyeceklerini açıkladı.

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Türkiye ihracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Oğuz Satıcı, Dış Ticaret Bakanı Kürşat Tüzmen ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği(UND) Yönetim Kurulu üyesi Çetin Nuhoğlu'nun kendisini arayarak satışa ilişkin kaygılarını dile getirdiklerini aktaran Ulusoy, içerisinde soru işaretleri olan bu satışı gerçekleştirmeyeceklerinin altını çizdi.

Kamyoncu olmadığımızı bütün dünya kabul etti

"SOLAKOĞLU KİMİN YANINDA"

Sağlık problemleri nedeniyle işlerden uzak kaldığını vurgulayan Saffet Ulusoy, UN Ro-Ro CEO'su Cüneyt Solakoğlu'na yüklenerek, "CEO'lar böyle istiyor. Kimin CEO'su bunlar, bizim mi, ABD'nin mi? Bizim CEO'muz gelip bize dava açacakmış. Ben böyle bir CEO görmedim. Senin ortağın, temsilcin, seni mahkemeye veriyor. Yani yedikleri yetmiyor da ceketi de sırtımızdan alacaklar. Oysaki ben Un-Ro-Ro'yu ölürüm de sattırmam" dedi.

"UN Ro Ro'nun satış sürecinde hatalı davrandık ve bu hatadan geç olmadan döneceğiz."diyen Ulusoy, "Eşim, çocuklarım satışa karşı. Ortaklarımızın büyük bir kısmı satışa karşı. Asker bile bu satışa karşı. Böyle bir durumda Türkiye'nin şerefi, nakliyecinin haysiyeti olan UN Ro- Ro'yu satmayacağız" şeklinde konuştu. UN Ro-Ro'nun dünyada sayılı Akdeniz'de ise birinci sırada olduğunu ifade eden Ulusoy, "Dünyada olmayan Ro-Ro gemileri yaptırdık. Kapasitemizi sürekli arttırdık. Bize kamyoncu diyenler, bizim armatör olduğumuzu gördüler ve öyle de kabul ettiler" şeklinde konuştu.

TÜRK'TEN BAŞKASINA SATILAMAZ

Ulusoy, Amerikan KKR şirketine 950 milyon euro karşılığında verilen Un Ro-Ro'nun neleri kapsadığını ise şöyle aktardı:"Pendik Limanı'nda 85 dönümlük arazinin değeri 250 milyon dolar. Şirketin 150 milyon dolar borcu var. Ambarlı Limanı'nda bulunan 50 dönümlük arazinin değeri 50 milyon dolar. Ayrıca Çatalca'da 500 dönümlük bir arazimiz var. 8 adet çalışan geminin toplam değeri 400 milyon dolar ve sayamadıklarımız. Bunları üst üste koyduğunuzda 950 milyon euroluk satış değerinin ne kadar az olduğunu çok açık bir şekilde görebilirsiniz."

ORTAKLARIMIZA TAM DESTEK

Şirkete Türkiye'den bir takım isimlerin talip olduğunu ifade eden Ulusoy, "Bizim için hazır para önemli. Şu aşamada kimseyle pazarlık yapacak durumda değiliz. Örneğin Afken Holding Yötenim Kurulu Başkanı Hamdi Akın şirketin yüzde 60'ını alabileceğini söyledi. Bizde yüzde 40'ının bizde kalmasını istiyoruz. 20-30 milyon euro az olsun, kendi adamlarımıza satalım. Ortaklarımızın paraya ihtiyacı var. Biz de kimi ortaklarla bir araya gelerek 150-200 milyon euro'luk bir fon oluşturduk. Paraya ihtiyacı olan ortaklarımıza bu fonla destek olacağız" diye konuştu.

Saffet Ulusoy

Eski araçlar ne olacak?

Türkiye'den Ortadoğu'ya taşıma yapan 20 yaş üstü araçların C2 yetki belge süreleri, 31 Aralık 2007 tarihinde sona erecek. Yaş sınırı nedeniyle araçlarına yetki belgesi alamayan esnaf, 5535 sayılı Hurda Araç Yasası'nın tekrar yürürlüğe girmesini istiyor.Hurda Araç Yasası'yla birlikte rahat bir nefes alacaklarını dile getiren kamyoncu esnafı, "Ortadoğu ülkelerinde C2 yetki belgesi bulunan şirketlerle sözleşme yaparak, onlar adına çalışıyorduk. Ancak 31 Aralık 2007 tarihi itibariyle sözleşme süremiz sona eriyor ve araçlarımız 20 yaş üstü olduğu için yeniden sözleşme yapamıyoruz. Ayrıca para kazanamadığımız için araçlarımızı da yenileyemiyoruz. Bundan dolayı hükümetimizden 5535 sayılı Hurda Araç Yasası'nın tekrar yürürlüğe girmesini talep ediyoruz" dedi.

Koluman'dan Avrupa standardı

Koluman, Ankara'da inşaatı tamamlanan ve 18 Ekim'de açılışı gerçekleştirilecek Ağır Vasıta Showroom ve Bakım Onarım tesisleri ile Avrupa standartlarında servis imkânı sunacak. 10 milyon avro yatırım yapan Koluman Holding, tesislerde; kamyon, çekici, treyler gibi ağır yük taşımacılığında kullanılan araçlar ve hafif ticari araçlara yönelik satış, servis ve yedek parça hizmetleri verecek. 3'te

Hyundai Truck Türkiye yollarında

Karsan ile Hyundai arasında imzalanan 5 yıllık anlaşma sonucunda HD35 ve HD75 hafif kamyon modellerinin Türkiye'de üretimi Karsan tarafından yapılmaya başladı.

Karsan'ın Bursa fabrikasında üretilen araçlar, İsotlar Grup tarafından Türkiye pazarına sunuluyor. İlk başta şase olarak pazara sunulan araçlar, önümüzdeki yıllarda talebe göre kasalı olacak. Hyundai Truck Türkiye Distribütörü İsotlar Grup Satış Müdürü Cenk Kızılırmak, "HD35 ve HD75 hafif kamyon modellerimiz ile ilk yıl yüzde 10 pazar payı hedefliyoruz. Kısa sürede araçların Türkiye genelinde geniş satış ve servis ağı kurarak pazar payımızı daha da arttıracağız" dedi. 8'de

Motorin Fiyatları

İstanbul	2.30	Adana	2.31
Ankara	2.33	D.Bakır	2.36
İzmir	2.29	Kayseri	2.33

sayfa 2 01/10/2007 17:53 Page 1

C M Y K

Mevlüt İLGİN

Haydi, ilk adımı atalım!

Türkiye'de taşımacılık; hava, deniz, kara ve demir yolu olmak üzere 4 modda gerçekleşmektedir. Taşımacılık denince de şüphesiz bu 4 ana mod akla gelir… Ama biz karacıyız ve kara taşımalarının üzerinde durmak istiyorum.

Hatırlayacağınız üzere ilk sayılarımızda "Örgütlü Taşımacılık" başlığı altında "Türkiye Taşımacılar Platformu" oluşturulması noktasında gazetemiz Taşımacılar ile bunu tartışmaya açmıştım!..

Makalemin yayımlanmasının ardından sektör temsilcilerinden; ortak bir notada hareket etmenin çok daha akılcı olacağı yönünde güzel mesajlar aldım ve almaya da devam ediyorum…

Karayolu taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren kooperatifleri saymazsak, yerel ve genel olmak üzere 100'ün üzerinde dernek var. Bunlar arasında önemli konumları bulunan dernek ve federasyonlardan bazıları ise;

TOFED: Uluslararası karayolu yolcu taşımacılığı yapan otobüs firma sahiplerinin ve bireysel otobüsçülerin destek verdiği bir federasyondur.

UND: Uluslararası nakliyecilerin kurmuş olduğu ve büyük bir kitleye hitap eden bir derneğimizdir.

RODER: Uluslararası nakliyecilerimizin destek verdiği diğer bir derneğimizdir.

TND: Yurt içi nakliyecilik yapan kamyoncu esnafımızın kurmuş olduğu bu derneğimizin de hem üye bakımından hem de hitap ettiği kitle bakımından oldukça büyük öneme sahiptir.

KAİD: Kargo taşımacılarının bir araya gelerek kurumsallaşma adına kurduğu dernektir.

UTİKAD: Uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmeti üreten firmaların kurmuş olduğu dernektir.

…Yukarıda yazdığım karayolu taşıma sektöründeki derneklerden sadece bir kaçıdır. Bahsettiğim bu dernekler, karayolu taşımacılık sektöründe söz sahibi olan derneklerdir. Tamam, bu derneklerimiz üyeleri adına güzel işler yapmaya çalışıyorlar ama belli bir noktaya kadar. Ondan sonra bir arpa boyu ilerleme kaydedilmiyor.

Dünya artık globalleşiyor ve globalleşen dünyada her ne kadar Avrupa Birliği standartlarında taşımacılık yapsak da daha üst noktalara çıkmamız gerektiğine inanıyorum. Ve bundan dolayı da üstüne basa basa diyorum ki; ülke genelinde faaliyet gösteren taşıma dernekleri bir araya gelerek "Türkiye Taşımacılar Platformu"nu oluşturmalıdır…

Cumhuriyet tarihinde ilk defa bir Taşıma Kanunu çıktı. Taşıma Kanunu'nun çıkışı zaten sektörün iki üç yılını aldı. İki üç yılda bir yasanın tam olarak ne getirdiği ne götürdüğünü söylemek, uygulamaları görmeden mümkün değildir ama bir taşıma kanunu var artık. Taşıma kanunu tüm sektörü kapsıyor. Bu kanunla birlikte yük ve yolcu taşımacılık sektörü artık kayıt altına alındı!..

Taşımacılar olarak, "Türkiye Taşımacılar Platformu" oluşturulması için ilk adımı atmamız gerekir. Şu anda bazı derneklerimizin bu konuya sıcak baktığını biliyorum. Ben inanıyorum ki, biz ilk adımı attığımız zaman bir yıl içinde sivil toplum örgütlerimiz bir araya gelerek "Türkiye Taşımacılar Platformu"nu oluşturacak ve sorunlarımıza ortak çözümler üretilecek.

Haydi sektör temsilcileri vakit kaybetmeden ilk adımı atıp, "Türkiye Taşımacılar Platformu"muzu oluşturalım!..

Avrupa Birliği Gümrük Kanunu'nda değişiklik

Avrupa Birliği yakın zamanda, Gümrük Kanunu'nda güvenlikle ilgili önemli değişiklikler yaparken, bu değişiklerin tedarik zincirindeki bütün aktörleri etkilemesi bekleniyor.

Güvenlik önlemlerini arttıran AB ülkeleri başta gümrüklerde olmak üzere ek kanunlar yürürlüğe sokmaya başlıyor. Bu çerçevede AB ülkeleri; 2009 yılı itibariyle AB üyesi ülkeler tamamıyla bilgisayar ortamında yürütülen ortak bir risk yönetimi uygulamasına geçecek. Öte yandan 1 Ocak 2008 tarihinden itibaren Yetkilendirmiş Yükümlüye (Authorised Economic Operator) ilişkin hükümler uygulamaya koymayı planlayan AB ülkeleri, 1 Ocak 2009 tarihinden itibaren de AB'ye giren ve AB'den çıkan eşya bilgilerinin önceden gümrük idarelerine bildirilmesi zorunluluğu getirmeyi hedefliyor.

YETKİLENDİRMİŞ YÜKÜMLÜ

AB üyesi ülkeler, 1 Ocak 2008 tarihinden itibaren Yetkilendirmiş Yükümlü uygulamasını hayata geçirerek, güvenli ve gerekli koşulları yerine getiren yükümlülerin, gümrük işlemlerindeki denetimlerde kolaylıklardan faydalanabilmesinin önünü açıyor.

Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsünü kazanan kişilerin bu statüye sahip olmayan kişilere göre oldukça avantajlı bir konuma sahip olacağı bildirilirken, Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsünü kazanan kişilerin gümrüklerde bekleme sürelerinin asgari düzeye ineceği kaydediliyor.

Firmaların, Yetkilendirmiş Yükümlü statüsüne ulaşmaları için bazı şartları yerine getirmesi gerekiyor. Bu şartlar şunlar: Gümrük yükümlülüklerinin yerine getirilmesinde ciddi ihlallerde bulunmamak, Gümrük kontrollerinin doğru biçimde yapılabilmesine imkân veren ticari ve gerektiğinde taşımaya ilişkin kayıtları düzenli bir şekilde tutma yeterliliğine sahip bulunmak, güçlü bir mali yeterliliğe sahip olduğunu kanıtlamak, duruma göre uygun emniyet ve güvenlik standartlarına sahip bulunmak, AB üyesi ülkelerden birisinde yerleşik olmak.

Uzmanlar, Avrupa Birliği Gümrük Kanunu'ndaki değişikliklerin Türk Gümrük Kanunu'na da aktarılmasını savunuyor

AVANTAJLAR

AB ülkelerinin gümrük işlemlerinin daha güvenli bir şekilde yapılmasını hedefleyen Yetkilendirmiş Yükümlü statüsüyle, firmaların; gümrük işlemlerinde daha az belge kontrolü ve fiziki kontrole tabi olmak, kontrol olması durumunda denetimin öncelikli olarak yapılması, denetimin istediği bir yerde yapılması, Gümrük Kanunu'nda yer alan basitleştirilmiş usullerden faydalanma hakkının daha kolay elde edilmesi, AB sınırlarını geçen eşya için verilen ön beyanlara istinaden daha ileri düzeyde bir fiziksel denetinin öngörülmesi durumunda, beyanı yapan yetkilendirilmiş yükümlü ise yapılacak fiziksel denetimin önceden haber verilmesi ve diğer yükümlülere göre daha az bilgi sunarak gümrüklerde beyanda bulunabilmek gibi avantajlara sahip olduğu kaydediliyor. Türkiye, AB ile uyum süreci çerçevesinde gümrük kanunlarını AB'ye uyumlu hale getirirken AB Gümrük Kanunları'ndaki yeni kanunların uygulamaya geçiş tarihleri AB üyesi olmaması nedeniyle Türkiye için geçerli olmadığı, ancak söz konusu mevzuat değişikliklerinin zorunlu olduğu ifade ediliyor. Uzmanlar, AB Gümrük Kanunu'nda yer alan güvenlik ve yetkilendirilmiş yükümlüye ilişkin hükümlerin Türk Gümrük Kanunu'na da aktarılması gerektiğini savunuyor.

Yazıcı'dan Kapıkule baskını

Gümrüklerin iyileştirilmesi için Başbakan Erdoğan tarafından görevlendirilen Devlet Bakanı Yazıcı, özel aracıyla Kapıkule Sınır Kapısı'na baskın yaptı. Gerekli incelemelerin ardından Bakan Yazıcı, ekipman ve personel takviyesi sözü verdi. Edirne Valisi ve diğer idari yöneticilere haber vermeden Kapıkule Sınır Kapısı'na baskın yapan Bakan Hayati Yazıcı, 6 kilometreyi bulan TIR kuyruğundaki şoförler ile sohbet etti. Bakan Yazıcı'yı tanımayan Şoförler, sınır kapısında yaşadıkları sıkıntıları bir bir anlatarak, yetkililerin bu sorunlara bir an önce çözüm bulması gerektiğini dile getirdiler. Bölgede yaşanan sıkıntıları yerinde inceleyen Bakan Yazıcı, yaşanan sıkıntıları en kısa zamanda çözeceğine söz verdi.

Hayati Yazıcı.

Özel aracıyla Kapıkule Sınır Kapısı'na baskın yapan Bakan Hayati Yazıcı'yı görevlilerde tanımadı. Sınır Kapısı'ndaki çıkış kapılarına giden Bakan Yazıcı, çıkış işlemlerinin nasıl yapıldığı hakkında bilgi aldıktan sonra Kaçak İstihbarat Şube Müdürlüğü'ne giderek 6 ay önce 565 kilo eroinle gümrük tarihinin en büyük uyuşturucu operasyonunu gerçekleştiren görevlileri tebrik etti.

Gürcistan taşımalarına dikkat

Türkiye'den giriş yapan ve Gürcistan topraklarını transit geçen araçların kontrolü sırasında zaman zaman taşınan madde ile beyan edilen ürün arasında farklılıklar tespit eden Gürcü yetkililer, söz konusu farklılığın engellenmesi için gerek teknik anlamda gerekse mevzuat olarak önlem alma hazırlığı içerisinde oldukları öğrenildi.

Gürcistan gümrük yetkilileri, Türk nakliyecilerinin gümrük idarelerine beyan ettikleri mal bedellerinin düşük olması nedeniyle, beyan edilen fatura değerleri dikkate alınmadığını, bunun yerine gümrük idareleri tarafından belirlenen referans fiyatlar üzerinden işlem yapıldığını kaydetti.

Türk nakliyecilerinin Gürcistan gümrüklerinde uzun süre beklemelerinin sebeplerinden bir diğerinin de eksik veya yanlış beyandan kaynaklandığı ifade ediliyor. Gürcü yetkililerinin dikkat çektikleri bir diğer nokta ise, ithal edilen veya transit geçen malın kimyasal veya gümrük mevzuatına göre analize tabi tutulması gereken bir mal olması halinde, bu maddelerin analiz için Tiflis'e gönderildiği, ancak analiz sonuçları bir ay sonra geliyor.

Hatta eksik/yanlış beyan için nakliyecilerimizin cezai işleme tabi tutulduğu durumlarda dahi cezanın verilmesi için bazen Tiflis'teki makamların kararının beklenildiği, Türk taşımacılarının bu nedenle bir ayı aşkın bir süre gümrükte beklemek durumunda kaldığı dile getiriliyor.

Tekirdağ Limanı'nın rayları Nisan ayında döşenecek

2007 yılında tamamlanması planlanan, Tekirdağ Limanı demiryolu bağlantısının 2008 Nisan ayı içerisinde tamamlanacağı öğrenildi.

Akkök Şirketler Grubu'na ait AKPORT şirketinin özelleştirmeden devraldığı Tekirdağ Limanı'na demiryolu bağlantısının, Tekirdağ-Muratlı hattı ile 2008 Nisan ayı içinde tamamlanması bekleniyor.

Tekirdağ-Bandırma arasında çalışan Ro-Ro seferleri sayesinde Kuzey ve Güney Marmara'yı birbirine bağlayan karayolunu tamamlayıcı bir işleve sahip limandan her gün yaklaşık 150 TIR ve kamyon yararlanıyor.

TAŞIMADA KOLAYLIK

25 Haziran 1997 yılında devlet tarafından yapılan özelleştirme ile Akport Tekirdağ Liman İşletmesine devredilen limana, yeni inşa edilecek 2 adet 350 metre 'draft'a sahip yanaşma yeri ilave edilecek. Projenin tamamlanmasıyla, Tekirdağ Limanı Avrupa yakasında demiryolu bağlantısına sahip ilk liman olma özelliğine sahip olacak. Liman bu özelliğiyle tüm dikkatleri üzerine çekiyor. Tekirdağ Limanı'nda; Konteyner, Genel Kargo, Dökme Yük, Dökme Sıvı Yük elleçlemeleri ve Ro-Ro Taşımacılık hizmetleri veriliyor.

Avrupa Birliği otomotivcilerinin emisyon çıkışı

Avrupalı otomobil üreticileri, egzoz emisyonunun 2012 yılına kadar azaltılmasına ilişkin AB projesiyle mücadele edeceklerini açıkladı.

Porsche Şirketi Başkanı Wendelin Windeking, bir Alman gazetesine verdiği demeçte, kilometrede halen 160 gram olan egzoz emisyonunun beş yıla kadar yeni otomobillerde 120 grama düşürülmesi fikrini 'saflık' olarak nitelendirirken, Peugeot firmasının patronu Christian Streiff de, projeyi 'gerçek dışı' bulduklarını aktardı.

AB Komisyonu, mevzuat tasarısını 2008'in ilk yarısında açıklamaya hazırlanırken, Alman Otomobil Üreticileri Derneği Başkanı Matthias Wissman da, bu konuda Avrupalı Üreticiler Derneği (ACEA) çerçevesinde çözüm bulunması konusunda fikir birliği sağlandığını söyledi.

Otomobil üreticilerinin, ayrıntılar hakkında henüz anlaşamadıkları öğrenilirken, AB, yeni mevzuata uymamaları halinde otomobil üreticilerine mali yaptırım uygulamayı planlıyor.

Nilgün ÖNKAL

Haksızlığa alışılır mı?

Kara Ulaştırma Sektörü sessizliğini koruyor. Bu ülkede nasıl her şeye alışıldıysa, bu duruma da herhalde alışıldı. Belge alamayanların sessizliğini anlayabiliriz. Ama alanların sessizliğine ne diyelim?

Yıllar önce Amerika Irak'a saldırdığında, sabah ezanının sesine Amerikan uçaklarından atılan bombaların sesleri karışmıştı. Yüzlerce, binlerce masum insanın katledilişini televizyon ekranlarından izlemiştik. İlk gün yaşadığımız duygular günlerce aynı görüntüyü izleye izleye köreldi. Artık insanlar vahşeti, katliamı kabullendi. İşte insan olarak başımıza ne geliyorsa mücadele etmek, karşı çıkmak yerine işin kolayına kaçarak daha korunaklı olduğunu zannettiğimiz ÇARESİZLİK limanına sığınmaktan geliyor. "Bize nasıl olsa sıra gelmez" düşüncesiyle korkaklığımızı, bencilliğimizi, acizliğimizi göstermemek için olanları görmezden, duymazdan geliyor, susup, sinip bekliyoruz. Saklandığımız yerde sesimizi çıkarmazsak bizi görmezler zannediyoruz.

Kara Taşımacılık Sektörü mağdurları olarak bizler de böyle değil miyiz? Ne bekliyoruz? Şu soruları sormak ve cevap almak hakkımız yok mu?

* Trilyonlarca belge parası toplayan Ulaştırma Bakanlığı bu paralarla, parayı veren şirketlere veya sektöre ne katkı sağlamıştır?

* Yüz binlerce YTL belge parası veren firmaların iş potansiyeli artmış mıdır?

* Belge alamayan binlerce firma şu an ne yapmaktadır?

* Türkiye limanlarını Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ne açana kadar AB; Ulaştırma konusu da dahil olmak üzere müzakereleri başlatmayacağına göre AB kriterlerine uyum iddiasıyla çıkarılan KTK ne olacaktır?

* R1–R2 belgesi alamadığı için Haziran 2006 tarihi itibariyle YASA DIŞI faaliyet gösterir duruma düşen binlerce yurtiçi/uluslararası nakliye yapan organizatör firmalar bu güne kadar nasıl denetlenmiştir?

* R1-R2-L1-L2 belgeli firmaların denetimlerinin polis, jandarma, valilik tarafından değil iç gümrüklerde yapılabileceği ortadadır. Bu güne kadar iç gümrüklere böyle bir talimat verilmiş midir?

* Ticaret Odaları'na kayıtlı yani kayıt altında olan, Maliye Bakanlığı onaylı faturalarını kesen firmalar nasıl olacak da YASA DIŞI faaliyet gösterir durumda olacaktır? Maliye Bakanlığı bu firmaların fatura kesmesine nasıl engel olacaktır? Ulaştırma Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı arasında bir mutabakata varılmış mıdır?

" HUKUK TANIMAZ, YASA TANIMAZ, KANUN DIŞI FAALİYET GÖSTERİR" duruma düşmemek için belge alanlar var.

"Belge alamayanlar nasıl olsa sektör dışına çıkacak, sayı azalacak böylece daha fazla kazanacağız" diye düşünerek belge alanlar var.

İdareye güvenerek, "Belge almazsam bu işi yapamayacağım, ne olursa olsun borç-harç bulup bu belgeyi almam lazım yoksa denetimlerde kesilecek cezaları ödeyemeyecek nasıl olsa işimi kaybedeceğim" diye düşünerek belge alanlar var.

Bir de ne düşünürse düşünsün para bulamadığı için belge alamayanlar, veya "bu memlekette kanun çıkar ama nasıl olsa uygulanmaz" düşüncesiyle almayanlar var. (Sektörün haline bakıldığında bu düşüncedeki meslektaşlarımızı öngörülerinden dolayı kutlamak gerekiyor.)

* Belge alanın da almayanın da hiçbir işine yaramadığı, sektörün kurumsallaşması, gelişmesi, kayıt altına alınması beklentilerinin kesinlikle gerçekleşmediği , AB 'ye girme hayal veya bahanesinin gündemden düşmesiyle anlamını yitirdiği Kara Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği çıkarıldığıyla mı kalacaktır?

Kara Taşımacılık Sektörü mensupları olarak İDARENİN MUHATAP ALDIĞI TEMSİLCİLER ne düşünüyorlar, bu soruları sormuşlar mı, sordularsa ne cevap almışlar bilmiyoruz.

Artık istikrar da sağlandı, daha ne bekleniyor?

Sektör mağdurları bu haksızlığa alıştılar mı? Kabullendiler mi, bilmiyoruz..

Ancak; yaşamı boyunca Çaresizlik Limanına demir atmamış olanlar sormayı, sorgulamayı hiç bırakmayacak ve haksızlıklara alışamayacak, bunu biliyorum.

sayfa 3 01/10/2007 18:11 Page 1

C M Y K

Koluman'dan Avrupa standartlarında hizmet

Ankara'da inşaatı tamamlanan Ağır Vasıta Showroom ve Bakım Onarım tesislerinde, Avrupa standartlarında servis imkânı sunmayı amaçlayan Koluman Holding, tesis için 10 milyon avro yatırım yaptı.

Yeni tesisini teknolojik cihazlarla donatan Koluman, müşterilerine kaliteli hizmet sunacak.

Koluman Holding, Ağır Vasıta Showroom ve Bakım Onarım Servisi tesisleri ile müşterilerine Avrupa standartlarında bir servis sunacak.

Açılışı 18 Ekim tarihinde gerçekleştirilecek olan tesisler, kamyon, çekici, treyler gibi ağır yük taşımacılığında kullanılan araçlar ve hafif ticari araçlara yönelik satış, servis ve yedek parça hizmetleri verecek. 42.264 m2'lik alan üzerine 10.860 m2 kapalı, 20 bin m2 yeşil alana sahip olan tesise 10 Milyon Avro yatırım yapıldı.

Tesislerle ilgili bir değerlendirme yapan Koluman Holding Yönetim Kurulu Üyesi S.Kaan Saltık, tesislerin akıllı bina mimarisi ile donatıldığını, başta atık sistemleri olmak üzere tüm işletim sistemlerinin çevreye duyarlı bir şekilde tasarlandığını belirtti. Tesiste bütün evsel atıkların bir arıtma tesisinde arıtıldığını ve arıtmadan sonra sulamada kullanıldığını ifade eden Saltık, yağ atıklarının yine bir arıtmadan geçirildiğini ve depolanıp imha tesislerine gönderildiğini aktardı. Tesislerin günlük 100–120 araç kapasiteli olduğunu söyleyen Saltık, "Tesisler, aynı anda 40 araca hizmet verebilecek teknik donanım ve teknolojiye sahip. Türkiye şartlarında fabrika

maliyetine yakın bir tesis inşa edildi. Türkiye'ye her sene 10 milyon euro yatırım sözünü gerçekleştiriyoruz." dedi.

YATIRIMLAR SÜRÜYOR

AB üyesi olan Romanya'ya da yeni yatırımlarının başladığını dile getiren Saltık konuşmasına şöyle devam etti, "Romanya'da 230 dönümlük bir arazi aldık. Bunun 80 dönümü üzerinde bir otomotiv yatırımı planlıyoruz. Ağır vasıta ve otomobil servisi gerçekleştirmeyi planlıyoruz. Aynı zamanda Mercedes Benz'in bayiliği için Romanya'da başvurumuzu yaptık, ön kabul aldık, prosedürleri bekliyoruz.

Romanya'daki yatırım 10 milyon Euro ile başlayacak ilk etapta, pazardaki gelişmelere göre bu rakamlar artabilir. Özellikle kamyon üreticileri Romanya'ya büyük ilgi gösteriyor. Romanya'da sadece Mercedes ürünleri değil aynı zamanda üst yapılarımızın satışı da gerçekleştiriliyor."

İHRACATTA HEDEF 40 MİLYON EURO

Yurtdışı atılımlarına bu yılsonu itibariyle hız vereceklerini de altını çizen Saltık, Rusya'ya Kögel Koluman işbirliği ile üretilen Semi-Treyler ihracatına önümüzdeki yıldan itibaren başlayacaklarını ve bin adet semi-treylerin Rusya'da satışı için şimdiden sipariş edildiğini belirtti. Koluman Holding'in 2008 ihracat hedeflerine de değinen Saltık, "Son 3 yıldır 10 milyon Euro'luk ihracatımız var. Bu sene hedefimizi aşacağız. Önümüzdeki sene grup olarak özellikle Rusya operasyonu ile birlikte bu rakamı 40 milyon Euro'ya çekmeyi hedefliyoruz" şeklinde konuştu.

Maytrans römorkları Yeksan'dan

Maytrans, Yeksan ile iş ortaklığının uzun yıllar devam etmeyi planlıyor.

Kamyon kasası ve römork üretiminde Yeksan markasıyla yollarda boy gösteren İstanbul Treyler, son olarak Maytrans lojistik firmasının filosuna 4 adet kamyon römork ekledi.

Gerçekleştirilen teslimat töreninde Maytrans yöneticilerinden Akın Fazlıoğlu, araçlarını Yeksan Satış ve Pazarlama Müdürü Ali Kansız'dan teslim aldı. Fazlıoğlu, teslimat töreninde yaptığı açıklamada, "Kamyon ve römorkun uyumu çok önemli. Bu bizim için hem yakıttan tasarruf hem de lastik aşınması ve fren uyumundan değerlendirdiğimizde büyük önem taşıyor. Yeksan markasının bu konuda uzman olduğunu gördük ve yatırımlarımızın geri kalanını da Yeksan markası olarak düşünüyoruz" dedi.İstanbul Treyler Makine Sanayi ve Ticaret A.Ş'nin, gerek yurt dışına gerekse yurt içine, tenteli ve açık kasa üretimlerinin hızla devam ettiğini açıklayan Satış ve Pazarlama Müdürü Ali Kansız, "Amacımız kaliteli üretim yaparak pazarın talep ve beklentilerini karşılamak" dedi.

Enerji Ofisi'nin tercihi Otokar-Freuhauf

Tehlikeli madde taşımacılığı ve enerji ürünleri lojistiği firmalarından Enerji Ofisi, Otokar'ın ADR onaylı 18 adet tankerini filosuna kattı.Otokar'ın Adapazarı'ndaki Arifiye tesislerinde gerçekleştirilen teslimat töreninde, Naktaş Lojistik Grubu bünyesinde bulunan Enerji Ofisi'nin 2007 yılı yatırımları kapsamında sipariş ettiği ADR tankerlerinin ilk parti teslimatı yapıldı. 2 adedi elektronik mühür sistemine sahip olan toplam 6 adet Otokar-Fruehauf ADR tankeri Enerji Ofisi Yönetim Kurulu Başkanı Murat Yalçındağ, Otokar İç Pazar Ticari Araçlar Birim Yöneticisi Murat Tokatlı'dan teslim aldı.

Nizamettin KARADAĞ

Kamyoncunun neden K Plakası yok?

Senelerdir ülkemizde uygulanan yük taşımacılığı ile yolcu taşımacılığı arasındaki adaletsizlik 4925 sayılı karayolu taşıma kanunu ile de giderilemedi.

Tam aksine yolcu taşımacıları için getirilen düzenlemeler yük taşıyanlardan esirgendi. Yanlış anlaşılmaması için başta belirtmek durumundayım yolcu taşımacılarımızın kazandığı hakları asla fazla bulmuyorum fakat yolcu taşıyanlarında kendilerine tanınan hakları istismar konusu yapmamaları gerekliliğine inanıyorum. Ayrıca yolcu taşımacılarına tanınan hakların aynısının eşya taşıyanlara da tanınması gerekmez mi? Yoksa eşya taşıyanlar farklı bir yakıt türü ve farklı bir yol güzergâhı mı kullanıyor?

Taksicinin, taksimetresi var, tartışılmaz bile. Ödeme nakden hemen yapılır. Minibüslerin taşıma fiyatları indi bindi fiyatları mahalli idarelerce onaylanır. Tartışılmaz, nakden ödenir. Servis taşıyanların taşıma fiyatlarını ilgili belediyelerin ilgili birimlerince belirlenir, bu fiyatlar aynı zamanda taban fiyatlardır. Altında ödeme yapılmaz üstünde servis taşıyanın merhametine kalmış meblağ ne ise tartışılmaz ödenir. Sanıldığı gibi kıran kırana ihaleler falan asla olmaz. Bu alanda inanılmaz bir tekel var.

Ayrıca taksicinin T plakası Minibüsçünün M Plakası Personel Taşıyanların P plakası var. Kısacası yolcu taşımlarında plaka tahdidi var siz isteseniz de bir taksi veya minibüs alıp yolcu veya personel taşıyamazsınız. Ne kadar yasak varsa hepsi ile karşılaşırsınız.

YOLCU TAŞIMACILIĞINDA KOMİSYONCU VAR, EŞYA TAŞIMACILIĞINDA YASAK

4925 sayılı karayolu taşıma kanunu ve bu kanuna istinaden çıkarılan karayolu taşıma mevzuatı yolcu taşımalarında taşıma ücretlerini düzenlediği halde eşya taşımalarında sadece bir TonxKm tebliği yayımlandı. Ne yazık ki belirlenen taşıma ücretleri mevcut taşıma ücretlerinin bile altında kaldığı için uygulanmadı. Daha çarpıcı bir örnek verecek olursak Karayolu taşıma kanunu ve yönetmeliği yolcu taşımalarında komisyonculuğu yasaklarken eşya taşımalarında komisyonculuğu adeta teşvik etmiştir. H belgeleri ile R belgelerinin benzeri yolcu taşımlarında yoktur.

Kocaeli'nin Gebze ilçesinden Kocaeli il merkezi ve diğer ilçelerine öğrenci taşıyan bir şirket ve birde Motorlu Taşıyıcı Kooperatifi var. Uyanık şirket sahibi nasıl yaptı ise kooperatifi devre dışı bırakmış ve kendi tekelini kurmuş. Hani hep kooperatifler bu anlamda suçlanırlardı ya, galiba iş tersine döndü. Kocaeli Büyük Şehir Belediyesi tarifeyi belirlemiş: 0-30 Km 88.00 YTL. Bu vatandaş 120 YTL'den taşıyor alternatifi yok. Vatandaşın pazarlık şansı da yok. Birde üstüne üstlük mahalle aralarına da girmez, D-100 karayolu ve TEM otoyolundan gider gelir. Okul idareleri ile bu şirketin ilişkileri de çok iyi olsa gerek ki, şikayetçi vatandaşlara direk okul idaresine şikayet et diye bilmektedirler. Şunu belirtmeden geçmek istemiyorum; 1962 anayasası çalışanlarımıza çok geniş demokratik haklar sunmuştu. Ne yazık ki çalışanlarımız bu haklarını hor kullandılar. Yemekte kıl çıktı diye işçileri greve çıkaran sendikaları hatırlıyorum. 1982 anayasası o hakların bir çoğunu törpüledi.

Kazanılmış hakları istismar etmeden yerinde kullanılması hem sektörümüz hem de ülkemiz menfaatine olacağı kanısındayım. Tekrar belirtmek istiyorum, yolcu taşımacılarımızın kazandıkları haklar belki de tatminkar değildir. İzah etmeye çalıştığım, yolcu taşıyanlarımızın sahip olduğu haklarının bir benzerinin eşya taşımacılarına da kazandırılmasıdır. Eğer herkesin bir Plakası varsa neden KAMYONCUNUN K PLAKASI NEDEN OLMASIN? Yolcu taşımalarında navlun direk araç işletmelerine veriliyorsa neden kamyoncunun navlunu birkaç aracının vasıtası ile kamyoncuya ulaşıyor?

Yetkililerimizin başta Ulaştırmanın tek patronu Ulaştırma Bakanlığının bu çifte standartlı uygulamalara son vereceğine inanmak istiyorum.

Acar; "Otomotivde, 2008-2009 yılından sonra dalgalanmalar normale dönecek"

Doğuş'un hedefi 70 bin araç

Doğuş Otomotiv, 2007 yılının ilk 6 ayını ve 2007 yılsonu hedeflerini, düzenlediği basın toplantısıyla açıkladı.

Global ve ulusal ekonomik eğilimlerle ilgili analizlerde bulunan Doğuş Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Aclan Acar, nüfus artışı ve tüketim trendine dikkat çekerek, dünyanın genel üretim hacminin artan tüketimi karşılayamaz hale geldiğini söyledi.

2008 sonuna kadar dünya ekonomisinin büyüme hızında bir yavaşlama olacağını da açıklayan Acar, Türkiye'nin bu konuda diğer ülkelere göre daha şanslı olduğunun altını çizendi. Acar, seçim sonrası istikrarın korunmuş olmasının ve sıkı para ve maliye politikalarıyla, global kriz ortamından en az biçimde etkileneceklerine inandıklarını da kaydetti. Acar, "Önümüzdeki günlerde dönemsel dalgalanmalar bekliyoruz. 2008 ve 2009 yılından sonra bu dalgalanmaların normale döneceğini tahmin ediyoruz" dedi.

Bir önceki yıla oranla toplamda yüzde 35, ithalde yüzde 33 daralan otomotiv sektöründe, 2007 yılı sonuna kadar Doğuş Otomotiv'in yüzde 12 pazar payı hedeflediğini açıklayan Yönetim Kurulu Başkanı Acar, "Doğuş Otomotiv olarak yılsonunda 65-70 bin adet araç satışı gerçekleştirerek yüzde 12 pazar payı hedefliyoruz. İlk altı ayda 7 bin adet olarak gerçekleşen ikinci el otomobil satışlarının ise 14 bin âdete ulaşmasını bekliyoruz. Tüm ulusal satışlara paralel, önümüzdeki günlerde faaliyete geçecek Doğuş Auto Mısır'ın da yılsonuna kadar olan kısa sürede 521 adet araç satacağını öngörüyoruz. Tüm bunların sonucunda Doğuş Otomotiv ailesi olarak 2007 yılı sonunda 1 milyar 715 milyon Amerikan Doları ciroya ulaşacağımızı söyleyebilirim" şeklinde konuştu.

Otomotiv üretimi artıyor

Türkiye otomotiv pazarı Ocak-Ağustos dönemi satışlarında yüzde 20 daralma yaşarken, ihracat desteğiyle taşıt araçları üretimi artıyor. Ağustos ayında ise otomobil üretimindeki yavaşlamanın arttığı göze çarpıyor.

OSD 2007 Ocak-Ağustos dönemi verilerine göre, toplam taşıt aracı üretimi, 2006 yılı Ocak-Ağustos dönemine göre yüzde 5,9 artış ile 672 bin adete otomobil üretimi ise yüzde 11,8 artarak 388 bin adete yükseldi.

Toplam üretim, ihracatın desteği ile artışını sürdürmeye devam ediyor, ancak üretimde artış hızı iç pazardaki daralmanın olumsuz etkisi ile düşmeye başladı, Ağustos ayı ile birlikte otomobil üretimindeki yavaşlamanın da arttığı görülüyor. Satışlardaki durgunluk ise devam ediyor. 2007 yılı Ocak-Ağustos döneminde otomobil satışları, 2006 yılı aynı döneme göre yüzde 18,5 azalış ile196 bin adet olarak gerçekleşirken, ithalatın pazar payı yüzde 67 olarak gerçekleşti.

Segment bazında minibüs ve otobüs üretimi artarken, küçük kamyon, midibüs ve büyük kamyon üretimleri geriledi.

sayfa 4 01/10/2007 18:00 Page 1

C M Y K

Ö. Faruk GÖRÇÜN

Otomotiv Lojistiği

OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNDE ANALİTİK BİR TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ YAKLAŞIMI ve TEDARİK SÜREÇLERİNİN ANALİZİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRME

İşletme Yönetiminde en büyük örnek değişmelerden birisi işletme büyüklüklerinin ya da başlı başına organizasyonların tek başlarına faaliyetlerine devam etmelerinin zorlaşması, diğer firmalar ile aralarındaki izolasyonu sürdürememeleridir. İşletmeler artık bir tedarik zinciri içerisinde faaliyet göstermek zorundadırlar. Tedarik zinciri içerisinde yer alana her bir işletme birimi kendi değerlerini artırmaya çalışmanın yanı sıra kendi faaliyet alanına giren işleri optimize etme gayreti göstermektedir. Bu çabaların tamamı işletmelerin yüz yüze kaldıkları maliyet baskısından kaynaklanmaktadır. Bu nedenden dolayı işletmeler maliyet baskısına ve bunun yarattığı risklere beraber katlanmanın daha az sıkıntı yarattığının farkına varmışlardır. Bu yaklaşımlar tedarik zinciri içerisinde yer alan organizasyonların geleneksel yaklaşımda söz konusu olan ve şirketlerin kendi başlarına bütün faaliyetleri üstlenmesinden kaynaklanan büyük masraflara hep beraber katlanmaları, bu sayede işletme başına düşen maliyetlerin ve harcamaların azalması düşüncesine dayanmaktadır. Bununla beraber Tedarik zincirlerinin kurulmasının uluslar arası bir düzeye ulaşan ve gittikçe artan rekabet anlayışına dayandığını söyleyebiliriz. Günümüzde rekabet markalar arasında veya mağazalar arasında değil tedarik zincirleri arasında gerçekleşmektedir. Bu çalışmada etkili bir rekabet için tedarik zinciri ön planda ele alınarak tanımlanmaktadır.

Bu çalışmanın başlıca hedefi Avrupa araç üreticilerinin kullandığı tedarik zinciri analitik şemalarından birisi olan dört tedarik zincirinin analiz edilmesidir. Bu dört tedarik zinciri benzer araç modelinin üretilmesini hedeflemektedir. (Bunlar _ olarak tanımlanmaktadır.) Fakat bunlar farklı tedarik zinciri düşüncelerinin farklı özelliklerini yansıtmaktadırlar. Bu farklı yapılanmaların analizi bu çalışmanın konusu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmada Menon tarafından ortaya konulan tedarik zincirine ilişkin yaklaşımlardan esinlenilmiştir. Buna göre bu çalışmada üç önemli tema söz konusu olmaktadır. Bunlardan birincisi; Çalışmanın konusu teorik açıdan analiz edilmekte, bilimsel yöntemler ile tanımlanmaktadır. İkinci olarak, pratik açıdan çalışmanın konusu analize tabi tutulmakta, endüstriyel bakış açısı geliştirilmeye çalışılmaktadır. Üçüncü ve son olarak, elde edilen sonuçlar tekrardan bir değerlendirilmeye tabi tutulacaktır. Bu hedeflere ulaşılabilmesi için bu çalışmada tedarik zinciri analizine yönelik uygun bulunan unsurlar açıklanacaktır.

KURAMSAL ALTYAPI

Tedarik Zinciri tabiri genellikle müşteri taleplerinin karşılanmasında beraber hareket eden ve her biri sürecin bir bölümünü gerçekleştiren işletmeleri ve bunların aralarında organize olmasa da gerçekleşen faaliyetleri tanımlamaktadır. Tedarik zinciri üç düzeyde sınıflandırılabilinir. Birinci olarak, İç Tedarik zinciri, diğeri aracısız tedarik zinciri üçüncü ve son olarak da aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi toplam tedarik zinciri. İç tedarik zinciri departmanları içermektedir. Bunlar daha çok geleneksel yaklaşımdaki tek firma içerisinde yer alan operasyon birimleridir. Aracısız tedarik zinciri ise tek bir firma ile doğrudan irtibat kurabilen müşterilerin ve tedarikçilerin içerisinde yer aldıkları tedarik zincirlerini tanımlamaktadır. Toplam tedarik zinciri kavramı ise bu iki kavramı da kapsayacak biçimde içerisine almaktadır.

Tedarik zinciri içerisinde hammaddeden nihai müşteriye olan süreçte tedarik zincirinin tüm üyeleri bu sürece katılmaktadırlar. Tedarik zincirinin rekabet mantığında şirketler faaliyetlerini ve çabalarını yeniden gözden geçirmelidirler. Firmaların çabaları kendilerinin değil bütün tedarik zincirinin başarısına yönelik olmak zorundadır. Bunun yanı sıra firmalar tedarik zincirinin başarısının kendilerine de yansıyacağı ve rekabet avantajının yanı sıra, yatırımlar ve maliyetler açısından optimizasyonun sağlanacağının bilincinde olmalıdırlar. Bununla birlikte firmalar daha fazla rekabetin bulunduğu bir coğrafyada mücadele etmek zorunda kalabilirler.

Tedarik zinciri felsefesinin rekabet avantajına ulaşılmasını sağlayabilmektedir. Küresel Tedarik Zinciri Forumu Tedarik Zincirini müşteriler ve diğer aktörler için değer yaratmak amacıyla bilgi, hizmet ve üretimi sağlayan merkezi tedarikçilerden son kullanıcıya kadar olan süreçte yer alan her bir birimin organize veya değil birbirleri ile entegre olmaları olarak tanımlanmıştır. Tedarik Zincirinin temel konusu daha fazla değer yaratmak, bunu yaparken maliyetleri katlanılabilir bir seviyeye indirmek bu şekilde zincir içerisinde yaratılan sinerji ile verim ve karlılık artışı sağlamaktır. Tedarik Zinciri, entegre yönetim yaklaşımında bütünsel tedarik zincirinin bütün süreçleri kapsayabilmekte, geleneksel yaklaşımı da içerecek biçimde genişleyebilmektedir.

SÜRECEK

Tırsan 30'uncu yılında yeni aracıyla sürpriz yaptı

Türkiye'nin önde gelen treyler üreticilerinden Tırsan, kuruluşunun 30'uncu yılını kutlarken, bünyesine kattığı Hendricks markasıyla da hedefini büyüttü.

Nuhoğlu; "Tırsan geride bıraktığı 30 yıl boyunca Türk Otomotiv sanayiine ve Türk nakliye sektörüne önemli katkılar sağladı. Ayrıca ürettiğimiz ürünler bugün Avrupa pazarında"

Hollandalı ticari araç üreticisi Daf markasının da distribütörlüğünü yapan Tırsan, bünyesindeki, Kaessbohrer, Talson ve Hendricks markalarının da katkısıyla üretimini her yıl daha da arttırmayı ve buna paralel olarak da ihracatını büyütmeyi amaçlıyor.

Türkiye'nin en büyük treyler üreticilerinden Tırsan, kuruluşunun 30'uncu yılını düzenlediği basın yemeğiyle kutladı. 2008 yılı hedeflerinin de açıklandığı gecede, Tırsan, hedefinin 'toplam treyler pazarında Avrupa'nın en büyük 5 üreticisinden biri, tank ve silo pazarında ise en büyük 2 üreticisinden biri olmak' olarak açıklandı.

"Türk markası olarak Avrupa'da zorlandık"

30'uncu yıl kutlaması nedeniyle düzenlenen gecede konuşan Tırsan Yönetim Kurulu Başkanı Ö. Çetin Nuhoğlu, Türk markası olarak Avrupa pazarında kendilerini kabul ettirmekte zorlandıklarını ifade ederek, bünyelerine kattıkları markalarla Avrupa'daki konumlarını güçlendirdiklerini söyledi.

Türk ekonomisindeki yüksek faiz ve düşük kurdan yakınan Çetin Nuhoğlu, Türkiye ortalamasında şirketlerin ömrünün 17 yıl olduğunu belirterek 30 yılın Türkiye ve Tırsan için önemli bir performans olduğuna dikkat çekti. Nuhoğlu, "Bir 30 yıl daha kalabilecek miyiz, bilemiyorum. Çünkü şartlar zor. Bu maliyetleri karşılayarak nasıl ayakta kalacağız diye kendimize sorduğumuzda bunun tek çaresinin büyümek olduğunu görüyoruz. Agresif bir şekilde büyümemiz gerekiyor. Onun içinde 2002 yılından itibaren hem Türkiye'de hem de yurt dışında büyümeyi temel hedef olarak ilan ettik" dedi.

"Türkiye'de 30 yıldır pazar lideriyiz"

Tırsan'nın dünyada hiçbir treyler üreticisinin sahip olamadığı kadar geniş bir ürün gamına sahip olduğunu kaydeden Nuhoğlu, kaliteli üretimleri ile 30 yıldır Türkiye'de pazar lideri olduklarını söyledi. Nuhoğlu, "Büyüme stratejilerinin bir parçası olarak bünyelerine kattıkları Alman Hendricks tanker ve silo treyler markasıyla ihracat noktasında daha büyük adımlar atmayı hedefliyoruz" dedi.

Tırsan ve bünyesindeki diğer 3 marka ile Avrupa'daki 5 büyük treyler üreticisinden birisi olacaklarını dile getiren Nuhoğlu, Kaessbohrer ve Hendricks markalarıyla Avrupa'nın en büyük iki tanker üreticisinden biri olacaklarını aktardı.

15 milyon Euro'luk yatırım

Türkiye pazarındaki ithal treyler markalarının güçlü finans destekleriyle pazara girdiğine dikkat çeken Çetin Nuhoğlu, pazar paylarının yüzde 35 oranlarını altına gerilediğini, buna karşın yatırımlarının artarak sürdüğünü kaydetti. Hendricks markası için Almanya ve Türkiye ölçeğinde toplam 15 milyon Euro'luk bir yatırım gerçekleştirdiklerini dile getiren Nuhoğlu, hedeflerinin daha da büyüyeceğini söyledi.

Tırsan'ın 30 yıllık hikâyesi

Düzenlenen gecede, Tırsan Genel Müdürü Osman Sever de firmanın 1977 yılında Kartal tesislerinin kuruluşundan 2007 yılına kadar ki serüvenini aktararak, 2007 yılında 4 bin 200 adetlik treyler üretimi hedeflediklerini belirtti. Tırsan ve bünyesindeki markaların dünyadaki 30 ülkeye ihracat gerçekleştirdiğine dikkat çeken Osman Sever, Tırsan'nın Türkiye ekonomisindeki önemine dikkat çekti.

Tırsan'nın Ar-Ge ve teknoloji yatırımlarına da büyük önem verdiğini vurgulayan Sever, "İstanbul Sanayi Odası'nın (İSO) 39 yıldır aralıksız her yıl yayınladığı "Türkiye'nin ilk 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" listesinin 2006 yılı sonuçlarında TIRSAN'ın elde ettiği başarılı sonuç da bunun göstergesi. 2006 yılı sonuçlarına göre TIRSAN, bir önceki yıl yer aldığı 307. sıradan geçen yıl 253. sıraya çıktı. TIRSAN ayrıca Capital dergisinin Türkiye'nin en büyük 500 özel şirketi araştırmasında 227'inci sırada yer aldı" dedi.

30 yılda Tırsan

✔ 1977 – TIRSAN'ın kuruluşu.

✔ 1985 – İngiliz York. Ltd. ile dingil üretimi konusunda lisans anlaşması.

✔ 1993 – Adapazarı treyler fabrikasının açılışı – Türkiye'deki en büyük tesis.

✔ 1994 – Soğutuculu araç üretimi için Lamberet ile lisans anlaşması.

✔ 1995 – DAF Trucks N.V. ile distribütörlük anlaşması.

✔ 1998 – Samandıra'da İstanbul bayiliğinin açılışı.

✔ Goch üretim tesislerinin açılışı.

✔ Gaziantep bayiliğinin açılışı.

✔ 2002 – Alman Kaessbohrer firmasının tank ve silo bölümünün alınması.

✔ 2003 – Hollandalı üretici Talson'un alınması.

✔ 2005 – 2006 Bayi ağının genişletilmesi – 5 yeni bayilik.

✔ 2006 – Toplam 3.000 adedin üzerinde treyler satışı. 1.000 adetten fazla ihracat.

✔ 2007 – Alman Hendricks firmasının alınması

Tırsan, air kargoda çözüm ortağı

Sabiha Gökçen Havaalanı'nda kargo taşımacılığı yapan S.S.127 No'lu Kooperatif, 12 adet DAF marka çekiciyi filosuna kattı. Kooperatif Başkanı Ahmet Çavuş, "Çekici alım tercihlerimizi bundan böyle Daf/Tırsan'dan yana kullanacağız" dedi.

S.S 127 No'lu Kooperatif, kargo taşımacılığını yapmak üzere DAF-Tırsan'dan 8 adet DAF CF 85.430 İnternational çekici, 4 adet DAF CF 85.430 İnternational Medium Deck çekici, 8 adet Rulo Air Cargo tabanlı Tırsan Maksima ve 4 adet Tırsan Mega Şasili Maksima semi treyler olmak üzere toplam 12 çekici ve 12 treyler satın aldı.

Alınan yeni araçlar, DAF/Tırsan'ın Samandıra tesislerinde düzenlenen tören ile Satış Koordinatörü İbrahim Altun tarafından S.S.127 No'lu Kooperatif Başkanı Ahmet Çavuş'a teslim edildi.

Kooperatif yöneticileriyle gerçekleştirdikleri toplantılar neticesinde taşınacak kargoya uygun ürün sunduklarını açıklayan DAF-Tırsan Satış Koordinatörü Altun, "2 ay devam eden toplantıların ardından proje geliştirdik. Çünkü standart bir nakliye değildi. Belki de Türkiye'de ilk defa bu anlamda profesyonelce düşünülmüş ve organize edilmiş lojistik operasyonuydu. Sabiha Gökçen Havalimanı'na gelecek hem normal kargo yüklerinin hem de air kargo olarak adlandırılan hava uçak paletlerinin transit çalışmaları gündeme gelecekti. Bu projede başarılı olmak için bizim daha önce ihracat ürünlerinde uyguladığımız özel kayar tabanlı sistemi kullanmaya karar verdik. Ve treylerlerimizi bu özelliklerle donattık. Türkiye'de ilk defa bu anlamda filo teslimatı yapıyoruz. Araçlarımız aynı zamanda yan perdeli, kayar çatılı, çatı kaldırma gibi pek çok teknik üstün özelliğe sahip" dedi.

S.S.127 No'lu Kooperatif'in 400 üyesi bulunduğunu ve bundan sonraki çekici yatırımlarında tek tercihlerinin DAF olacağını dile getiren Kooperatif Başkanı Ahmet Çavuş, "Sabiha Gökçen Havaalanı'nda kargo taşımacılığı yapıyoruz. Kooperatifimiz L1 ve C2 yetki belgelerine de sahiptir. İhtiyaç duyulması halinde yurtdışı taşımalarına da başlayacağız" şeklinde konuştu.

sayfa 5 01/10/2007 18:08 Page 1

C M Y K

TIRSAN 30 yıl

30 yıldır Türkiye'den taşıyoruz.

30 yıl önce Türkiye ekonomisine yeni bir güç kattık. Türkiye ürettikçe biz de ürettik. Her sektöre, her ürüne özel taşıma çözümleri geliştirdik. Dayanıklı ürünlerimiz, yaygın servis ağımız ve sorumlu hizmet anlayışımızla ihracatın taşıyıcı gücü olduk. Türkiye'nin lider treyler üreticisi olmanın verdiği gururla daha da hızlandık. Avrupa'nın zirvesini hedefledik. Şimdi hedefimize çok yakınız, çünkü çok çalışıyoruz. Tam 30 yıldır Türkiye için...

Nice 30 yıllara!

TIRSAN 30 yıl Türkiye'nin taşıyıcı gücü.

TIRSAN TREYLER SAN. TİC. VE NAK. A.Ş. Osman Gazi Mah. Yıldızhan Cad. PK:34887 Samandıra/İST. ISDN Tel: (0216) 564 02 00 e-mail: info@tirsan.com **www.tirsan.com**

sayfa 6 01/10/2007 17:26 Page 1

C M Y K

İFTAR GECESİNDE, NAKLİYE SEKTÖRÜ GÜNDEMİYLE İLGİLİ ÇARPICI AÇIKLAMALAR YAPILDI

U.N Ro-Ro iftara damgasını vurdu

UND'nin iftar yemeğinde TİM Başkanı Oğuz Satıcı, sektör duayeni Ali Osman Ulusoy, AB uzmanı ve UND AB Danışmanı Can Baydarol, UND Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Dinçşahin çarpıcı açıklamalarda bulundu.

Geleneksel hale gelen Uluslararası Nakliyeciler Derneği iftar yemeğinin gündeminde UN-Ro-Ro satışı yer aldı.Konuşmacılar, Un-Ro-Ro'nun satışına ilişkin çarpıcı açıklamallarda bulundu.

UND'nin geleneksel hale gelen iftar yemeğindeki ana tartışma konularının başında ise UN RO RO şirketinin satışı yer aldı. TİM Başkanı Oğuz Satıcı, UN Ro Ro'nun oldubittiyle satılmaya çalışıldığını belirterek, "Bu konuda da saçma sapan bir konunun içerisindeyiz. Adını koyamıyorum, tarif edemiyorum. Nasıl yönetileceği, nasıl işletileceği belli olmadan, buradaki taraflarla paylaşılmadan diğer taraflarla paylaşılmadan böyle bir oldubittiyle birileri birtakım şeyleri yapmaya çalışıyor. Bunu gerçekten anlamak mümkün değil. Hani bazen insanların akılları durur; buna akıl durması mı deriz akıl tutulması mı deriz, herhalde öyle bir sürecin içerisinden geçiyor, UN RO RO'yu yöneten profesyonel yöneticiler" dedi.

UN RO RO'nun satışı konusunda tüm nakliyecilerin kurumların dışında da tepkilerini ortaya koyması gerektiğini aktaran Satıcı, Ro Ro gemilerinde nakliyecilerin araçlarıyla ihracatçıların malının taşındığına dikkat çekti. Oğuz Satıcı, "Kim buna taraf kim taraf değil iyice görmeliyiz. Türkiye menfaatlerini düşünmeden hareket eden nakliyecilerimizi de bir tarafa not ediyoruz. Onlarla ilgi olarak gerekli tavrı üreticilerimiz, ihracatçılarımız koyacaklardır. Eğer piyasa serbest piyasaysa mutlaka tercihlerimizi, bizim yanımızda kim durdu, arkamızda kim durdu yada kim durmadı, göreceğiz ve ona göre tavrımızı geliştireceğiz. Bundan kimsenin şüphesi olmasın" şeklinde konuştu.

GÜMRÜKTE SIKINTI

Satıcı, 2023 yılında 500 milyar dolarlık ihracat hedefi olan Türkiye'nin, önemli sıkıntılarla karşı karşıya olduğunun altını çizerek, 1996 yılında AB ile imzalanan Gümrük Birliği Anlaşması'nın farklılaştırılarak günün şartlarına uygun bir hale getirilmesi gerektiğini savundu. Satıcı sözlerini şöyle sürdürdü: "Ciddi sıkıntılar var ve özellikle nakliyecilerle biz üretici ve ihracatçılar et ve tırnak gibiyiz. Bunlarla ilgili işbirliğimiz sonuna kadar sürecek. Özellikle de hükümetin üzerinde bu konuda büyük bir baskı kuruyoruz. AB müzakereleri sürecinden çok daha önemli konu, Gümrük Birliği Anlaşması'nın günün şart ve koşullarına uygun hale getirilmesidir. Sizlerin de her alanda bu sorunun çözümüne taraf olmanız gerekiyor. Yarın öbür gün AB; Rusya, Ukrayna, Çin, Hindistan ile serbest ticaret anlaşması imzalarsa, bizi göremezsiniz. Bizi göremezseniz, yükümüzü de taşıyamazsınız demektir. Bu konu milli davadır. Hep birlikte çözmek zorundayız"

VİZELİ GEÇİŞE DEVAM

Avrupa Adalet Divanı'nın aldığı bir karar sonrası Türk TIR şoförlerine de vizesiz geçiş hakkı tanınacak gibi bir yanlış algılamanın doğduğunu belirten UND AB Danışmanı Can Baydarol, bu durumun geçerli bir durum olmadığının altını çizdi.

AB ülkelerinin vize ve kota engelleriyle malların serbest dolaşımını engellediğini aktaran Baydarol, bu konu karşısında AB ülkelerindeki yerel mahkemelerde davalar açılabileceğini belirterek, Adalet Divanı kararlarının Türkiye'yi resmi olarak bağlamadığını hatırlattı.

"KAPIDA SIKINTI VAR"

İftar gecesinin en önemli konuklarından sektör duayeni Ali Osman Ulusoy'da, nakliyeciliğin durumunun çok iyi olmadığına işaret etti. Gerek hükümet nezdinde, gerekse Ulaştırma Bakanlığı nezdinde nakliyecinin sorunlarını her fırsatta dile getirdiğini vurgulayan Ulusoy, "Türkiye'nin hemen hemen tüm sınır kapılarında sıkıntılarla karşı karşıyayız. Geçiş belgesi sıkıntımız var, akaryakıt sıkıntımız var" diye konuştu.

Sarp Sınır Kapısı'ndaki sıkıntılara değinen Ali Osman Ulusoy, "Sarp kapısında gümrükte sıkıntılar var. Orada gürcü yetkililerle nakliyeciler arasında sıkıntılar var. Orada kavgalar gürültüler devam ediyor. Nedir o deposunu indiriyor. Deposunu iptal ettiği zaman C kartını iptal ediyor. Bunun için Ulaştırma Bakanı'yla görüştüm. Geçici de olsa bu insanlara yardımcı olalım dedim. Ancak şu ana karda bir neticeye varamadık. UND yetkililerinden bu konuda da adımlar atmasını bekliyoruz" şeklinde konuştu.

ULUSOY'A TEŞEKÜRLER

UND olarak hiçbir zaman UN RO RO'nun karşısında olmadıklarını belirten UND Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Dinçşahin, "Bizi mutlu eden şey ise sayın Saffet Ulusoy'un da satışa karşı olmasıdır. Bizimle birlikte olmasından ötürü kendisine teşekkür ediyorum" dedi. UN Ro Ro'nun belirli sayıdaki hisselerinin borsaya açılarak çok daha yüksek bir oranda değer elde edeceğini aktaran Dinçşahin, "Biz hiçbir zaman UN RO RO'nun karşısında olmadık. Biz zamlara karşı çıktık. Satış zamanında dahi yüzde 5 zam yaparak bilançolar şirinleştirilmeye çalışıldı" diye konuştu.

Sınır Kapıları'ndaki modernizasyona da dikkat çeken Dinçşahin sözlerini şöyle sürdürdü: "Sınır kapılarındaki iyileştirmeler yapılırken sıkıntılar da sürüyor. Kapıkule Sınır Kapısı'na alternatif olarak açılan Hamzabeyli Sınır Kapısı'nın yabancı plakalı araçların pazar paylarını arttırmaya yaradığını görüyoruz."

"HEP BÖYLE OLMALI"

İftar gecesinin sponsoru Shell adına bir konuşma yapan, Shell Ticari Akaryakıtlar Müdürü Hakan Özakman ise sektördeki birlik havasına dikkat çekti. Son günlerde sektörde birlik beraberlik havası içerisinde güzel yaklaşımlar olduğunu belirten özakman, bu durumdan çok mutlu olduklarını ifade ederek, "Çünkü benim de bu sektörde bir payım var. Çıkar kavgası yapmak yerine daha yapıcı birliktelikler oluşturmalıyız. Ben Shell adına oluşturulacak birliktelikte sizlere destek vereceğimize söz veriyorum" dedi.

Uluslar arası nakliyecilerle çözüm ortağı olduklarını kaydeden Özakman, Gürbulak noktasında UND'ye her türlü desteği vermeye hazır olduklarını söyledi. Özakman, "Shell yağları ve Shell akaryakıtları tamamıyla Türk nakliyeciler tarafından yapılmaktadır" dedi.

Yıl - 1 SAYI - 20 Fiyatı: 25 Ykr - 1 Ekim 2007

www.tasimacilargazetesi.com
e-posta: info@tasimacilar.com

TAŞIMACILAR

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

Sorumlu Yazıişleri Müdürü
Hüseyin KARABULUT

Haber Koordinatörü
Yaşar CAN

Haber Müdürü
Özden KILIÇ

Hukuk Danışmanı
Av. Uğur AMASYA

ANADOLU TEMSİLCİLİKLERİ

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

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

Köşe yazılarının sorumluluğu yazarlarına aittir.

Taşımacılar Gazetesi basın meslek ilkelerine uymaya söz vermiştir.

YAKLAŞIM

Alanur ÖZALP
Uzman Psikolog
(0212) 352 09 42

Panik atak deyip geçmeyin

Panik atak, hafif psikolojik hastalıktır ve dünyadaki meslek gurupları arasında en çok şoförlük mesleğiyle ilgilenen bireyler arasında görülür. Bireyin bu rahatsızlığı yaşamasında en büyük faktör korkudur.

Panik atak en kısa ve öz tabiri ile ani olarak ortaya çıkan endişe - kaygı nöbetidir. Bu endişe ve kaygı nöbeti kişinin vücudunda bazı fiziksel belirtilerle kendini gösterir. Bu yüzden de çoğu zaman kişide yoğun bir korku ve rahatsızlık duygusu yaratır. Bu yoğun korku duygusu içinde kişi, çok kötü bir şey olacağını, onun için sonun geldiğini, öleceğini veya kalp krizi geçireceğini düşünür.

Panik atak direkt kalp krizine neden olmuyor ama kişi kendinde o kadar yoğun bir korku yaratıyor ki; o korku kalp krizine neden olabiliyor!.. Panik atak halinde kalp atışları hızlanır, yüzde kızarma, terleme, titreme ya da sarsılma, nefes darlığı ya da boğuluyor hissi, soluğun kesilmesi, göğüs ağrısı, baş dönmesi, kontrolünü kaybedeceği ya da çıldıracağı korkusu ve kolda uyuşma gibi bazı belirtiler başlar. Kalp krizi olmamasına rağmen, kalp krizinin tüm belirtileri panik atak halinde ortaya çıkar…

Hafif psikolojik rahatsızlıkların en büyük özelliği: Yüzde 100 iyi olan ve iyi olduktan sonra hiçbir kalıntı bırakmayan ve çok özel büyük bir olay olmadığı takdirde de genelde kendiliğinden nüksetmeyen rahatsızlıklardır. Panik atağın özelliği gerçekte olmadığı halde bir takım şeyleri sanki oluyormuş gibi düşünerek, bunların korkusuna kapılmaktır. Örneğin uçak korkusu, köpek korkusu gibi korkuları çok yoğun olarak yaşamak veya panik haline getirmektir. Bunun yanında deprem paniği de bu hastalıkla ilgili rahatsızlıkların başında gelir.

Panik atak bir fobidir. Türkçede korkunun tıbbi kelime karşıtı da fobidir. Ama fobi normal olan bir korku değildir. Normalden hem fazlalığı var hem de kişi bundan korkulmaması gerektiğini bildiği halde korkuyor. Bu bir psikolojik rahatsızlık ama bir de eyleme dönüştürülmüş hali vardır ki; işte o zaman kişi kelimenin tam anlamıyla hayatını kâbusa çeviriyor. Köpek korkusu olanlar sokağa çıkamazken, trafik kazası yapan veya tanık olan (ölümlü ya da yaralamalı) kişilerde araca binmeme korkusu başlar.

Panik atak rahatsızlığı herkeste görülebilir. Ama en çok hangi meslekte görülüyor diye bakacak olursak; Bilim adamları tarafından yapılan bir araştırmada şoförlerin panik atak rahatsızlığına yakalanma oranlarının, diğer meslek guruplarına göre daha fazla olduğu tespit edilmiş. Şoförlük mesleğinde ise ilk sırayı otobüs şoförleri çekerken, patlayıcı ve yanıcı madde taşıyan tanker şoförleri ise ikinci sırada otobüs şoförlerini takip ediyor. Ayrıca Panik atak, uzun yol ağır vasıta şoförlerinde de çok sık gören bir hastalıktır.

Kişiyi üzen, rahatsız eden, bütün kontrolünü kaybetmesini sağlayan bir olay ortaya çıktığında panik devreye giriyor. Rahatsızlığın bilinçaltına yerleşmesiyle birlikte, aynı olayın tekrar edeceği endişesi yaşanmaya başlıyor.

Şoförde panik atak; trafik kazalarının izlenmesiyle de ortaya çıkabilir. Bunun yanında patlayıcı ve yanıcı madde taşıyan araç şoförlerimiz, tehlikenin içinde seyir ettiğini sürekli düşünürse, panik atak içine girebilir.

Eğer panik atak uzun süre tedavi edilmezse, psikolojik kökenli başka rahatsızlıkları meydana getirebilir. Örneğin kişi evden dışarı çıkmaktan korkar olursa, panik atağa "agorafobi" eşlik ediyor diyebiliriz. Bunun dışında sosyal ortamdan kopma sonucu kişide depresif bir duygu-durum oluşabilir.

ALTO Başkanı'ndan tonaj uyarısı

Adnan Saka

Aliağa Ticaret Odası (ALTO) Başkanı Adnan Saka, taşıma yapan kişi ve kuruluşları, Karayolları Trafik Kanunu ve Taşıma Yönetmeliği hükümleri doğrultusunda trafik ve karayolu güvenliği gereği aşırı yükle taşıma yapılmaması konusunda uyardı.

Konuya ilişkin bir açıklama yapan ALTO Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Ticaret Odaları Konsey Üyesi Adnan Saka, "Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolu taşıma Yönetmeliği gereği; araçların yüklenmesinde belirtilen ölçü ve esaslara aykırı olarak taşıma sınırından fazla yük almak, dingil ağırlıkları aşılacak şekilde yükleme, azami toplam ağırlıkların aşılması ve gabari dışı yüklenmesi yasaklanmıştır. Üyelerimizin mağduriyetle karşılaşmaması için bu konuda dikkatli davranılması gerekiyor" dedi.

Karayollarında denetimlerin sıklaştırıldığını, Ulaştırma Bakanlığı'nın ve TOBB'un da konu hakkında uyarılarda bulunduğunu kaydeden Saka, "Araçların ağırlık ve boyutlarına ilişkin olarak, 2918 sayılı Kanunun (b) ve (f) bentlerine uymayan işletenlere bin 78 YTL., (b) ve (f) bentlerine aykırı yük gönderenlere 2 bin 156 YTL idari para cezası uygulanmaktadır" diye konuştu.

Karayollarında her yıl binlerce trafik kazası olduğunu, son 7 yılda meydana gelen 3,5 milyon trafik kazasında 23 bin kişinin yaşamını kaybettiğini dile getiren Saka, yollardaki trafik güvenliğinin toplumsal önem arz ettiğini vurguladı. Araçların yasal sınırlar içinde yüklenmesinin; trafik güvenliği ve karayolu alt yapısının korunması bakımından çok önemli olduğunu ifade eden Saka, taşıtların yasal ölçü ve sınırların üzerinde yüklenmesi halinde idari müeyyidelerin yanı sıra Bakanlık tarafından yurtdışına çıkış izinlerinin de iptal edildiğini hatırlattı.

Bakanlık fazla tonaj için düğmeye bastı

Karayollarında yapılan denetimlerde; trafik kurallarına ve kanunlara uymayarak istiap haddinden fazla yük alan, 5 bin 623 araç sürücüsüne idari para cezası kesildi.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kapsamında etkin denetimler başladı. Trafik kurallarına ve kanunlara uymayan sürücülere; Ulaştırma Bakanlığı Bölge Müdürlüğü ile İl Valilikleri emrinde görevli trafik ekiplerince para cezası uygulanıyor.

Adana, Ankara, Antalya, Bolu, Bursa, Diyarbakır, Erzurum, İstanbul, İzmir, Samsun, Sivas ve Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlükleri ile 81 İl Valilikleri tarafından 01 Temmuz–07 Eylül 2007 tarihleri arasında gerçekleştirilen kontrollerde, kurallara uymayan araç sürücülerine göz açtırılmadı. Ağırlık boyut kontrollerinde 252 bin 8 araçtan, istiap haddinden fazla yük alan 5 bin 623 araç sürücüsüne 2 milyon 463 bin 415 YTL idari para cezası kesildi.

sayfa 7 01/10/2007 18:06 Page 1

C M Y K

PEŞMERGELER, TÜRK ŞOFÖRLERİNE YÖNELİK HERTÜRLÜ OYUNU OYNUYOR

Şimdi de vize sorunu!

Mahmut Uysal

Peşmergelerin Türk şoförlerine yönelik uyguladığı vize sorunu, sınırda uzun araç kuyruklarının oluşmasına neden oldu. Şoförler, yetkililerden sorunların çözülmesi konusunda yardım istedi.

Habur'dan Irak'a giriş yapan Türk Şoförleri, Halil İbrahim Gümrüğü'nde Peşmergelerin vize dayatmasıyla karşı karşıya kaldı. Peşmergeler, 3 aylık süresi kalan vizelere giriş izni vermeyince, sürücülerin huzuru kaçtı.

Kuzey Irak'a yük taşıyan Türk şoförleri, Peşmergelerin her gün bir başka oyunu ile karşı karşıya kalıyor. Türk şoförleri, Peşmergelerin kendilerine uyguladıkları bu kurallar karşısında yetkililerin biran evvel devreye girerek, sorunu çözmesini istiyor.

90 günlük vize süresi kalan Türk şoförleri, Habur Sınır Kapısı'nda araçlarını park ettikten sonra Şırnak'a geçerek, vize sürelerini uzatıyor. Uygulamaya takılan şoförlerden Mahmut Uysal, "Her 90 gün kala vizeyle mi uğraşalım? Peşmerge şimdi yeni bir kanun çıkarmış ve vize bitiş süresine 3 ay kalanları geri Türkiye'ye çeviriyor. Irak'a geçebilmek için vize süremizin en az 4 ay olması lazım, yoksa geri çeviriyorlar. Ben şimdi bir daha gideceğim. Vizemin süresi 05 Kasım 2007 tarihinde dolacak ama beni yine geri çevirecekler. Tüm ısrarlarımıza rağmen 90 ve 90 günden az süresi kalan vizeleri kabul etmiyorlar. Yetkililer sesimizi duysunda yardımcı olsunlar" diyerek yaşadığı sıkıntıları dile getirdi.

Vize süresi 90 ve 90 günden az olan Türk şoförleri peşmergelerin dayatmasıyla karşıkarşıya kaldı. Giriş yapamayan Türk şoförleri sınırda uzun araç kuyrukları oluşturdu...

Sınırda sınırsız bayramlaşma

Ramazan Bayramı'nda yine Suriye vatandaşları Türkiye'ye gelecek. Bayramlaşma görüşmeleri ile ilgili olarak bir günlük çalışma ziyaretine giden Reyhanlı Kaymakamı Cemalettin Yılmaz, aynı gün yurda döndü.

Suriye'nin Bab-Al Hawa Gümrük Kapısı'nda yapılan bayram görüşmesine Kaymakam Cemalettin Yılmaz, Suriye'nin İdlib iline bağlı Harim ilçe kaymakamı Albay Talal Merzuk katıldı.

Reyhanlı Kaymakamı Cemalettin Yılmaz, Ramazan Bayramı'nda Suriye vatandaşlarının daha önce de olduğu gibi bu bayramda da Türkiye'ye toplu taşıma araçları ile gelerek yakınlarında yatılı bayramlaşma yapacağını açıkladı.

Bu arada geçen yıl uygulanmasına başlanılan sınırsız bayramlaşmadaki 48 saat süre uygulanmasının devam ettiğini hatırlatan Kaymakam Yılmaz, Suriye'den gelen ziyaretçilerin de aynı şekilde yakınlarının yanında 48 saat süre ile kalabilecekleri kaydetti.

Cilvegözü'nde iş takipçiliği yasaklandı!..

Cemalettin Yılmaz

Cilvegözü Gümrük Kapısı'nda, emniyet komisyonu yeni bir karar aldı. Alınan karara göre bundan böyle Cilvegözü'nde iş takipçiliği yapılmayacak.

Reyhanlı Kaymakamı Cemalettin Yılmaz başkanlığında kurulan Cilvegözü Gümrük Kapısı Emniyet Komisyonu, aldığı yeni kararı uygulamaya başladı.

Daha önce yapılan iş takipçiliğinin yasal olmadığını ifade eden Reyhanlı Kaymakamı Yılmaz, araç sürücülerinin bundan böyle işlemleri kendisinin yapacağını açıkladı.

TIR sürücülerinin gümrük işlemlerini yaptırırken, evraklarının eksik olması halinde bağlı olduğu firmadan bir görevli isteyebileceğini vurgulayan Kaymakam Yılmaz, görevlinin yük ve aracın beyanname veya diğer belgelerindeki eksiklikleri tamamladıktan sonra gümrük alanından ayrılacağını kaydetti.

Kaymakam Yılmaz, "Gümrüğün modern yapıya kavuşmuş olmasıyla sürücü aracından inmeden, muhafaza, polis, kantar, tescil, muayene, giriş gibi her türlü işlemlerini yapabiliyor. Bu nedenle de iş takibi yapmak söz konusu değil. Zorunlu olmadığı ve sürücünün de talebi olmadığı sürece iş takipçisi olarak sahaya girmek mümkün olmayacaktır" dedi.

Kamyoncuların vergi borcu isyanı

Türkiye'deki kamyoncular, haksız bürokratik engellerle adeta çileden çıkartılıyor. Bir market, berber gibi aracıyla esnaflık yapan nakliyeciler, bürokrasinin haksız uygulamaları altında ezilmeye devam ediyor. Son olarak, Akyazı Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanı Hikmet Özgür ve 75 Nolu Kamyoncular Kooperatif Başkanı Adem Atmaca ortak bir açıklama yaparak, şoför esnafının maliyeye olan vergi borcundan ötürü araçlarının fenni muayenelerini yapamadıklarını, fenni muayenesi yapılamayan araçlarının da trafikte yapılan kontrollerde bağlanmasıyla mağdur edildiklerini kaydetti.

Vergi borcu nedeniyle araçlarının fenni muayenelerini yaptıramayan ve trafik denetlemelerinde araçları bağlanan kamyoncu esnafının isteği isi yetkililerin bu konuya duyarsız kalmamaları ve kendilerine yardımcı olacak adımların biran önce atılması olarak belirtiliyor.

Ahmet TÜRKOĞLU

Bu İçişleri Bakanı da yanıl(tıl)acak mı?

Facia sayısı artışlarında; Sürücüleri mi suçlayacak, yoksa yolu ve denetimi de görecek mi?

Yeni İçişleri=Trafik ve Yol Denetleme Bakanımız; Prof. Dr. Beşir ATALAY oldu. Malum, 60. Cumhuriyet Hükümetimiz de kuruldu. Bakanlarımızdan bazıları değişti, bazıları aynı kaldı. Sn. AKSU'nun, İçişleri'nden gideceğini ummuyorduk. Beğeneni de beğenmeyeni de vardı. Değişiklik inşallah hayırlı olur. Kendisinin akademisyenliği, sistemcilik de kazandırdığından, konusuna çok iyi hakim olabilmek için çok çabalayacağını umarım, dilerim.

Sayın AKSU' nun bence kusuru; konudaki tek uzman gördüğü ve dinlediği kesimin, Emniyet Genel Müdürlüğü camiası ve sivillere adeta kapalı olmasıydı.

Daha önceki bir makalemden alıntılarla; yeni Bakanımız Sn. ATALAY' ı bilgilendirerek kutluyorum, başarılar diliyorum.

TRAFİK, POLİTİKAMIZIN, POLİSİMİZİN, İSTATİSTİKLERİMİZİN RÖNTGENİ

Bu içerikte, Trafik Polisimizin, Politikamızın, İstatistiklerimizin de röntgeni vardır.

İstatistiklerin önemi, yeni Cumhurbaşkanımız Sn. Gül'ün son katıldıkları (Başbakan yardımcısı ve Dışişleri Bakanı olarak) bir uluslararası toplantı yapılmıştı, İstanbul' da; "AB, TC ve İstatistik" diyebiliriz. Orada vurgulamışlardı: "İSTATİSTİKLER ÇOK ÖNEMLİDİR! BİZLERE TANIDA VE ÇÖZÜMDE, İZLEMEDE, BAŞARIDA YOL GÖSTERİR!" (Kendilerini de kutluyor, başarılar diliyoruz.)

İçişleri Bakanımız Sn. Aksu'nun bir açıklamasını daha internetten aldım. (13.11.2006 Y. Şafak) Açıklamaya sebep; bir milletvekilinin sorusu (Hüseyin GÜLER, ANAP-Mersin). Önce, bir anıyı paylaşalım.

ÖNÜNDEKİ KÂĞIDI OKUYAN KADIN

Benzetmede hata olmasın, geçmiş dönemleri hatırladım. 12 Eylül'de kapatılan partilerin yerine yenileri, yasaklı liderlerin emanetçileriyle kuruluyor. AP yerine DYP'yi Sn. DEMİREL vekili CİNDORUK; CHP yerine DSP'yi de Sn. B. ECEVİT vekili Sn. Rahşan Hanım kuruyorlar. Seçime de katılıyorlar. Propaganda konuşmaları, TRT den yayınlanıyor. Rahşan Hanım; kafasını önündeki notlardan kaldırmadan, okumayı sürdürürdü. Sn. ÖZAL' da ona isim takmıştı: ÖNÜNDEKİ KÂĞIDI OKUYAN KADIN!

BAKANIN AÇIKLAMASI

Başlık : "KAZALAR, SÜRÜCÜ HATALARINDAN KAYNAKLANIYOR"

Özet: Bir önceki yıla göre – az da olsa- trafik kazalarında ARTIŞ varmış.

Etkenleri de;

a) Sürücü artışları,

b) Sürücü kusurları,

c) Taşıt sayısında artış (2006 Temmuzunda; önceki yıla göre yüzde 35) imiş.

Azalan sürücü suçu etkenler:

_ Alkollü araç kullanmada: yüzde 7.5 (alkollü sürüş demek istiyorlar.)

_ Aşırı hızda: yüzde 21.4

_ Uygun park etmiş araçlara çarpmada: yüzde 29.7

_ Geçme yasaklı yerlerden geçmede: yüzde 2.4 (sollama mı, belli değil.)

BAKAN AKSU, NE OKUYOR?

Tabii ki istatistik rakamlı açıklamalı verileri! Onları kim yazıyor? Kendi ekibi; Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı. Hatta bu rakamları TÜİK (eski DİE) Türkiye İstatistik Kurumu kullanıyor.

İnanılır mı? HAYIR! HAYIR! HAYIR!

EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ BASKI ALTINDA MI?

Evet. "TC Polisi Başarılı Olmak Zorundadır !" baskısı altında her alanda, herkesle, her şeye rağmen. Hem de Trafik Konusu; dış kapının – dış mandalı edilerek.

(Em. Gn. Md.' de; 27 ayrı Daire Başkanlığı var; Pasaport, Kaçakçılık, Mali, Narkotik gibi. Şimdi üstüne Trafik Hizmetleri Başkanlığı kurulan Trafik Daire Başkanlığı da böyleydi.)

İSTATİSTİKLERİMİZ NEDEN GÜVENİLMEZ?

1) Yol kusurlarını; Kaza Tutanaklarında gizlerseniz,

2) Trafikli ölümleri tam kaydetmezseniz; güvenilmez.

Açıklayalım:

Polislere genelge (özeti): "Trafik Kaza Tutanaklarında yol kusuru belirtmek; ait olduğu kurumun ilgili yetkilisinin yazılı onayına bağlı, aksi halde yasaktır."

Sadece olay anında/yerinde ölenler kaydedilir. Sonrakiler hariçtir. Sanki başka etkenlerden ölmüşlerdir. Modern ülkelerde bir olaya karışan tüm trafikzedeler; 30 gün içinde ölürlerse, trafik ölümü olarak kayda geçerler.

SÜRECEK

sayfa 8 01/10/2007 17:35 Page 1

C M Y K

KARSAN'IN BURSA FABRİKASINDA ÜRETİLEN ARAÇLARI, İSOTLAR PAZARA SUNUYOR

Hyundai Truck Türkiye yollarında

Hyundai Truck Türkiye Distribütörü İsotlar Grup Satış Müdürü Cenk Kızılırmak; "HD 35 ve HD 75 hafif kamyon modellerimiz ile ilk yıl yüzde 10 pazar payı hedefliyoruz."

Karsan ile Hyundai arasında imzalanan 5 yıllık anlaşma sonucunda HD 35 ve HD 75 hafif kamyon modellerinin Türkiye'de üretimi Karsan tarafından yapılmaya başlandı. Araçların satış, servis ve yedek parça hizmetlerini kapsayan distribütörlüğü ise İsotlar Grup tarafından yürütülmekte. İsotlar Grup; Kore'de ve dünyanın çeşitli ülkelerinde başarısı kanıtlanmış bu aracın, Türkiye'de de önemli satış adetlerine ulaşmasını sağlayacak. Şu anda 20 noktada yetkili satıcılarıyla satış ve servis hizmetlerini yürüten grup, 1 yıl içinde bu sayıyı 40'a çıkartacak. Satış Müdürü Cenk Kızılırmak, "Kısa sürede araçların Türkiye genelinde geniş satış ve servis teşkilatlanması sağlayarak pazar payımızı arttıracağız. Hyundai HD serisi, 3,5 ve 7,5 ton kapasitesi ile yük taşımacılığında mükemmel iş ortağı" dedi. İhtiyaca yönelik kabin ve dingil mesafesi sunan HD serisi, nakliyeciye en uygun tercihi yapma olanağı sağlıyor. Hyundai HD serisi, kabin içi konfor ve sürüş keyfinin yanı sıra, Hyundai kalitesi ve güvenilirliği ile birlikte ekonomik sürüş imkânı da sunuyor.

Güvenli sürüş ve ergonomik yapısıyla Hyundai HD serisi, yük taşımacılığında konforlu yolculuklar sunarken, öne eğimli kontrol paneli, sürücü dikkatinin dağılmaması için özel olarak tasarlanmış. Kapı, tutunma rahatlığı düşünülerek tasarlanmış ve konumlandırılmış. Sürücüler, HD serisinin geniş ön camı sayesinde dar alanlarda dahi güvenli manevra yapabiliyor. Araçlar, dayanıklı materyaller ve nitelikli yer kaplaması ile mükemmel ses izolasyonu, yeni tasarım ahşap görünümlü kontrol paneli ve led düşmeleri ile sürücüsüne ayrıcalık kazandırmakta.

Hyundai Truck'lar pazara ilk başta şase olarak sunulacak

Karsan tarafından üretilen Hyundai Truck HD 35 ve HD 75 ürün gruplarının önümüzdeki yıllarda çeşitleneceğini ifade eden İsotlar Grup Satış Müdürü Cenk Kızılırmak, "Karsan ve Hyundai tarafından imzalanan anlaşma sonrası araç Bursa'nın Akçalar Köyü'nde bulunan Karsan fabrikasında üretilmeye başladı. Üretici Karsan Fabrikası ve Türkiye distribütör firma da İsotlar'dır. 3,5 tonluk HD 35 kamyonet ve 7,5 tonluk HD 75 kamyon olmak üzere iki ana ürün planlandı. Daha sonra bu ürün grubu çeşitlendirerek Türkiye pazarına belli bir pay çerçevesinde devam edecektir. İsotlar Grup, bu çerçevede Türkiye çapında 20 adet yetkili satıcı teşkilatı kurdu. Bu teşkilat bir sene içinde 40 âdete çıkacak ve o seviyede de devam edecek. Baktığımız zaman ilk hedefimiz birinci sene Türkiye pazarından kamyon, kamyonet segmentinden yüzde 10 pazar payına ulaşmak" dedi. Otomotiv pazarında yaşanan daralmaya rağmen pazardan yüzde 10 pay hedeflediklerini açıklayan Kızılırmak, "Kuracağımız agresif bayi teşkilatı, tanıtım ve saha çalışmalarıyla da bu pazar payını pekiştirmeyi hedefliyoruz" diye konuştu.

TEKNOLOJİ HARİKASI

Hyundai Truck HD 35 ve HD 75 araçların yeni jenerasyon ile üretildiğinin altını çizen Kızılırmak, "HD serisi araçlarımız yeni jenerasyonla üretimi gerçekleştirildi. Araçalarımızın teknolojisi yüksektir. En önemli özelliklerinden bir tanesi de teknolojinin yanında estetiği ve konforudur. Araçlarda Hyundai motor kullanılıyor. Hyundai HD'nin ultra sert şasisi, araç güvenliğini ve performansını artırmaktadır. Geliştirilmiş amortisör teknolojisi ve yaprak yayları, ister yüklü ister yüksüz durumda, en uygun süspansiyon direncini yaratır. Ayrıca HD 35'te standart olarak yer alan 'Yüke Göre Otomatik Fren Ayarlama Sistemi', büyük boy fren balataları ve ikili fren destekleri, sürekli güvenilir ve güçlü fren sağlar. HD 75 serisinde acil fren durumunda direksiyon hâkimiyetini sağlayan ABS teknolojisi mevcuttur. Yükseltilmiş fren ve debriyaj performansı, kuvvetlendirilmiş süspansiyon ve genişletilmiş dingil kapasitesi ile HD 75, daha fazla yükleme kapasitesi sunmaktadır. Rutin bakım kapsamında, bütün sıvı seviyeleri kolayca kontrol edilebilir ve gelişmiş entegre mazot filtresi sadece 20 bin km aralıklarla servis gerektirir" şeklinde konuştu.

BURSA'DA ÜRETİLİYOR, TÜRKİYE KAZANIYOR

Türkiye'de Hyundai'nin güçlü bir imajı olduğuna dikkat çeken İsotlar Grup Satış Müdürü Cenk Kızılırmak, konuşmasını şöyle sürdürdü:

Hyundai'nin Türkiye'de tanınırlığı ilk beş marka içindedir. Dolayısıyla bu çok önemlidir. Hyundai Truck olarak biz de imajı aynen devam ettirmeyi ve yükseltmeyi hedefliyoruz. Bu nedenle de bayii teşkilatının kurumsal yapısı ve görselliği üzerinde verdiği hem satış hem de satış sonrası hizmet konusunda özellikle çok büyük önem vererek duruyoruz ve bu konunun altını çiziyoruz. Satış ve satış sonrasındaki yapılanmayı da bu şekilde oluşturduk. Mevcut yetkili satışı yapan noktalar aynı zamanda satış sonrası hizmeti veren noktalardır. Tanınırlığının yanında ikinci önemli bir konu aracın yerli üretim olmasıdır. Yani Türkiye'nin en büyük sanayi kuruluşları arasında yer alan Karsan Fabrikası'nda, Türk işçisinin çalıştığı bir kuruluşta üretilmesi bizim için çok önemlidir. Tedarik problemi açısından, yan sanayinin oluşması ve Türkiye'ye katkı sağlaması, insanımıza iş gücü yaratması açısından çok önemlidir. Ve bu çerçevede çalışmalarımızı yönlendirip, pazar payını da mümkün olduğu kadar yükselmeyi hedefliyoruz.

GIDA TAŞIMACILARI VE LOJİSTİKÇİLERİN HİZMETİNDE

HD 35 ve HD 75 araçlar özellikle dağıtım sektöründe kullanılan araçlardır. Bu sektördeki gıda dağıtıcıları, balıkçılar, sebze ve meyve taşıyıcıları, meşrubat dağıtıcıları, mobilya ve beyaz eşya gibi firmalara ya da şahıs bazlı bireysel taşımacılara satmayı hedeflemekteyiz. Bunun yanında lojistik köylerin kurulmasıyla birlikte TIR'lar ile gelen mallar, şehir içine kamyon ve kamyonetlerle dağıtılacak. Dolayısıyla lojistik firmaları da bizim müşteri portföyümüz arasındadır. Konforun yanında tasarruf sağlayabileceğiniz, yakıt avantajıyla öne çıkan bir araçtır. Her ne kadar rakiplerimizin ürünleri ile teknik özellikleri birbirine yakın görünse de birçok konuda tamamen farklıdır. Yakıt olayı çok hassas bir konudur. Yakıt tüketimi, farklı yüklerde farklı km ve farklı yollarla değişkenlik gösterir. Fabrika içinde ve kendi bünyemizde yaptığımız, rakip ürünlerle ilgili çalışmalarda yakıt tüketiminde avantajlar tespit ettik.

Anadolu Isuzu'ya yeni teknik direktör

Toshinori Takasaki

Anadolu Isuzu'nun mühendislik, kalite ve üretim faaliyetlerinden sorumlu Teknik Direktörlük görevine Japon Isuzu Motors Ltd'den Toshinori Takasaki atandı.

2004 yılından bu yana Isuzu Motors Ltd.'de Araç Parçaları Üretim Mühendisliği Departmanı Genel Müdürü olarak görev yapan Takasaki, yeni görevine 03 Eylül 2007 tarihinde başladı. 1960 yılında Japonya'da doğan Takasaki, 1982 yılında Nihon Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü'nden mezun.

Toshinori Takasaki, Nisan 1982'de Isuzu Motors Ltd'de Araç Boyası Üretim Mühendisliği Sorumlusu olarak göreve başladı. Takasaki, Eylül 1988'de North American Subaru – Isuzu Automotive Üretim Mühendisliği görevine, Nisan 1992'de Isuzu Motors Ltd. Araç Montaj Üretim Mühendisliği Departmanı'na atandı.

Ağustos 1994'te I.C Engineering Corporation'da Isuzu Motor Ltd. için Yurt içi ve Yurt dışındaki fabrika inşası sorumlusu olarak görevine devam eden Takasaki, 1998 yılı Mayıs ayında North American Subaru – Isuzu Automotive'e transfer oldu. Toshinori Takasaki, Nisan 2001'de Isuzu Motors Ltd'de Araç Parçaları Üretim Mühendisliği Departmanı Şase Üretim Mühendisliği Müdürü görevine ve 2004 yılı Ocak ayında da Araç Parçaları Üretim Mühendisliği Departmanı Genel Müdürlüğü'ne getirilmişti.