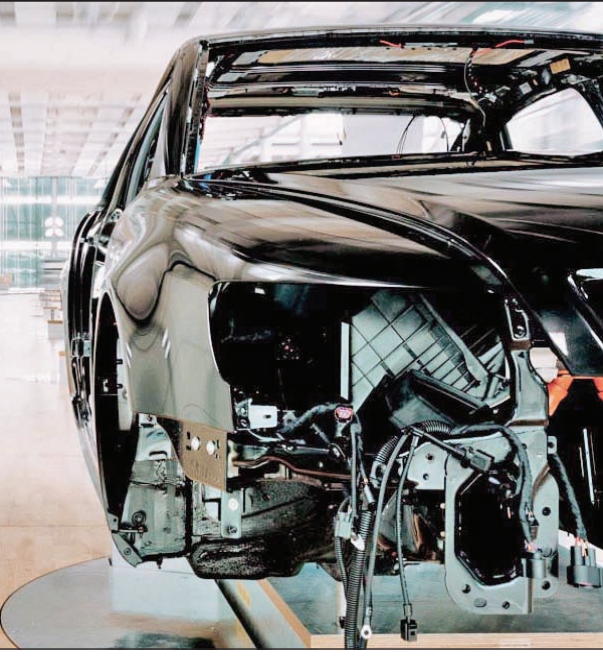




AVRUPA'DA DÜŞÜŞ TÜRKİYE'DE ARTIŞ VAR

Avrupa Otomotiv Üreticileri Derneği'nin (ACEA) 2009 yılı verilerine göre Ocak-Aralık verilerine göre 27 AB ülkesinde otomobil pazarı yüzde 1,6 düşüş gösterirken Türkiye'de aynı dönemde yüzde 20,9 artış yaşandı.

ARTIŞ HAZİRAN AYINDAN BERİ DEVAM EDİYOR

■ Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin, ACEA verilerine dayanarak yaptığı açıklamaya göre AB ve EFTA ülkelerinde 2009 yılı Aralık ayında 2008 yılı Aralık ayına göre yüzde 16 artış yaşandı ve 1 milyon 74 bin 438 adet seviyesinde binek otomobil pazarı gerçekleşti. Rakamlar 2009 yılı Haziran ayından beri aylık bazda artış eğiliminin devam ettiğini gösterdi.



BULGARİSTAN'a 250 bin geçiş belgesi

Türkiye-Bulgaristan Ulaştırma Karma Komisyon Toplantısı 27-28 Ocak 2010 tarihlerinde Ankara'da gerçekleştirildi. Toplantıda, geçiş belgeleri kotaları belirlendi.

2010 KOTALARI BELLİ OLDU

2011'DE DE 250 BİN BELGE

■ Ankara'da gerçekleşen Türkiye-Bulgaristan Karma Komisyon toplantısında Bulgaristan ile yapılacak taşımacılığın kotası belli oldu. Buna göre 2010 yılı için transit geçiş belgesi 250 bin adet, ikili geçiş belgesi 30 bin adet, boş giriş-yük alma belgesi 17 bin 500 adet, 3. ülke belgesi 1.000 adet olarak belirlendi. Toplantıda iki ülke arasında sürekli yaşanan geçiş belgesi sorununun bundan böyle yaşanmaması için önümüzdeki yıl için de geçerli olacak

geçiş belgesi sayıları belirlendi. Buna göre 2011 yılında Türkiye-Bulgaristan taşımacılığı için transit geçiş belgesinin 250 bin adet, ikili geçiş belgesinin 30 bin adet, boş giriş-yük alma belgesinin 17 bin 500 adet, 3. ülke belgesinin de 1.000 adet olması karara bağlandı. Türk tarafı toplantıda, Türk araçlarına uygulanan cezaları gündeme getirerek yüksek ve farklı ceza müeyyidelerden dert yandı. Bulgar tarafının yanıtı "Konu inceleniyor" oldu.

TASIMACILAR

www.tasimacilar.com

OCAK 2010 - SAYI 39

AŞIRI YÜKÜN YOLLARA MALİYETİ 2 MİLYAR DOLAR

Karayollarında
her yıl milyarlarca
dolar denetimsizlik
ve boşvermişlik
nedeniyle
havaya uçuyor.



MİLYARLAR HAVAYA UÇUYOR

■ Türkiye bütçesinden her yıl milyonlarca hatta milyarlarca dolar sadece karayollarının yenilenmesi için Ulaştırma Bakanlığı'nın kasasına aktarılıyor. Önce yama yapılan o da yetmeyince yenilenen yolları aslında bu hale sokan yine bizleriz. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün verileri karayolunda yük taşıyan kamyonların istiap haddini aşarak fazla yük almasının yollara her yıl 2 milyar dolarlık zarar verdiğini ortaya koydu.

2010 DENETİM YILI İLAN EDİLDİ

■ Durum böyle olunca Ulaştırma Bakanlığı çareyi denetimi artırmakta buldu. İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürü Ali Rıza Yüceulu, bölge müdürlüğünün sınırları dahilinde tonaj aşımının önüne geçilmesi için 2010 yılında 5 yeni kantarın devreye alınacağını belirtti. İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırları dahilinde İstanbul, Tekirdağ, Kocaeli, Edirne ve Kırklareli bulunuyor. 5'TE

2010 YILININ TİCARİ ARACI



Connect'e ödül üstüne ödül

Amerika otomotiv pazarının kapısını Türk malı araçlara açan, Türkiye'nin otomotiv ana vatanına ihraç ettiği ilk araç olan Transit Connect, ABD'de 2010 yılının ticari aracı seçildi.

■ 2009 yılı içinde Amerika'nın en prestijli ödüllerinden olan Detroit News, Popular Mechanics Dergisi ve Kelly Blue Book "Yılın aracı" ödüllerini alan Transit Connect, son olarak Truck Trend dergisi ve 50 Amerikalı gazetecinin jüri üyeliğini yaptığı Kuzey Amerika'da Yılın Ticari Aracı ödülü için 3 finalist arasına kalmıştı. Türkiye ve Avrupa'da "Van of The Year" başta olmak üzere pek çok ödül kazanan Transit Connect, bu yıl Mayıs ayında Türkiye'den otomotiv ana vatanı Kuzey Amerika pazarına ihraç edilen ilk araç olma başarısını da gösterdi. Ford Focus'dan sonra hem Avrupa'da hem de Kuzey Amerika'da ödül kazanan ikinci Transit Connect, Türk Otomotiv Endüstrisi'nde altın bir sayfa açıyor. 2009 yılı içinde Amerika'nın en prestijli ödüllerinde yer alan Detroit News, Popular Mechanics ve Kelly Blue Book "Yılın Aracı" ödüllerini alan Transit Connect Kuzey Amerika "Yılın Ticari Aracı Ödülü'nü" de müzesine götürdü.

İkinci elde Mercedes-Benz hareketliliği

Mercedes-Benz Türk'ün 2009 yılı başında kurduğu lansmanını da Eylül 2009'da yaptığı 2. el araç alım satımı yapan şirketi "Mercedes-Benz Taşıt Ticaret ve Servis A.Ş.", 2009 yılında ikinci el pazarına büyük hareketlilik getirdi. Geçen sene şirket kanalıyla 100'ü satış olmak üzere toplam 800 araç üzerinde işlem yapıldı.



■ Mercedes-Benz Taşıt Ticaret ve Servis A.Ş. Genel Müdürü Osman Nuri Aksoy "İkinci el piyasasına da Mercedes güveni geldi" dedi. İkinci el araç piyasasında güven sorununun bulunduğunu, müşterinin aracını satarken acaba parayı alabilir miyim, aracımın değeri tam verilecek mi? gibi düşüncelerinin olduğunu belirten Aksoy 2011 yılında bu piyasanın referans noktasının kendileri olacağı konusunda oldukça iddialı. 6'DA

2010'DAN DA UMUT YOK

Ağır ticari araç pazarı YÜZDE 40 DARALDI



Bahadır Özbayır

■ Ağır Ticari Araçlar Derneği (TAİD) Ağır Ticari Araç Pazarının 2009 yılı performansını değerlendirerek, 2010 yılı beklentilerini açıkladı. Derneğin verilerine göre ağır ticari araç pazarı 2009'da yüzde 40 daralırsa 2010'da tünelin ucunda ışık görünmüyor. 3'TE

ADR 2011'de devreye girsin!



■ TREDER Başkanı Murat Tokatlı, sektörün ADR yönetmeliği konusunda Ulaştırma Bakanlığı'na baskısının devam ettiğini dile getirirken; yönetmeliğin mutlaka 1 Ocak 2011'de devreye girmesini beklediklerini söyledi. Yönetmeliğin 2011'de devreye girip girmeyeceğinin bu yılın ilk altı ayında anlaşılacağını kaydeden Tokatlı "İşin hızlanması lazım. İlk altı ayda gelişme olmazsa bir erteleme daha görürüz ve yönetmeliğin devreye girmesi 2012'yi bulur" diye konuştu. ADR Konvansiyonuna taraf olmanın ve yönetmeliğin yürürlüğe girmesinin maliyetlere yansıtacağını dile getiren Tokatlı "Bir onay kuruluşu belirlendiği zaman bizim maliyetlerimiz de düşecek" dedi. 7'DE

TAMER DİNÇSAHİN:

Taşımacılık sorunlarla dolu bir sektör

■ Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) geleneksel Stratejik Hedefler Çalıştayı'nın 9'uncusu lojistik uygulamaları ile bir adım öne çıkan Mersin'de gerçekleşti. UND'nin 2010 yılı yol haritası ve dolayısıyla hedeflerinin belirlendiği çalıştayda derneğin belirlediği 110 hedefte sektörde gelen talepler doğrultusunda eklenenler ile 245 hedefe ulaşıldı. 6'DA



SİRKEÇİ KAMYONCULARI:

'Devlet dedik devret demedik'

■ Türkiye'nin dört bir yanından gelip, İstanbul'da ekmek parası için günlerce bekleyen "Bir iş çıksın da evime ekmeğimi götürüym" diye çabalaayan kamyoncuları Tasimacilar Gazetesi ekibi olarak biz de dinleyelim dedik. 8'DE



Nizamettin
KARADAĞ

Taşımacılık sektörünün
SINAV GÜNÜ

2



Ahmet
TÜRKÖĞLÜ

Damper, Kamyon,
Şöfor ve Devlet

4



Sabri
DANABAŞ

Markalaşmak!..

6



Motorin Fiyatları

	Eski	Yeni
İstanbul:	2.66	2.83
Ankara:	2.87	2.70
İzmir:	2.83	2.66
Adana:	2.86	2.70
D.Bakır:	2.92	2.76
Sivas:	2.93	2.75



Nizamettin KARADAĞ

Taşımacılık sektörünün SINAV GÜNÜ

Yeni araç muayene istasyonlarının devreye alınması ile birlikte AB standartlarında araçların fenni muayenelerinin yapılmasına müteakip Ulaştırma Bakanlığı'na haklı olarak servis araçlarının yaşını 12 yıldan 20 yıla çıkardı. Bu taşımacılarımız için kazanılmış bir haktır ve asla geri verilmemelidir.

4925 Sayılı karayolu taşıma kanunu ve ilgili taşıma mevzuatının Taşımacılık sektörüne getirdiği ve adil olmadığına inandığımız birçok mali ve idari ek yükümlülüklerini en çok eleştirenlerden birisiyim. Fakat ilgili kanun ve mevzuatın taşımacılık sektörüne ve milli ekonomimize olumlu yönde katkı sunacak uygulamalarını da görmemizle asla gelemeyiz. Mevzuatın iyi olan taraflarını desteklemek durumundayız.

Ulaştırma Bakanlığı 10 Temmuz 2003 yılından bu yana Karayolu Taşımacılık Sektörünü disiplinle etmeye çalışmaktadır. Yaklaşık 7 yıllık zaman dilimi içerisinde Taşımacılık sektörümüzü defalarca dinlediler, çok yoğun eleştiriler aldılar. Bütün bu çalışmalar sonucu ülkemiz ve taşımacılık sektörünün lehine olan ve uluslararası camiada kabul gören taşımacılık normları ülkemizde de uygulanmaya çalışılmaktadır. Ne hazindir patentli ülkemize ait olan hiç taşıma aracımızın olmaması ve araç yedek parçası üretiminde de istenilen seviyede olmamamız. Uluslararası sermaye guruplarının menfaatleri zedelendiği an bu tür uygulamalara derhal müdahil olurlar.

Ulaştırma Bakanlığı'nın hazırladığı 17.09. 2009 tarih ve 27352 sayılı Resmi Gazete'de yayımlananar yürürlüğe giren Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik çok doğru bir yönetmeliktir. Ülkemizin ulusal menfaatleri ve milli ekonomimiz açısından da gereklidir. Sektörümüzün de menfaati bu yöndedir.

1-Ulusal menfaatlerimiz bakımından bakıldığında;
a-Satın alınan araçların büyük çoğunluğu ithaldir ederken döviz ödüyoruz.

b-Yeni araçlar garanti kapsamında oldukları için orijinal parça kullanma zorunluluğundan dolayı parçalarda ithal olmak zorunda dolayısıyla dövizle alınan ithal parça kullanılıyor.

2-Taşımacılarımızın menfaatleri bakımından bakılınca

a-Yeni araçlar oldukça pahalı. Halkımızın satın alma gücü sınırlı olduğundan banka kredileri marifeti ile araçlar alınmakta; borcu bittigi zaman araçta tedavülünden kalkıyor. Bir ömür araç kredisi ödüyor, elinde avucunda hiçbir şey kalmıyor.

b-Borç batağında olan taşımacı mesleki saygınlık değerlerini korumamakta, devlete olan vergilerini bile ödememektedir.

3-Çocuklarımız açısından olaya baktığımızda;

a-Güvenlik sorunu: Bu konuda ezbere konusmanın doğru olacağı kanaatinde değilim. İstatistiklere bakmak lazım. Bu anlamda kaza istatistikleri incelendiğinde; aracın teknik donanımlarından dolayı veya iddia edildiği gibi metal yorgunluğundan dolayı olan kaza istatistiklerinin açıklanması gerekiyor. Oysa kazaların ezici çoğunluğu yüzde 98 civarı sürücü hatasından kaynaklanmaktadır. Eğer çocuklarımızın can güvenliği korunmak isteniyorsa SRC belgelerine psikoteknik belgelerine odaklanılsınlar. Mevcut istatistikler net değilse bile fikir verme açısından sürücü eğitimini elzem kılıyor.

b-Bir devlet büyümünün dediği gibi "Mazot vardı da biz mi içtik." Velilerimiz taşımacılarımızın hak ettiği paraları ödedi de araçlar mı yenilenmedi. Velilerimizi suçlamak anlamında söylemiyorum. Eğitim ülkemizde çok kolay olmadığının bilincindeyim. Gayrisafı milli hasılamız ortada. Hizmet satın alma gücümüz bu, o halde ayağımızı yorganımız kadar uzatmak zorundayız

İlgili yönetmeliğin aleyhinde dava açan Türkiye Eğitim, Öğretim ve Bilim Hizmetleri Kolu Kamu Çalışanları Sendikası'nın üzerine yazıfı olmayan bir konu ile ilgilenmesini anlamakta zorlanıyoruz. Öğretmenlerimizin karın tokluğuna çalıştıkları, özlük haklarının çok kısıtlı olduklarını üzülerek izliyoruz. Sendikamızın öğretmenlerimizin haklarına yönelik öğrencilerin taşıma problemleri ile uğraşmaları dikkate değer bir konu. Konuyu enine boyuna incelediklerimize kanaatinde değilim. Dava dilekçelerinden bir paragrafı sendika internet sitesinden aldım. "Çocuklarımızın can güvenliğini her şeyden daha önemlidir. Buna rağmen öğrencilerimizin can güvenliğini tamamen ekonomik kaygılara kurban eden bir anlayışın olduğunu görmek üzüntü vericidir." İşte bu cümleler sendikamızın duygu sömürsünden yola çıktığının en iyi kanıtıdır. Oysa Ulaştırma Bakanlığımız ÖZEL MUAYENE İSTASYONLARININ DEVREYE GİRMESİNE MÜTEAKİP ARAÇ YAŞINI HAKLI OLARAK YÜKSELTMİŞTİR." Yeni araç muayene sistemi AB standartlarında araç muayenelerini yapmaktadır

Araç yaşının yükseltilmesi gerekçesi ekonomik değil tekniktir. Örneğin beş yaşında bir araç tüm yürür aksamı iflas etmiş ve eski sistemde olduğu gibi araç gitmeden ruhsatına fenni muayenesi yapılmış ibaresi yazıldı araç çok mu güvenli olacaktı? Çocuklarımızın güvenliğini sağlanmı mı olacaktı? Tabii ki asla. Bu gün araç yaşı 30 da olsa geçen seneden daha güvenlidir fenni anlamda muayeneden geçmiştir.

Amacımız Yüce Mahkeme'nin kararını tartışmaya açmak değildir. Kimi kurum ve kuruluşlarımız bile rek veya bilmeyerek uluslararası sermaye guruplarının çıkarlarına hizmet edebilirler. Bu anlamda mahkemelerimizi de meşgul edebilirler. Yüce yargıma güvenimiz sonsuzdur. Yargı süreci henüz bitmiş değil. Ulaştırma Bakanlığı'nın gerekli itirazı yapacağına inanmak istiyoruz.

Taşımacılığımızı bir bütün olarak görmek zorundayız. Bu işin kamyoncusu minibüscüsü veya servisçisi hiç fark etmez hepsi bir bütündür. Bu gün servis yaşı yarın kamyon yaşı sorun tüm taşıma sektörünün sorunudur. Sektör olarak Ulaştırma Bakanlığının yanında olduğumuzu deklare etmeliyiz. Gereksiz demokratik haklarımızı kullanmaktan tereddüt etmemeliyiz.

Saygılarımla...

İSTANBUL
KAMYONCULAR
ESNAF ODASI
BAŞKANI
CEMİL OK

HERKES YETKİ BELGELERİNİ ALSIN

İstanbul Kamyoncular Esnaf Odası olağan genel kurulunu yaptı. Bin 800 üyeli odanın başkanlığına yeniden Cemil Ok seçildi. Ok, genel kurulda yaptığı konuşmada kamyonculuğun kutsal, ama bir o kadar da sorunlar olan bir meslek olduğunu söyledi. Ok, 58. Hükümet zamanında çıkarılan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun taşımacılık işine bir düzen getirmeye çalıştığını vurgulayarak "En kötü yasa yasasızlıklardan daha iyidir" dedi. "Yasanın artıları da var, eksileri de" diyen Cemil Ok kamyoncuların sorunlarını çözmek için Ulaştırma Bakanlığı ve Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü ile diyalog içinde olduğunu kaydetti.

HERKES YETKİ BELGELERİNİ ALSIN

"Yıllardan beri süregelen keşme-keşlik 2003'de çıkarılan bu kanunla bir nebze de olsa önlenmeye çalışıldı" diyen Ok, bütün üyelerin 30 Nisan'da dağıtımına sunulan yetki belgelerini almalarını istedi. "Belgesiz kimse çalışmasın çünkü ağır ceza-i müeyyideler var. Kimse ona maruz kalmamasın" diyen Ok, Türkiye'de 600 binin üzerinde eşya taşımacısı kamyoncunun bulunduğunu belirtti. Plaka tahdidi istediklerini bir kez daha vurgulayan Ok, kanun ile 25 Ocak 2006'dan sonra taşımacılık işine girenlerden 25 ton

Cemil Ok, İstanbul Kamyoncular Esnaf Odası Genel Kurulu'nda güven tazeledi. Genel kurulda üyelerinden bir kez daha yetki alan Ok, kamyoncuların bir an önce Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'ne giderek yetki belgelerini almasını istedi.

kapasite ve 10 bin lira sermaye istendiğini, bunun da bir anlamda plaka tahdidi anlamına geldiğini söyledi. Ok şöyle konuştu: "Bu 25 ton istiap haddi yanlış anlamalara neden oluyor. 25 Şubat 2006 sonuna kadar K1 yetki belgesine müracaat etmiş esnaftan 25 ton istiap haddi istenmeyecek. Onlar, kazanılmış bir hakları. Ancak 2006'nın 25 Şubat'ından sonra mesleğe girecek olan her esnaftan 25 ton istiap haddi ve 10 milyar lira da sermaye istenecek. O da bir nevi plaka tahdidine denk düşüyor. Dolayısıyla artık önüne gelen herkes bende kamyonculuk yapayım diyemeyecek."

Oda Başkanı Ok, diğer taraftan da kanunun denetim ve cezalarından tam anlamıyla uygulanmasını istedi. "Yasa koyucuların uygulamada da denetimlerini sıklaştırmaları lazım" diyen Ok "Biz her türlü fedakârlığa girerek bu yasa çerçevesine kendimizi sokuyoruz, yasaya uyum içerisinde olmaları da cezalandırılmalı" diye konuştu.

KANTARLAR YAYGINLAŞSIN

Kamyoncunun para kazanmasını etkileyen en büyük nedenlerinden birinin istiap hadlerine uyulmaması olduğunu dile getiren Cemil Ok "İstiap haddi uygulandığı takdirde kamyoncumuz hem para kazanacak hem de yük çeğölacak. Bir kamyon 2 aracın yükünü alıyor. Bunun Türkiye genelinde yayılması için Bakanlık destekliyoruz" dedi.

İstanbul kamyoncusunun şehir

indeki tüm sorunlarının çözümünü lojistik köyün içinde kamyoncuya da yer ayrılmasında gören Ok, "Taşıma sektörünün üyeleri bu köyde olmalı. Sektör içerisinde var olan tüm öğeler lojistik yapılanmanın içerisinde olmalı. Şehir içine ve şehirlerarasına sirkülasyon o noktadan sağlanmalı" diyerek lojistik köy tartışmasına kamyoncu boyutu ekledi.

MERSİN UND TEMSİLCİSİ VE KILIÇ GROUP YÖNETİM KURULU ÜYESİ NEVAF KILIÇ

Taşımacının Irak'taki derdi GÜVENLİK



Kılıç, sınır kapılarında bekletilmelerini, denetimleri ve otoyol sorunlarını dikkat çekti ve en büyük sorunun güvenliğin olduğuna belirtti.

1990 yılından bu yana Irak'a taşıma yapan Kılıç Group Yönetim Kurulu Üyesi ve Mersin UND Temsilcisi Nevaf Kılıç, iki savaş gören Irak'a bu savaşlar sonrasında bile taşıma yaptıklarını belirtti. 20 yıldır Irak-Türkiye arasında taşıma yaptıklarını dile getiren Kılıç, hala savaş sonrası etkilerini taşıyan Irak ile yaşanan en büyük sorunun güvenliğin olduğunu dile getirdi. Kılıç özellikle Musul'da güvenlik sorununun had safhada olduğunu 2010 yılında bu sorunun çözülme ulaşmasını beklediklerini söyledi.

ARAÇLAR SINIRDA 5 GÜN BEKLİYOR

Araçların sınır kapılarında 5 güne kadar beklediklerini ifade eden Nevaf Kılıç "Bu kadar uzun beklemek sınır kapılarının iyi çalışmadığını gösteriyor" diye konuştu. Kılıç sözlerine şöyle devam etti: "Saddam Hüseyin döneminde araç kuyruğu Musul'a 90 kilometre kadardı ve bu kuyruk bir günde eriyordu. Irak tarafında bir sıkıntı yok, sıkıntı Türkiye'den kaynaklanıyor. Türkiye'den senelik 350 ile 400 bin araç Irak'a çıkış yapıyor. Bütün sınır kapılarını toplasak bu kadar araç çıkışı olmuştur."

DUBLE YOL İSTİYORUZ

Kılıç, Urfa'dan Habur'a uzanan bir duble yol beklentisi içinde olduklarını belirtti. Kılıç "Urfa'yı Habur'a bağlayacak bir otoyol projesi vardı. Ancak maliyeti nedeniyle bu yol Mersin'den Urfa'ya kadar yapılmış. Şimdi en büyük temennimiz Urfa-Habur arasındaki duble yolun yapılması. Bu yol yapılsa Türk nakliyecisinin Irak'a taşınmaları daha da artar" dedi. Kılıç 2010 yılı için de umutlu. Irak Devleti yavaş yavaş oturuyor diyen Kılıç yaşanan bütün sıkıntıların Irak'ta devletin tam oturmamasından kaynaklandığını dile getirdi.



DAF-TIRSAN Konya bayii KAPILARINI AÇTI

Türkiye'nin lider treyler üreticisi Tirsan Treyler A.Ş. ve Daf Trucks N.V. Türkiye'deki bayii ağına Konya'yı da ekledi.

Daf-Tirsan Otomotiv A.Ş. Konya Yetkili Satış Merkezi'nin açılışı gerçekleşti. Açılış Tirsan Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoglu ve Tirsan CEO'su Ömer Faruk Tezcan katıldı. Avrupa yanı sıra Türkiye'deki bayii ağını da genişletmek için çalışmalarını sürdüren Tirsan, Konya'dan sonra Ankara Lojistik Üssü ve İzmir'de de yetkili satış ve satış sonrası merkezleri açılışları ile devam edecek.

TIRSAN TREYLER ADAPAZARI'NDA ÜRETİLİYOR

Tirsan ürün gamında yer alan perdeli, tenteli, açık kasa, kamyon-römörk, konteyner taşıyıcı, lowbed ürünlerin dışında tanker, silobas ve kapalı kutu ürünler ile müşterilerin ihtiyaçlarına uygun ürünler sunuyor. Ürünler Adapazarı'nda kurulan Tirsan Adapazarı fabrikasında üretiliyor. 2009'da faaliyete başlanan Ar-Ge merkezi ise Türkiye Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından onaylanan sektörün ilk Ar-Ge merkezi konumunda. İlk olarak devrim yaratan yeni şasi teknolojisi ile aynı segment araçlardan 2 ton daha hafif olan Tirsan Hafif Perdeli/Tenteli Semi-Treyler serisini geliştiren Tirsan Ar-Ge merkezi son olarak Kässbohrer Tenteli Semi-Treyler ve

Açık Kasa Semi-Treyler araçları sektöre sundu.

Kässbohrer Tenteli Semi-Treyler ve Açık Kasa Semi-Treyler araçları 100 yılı aşkın süredir verilen Alman Treyler üreticisi Kässbohrer'in ürün kalitesi ve deneyimi ile Tirsan Adapazarı tesislerinde seri üretim mantığı ile üretiliyor.

Tirsan geniş treyler ürün gamının yanı sıra 1995'den bu yana Daf Trucks N.V.'nin Türkiye distribütörlüğünü de yürütüyor. Daf Trucks N.V. 1996 yılında dünyaca ünlü kamyon ve çekici markaları olan Peterbilt ve Kenworth'u da bünyesinde bulunduran Amerikan Paccar Grubu tarafından satın alındı. 2009 yılında Tirsan Treyler, Daf ile Türkiye'de uzun yıllardır sürdür-

düğü başarılı işbirliğini süresiz olarak uzatma kararı aldı ve yeni bir distribütörlük sözleşmesi imzaladı.

80 yıldır üretilen Daf çekiciler, geçtiğimiz yıl Daf XF ve CF serisine verilen iki büyük ödülle kalite ve üstünlüğünü tekrar ispatladı. Daf XF serisi Avrupa'nın önemli ticari araç dergilerinden Truck and Driver okuyucuları tarafından 'Gelmiş Geçmiş En İyi Kamyon' ödülünü aldı. Her yıl geleneksel olarak Londra'da verilen sektörün önde gelen şirket sahipleri, şoför ve filo yöneticilerinden oluşan 25 kişilik bir jüri tarafından belirlenen Motor Transport Awards ödül töreninde ise Daf CF85 serisi 12. kez 'Yılın En İyi Fito Kamyonu' ödülüne layık görüldü.



Daf -Tirsan'ın Konya bayisinin açılışı sektörden büyük ilgi gördü.

Brisa'da yeni dönem

Brisa, 1 Ocak 2010'dan itibaren geçerli olmak üzere yönetim değişikliğine gitti. Yeni yapılanma ile Serdar Demirdağ Satış Genel Müdür Yardımcılığına getirildi.

Çatısı altındaki Bridgestone ve Lassa markalarıyla yurtiçi yenileme pazarında ilk iki sırada yer almayı hedefleyen Brisa yeni bir yapılanmaya gitti.

Yeni yapılanmaya göre Serdar Demirdağ, Satış Genel Müdür Yardımcılığı görevini yürütecek.

Yeni organizasyonda Brisa Pazarlama ve İş Geliştirme Direktörü olarak hizmet veren Gökhan Cüceloğlu'nun Genel Müdürlük Danışmanı olarak atanmasıyla birlikte, Pazarlama Direktörlüğü görevine Zeki Bilsel getirildi.

Ürün Yönetimi Direktörlüğü'ne Levent Akpulat getirilirken, Stratejik Yönetim Direktörlüğüne Kamil Yağcı ve Tedarik Zinciri Yönetim Direktörlüğü'ne Fatih Tunçbilek getirildi.

Daha önce Lassa ve Bridgestone markalarından sorumlu Pazarlama İletişimi Lideri görevini yürüten Aylin Erdil'in Uluslararası Pazarlama Müdürü olarak atandığı yeni yapılanmada, Marka İletişimi Uzmanı olarak faaliyet gösteren Deniz Turna Bridgestone, İris Kahyaoglu da Lassa Marka Yöneticisi oldu.



Opet'in "Sevmek Korumaktır" projesi okullara taşındı

Opet, 2009 yılı sonunda başlattığı "Sevmek Korumaktır" adlı sosyal sorumluluk projesinin kapsamını genişletti. Opet istasyonlarında uygulanmaya başlanan BioShield dezenfeksiyon uygulaması, "Temiz Tuvalet Eğitimi" verilen okullara da taşındı.

Opet 2000 yılında başladığı "Temiz Tuvalet Kampanyası"nın içeriğini geliştirerek toplum geneline yaymaya devam ediyor. Kampanya kapsamında İstanbul'daki üç okulda toplam 5 bin 500 öğrenci, temizlik görevlisi ve öğretmen temiz tuvalet kullanımı ve hijyen eğitimi verildi. Eğitim verilen okulların tuvaletleri de bakteriler, virüs ve mikroplara karşı 90 gün boyunca koruma sağlayan BioShield dezenfeksiyon koruma işleminden geçirdi. Koruma altına alınan tuvaletlere "Sevmek Korumaktır" stickerları yapıştırıldı.

Opet Yönetim Kurulu üyesi Nürten Öztürk öğrencilerle yaptığı sohbetler sırasında, "Tuvalet temizliği ve hijyen sağlıklı bir yaşam için büyük önem taşıyor. Tuvaletlerin yanlış kullanımı ve hijyen kurallarının doğru uygulanmaması insan sağlığını tehdit eden birçok hastalığa neden oluyor. Opet olarak, tüm sosyal sorumluluk projelerimizde olduğu gibi sonuç odaklı çalışıyor ve Temiz Tuvalet Kampanyamız ile siz gelecek nesillerin daha sağlıklı yaşamlarına katkıda bulunmak istiyoruz" dedi.

YURTIÇİ KARGO-TURKCELL

İş birliği ile sektörde bir ilk

Yurtiçi Kargo, Turkcell ile ortaklaşa geliştirdiği yeni proje ile 2010'a merhaba derken Sektörde ilk defa gerçekleştirilecek uygulamaya ilk Turkcell hat sahibi Yurtiçi Kargo müşterileri, bireysel gönderileri için ödedikleri tutar karşılığında kontör veya dakika kazanacak. 6 Ocak tarihinde yürürlüğe giren kampanya çerçevesinde Turkcell Hazır Kart hattı sahiplerinin hatlarına ertesi gün kontörleri yüklenmiş olacak. Turkcell faturalı hat sahiplerinin ise ilk fatura dönemlerinde kazandıkları dakikalar toplam konuşma sürelerinden düşülerek faturalandırılacak.

Yurtiçi Kargo ayrıca, söz konusu kampanya esnasında gönderileri 1 kg. aşmayan tüm müşterilerine kontör/dakika ile birlikte yüzde 15 indirim fırsatı da sunmaya devam edecek.

AĞIR TİCARİ ARAÇ PAZARI YÜZDE 40 DARALDI



Bahadır Özbayır

Ağını Ağır Ticari Araçlar Derneği olarak değişti-ren TAİD 2009 yılını ağır ticari araçlar açısın-dan değerlendirdi. TAİD Başkanı Bahadır Öz-bayır açıklamasında 2009 yılında ağır ticari araçlar pazarının yüzde 40 oranında bir daralma yaşadığına dikkat çekti.

Özbayır açıklamasında 2009 yılının yük ve yolcu taşıyan ağır ticari araçlar açısından sıkıntılı bir yıl olduğunu vurgularken; yılsonunda sadece 607 şehirlerara-sı otobüs ve 15 bin 600 adet 6 ton ve üzeri kamyon satıldığını belirtti.

“KDV İNDİRİMİ OLSAYDI DURUM FARKLI OLURDU”

Özbayır hükümetin yaptığı ÖTV indiriminin sadece binek otomobilde bir canlanma yarattığına dikkat çekerek şöyle konuştu: “Bir önceki yıla nazaran şehirle-rarası otobüs pazarı yüzde 39 oranında, kamyon ve çe-kici pazarı yüzde 41 oranında daralmıştır. Hükümeti-mizin otomotiv sektöründeki talebin canlandırılmasına yönelik aldığı tedbirlerin arasında yer alan ÖTV indiri-

Ağır Ticari Araçlar Derneği (TAİD) Ağır Ticari Araç Pazarının 2009 yılı performansını değerlendirerek 2010 yılı beklentilerini açıkladı. Derneğin verilerine göre ağır ticari araç pazarı 2009’da yüzde 40 daralıırken 2010’da tünelin ucunda ışık görünmüyor.

rimi uygulaması ÖTV oranlarının yüksek olduğu oto-mobilde önemli bir teşvik unsuru olmuş, otomobil pa-zarı yılı geçen yıla göre yüzde 21 gibi bir artış ile kapat-mıştır. Ancak ÖTV oranlarının otobüste yüzde 1, kam-yon ve çekicide yüzde 4 olduğu Ağır Ticari Araçlar sektöründe yapılan ÖTV indirimleri bu sektörü can-landırmaktan çok uzak kalmıştır. Ağır Ticari Araçlar için önerdiğimiz KDV indirimi değerlendirmeye alın-mamış ve neticede yıl 607 adet şehirlerarası otobüs ve 15 bin 600 adet kamyonla ortalama yüzde 40 oranın-da bir daralma ile kapanmıştır. Yüksek stoklarla yıla başlayan ağır ticari araç üretici ve distribütörleri yıl bo-yunca stokları eritmeye çalışmış olsalar da birçok fir-mada hala 2008 yılından devreden stok bulunmakta-

dır. Kamyon ve çekici sektöründe faaliyette bulunan 12 firmanın önemli bir bölümü üretim ve ithalatlarına aylarca ara vermişlerdir. Birçok ağır ticari araç bayii sa-tışların ve servis bakım girişlerinin neredeyse durma noktasına gelmesi nedeniyle kapanmıştır.

OTOMOTİV SADECE OTOMOBİL DEĞİLDİR

Ağır ticari araçlar sektörünün ekonominin “yükü-nü” taşıdığını belirten Bahadır Özbayır, ekonomik krizlerden en erken ve en derin etkilenen sektörün de ağır ticari araçlar sektörü olduğuna dikkat çekti. An-cak buna rağmen Türkiye’de otomotiv denildiğinde akla sadece otomobilin geldiğine vurgulayan Özbayır

“Otomobil, kamuoyunun ve sade vatandaşın ilgisini daha fazla çektiğinden ağır ticari araçlarla ilgili sorun-ların özellikle ulusal medyada gündeme gelmesi haliyle son derece sınırlı olmaktadır. Kamu otoritesinin ağır ticari araçlara ilgisi de maalesef bugüne kadar oto-mobilin gölgesinde kalmış, tüm haykırışlara rağmen yeterli düzeyde olamamıştır” dedi.

TÜNELİN UCUNDA IŞIK YOK

Özbayır, 2010 yılından da umutlu olmadıklarını söyledi, 2010 yılında belirin bir düzelme beklenmiyor diyen Özbayır ağır ticari araç pazarının 2010’da acil önlem alınması gereken sektörlerin başında yer aldığı-nu vurgu yaparak KDV’nin yüzde 10’a düşürülmesi-ni beklediklerini ifade etti. Özbayır şöyle konuştu: “Ağır Ticari Araç pazarının 2010 yılında canlandırılma-sı için bu araçlardaki KDV oranının yüzde 8 puan in-dirilerek yüzde 10’a çekilmesi gerekmektedir. Uzun vadeli olarak “ özel “ tüketim ile hiç bir bağlantısı bu-lunmayan Ağır Ticari Araçlarda Özel Tüketim Vergisi-nin de tamamen sıfırlanması yerinde olacaktır.”

yeni nesil optima

13,6 Metre, Tek Parça Kanallı Yan Televre
özelliliği ile artık taşımaktan korkmayın...



MERKEZ FABRİKA

Konya Organize Sanayi Bölgesi
Evrenköy Cad. No: 30
Selçuklu / KONYA
Tel : +90 332 239 06 10 (pbx)
Faks: +90 332 239 06 13

İSTANBUL

Ser Treyler Servis A.Ş.
Hadimköy / İSTANBUL
Tel : +90 212 798 33 00 (pbx)
Faks: +90 212 798 33 04



Rusya geçiş belgeleri dağıtım esasları

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Rusya Geçiş Belgelerinin dağıtım ve kontrolüne dair teknik bir açıklama yaptı.

Ulaştırma Bakanlığı’na yayımlanan Geçiş Belgesi Dağıtım Esasları Yönergesi’nin “Rusya Federasyonu geçiş belgelerinin dağıtım” ile ilgili olarak Geçiş Belgesi Otomasyon Sistemi’nde (GEBOS) takip edilmesi için TOBB tarafından yürütülen çalışmalarda yaklaşıyor.

Önümüzdeki günlerde, Rusya Federasyonu’na taşıma yapanlara tahsis edilen ya da edilecek geçiş belgeleri ile ilgili hususlar bilgisayar ortamında takip edilebilecek.

Rusya’ya taşıma gerçekleştiren firmaların dikkat etmesi gereken bazı noktalar şöyle:

a) Rusya Federasyonu geçiş belgesi dağıtım GE-BOS tarafından takip edilmeye başlandığında, Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenen “avans” miktarını aşan veya Bakanlık tarafından avans ta-nınmayan firmalar, sadece Rus aracı yükleme bel-gelerinin ibraz etmeleri halinde Rusya Federasyo-nu ikili geçiş belgesi alabilecekler

b) Rus aracı yüklendiğinin kanıtlanması amacıy-la, Rusya Federasyonu geçiş belgesi dağıtım yapı-lan büroların (Kapıkule, Hamzabeyli, Zonguldak, Samsun ve Trabzon) yanı sıra İMEAK Deniz Tica-ret Odası (Salıpazarı) merkezine de ibraz edilebilecek belgeler ise;

• Navlun faturası (Rus firma tarafından düzen-lenmiş ve yükleyen firmanın da kaşesinin bulundu-ğu fatura)

- Rus aracı tescil belgesi (Rus araç ruhsat)
- TIR Karnesi
- CMR
- Rus aracı sürücü pasaportu
- T.C. geçiş belgesi

c) Ulaştırma Bakanlığı’ndan alınan bilgiye istina-den, sadece Türkiye’den Rusya Federasyonu’na yönelik taşımalar için Rus aracı yükleme kabul edilecek

d) Firmaların, “avans” kapsamında aldıkları Rusya Federasyonu ikili geçiş belgeleri nedeniyle 1 ay içerisinde Rus aracı yükleme gerekecek

e) Rus aracı yükleme karşılığında tahsis edilen “hak ediş” belgelerinin dağıtımına, bu belgelerin otomasyon kapsamında takip edilmeye başlandığı tarihten itibaren başlanacak. Bu kapsamda, ihrac kaydıyla Rusya Federasyonu’na gönderilen geçici plakalı taşıtları çekerek götüren yetki belgeli çekici-ler ile başka bir ülkeye yük götürüp döniş yükü-nü Rusya Federasyonu’ndan alacak araçlar için ge-reken “ikili” geçiş belgeleri hak edişlerinden tahsis edilebilecek.

f) İadesi zorunlu belgeler arasında bulunan Rus-ya Federasyonu ikili geçiş belgeleri “kullanılma-dan” iade edildiğinde, bu belgelerin avans olarak yeniden tahsisinde de 1 ay içerisinde Rus aracı yük-leme zorunluluğu olacak. Yani, firmaya 1 belge 2 kez tahsis edildiğinde, firma bu belge nedeniyle 2 Rus aracı yükleme zorunda olacak.





Ahmet TÜRKOĞLU

Damper, Kamyon, Şoför ve Devlet?

A slında bu hafta, "Elmadag" dan ve Otobüsçünün Ateşle Dansından" bahsedeceğiz. Fakat damper, hızla gündeme girdi. Çünkü, bir üst geçidi asfalta indirdi. Bu da 12 Ağustos depreminde, bir köprünün, otobüs üstüne yıkılışını hatırlattı. **Değişikliğin sebebi** de, İstanbul-Beylikdüzünde (D 100=E 5) "kalkmış damperle üst geçidi asfalta göçüren (26.01.2010) kamyon(cu) haberi oldu. Ya o sırada o geçidin üstünde, altında olsaydık?..

"Nalbant" ?

Ermenistan Dışişleri Bakanı (Hani, bizimkinin elini kerhen sıkın, gülümsemekden bile kaçınan...) onun soyadındaki nalbant (yazılışı: "Nalbant") At, eşek katır gibi hayvanların tabanlarını koruyucu nalları yapan ve veya çakan kişilere verilen ad... Ancak bu işin de incelikler mutlaka var ya, tornacı kadar hassas değildir. Zamanla bu kelime mecaz anlam da kazanmış ve işinde ehil olmayanlar için kullanılmaya başlanmıştır, kötü tamirciler için çok kullanılır: NALBANT!

Nalbant sürücüler, nalbant devlet üretimi mi?

Haydi, tabancaları çekelim ve "atesli" tartışmalar(!) yapalım. Kimin tabancası erken öterser, o kazansın, Çünkü, "öteki" hayatıyla birlikte, tartışmayı da yitirmiş olacaktır. Ne yapalım; o da Türkiye de doğmasaydı!

Tartışma(!) başlıyor:

Devlet başta olsa, böyle sürücüler olmaz!

Hadi oradan be! Aptal kafalı! Devletle ne ilgisi var?

Elbette devlet olsa, böyle sonuç da olmazdı!

Be Allahın sersem kulu! Devlet mi ona böyle yap dedi? Devlet mi onun şeyisini, yani ne derler o zikkıma? "Dampersini" kaldırdı?

Ulan ne perisiyse o perisi? Devletle ne ilgisi var, aptal?

Aptal sensin!

Ne? Ben mi? Al sana: Tattaratattat!

Vurulmuş adam, yattığı yerde nefesini verirken, gerekçesini yetiştirmeye çalışır:

Devleett, deevleett olaydı, eğg...

Adam ölmüştür. Bunlara da; "Damper magandası ve kurbani: 1 ölü" diye başlık ve yorum üreticeğiz ve hemen de unutacağız.

AB 'de bu işler nasıldır, abe?

Trakya şivemizdeki "abe" mizin de; bu ?AB halleri? ile örtüşmesi bir tesadüftür, ama "Kalkmış damper yoluna" giden vatandaşımızın ağızda kalan lafı, doğrusuyla, biz tamamlayalım.

Sadece AB de değil, tüm modern ülkelerde bir yasal zorunluluk vardır. Herkes, işinin ehli olmak, ehillik için de zorunlu eğitimleri, sonuçta da sertifikalarını/diplomalarını almak zorundadırlar. İnşaat sahalarında kullanılan sabit vinçler bile bu kapsamdadır.

Otobüs, kamyon sürücülüğü?

Bunlar da ayrı ayrı branş eğitimleridir. Ders kitapları vardır. Nazarı (yazılı) bilgiler yanı sıra, uygulamalı eğitimler ve gerçek boyutlardaki ilgili taşıtlarla sınav zorunlulukları vardır. Taşıt, hareket öncesi nasıl hazırlanır, hangi listeye göre işaretlenerek kontroller yapılır, bu taşıtlar hangi yollarda ve nasıl kullanılırlar?...

Damperliler?

Damperliler nasıl yüklenir? Hafriyat yükleme ve boşaltma alanlarından, ham topraklardan, çamurlardan yollara çıkış şartları, araziye işletenlere, kullanıcılara düşen görevler nelerdir. Boşaltma alanlarına, noktalarına yavaşmalar, damperi kaldırırken denge zorunlulukları, boşaltım sonrası kontroller, emniyet tedbirleri nelerdir?

Damperli boş-yüklü kasalarda insan taşınabilir mi? Giderken damper kaldırılıp da, insanlar yollara dökülüp-öldürülür mü?

- Tabii, bittabi! Biz yaparız. "Evvel Allah, sonra şoför Abdullah" faslından, yaparız. Tıpkı, Trabzon Beşikdüzündeki gibi (15.05.2009, milliyet) Ne karıştırmış devlet?

Ölen tartışmacıya duyurulur: Sen, bu haberi de duymamış ol. Bunu da devlet görevliydi diyecektin, sağ kalsaydın.

Bu konudaki haberler de epeyce fazla, ama neresi, nasıl sigdırabileceğiz? İlgili kafa lara sigdırmak daha önemli ama...

Modern ülkeler mi? Onlar, "gâvur, mavur abel..." Biz, mezarlar yapılırken, etrafına süs mermeleri konulmasını yasaklamakla, onlardan daha ileri, daha hayat koruyucu, dolayısıyla daha mübarek oluruz, olur biter!

Afiyet olsun!

Düşen Damper Kamyon Şoförünü Ezdi: Tekirdağ'da kullandığı kamyonun hidrolik pompasından sızan havayı kontrol etmeye çalışan sürücü 56 Yaşındaki Yakup Aktan, düşen damperle kamyon arasına sıkışarak can verdi. Tekirdağ'da kullandığı kamyonun hidrolik pompasından sızan havayı kontrol etmeye çalışan sürücü 56 yaşındaki Yakup Aktan, düşen damperle kamyon arasına sıkışarak can verdi.

Damperli kamyonla kahreden Kaza Beşikdüzü ilçesinde dün meydana gelen trafik kazasında hayatını kaybeden anne ile kızın evinde büyük hüznün yaşandığı, kazada eşi ve kızını kaybeden Ali Kara sinir krizleri geçirdi.

Beşikdüzü ilçesine bağlı Korkuthan köyünde dün meydana gelen kazada, kivi toplamaya giden gündelikçileri taşıyan kamyonun damperinin aniden kalkması sonucu kasada bulunan beş kişi yola düşerek yaralandı. Yaralılarından Hülya Kara (43) ile Ayta Kara (20) kaldırıldıkları hastanede yapılan müdahalelere rağmen kurtarılamadı.

Kazada yaralanan Sebahat Kara, kaza anını şöyle anlattı: "Kivi toplamaya gitmek için kamyonun kasasına binmiştim. Yolda giderken damper aniden kalktı ve yola yuvarlandık. Birbirimizin üzerine düştük. Gerisini hatırlamıyorum."

TRABZON'DA DEV PROJELERE DOĞRU

TSO Heyeti Ulaştırma Bölge Müdürü Nurettin Aydın' ı ziyaret ederek DLH bünyesinde yürütülen yatırımlar hakkında bilgi aldı. Ziyarete, Yönetim Kurulu Muhasep Üye Adnan Sağlam, Yönetim Kurulu Üyeleri İsmail Öztürk, Erkut Çelebi, Tolga Avcı, Selahattin Bektaş, Mustafa Albayrak ve Genel Sekreter Hakan Gürhan katıldı.

Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürü Nurettin Aydın heyete, Trabzon - Tirebolu-Gümüşhane-Erzincan demiryolu, Sürmene Yenice Tersanesi ve Trabzon Havalanı 2. pist konularında bilgi verdi.

DEMİRYOLUNDA SON DURUM

Aydın, Trabzon-Tirebolu-Gümüşhane-Erzincan demiryolu hattı proje sözleşmesinin imzalandığını ve projenin başladığını anımsattı. Aydın, heyete yaptığı bilgilendirmede, Sürmene Yenice Tersanesinde 2 bin 250 metre ana mendirek, 332 metre tali mendirek imalatının yapıldığını, 350 metre uzunluğunda ve eksi 10 metre derinliğinde rıhtım imalatının bitirilerek projenin tamamlanıldığını aktardı.

TTSO Yönetim Kurulu Başkanı M. Suat Hacısalihoğlu ve Yönetim Kurulu Üyeleri Ulaştırma Bölge Müdürü Nurettin Aydın' ı makamında ziyaret ederek, DLH bünyesindeki yürütülen yatırımlar hakkında bilgi aldı.



2006 yılında ihale edilen proje- de fiziki gerçekleşmenin yüzde yüz olduğunu belirten Aydın Proje kapsamında tersanecilerin gemi imalat sahaları olarak toplam üç yüz bin metre kare dolgu alanı yapıldığını anımsattı.

Sürmene Yenice Tersanesi aynı anda 12 adet on bin DWT'dan fazla gemi inşasına imkân veriyor.

Yöredeki gemi inşa sektörünün gelişmesine katkı verecek olan projede toplam beş bin kişinin çalışması öngörülmüştür.

PARALEL PİST PROJESİ

Aydın kendisini ziyaret eden heyete Trabzon Havalanı 2.pist projesi hakkında da şu bilgileri verdi. Trabzon ve çevresinde kon-

vansiyonel boyutlarda yeni bir havalanı yapımı için uygun bir alan bulunamaması nedeniyle denize dolgu yapılarak 2640 x 45 m.'lik mevcut piste paralel ve 210 m. uzaklıkta 3000 x 45 m. boyutlarında yeni bir pist yapımı planlandığını söyleyen Aydın; 2 milyon 830 bin TL bedelli projenin 2010 yılında ihale edilmesi bekleniyor.

Edirneli nakliyeciler sıkıntıda

Edirne'de ki karayolu taşımacılık sektörü her geçen gün kötüye gitmeye devam ediyor. Sektör krizden çıkış yollarını arıyor.

Yaşanan mali krizin faturasını her koşulda ödeyen sayısız sektörün yanında adı dahi duyulmayan taşımacılık sektörü yaşanan ekonomik krizin içinden çıkmanın türlü türlü yollarını arıyor. Yılların yükünü yolların yüküne benzeten, ancak bugüne kadar böylesi zor şartlar altında nakliye işi yapmadıklarını belirten S.S. 103 nolu Edirne Ayşekadın Tren İstasyonu Kamyoncular ve Nakliyeciler Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi üyeleri krizin yanında soğuk havayla da mücadele ediyor.

İşlerin durma noktasına geldiğini kimi zaman milyarlık araçlarının aylarca yüksüz bir şekilde beklediğini belirten nakliyeciler nakliye bedellerinin düşük olmasının yanında dünyanın en pahalı mazotunu kullanmanın sıkıntısını yaşadıklarını ifade ediyor.

Edirne tablosunu ve kendilerine yansımalarını ortaya koyan Edirneli nakliyeciler devletin kendilerine ucuz mazot desteği vermemelerinin yanında Edirne'ye yapılacak fabrika yatırımları ile işlerinin açılacağı ümidini taşıyor. Artık yük taşıyamadıklarını ancak dert taşıdıklarını ifade eden nakliyeciler "Önceden yük-kümüzlün bedelini biliyor ona göre hesap yapıyorduk. Şimdi ise taşıdığımız yükün hesabını bilmiyoruz ve yarınımızı da göremiyoruz. Çünkü dert taşıyoruz" diye konuşuyor.

Başlıca sorunlarını dile getiren



nakliyeciler esnafı araçlarının uzun süre iş beklediğini ve Edirne'de var olan iki fabrikadan çıkacak yüklerle ayakta kalma mücadelesi verdiklerini aktararak "Yaz aylarında tayin dönemleri oluyor. O zaman esya nakliyesi yapıyoruz. Ama buda bize değil dışardan ilimize yük getiren kamyonculara yarıyor ve çok kısa bir sezon olarak görülüyor" dediler.

Yoğun kar yağışının ardından işlerinin iyice durduğunu belirten nakliyeciler işsizlikten soğuk havaya rağmen araç temizliği yaparak vakit geçirmeye çalışıyor. Görüşlerine başvurduğumuz 40 yıllık nakliye firması sahibi Turgut Erginler işlerin bitme noktasına geldiğini ifade ederken şunları söyledi. "İşler artık lojistik taşıyıcılara kaydırılıyor. Artık kamyoncu esnafı bitecek gibi görünüyor. Özellikle yoğun geçen kış şartları bizi çok etkiliyor. Hava soğuk olunca kamyon havaları donuyor ve çalışmalarında problemler yaşıyoruz" dedi.

Cüneyt Erginler ise devletin yeni uygulamaya koyduğu taşımacılık belgelerinin sektöre çeki düzen getireceğini inandıklarını ancak devletin paraları belge adı altında aldık-tan sonra geri dönüşünün olmadığını ifade etti. Şirketler ile şahıslar arasında tonaj farkı olduğunu ifade eden Erginler "Kanunlar bizim lehimize olacağını aleyhimize oluyor. Cebimizden çıkan para geri gelmiyor" diye konuştu.

Özellikle nakliye firması sahipleri devletin ucuz mazot vermesi gerektiğinde birleşerek deniz yolu sektörüne bir liraya mazot verildiğini kendilerine ise aynı mazotun 3 liraya yakın bir rakamla verildiğini ifade ediyor. Taşıt pullarını dahi ödeyemediklerini belirten Mehmet Erginler ise "Biz yıllar önce iş almayalım diye işe gelmeyip evde yatıyorduk, ama şimdi iş alamıyoruz. Hem kış şartları ile hem de hayat şartları ile mücadele ediyoruz" dedi.

Dünya Gümrük Günü Gürcistan ile beraber kutlandı

26 Ocak Dünya Gümrük Sarp Sınır Kapısının iç kısmında bulunan Türk tarafına ait bir binada düzenlenen törenle, kutlandı. Törenin Gürcistan'dan da konukları vardı. Acara Özerk Cumhuriyeti Maliye ve Ekonomi Bakanı Vazha Bolkvadze, Gürcistan Maliye Bakan Yardımcısı Giorgi Kervalishvil'in de katıldığı törende konuşan Artvin Valisi Mustafa Yemlihalıoğlu, Gürcistan ile olan ilişkilerin önemli olduğunu söylerken; "Bu ilişkilerin geliştirilmesi için Sarp Sınır Kapısı son derece önemli" dedi. Bolkvadze "Sarp Sınır Kapısı ülkelerimiz arasındaki ilişkilerin simgesidir" derken Kervalishvil de "Sarp Sınır Kapısı açıldıktan sonra iki ülke arasındaki ticari ve kültürel ilişkiler geliştiğini belirtti.



SARP'I geçemediler

Sarp sınır kapısında yapılan kontrollerde yine yurda kaçak sokulmaya çalışılan et ve motorin yakalandı. Sarp sınır kapısında Hopa Gümrükler Başmüdürlüğü, Kaçakçılık, İstihbarat ve Narkotik Gümrük Muhafaza Müdürlüğü ekiplerinin yaptığı kontrolleri aralıksız devam ediyor. Sarp sınır kapısında bu defada Gürcistan'dan Türkiye'ye giriş yapmak üzere T.C. pasaportu taşıyan kullandığı yolcu otobüsünde risk kriterleri çerçevesinde yapılan kontrollerde, Türkiye'ye kaçak olarak sokulmak istenen 550 kg. Dana eti ve 300 litre Motorin ele geçirildi. Araç sürücüsü hakkında yapılan inceleme sonucunda, ele geçirilen kaçak et ve motorinin gümrüklenmiş değerinin 16.117 TL olduğu açıklandı.



Trabzon TSO limanda inceleme yaptı

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası (TTSO) Yönetim Kurulu Başkanı M. Suat Hacısalihoğlu ve Yönetim Kurulu Üyeleri, Trabzon'un dış ticaretinde yüksek bir paya sahip olan Trabzon Limanı'nda kamu ve özel sektör kurumlarına ziyarette bulundu.

Gümrük Muhafaza Başmüdürlüğü Fikret Erol, Ulaştırma Bölge Müdürü Nurettin Aydın, Serbest Bölge Müdürü Hikmet Akyazı, Trabzon Serbest Bölge İşletici Firma Transbaş A.Ş. Müdürü Talat Şiviloğlu ve Trabzon Limanı İşletici Firma Alport A.Ş. İşletme Müdürü Muzafer Ermiş ile yapılan toplantılarda ihracatın geliştirilmesi konuları görüşüldü.

TTSO Yönetim Kurulu Başkanı Suat Hacısalihoğlu, Avrupa ve Asya ülkeleri arasında modern ipek yolunun en önemli noktası olan Trabzon Limanı'nın iş dünyasına ciddi bir altyapı ve hizmet sağladığını söyledi.

Trabzon Limanı'nı her zaman bölgenin "Medar-ı İftihar" olarak gördüğünü ifade eden Hacısalihoğlu, limanda yürütülen modernizasyon, çalışmalarını önemsediklerini vurguladı.

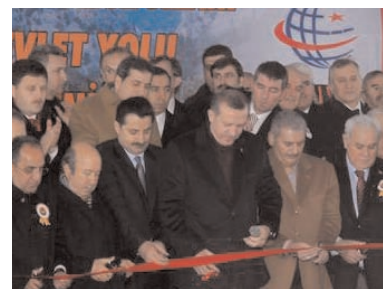
Trabzon'dan 102 ülkeye, bir milyar doları aşkın ihracat gerçekleştirildiğini vurgulayan Başkan Hacısalihoğlu Trabzon'un ihracatını artırmak için TTSO olarak üyelerine sürekli dış ticaret eğitimi verdiğini kaydetti.



Samsun Limanı vızır vızır çalışıyor

Samsun Limanı'na Aralık 2009'da 610 bin 948 ton yüklemeye ve boşaltma işlemi gerçekleştirildi.

Samsun Liman İşletme Müdürlüğü aralık ayı liman faaliyet raporuna göre, limanda 153 bin 271 ton yüklemeye yapıldı. 470 TIR ve 338 yolcu limandan çıkış yaptı, 699 bin 565 grostonluk 72 gemiye ise yüklemeye gerçekleştirildi. Boşaltma işlemi ise tonaj olarak 457 bin 677 ton oldu. Taşıma amaçlı 267 TIR dolu, boşaltma ve taşıma amaçlı boş 480 TIR limana gelirken, 800 bin 982 grostonluk 151 gemi boşaltma işlemi yaptı. Toplam 610 bin 948 ton yüklemeye ve boşaltma işleminde kuru yük, portakal, limon, mandalina, domates, salatalık, hurda demir, bakır, motorin, gibi ürünler taşındı. **Hayati AKBAŞ**



Bozüyük- Mekece- Adapazarı bölünmüş devlet yolunu açıldı

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım Bozüyük- Mekece-Adapazarı bölünmüş devlet yolunu açtı.

Başbakan Erdoğan, törende yaptığı konuşmada, bu yolun kaderini değiştirdiklerini söyledi. Erdoğan, 7 yılda 23 katrilyon Lira yatırım yaparak, 11 bin 400 kilometre yeni bölünmüş yol inşa ettiklerini belirterek, "Bu yollar 10 yıl önce ne idi, bugün ne? Buralardan, bu ölüm rampalarından nasıl geçiyorduk? Ama şimdi huzurla, güvenle geçeceğiz" dedi.

"Bakan Yıldırım ise bu yol için 2003 yılından bu yana sadece bölünmüş yollara 24 milyar lira para harcadığını söyledi. Bu yol 1 milyar lira harcadığını bildirerek "İşte Bilecik'in doğru sunu seçti, yolunu da yaptı, gönülünü de yaptı, daha sonra hızı trenini de yapacağız" diye konuştu.



Borusan Lojistik filosunu BMC'lerle güçlendirdi

Türkiye lojistik sektörünün önde gelen kuruluşlarından Borusan Lojistik, araç filosunu BMC marka çekicilerle büyütme devam ediyor.

Borusan Lojistik tarafından satın alınan 10 adet PRO 1142 çekici aracın teslimatını BMC yetkili satıcısı Büyükkaracı Otomotiv düzenlenen bir törenle gerçekleştirdi. Törenle Borusan Lojistik A.Ş.'den Türkiye Kara Nakliye Müdürü Tarık Erdoğan, Bursa Bölge Müdürü Erdoğan Yahşi ve Bursa Bölge Kara Nakliye Müdürü Gürkan Öneyman, BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş.'den İstanbul Bölge Müdürü Erdal Eroğlu, İstanbul Bölge Satış Sorumlusu Uğur Şahin ve BMC Yetkili Servisi Akdoğanlar Otomotiv'den Yusuf Akdoğan katıldı.

BMC ARAÇLARI GÖZETLENİYOR

Teslimatı yapılan 10 adet PRO 1142 araçta, sektörde ilk defa BMC'nin müşterilerine sunduğu "BMC Filo Yönetim Sistemi" bulunuyor.

BMC Filo Yönetim Sistemi ile filodaki araçların anlık kontrolü ve görüntülenmesi sağlanıyor. Araç planlamasına imkan veren sistem sayesinde etkin ve verimli filo yönetimi ile işletme giderleri düşürülüyor, firmanın rekabet gücü ve karlılığı artıyor. PRO 1142 çekilerde iki kademeli Jacobs motor freni, hız sabitleyici, elektromekanik takograf, immobilizer standart olarak sunulan özellikler arasında yer alıyor.



TCDD- OPET elele, sağlık ve temizliğe

TCDD'ye ait gar, istasyon, büfe, gişe ve trenlerin tuvalet ile binaların çevre temizliği konularında TCDD ile OPET arasında işbirliğini içeren protokol, TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman ve OPET Yönetim Kurulu Üyesi Nurten Öztürk tarafından, TCDD Genel Müdürlüğü'nde düzenlenen bir törenle imzalandı.

"TCDD ve Opet El Elele, Sağlık ve Temizliğe" sloganı ile başlatılan "Temizlik Rayında" kampanyası projesi imza töreninde konuşan TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman "2 yıl sürecek bu sosyal sorumluluk projesi ile temizlik, hijyen ve çevre bilinci oluştururken, hem halkımıza daha iyi hizmet sunacağız, hem de temiz, hijyenik ve halkımızın iyi zaman geçireceği sosyal ve kültürel alanlar yaratacağız. Kampanya ile tren, hem yolculuğa, hem garlarıyla pırıl pırıl bir görünüme kavuşacak" dedi.

Opet Yönetim Kurulu Üyesi Nurten Öztürk ise; 10 yıldır yürütmekte oldukları "Temiz Tuvalet" kampanyasında TCDD ile işbirliği yapmaktan büyük mutluluk duyduklarını belirterek, "TCDD'ye ait tüm istasyon, gar ve trenlerindeki tuvaletlerin de "Temiz Tuvalet" Kampanyası kapsamına alınarak; "Temizlik Rayında" projesi ile hijyenik ve temiz bir hale getirilecek olmasından son derece memnunuz. Bu projenin başarı ile yürütüleceğine inanıyoruz" dedi.



Fiat'tan hem taksitli hem hediye kampanya

Fiat Binek ve Ticari Araçlar, kış mevsiminin zorlayıcı etkilerine karşı Fiat model sahiplerinin araçlarını hazırlayabilmeleri amacıyla yeni bir servis kampanyasına start verdi. Kış mevsiminin soğuk ve yarırcı şartlarının kendini güçlü biçimde hissettirdiği bu günlerde Fiat Binek ve Fiat Ticari Araçlar, yaş ve model sınırlaması olmaksızın tüm Fiat markalı araç sahipleri için özel ödeme kolaylıkları sunan yeni bir servis kampanyası düzenliyor. 28 Şubat 2010 tarihine kadar Fiat yetkili servislerinde geçerli olacak servis kampanyası kapsamında 400 TL ve üstünde işlem gerçekleştiren Fiat markalı araç sahipleri için World'e özel 5 taksitli ödeme ayrıcalığı sağlanıyor. Kampanyadan yararlanacak Fiat sahipleri 60 TL değerinde motor ve plastik aksam koruma bakımı hediye edilirken, Worldcard'ın paro özelliğini kullanarak bir sonraki bakımda ekstra 20 TL paro indirimi avantajından da faydalanabilecek.

Fiat'ın hediye kış bakımı kampanyası, boya ve kaporta işlemleri hariç tüm mekanik/elektrik işçilik, motor yağı değişimi, mekanik yedek parça, kış lastiği ve orijinal aksesuarlar gibi servis işlemlerini kapsıyor.

TONAJ AŞIMININ YOLLARDA YARATTIĞI TAHRİBAT: 2 MİLYAR DOLAR



Istanbul Ulaştırma Bölge Müdürü Ali Rıza Yüceulu

Türkiye'de her yıl yenilenen yolları görünce "Neden" diye düşünmeyen yoktur. Yama yapılan, o da yetmeyince yeniden asfaltlanan yolların müsebbiplerinden biri de bu yollardan geçen kamyonlar. Daha doğrusu kamyonların istiap hadlerini aşarak fazla yük alması.

Istanbul Ulaştırma Bölge Müdürü Ali Rıza Yüceulu Karayolları Genel Müdürlüğü rakamlarına dayanarak yaptığı açıklamada haddinden fazla yük alan kamyonların yollara verdiği zararın 2 milyar dolara ulaştığını söyledi.

HEM HAKSIZ REKABET HEM YOLLARA ZARAR

Kamyoncuların belirlenen tonajı aşarak fazla mal yüklemelerinin öncelikle kendi meslektaşlarına zarar verdiğine dikkat çeken Yüceulu "Fazla yük alan kamyoncu bir başka

kamyoncunun alacağı yüke de engel oluyor. Diğer taraftan fazla yükü ile yollarda seyrederek trafik güvenliğini yok ediyor ama diğer taraftan da milli servetin yok olmasına neden oluyor. Aşırı yüklenmiş araçların yollarımıza verdiği zarar yılda 2 milyar doları buluyor. Bu rakam Karayolları Genel Müdürlüğü'nün verdiği rakamdır. Karayolları her yıl bu yolların yapımı için milyarlarca lira harcıyor" dedi.

YENİ KANTARLAR GELİYOR

Yüceulu İstanbul Bölge Müdürlüğü yetkisi dahilinde kalan bölgede 5 yeni kantarın daha devreye sokularak denetimin sıklaştırılacağını belirtti. İstanbul'da sadece Çamlıca ve Mahmutbey girişinde 2 kantar bulunduğu hatırlatan Yüceulu yetersiz kalan kantarlara yapılacak eklemelerle denetim yapılan nokta sayısının 7'ye çıkacağını açıkladı. Bu kantarlar; Kınalı - İstanbul arasında Kınalı Köprülü

Istanbul Ulaştırma Bölge Müdürü Ali Rıza Yüceulu 2010'u özellikle tonaj aşımının önüne geçme yılı ilan etti. Kent giriş çıkışlarına eklenecek 5 yeni kantarla denetimleri sıklaştıracağını ifade eden Yüceulu tonaj aşımının yolları kullanılmaz hale getirdiğini söyledi.

kavşağı Silivri, Kemerburgaz- İstanbul arasında Kemerburgaz Köyü 230 no'lu bölümde, İzmir-İstanbul arasında Karayolları Tuzla Bakım Evi'nde, Yalova- İzmit arasında Karamürsel-Tepeköy mevkiinde ve Kapıkule Edirne yolu üzerinde kurulacak.

DAVA ÜSTÜNE DAVA AÇILIYOR

Eldeki kısıtlı kadroya rağmen denetimleri eksiksiz yaparak kural ihlallerinin önüne geçmeye çalışan İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nün en büyük derdi ise açılan davalar. Yüceulu ceza-i işlemle karşılaşan taşımacıların ilk işlerinin müdürlüğe dava açmak olduğunu söyledi. 2009'da toplam 617 dava muhatap olduklarını belirten Ali Rıza Yüceulu açılan davaların yüzde 98'ini ise müdürlüğün kazandığını dikkat çekti. Öyle ki 2009'da açılan 617 davadan sadece 18'i davacı lehine sonuçlanmış.



Hatay'ın önemli firmalarından Şanverdiler Nakliyat filosuna 2 tane Iveco Stralis çekici ekledi. Iveco Ankara Bayisi Özgözde Otomotiv'den alınan çekiciler filoya girerken firma yetkilisi İsa Şanverdi filoyu İveco'larla genişletme hedefinde olduklarını söyledi.

Iveco Stralis Şanverdiler'in filosunda

Hatay'ın önemli firmalarından Şanverdiler Nakliyat filosuna 2 tane Iveco Stralis çekici ekledi. Iveco Ankara Bayisi Özgözde Otomotiv'den alınan çekiciler filoya girerken firma yetkilisi İsa Şanverdi filoyu İveco'larla genişletme hedefinde olduklarını söyledi.

Iveco Ankara Bayi Özgözde Otomotiv Hatay'ın önemli firmalarından Şanverdiler Nakliyat'ın filosuna İveco'ların girmesini sağladı. Firma son olarak 2 Iveco Stralis çekiciyi filosuna kattı.

Şanverdiler Nakliyat adına çekiciler teslim alan İsa Şanverdi bundan böyle filonun Iveco çekicilerle büyüyeceğini söyledi. Özgözde Otomotiv'in verdiği hizmetin Iveco'yu tercih etmelerinde büyük etkisi olduğunu vurgulayan Şanverdi; "Şu ana kadar yaptığımız alımlar içinde belki de en rahatını gerçekleştirdik. Servis-satış-yedek parça kombinasyonunun en iyi işlediği bayi yapısını Özgözde'de ve Iveco'da gördüğümüz için tercihimiz bu yönde oldu" diye konuştu



2010 IVECO YILI OLACAK

Teslimatta Özgözde Otomotiv adına konuşan Satış Müdürü Göktan Güçlü ise Iveco'nun var olan kalite ve hizmet anlayışına eklenen ürün gamındaki genişleme ve değişikliklerle 2010 yılının Iveco yılı olacağını inandıklarını ifade etti. Özellikle hafif ticari araçlarda çok geniş bir ürün yelpazesi oluşturarak her türlü ihtiyaca cevap verecek şekilde hazırlandıklarını söyleyen Güçlü, ağır vasıta da yenilenen Trakker grubu araçlarla inşaat sektörüne, Euro 5 motorlu araçlarıyla da yurt içi ve yurt dışı nakliyecilere hitap edeceklerini sözlerine ekledi. Göktan Güçlü, uzun bakım aralıkları, düşük yakıt tüketimi ve fiyat-kalite dengesini sağladıkları satın alma maliyetleri ile ekonomik çözümler sunduklarının da altını çizdi.

Öz Trans Nakliyat filosuna 12 adet premium kattı

Adana bölgesinin nakliye ve yurtiçi taşımacılık alanında büyük firmalarından olan Öz Trans Uluslararası Nakliyat İnş.lth.İhr.San. Tic. Ltd. Şti. Filosunu genişleterek 12 adet Renault Premium 440.19 4x2 kamyonu filosuna kattı.

İmam Kayalogulları Otomotiv tarafından gerçekleştirilen satış teslimat töreni İmam Kayalogulları'nın Adana Plazasında gerçekleşti. Araç teslimat törenine, Öz Trans sahibi Yusuf Dönmez, İmam Kayalogulları Şube Müdürü, İlker Erdal, Renault



performansından ve yakıt tasarrufundan gerçekten etkilendik ve toplam alımımızı 12 adet olarak gerçekleştirdik. Önümüzdeki günlerde de araç alımlarımız devam edecektir" dedi.

Trucks Türkiye Bölge Müdürü Abdullah İsmet Direk katıldı.

Teslimat töreninde konuşan Öz Trans sahibi Yusuf Dönmez deneme amaçlı aldıkları 2 Renault Premium'dan aldıkları performans sonucu bu satın alamaya karar verdiklerini belirtti. Dönmez "Renault Kamyonlarının performansından ve yakıt tasarrufundan gerçekten etkilendik ve toplam alımımızı 12 adet olarak gerçekleştirdik. Önümüzdeki günlerde de araç alımlarımız devam edecektir" dedi.



Yaycılı Kardeşler de SERİN TREYLER dedi

Serin Treylet, 2010'a hızlı başladı. Iğdır'da Yaycılı Kardeşlere 6 adet Mega Treylet teslimatı yapıldı.

2009 yılında hedeflerinin üstünde bir performans gösteren Serin Treylet, 2010 yılına da hızlı başladı. Serin Treyletler, taşımacılık sektörünün önemli merkezi haline gelen Iğdır'da Yaycılı Kardeşlere 6 adet Mega Treylet teslimatı gerçekleştirdi. Teslimatla ilgili olarak açıklama yapan Serin Treylet Yönetim Kurulu Üyesi Recep Serin, zorlu bir yılı başarıyla bitirmenin gururunu yaşadıklarını, bu yılda kendilerine hedefler belirleyerek yola çıktıklarını söyledi. Bu anlamda Yaycılı Kardeşlere yapılan teslimatın hedefleri yakalama konusunda önemli bir motivasyon sağladığını belirterek, "Ayrıca yatırımlarında bu yılda da bizi tercih ettikleri için başta Yaycılı Kardeşler Pazarlama Tic. Ltd. Şti Yönetim Kurulu Üyesi Erhan Yaycılı başta olmak üzere tüm yönetim kuruluna teşekkür ederim." dedi.



Man'dan Koza İnşaata 10 adet TGS Kamyon

İnşaat sektöründe faaliyet gösteren Koza İnşaat yeni yatırımlarında Man markasını tercih etti. Firma 10 adet TGS model araçlar ile filosunu daha da güçlendirdi. 10 adetlik sözleşmenin 4 adedini Man Türkiye fabrikasında düzenlenen törenle teslim alan firma yetkilileri, Man kalitesinden ve performansından çok etkilendiklerini ifade ettiler. 4 adet 33.360 damper araç, Man Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş. Kamyon Satış Bölge Koordinatörleri Kerem Oktay ve Doğan Suyarı tarafından Koza İnşaat sahibi Serdar Sak'a teslim edildi.



Isuzu Erzurum'da

Isuzu'nun N serisi araçları Erzurum'da kullanıcılarıyla buluştu. Yenilenen kamyonlar Erzurumlulara tanıtılırken; Tezel Kargo ve Adil Cam yeni Isuzu'larına kavuştu.

2009 yılının kamyon segmentindeki lideri Isuzu yeni Isuzu N Serisi araçları Erzurum'da düzenlenen kokteylde kullanıcılarının beğenisine sundu.

Erzurum yetkili bayisi Sönmezler Oto'nun ev sahipliği yaptığı kokteyde, Anadolu Isuzu Bölge Satış Şefi Demir Dikmen ve Pazarlama Şefi Mehmet İrfan Alptekin de hazır bulundu.

Kokteyle ev sahipliği yapan Sönmezler Isuzu Plaza Genel Müdürü Adem Sönmez "Geliştirilmiş N serisi araçlarında Euro 4 normlarını sağlamak için herhangi bir katkı maddesi kullanılmamasına gerek kalmıyor. Bu sayede tüketici yakıt dışında herhangi bir ürün taşımak zorunda kalmıyor" dedi.



UND BAŞKANI TAMER DİNÇŞAHİN MERSİN'DEN SESLENDİ

DİNÇŞAHİN: Taşımacılık sorunlarla dolu bir sektör

UND'nin 9. Stratejik Hedefler Çalıştayı 15- 17 Ocak tarihleri arasında Mersin'de gerçekleştirildi. UND'nin 2010 yıl haritasının belirlendiği çalıştayın ev sahipliğini yapan UND Başkanı Tamer Dinçşahin sektörden gelen taleplerle 245'e ulaşan hedef sayısına dikkat çekti.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) geleneksel Stratejik Hedefler Çalıştayı'nın 9'uncusu lojistik uygulamasının belirlendiği çalıştayın ev sahipliğini yapan UND Başkanı Tamer Dinçşahin hedef sayısının bu kadar çok olmasının sektörün içinde bulunduğu sıkıntıları gösterdiğini söyledi. Dinçşahin "Demek ki sektör 2010'dan ümitli. Geliştirilmesini istiyor, daha da verimli olmasını istiyor. Bunlar bizim için yol haritasıdır. Bu stratejik hedeflerin başariya ulaştığını gördüğümüzde işlerin yoluna girdiğini anlarız" dedi.

MERSİN LOJİSTİK AÇIDAN ÇAĞ ATILIYOR

Bazı hedeflerin 2009'dan 2010'a geldiğini belirten Dinçşahin "Tüm taraflar bu sorunları sahiplenmeli. Sahiplenirse sayı önümüzdeki sene 150'ye iner, ikinci sene 80'e iner, ama hiç bir zaman bitmez" diyerek sektör mensuplarına da büyük görev düştüğünü söyledi. Dinçşahin sözlerine şöyle devam etti: "Bu kadar sayıda önerinin veya bu kadar sorunun olması bu sektörün sorunlu bir sektör olduğunu gösteriyor ki biz bunu hiçbir zaman inkâr etmedik. Bunu her zaman söylüyoruz. İyileştirilmesi gereken, yapılması gereken, sahiplenilmesi gereken birçok nokta var." UND Başkanı Tamer Dinçşahin çalıştay için Mersin'in seçilme sebeplerine de değindi. Mersin'in son

yıllarda lojistik anlamda dev adımlar atıldığını söyleyen Dinçşahin "Mersin inanılmaz birçok şeyin yapılabileceğini gösterdi. Bu durumda İstanbul, İzmir, Kayseri gibi illerdeki kamu ve bölgesel yöneticilerimiz bunu neden görmüyor" sorusunu sordu. Dinçşahin lojistik mucizenin neler başarabileceğini görmek isteyen herkesin Mersin'e gelmelerini istedi.

MERSİN TÜRKİYE'NİN BİR ADIM ÖNÜNDE

2008'de başlayan ve 2009'un hemen her sektör için kayıp yıl haline getiren krizin Mersin'in ağırlıklı taşıma yaptığı Ortadoğu pazarında kayba neden olmadığna dikkat çeken Tamer Dinçşahin "Sadece bu bile bu

bölgedeki taşımacılarımızın daha aktif davrandıklarını gösterir. Lojistik açıdan Türkiye'nin en başarılı bölgesi olan Mersin'in motive edilmesi gerektiğine inandık. Bu nedenle 9. çalıştayımız Mersin'de gerçekleştirildi" dedi.

110 HEDEFİN AÇILIMI

UND Başkanı Tamer Dinçşahin derneğin belirlediği 110 hedefin açılımları da verdi. 40 tane Avrupa Birliği hedefi olduğunu söyleyen Dinçşahin BDT, Ortadoğu ve Körfez ülkeleri için verilen önerilerin 56, mevzuat hedef önerilerinin 11, hizmet ofisi önerilerinin 3, eğitim merkezi önerilerinin 6, Ar-Ge önerilerinin 11, finans bölümü önerile-

rinin 3, kurumsal iletişim önerilerinin 2 ve Gürbülak Sınır Kapısı için 1 toplam öneri geldiğini belirtti. Toplamda 110 olan hedef bu önerilerle birlikte 245'e ulaşırken; 2023 vizyonu için de 45 istek geldiğini ifade etti.

Hedeflerin vizyonunu geliştirerek 2023 vizyonu oluşturulacağını kaydeden Dinçşahin'in asıl aklındaki tarih ise 2024. 2024'ün UND'nin kuruluşunun 50. Yılı olduğunu hatırlatan Tamer Dinçşahin "Bir sivil toplum örgütü olarak 50'nci yaşa gelmek çok önemli. O zaman farklı hatırlanacak olan bir nakliyeciler derneği göreceğiz" dedi.

2023 VİZYONU "LOJİSTİKÇİ" OLMAK

Dinçşahin ve UND'nin 2023 vizyonu ise kara taşımacısından lojistikçiliğe terfi etmek olarak ön plana çıkıyor. Dinçşahin "Türkiye artık 2023'te coğrafi konumunun öne çıktığı bir platformda markasını oluşturup dünya markası olarak öne çıkması. Ve bu konuda yılmadan, bıkmadan devamlı çalışmak, uğraş vermek" derken sözlerine şöyle devam etti: "Ama benim en büyük dileğim; kamu, özel sektör ekonomik kadronun ülke stratejilerinin ve master planlarının oluşturulması. Böylelikle sadece coğrafi avantajı öne sürmeyen bir Türkiye'nin böhede bir lojistik üs olmasının öntü ağırlı."

Geçen yılın hedeflerinde gerçekleşme oranı % 60



UND'nin Mersin'de yaptığı 9. Stratejik Hedefler Çalıştayı'nda bir önceki çalıştayın değerlendirmesini UND İcra Kurulu Başkanı Mine Kaya yaptı. 2009 çalıştayında 144 hedef belirlendiğini hatırlatan Kaya hedeflerin yüzde 60'ının gerçekleştirildiğini altını çizdi.

UND İcra Kurulu Başkanı Mine Kaya Mersin'de gerçekleştirilen 9. Stratejik Hedefler çalıştayında 8. çalıştayın değerlendirmesini yaptı. 2009'da derneğin belirlediği 111 hedefe sektörden gelen önerilerin de eklenmesiyle toplam 144 hedef belirlendiğini dile getiren Kaya, yılsonunda 86 hedefin gerçekleştirildiğini, hedef gerçekleşmesinde yüzde 60'ı yaladıklarını söyledi.

MALİYETLER EN ÖNEMLİ SORUN

UND'nin geçen yıl belirlediği he-

defler içinde en önemli kalem sektör maliyetleri idi. Zira belirlenen 144 hedefin yarisından daha fazlası sektör maliyetlerinin düşürülmesi üzerinedi. Kaya bu konudaki 83 hedefin 43'ünde başarıya ulaşıldığını söylerken AB müktesebatna sektörel uyum konusunda da önemli adımlar atıldığını da belirtti.

ÇÖZÜLEMİYEN SORUNLAR

Konuşmasında 2009 yılının sektörel değerlendirmesini de yapan Kaya Avrupa'ya yapılan kara taşımacılığının yüzde azaldığını, 343 bin 758 seferin 1258 bin 411'e indiğini belirtti. Rusya ve BDT ülkelerine yapılan taşımacılığın da yüzde 10 azaldığını dile getiren Mine Kaya, Ortadoğu pazarına yapılan taşımacılığın ise sadece yüzde 1 oranında düştüğünün söyledi. Kaya, geçen sene Libya, Ürdün ve Suriye'ye vizenin kaldırıldığı-

nı, 3 aylık Sırbistan vizesinin 6, 1 aylık Suudi Arabistan vizesinin ise 3 aylık verilmeye başlandığını kaydetti. 2010'da Ortadoğu Ülkeleri, Körfez ülkeleri, Irak, Türkiye Cumhuriyetleri, BDT Ülkeleri ve Kuzey Afrika pazarlarından umutlu olduklarını belirten Kaya, 2010Taşımacılık İş Kanunu'nun çıkmasını beklediklerini söyledi. Diğer taraftan tehlikeli madde taşımacılığının hala çok "Tehlikeli" olduğunu belirten Kaya "ADR konvansiyonuna taraf olma süreci gecikti. Yönetmeliğin yürürlüğe girişi 2011'e ertelendi. Bu nedenle tehlikeli madde taşımacılığı hala çok tehlikeli. Ayrıca Türkiye'nin ortak transit sistemine taraf olması gecikti. 16 Haziran 2010'da dijital takograf zorunluluğu başladı. Ancak Türkiye'de hala ulusal otorite belirlenmiş değil" diyerek çözilemeyen noktalara da değindi.

İkinci elde Mercedes-Benz hareketliliği

Mercedes-Benz Türk'ün 2009 yılı başında kurduğu lansmanını da Eylül 2009'da yaptığı 2. el araç alım satımı yapan şirketi "Mercedes-Benz Taşıt Ticaret ve Servis A.Ş.", 2009 yılında ikinci el pazarına büyük hareketlilik getirdi. Geçen sene şirket kanalıyla 100'ü satış olmak üzere toplam 800 araç üzerinde işlem yapıldı.

Mercedes-Benz Taşıt Ticaret ve Servis A.Ş. Genel Müdürü Osman Nuri Aksoy 2009 yılı başında devreye giren, tanıtımı 2009 Eylül'ünde yapılan Mercedes-Benz Türk'ün 2. el araç alım satım şirketinin pazara hızlı bir giriş yaptığını söyledi. Mercedes-Benz Türk'ün ikinci el pazarına girişinin sandığı gibi krizle bağlantısı olmadığını söyleyen Aksoy "Bu bilinenin daha uzun soluklu bir iş. Projelendirmesi yaklaşık 3 yıl önce başlamıştı. İlk adımı 2007 yılında atılan projemiz 2009 yılı başında devreye girdi. Lansmanını da Eylül ayında yaptık " sözleri ile süreci anlattı.

HİZMET ZİNCİRİNİN HALKASI TAMAMLANDI

"Mercedes-Benz Taşıt Ticaret ve Servis A.Ş. ihtiyaçtan doğdu diyen Aksoy, asıl amacı Mercedes-Benz Türk'ün hizmet zincirini tamamlamak olduğunu söyledi. Aksoy şöyle konuştu: "Mercedes-Benz Türkiye'de araç üretiyor, satıyor. Ciddi bir bayi ağı var, finansman şirketi var, sigorta şirketi var. Bir tek ikinci el araç alıp satmıyorduk. Müşterilerimizin talep de geliyordu. Bunu da devreye alarak hem gelen talebi karşıladık, hem de bu hizmet zincirini tamamladık."

İKİNCİ EL PİYASASINDA MERCEDES GÜVENİ

"Hizmet zincirinin tamamlanması ile beraber müşteri bir bayinin masasına oturduğunda tüm işlemi aynı yerde tamamlanıyor. Aynı aynı yerlere giderek zaman kaybetmiyor" diyen Osman Nuri Aksoy "İkinci el piyasasına da Mercedes güveni geldi" dedi. Bu piyasada güven sorununun bulunduğunu, müşterinin aracını satarken acaba paramı alabilir miyim, aracımın değeri tam verilecek mi gibi düşüncelerinin olduğunu belirten Aksoy iddialı konuştu: "Bizim büyük bir sloganımız var "Güven." Biz bu ticaretin belirli bir güven yapısında devam etmesini istiyoruz. Müşteri alırken de satarken de güven duysun istiyoruz. Bu ticaretin içinde aracını satan ben acaba paramı alabilir miyim diye düşünmesini istemiyoruz. Burada Mercedes güveni devreye giriyor. Müşterilerimiz Mercedes gibi bir kurumun beni mağdur edecek hali yok diye düşünüyor. Arabayı teslim ettiği gün prosedürler tamamlanırsa ödeme yapıyoruz. Ama bu süreçte biz de dürtüstük bekliyoruz. Eğer araba hasarlıysa hasarlı olduğunun söylenmesini bekliyoruz. Bütün bu süreç güvene dayalı ikili ilişkilerden kaynaklanıyor."



3 SAAT SÜREN İNCELEME

Osman Nuri Aksoy aracın durumunu tespit etmek 3 saat süren bir ekspertizden geçtiğini ve fiyatın buna göre belirlendiğine dikkat çekti. Ekspertiz Mercedes-Benz Türk merkez atölyesinde yapıldığını dile getiren Aksoy, müşterinin hasar durumunu söylememesi durumunda işlemlerin uzadığını tersi durumda ise 1 saat içinde alım işleminin yapılabildiğini ifade etti.

SIRADA İKİNCİ EL İHRACATI VAR

Aksoy ikinci el piyasasında 4 - 5 yaşında araçların ağırlıklı olarak alım satımına geldiğini ancak çok sık olmasa da 1994-2000 model araçların karşılığını çıkarttığını belirtti. Çekiciler 4-5 yaş varken otobüste araç yaşı 1990'lara kadar geri gidebiliyor. Aksoy, alınan 2. el otobüslerin ihracatı ile ilgili bir projeyi de hayata geçirmeyi hedeflediklerini, Pazar olarak da Türkiye Cumhuriyetleri, Ortadoğu ülkeleri ve Kuzey Afrika ülkelerini belirlediklerini dile getirdi. Yakın dönemde hiç kimse olmayan bir garanti sisteminin de devreye girmesinin belirlenmesi özellikle Aksoy altın- gümüş - bronz kategorisine göre garanti uygulanacağını anlattı. Buna göre alınan araçların hepsi, gümüş araçların da bazıları garanti kapsamında olacak.

2010 HEDEFİ 1000'Lİ RAKAMLAR

Şu ana kadar 100'e yakın aracın satışının ya-

pıldığını anlatan Osman Nuri Aksoy, alım satım dahil olmak üzere 800 aracın şirket kanalıyla el değiştirdiğini 2010 hedefinin ise 1000'li rakamlara ulaşmak olduğunu açıkladı. Bu 1000'li rakamlar içinde ağırlık yine çekici grubunda. Aksoy 500'e yakın çekicinin alım satımının yapılmasını hedeflediklerini anlattı, ancak asıl rotayı "İkinci el piyasasının referansı olmak" olarak gösterdi. Aksoy "İkinci el araç satış 2011 yılında piyasada referans noktası biz olacağız " sözleriyle iddialarını ortaya koydu. İleriki aşamada Türkiye'nin pek çok noktasına şubeler açmayı düşündüklerinin altını çizen Aksoy ikinci el pazarının da önümüzdeki 10 yıl içinde kurumsallaşacağına inanıyor.

Sadece Mercedes markalı ürünler almadıklarını piyasadaki tüm markaları aldıklarını söyleyen Aksoy asıl amaçlarının ise Mercedes olmayan bir markayı alıp müşteriye Mercedes markalı araç vermek olduğunu dile getirdi. Bu aşamada müşteriye 3 - 4 yıla kadar varan vadelerle kredi imkanı da sunduklarını hatırlatan Aksoy, otomobil, kamyon, otobüs ve hafif ticari araç grupları için çalışan ayrı birer ekip olduğunu, bunun da işlerine verdikleri önemini göstergesi olduğunu dile getirdi.

Mercedes-Benz Taşıt Ticaret ve Servis A.Ş. bünyesinde; BusStore ile ikinci el otobüs alım satımı, Truckstore ile ikinci el kamyon alım satımı, USED 1 ile ikinci el hafif ticari araç alım satımı, EL 2 ile de ikinci el otomobil alım satımı yapıyor.

Sabri DANABAŞ



Markalaşmak!..

Son günlerde dillerde döndürülen kelimelerin arasında "Marka" da girmiş bulunuyor. Kelimeye çok yabancı olmasak da bu kelimeyi sarf etmekte çok da zorluk çekmiyoruz. Ama nedir bu "Marka" veya "Markalaşma"?

Oldukça sık kullanmış olduğumuz bu kelime, tabiri, deyim ne dersiniz deyin aslında bir kültür. Marka kavramı sadece kullandığımız bir ürün değil, amblem değil, düşünce değil. Markayı yaratan uygulamalar ve üzerinde toplanan tüm fikirler kuruluşun kimliğinden, sektördeki konumlamasına kadar olan etaplarda uygulanabilir formüller ve aksiyonlardan oluşan bir paket.

Kendi ülkelerinde ve uluslararası arenalarda marka olabilmeyi başarabilmiş, tanınmış güvenilirlik kazanmış büyük ve küçük ölçekli bütün kuruluşlar bu sahalardaki noktalarda oturmuş kimlikleri ile artı değer yaratıyor. Bu değerin yaratılmasında da kalite ve güvenilirlikleri de ispatlanmış bir marka kimliği oluşmasından ibaret.

Marka, her sektörde, her alanda böyle olduğu gibi taşımacılıkta da geçerli olan konumlandırımları sahneye getirmekte, bütün bu kriterlerin doğrultusunda iyi hizmet, doğru zamanlama, müşteri memnuniyeti gibi önem arz eden unsurları göz ardı etmemekten geçmektedir. Kısacası markalaşma kültürünü oluşturan şeyler, kurumsal stratejilerin yarattığı markalaşmanın tümüyle o ürüne odaklanması neticesinde oluşuyor. İyi bir yönetim, üstün kalite anlayışı, çok iyi bir pazarlama, kuvvetli bir finans, mükemmelleşen bir müşteri ilişkisi sonucunda işte o marka dediğimiz şey "gerçek markaya" dönüşmekte. Burada en önemli husus "kalite"dir. Hizmet esnasında yönetimsel becerinizle yarattığınız ve uygulamaya koyduğunuz her şey kalite açısından önemlidir. Marka tesadüflere bırakılmaz. Kalite kavramından sonra, kalitenin pazarlama stratejisi önem kazanan ikinci bir husustur. Bu aşamada markalaşma pazarlama stratejilerine bağlı şekillenmeye başlar. Pazarlama stratejileri markalaşmanın "lokomotifi" görevini üstlenir.

Birkaç yıldır zor günler geçiren taşımacılık sektöründeki sıkıntılara değinmek gerekirse; ha bire çıkış yolları aranıyor, sorunlar masaya yatırılıyor, bilinçsiz bir şekilde yatırımlar yapılıyor. Ama ufukta değişen hiçbir şey görünmüyor. Bunun nedeni de yukarıda ifade ettiğim konularda markalaşamaktan geçiyor. Yani bu konularda belirli bir noktaya geleme- mekten kaynaklanıyor. Yanlış belirlenmiş uygulamalar ve stratejiler neticesinde belirlenen kitlelere yönelmek, piyasada ayakta kalabilmek mümkün değil.

Görüldüğü üzere markalaşma ve bu kültürü yaratmak çok kolay bir oluşum değil. Markayı sağlam temellere oturtmadan yapılacak tüm harcamalar olumsuz sonuçlara, istenmeyen maliyetlere hatta ve hatta kilit vurulmasına kadar kötü durumlara sebebiyet verebilir. İki TIR, üç otobüs alıp bu servise gözü kapalı girmek pembe rüyalar görmekten öteye gitmekten başka hiçbir şey değildir.

Yıl: 2 SAYI: 39 FİYATI: 50 kuruş - Ocak 2010
GAZETENİN YAYIN PERİYODU: HAFTALIK
YAYIN TÜRÜ: YEREL/SÜRELİ
www.tasimacilar.com

TAŞIMACILAR

KURUCU

M.Naci KALENDER

İmtiyaz Sahibi

Mete Turizm Basın ve Yayıncılık Hizmetleri

San. ve Tic. Ltd. Şti. Adına

M. Mete KALENDER

Haber Koordinatörü: Elif ÖZYILMAZ

Fotoğraf ve Kamera: T. Yaşin YAZICI

Dış Haberler: Ozan DEMİRÖZ - Derya ERDİM

Muhabir: Oya KAYA - Mert KALKAN

Hukuk Danışmanı

Av. Uğur AMASYA

ANADOLU TEMSİLCİLİKLERİ

Ankara: Sabri DANABAŞ

Kayseri: Fatih Karataş

Edirne: KAPIKULE-HAMZABEYLİ Mehmet ŞENOL

(Edirne Gazetesi)

Hatay - Reyhanlı - ÇILVEĞÖZÜ Abit KIZILCA (Rehber Gazetesi)

Hatay Cemil YILDIZ (Antakya Gazetesi) Ardahan -

Posof - TÜRKÇÖZÜ Bülent KILIÇ (Kılıç Ofset)

İğdir - DİLUCU Serdar ÜNSAL

Ağrı Doğubayazıt - GÜRBÜLAK Selehattin KAÇURU

Artvin Hopa - SARP Hayati AKBAŞ

Şırnak - Silopi - HABUR Halil ÇOŞKUN

Cizre - Emin Dilovan KINAY (Haber 73 Gazetesi)

Adres: İhlamurdere Cad, No:5 K4 Beşiktaş/ İstanbul

Tel: (0212) 258 77 86 - 87 Fax:(0212) 259 78 85

GSM: 0532 304 60 77 - 0546 804 65 15

E-MAIL: info@tasimacilar.com

info@tasimacilargazetesi.com

BASILDIĞI YER: İhlas Gazetecilik A.Ş.

29 Ekim Cad. No:23 / Yenibosna - İSTANBUL

Köşe yazarlarının sorumluluğu yazarlarına aittir.

Taşimacilar Gazetesi basın meslek

ilkelerine uymaya söz vermiştir.

TASIMACILAR

OCAK 2010 7



İsuzu'nun şampiyonları bu yıl da şaşırtmadı. İsuzu'nun Pick-Up'i D-Max ve N serisi hafif kamyonları yılı Pazar lideri olarak kapadı.

D-MAX VE N SERİSİ bu yıl da "Şampiyon"

İsuzu D-Max 2009 yılında Türkiye pazarında en beğenilen ve en fazla talep gören pick-up oldu. Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) rakamlarına göre D-Max geçen yıl 2 bin 46 adetlik satış yakaladı. Dünyanın en zorlu rallisi olarak kabul edilen Dakar 2009'da Ocak ayı itibarıyla birinci gelen D-Max sahada birinciliğini satışlara da yansıttı; pazar payı yüzde 20'ye yükseldi.

Anadolu İsuzu yetkilileri, İsuzu'nun 90 yılı aşkın mühendislik evrimi ve tecrübesinin ürünü olan İsuzu D-Max'ın, tasarımı, konforu, teknolojisi, yakıt ekonomisi ve sağlam yapısıyla hem ticari amaçla hem de hobi aracı olarak kullanılmak isteyenlerin genel tercihi olduğunu belirterek, her kulvarda şampiyonluğa almış bir ekibin son noktasının İsuzu D-Max olduğunu dikkat çekti. Müşterilerinin de bu şampiyon ekibin bir parçası olduğunu dile getiren yetkililer, İsuzu D-Max'ın pazara, Maximum Dayanıklılık, Maximum Performans ve Maximum Güç ilkesi ile çıktığını vurgulayarak, pazar liderliğinin D-

Max farkı ile kanıtlayan müşterileri ile başarılığının altını çizdi.

N SERİSİ DE ALTIN MADALYAYI BIRAKMADI

İsuzu'nun altın madalyayı kimseye kaptırmayan bir başka modeli ise hafif kamyon segmentinin şampiyonu oldu. 2009 yılında krizin zor şartlarına rağmen baştan aşağı yenilenen N serisi hafif kamyonlar da Pazar lideri oldu. 2009'da bin 254 N serisi kamyon satılırken, Pazar payı yüzde 33'e ulaştı.

Dünyanın lider ticari araç dizel motor üreticisi olan İsuzu son civatasına kadar yenilediği N serisi araçlarında kullanıcılarına, gelişmiş üstün Euro 4 motor teknolojisi sayesinde, yüksek performansın yanında üstün bir yakıt ekonomisi de sunmakta. Ayrıca satışın sadece uzun süreler için değil, aynı zamanda başlangıcı olduğunu düşünen Anadolu İsuzu, yeni araçlarında bakım sürelerini de uzatarak, kullanıcıların servise geçecek süreyi azaltmayı amaçlıyor.



Özel tasarımı Fiat Fiorino sonbaharda yollarda

Geçtiğimiz yılı ticari araçta lider olarak kapatan Fiat Ticari Araçlar 2010 yılında da interaktif bir projeye yeni bir pazarlama başarısına imza atacak.

www.benimfiorinom.com sitesinden bütün ziyaretçiler Fiorino'larını istedikleri gibi tasarlayacak. Ocak ayı sonuna kadar sürecektir kampanyada sitede yer alan tasarımlar değerlendirilerek ve Tofaş tarafından Özel bir seri üretilerek 2010 yılının sonbahar aylarında satışa sunulacak. Siteyi ziyaret edip kendi Fiorino'sunu tasarla-

yanlara bisikletten, navigasyon cihazına kadar birçok hediye bekliyor.

Şimdiden 100 binden fazla ziyaretçi tarafından ziyaret edilen ve 25 bin adetten fazla kayıtlı tasarımın yer aldığı web sitesinde ön ve arka tamponlardan, tavan raylarından, motor kaputundan, izgaraya ve hatta kabin içi detaylara kadar 150'den fazla aksesuar seçeneğiyle farklı tasarım kombinasyonları oluşturmaya imkan tanıyor.



Treder ve Tuv-Süd ile kalitenin de "Kalitesi"

Treder ve Tuv-Süd kalite ve güvenlik için bir araya geldi. İki kurum "Kalite ve güvenlik için işbirliği" protokolü imzaladı. Protokolün imza törenine Treder Yönetim Kurulu Başkanı Murat Tokatlı, Tuv-Süd Genel Müdürü Tuğba Gürsoy, Treder Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Serdar Kiremit, Treder Yönetim Kurulu Üyesi Yalçın Şentürk, Treder Genel Sekreteri Ayhan Eryazar, Tuv-Süd Otomotiv Takım Koordinatörü Zehra Doğan katıldı.

Treder'in Türkiye'deki treyler sektörünü geliştirme adına yapılması gereken her türlü faaliyetin içinde olduğunu söyleyen Tokatlı, "En büyük başarımız piyasada yaşanan uygunsuz üretimler, denetimsizlik ve sahtecilik" dedi.

Protokol ile treyler üretiminde kalitenin artacağını ve devamlılığının sağlanacağını dile getiren Tokatlı "Bu protokol haksız rekabet ve uygunsuzlukların önlenmesi, caydırıcılığın sağlanması açısından, treyler sanayisi için önemli bir kilometre taşı olacaktır" şeklinde konuştu.

Treder ve Tuv-Süd olarak kalitenin de kalitesini vermeyi amaçladıklarını belirten Murat Tokatlı "Tuv-Süd'den alınan kalite güvenlik belgesiyle kalite uygunluğunu göstermek adına araçlara bir etiket yapıştırılacak, böylece o aracın Türkiye'deki standartları sağladığını göstermiş olacağız" derken Treder üyelerinin bu sektördeki farklılıklarını da ortaya koyacaklarını dile getirdi. Tuv-Süd Türkiye Genel Müdürü Tuğba Gürsoy'da "Kalite ve güvenlik için bir manifesto imzalıyoruz" diyerek başladığı konuşmasına şöyle devam etti: "Türkiye artık üretip de kendisi tüketen bir ülke değil. Treyler üretiminde ihracatı destekleyen bir yapıya sahip. Buradaki amacımız Avrupa standartlarının daha da üstünde bir güvenciyi Türkiye'ye yerleştirmek. Bu proje ile "Güven verir, değer katar" felsefemizi bir kez daha tekrarlıyoruz."

Gürsoy "Üretimde her alanda destek veriyoruz. Bize gelen her sorunu çözmek için "know how" birikimimizi Türkiye'ye yansıtıyoruz" dedi.



Türkiye'nin Tunus'tan neyi eksik?

Karayolu ile tehlikeli madde taşımacılığını düzenleyen ADR Konvansiyonuna 1957'den bu yana 45 ülke taraf oldu ve bunlar arasında Türkiye yok. Ama Tunus'tan Fas'a, Azerbaycan'dan Kazakistan'a kadar karayolu taşımacılığında Türkiye'nin rakibi olmayan ülkeler var. Durum bu olunca akıllara "Türkiye'nin Fas'tan Tunus'tan neyi eksik" sorusu geliyor.

Karayolu ile tehlikeli madde taşımacılığını düzenleyen kurallar manzumesi olarak tanımlanabilecek ADR Konvansiyonu ilk olarak Fransa'da ortaya çıktı. Takvimlerin henüz 1950'li yılleri gösterdiği dönemde Fransa gerek çevre gerekse de insan sağlığı açısından tehlikeli maddelerin taşınması konusunu gündeme aldı. 5 çevre ülkenin katılımı ile 1957'de konvansiyon yürürlüğe girdi.

Konvansiyon yayınlandığında sadece 62 sayfa idi. Aradan 53 sene geçti ve Fransa'nın liderliğinde baş-

latılan Konvansiyona bugün tam 45 ülke taraf oldu. Konvansiyon metni de bu arada binlerce sayfaya uzadı.

Taraf olan ülkeler arasında 27 AB ülkesinin yanı sıra karayolu ile tehlikeli madde taşımacılığında söz sahibi olmak isteyen ülkeler de var. Bu ülkeler içinde AB ülkeleri dışında Tunus gibi, Fas gibi ilgi çeken ülkeler de var. Ayrıca Kazakistan, Azerbaycan, Rusya gibi ülkeler de uluslararası arenada söz sahibi olabilmek için bu konvansiyona taraf olmuş... Ama Türkiye konvansiyona taraf değil... Hem de sektörün, üretici firmaların bütün

baskılarına rağmen konvansiyona taraf olma yönündeki baskısına rağmen taraf olma süreci uzadıkça uzuyor.

Şimdilik son tarih 1 Ocak 2011 olarak gözüktüyor. Ancak bu zaman uzamaya devam ettikçe akıllara dev ve modern filosu ile dünyayı arşınlamaya devam eden, üretici firmalarının ürettiği tankerleri dünyanın dört bir yanına giden Türkiye'nin Kuzey Afrika'nın taşımacılıkta çok da söz sahibi olmayan ülkeleri Fas ve Tunus'tan ne eksik var? sorusu geliyor.

Zira ülke genelinde tehlikeli mad-

de taşımacılığı yapan tankerler de, uluslararası taşıma yapan treylerler de ADR yönetmeliğinin bütün hükümlerini karşılıyor. Bunda da özellikle yabancı menşeli akaryakıt üreticilerinin Türkiye'de faaliyet göstermesi büyük rol oynadı. Yani aslında gereken tüm şartlara eksiklikler olsa da sahip olan Türkiye'nin tek yapacağı şey konvansiyona taraf olarak kalitesini tescillemek. Ama Ulaştırma Bakanlığı'nın gösterdiği tüm çabaya rağmen bürokrasideki ağırlığın yarattığı yavaşlık şimdilik taraf olma sürecini uzatıyor.

TREder Yönetim Kurulu Başkanı Murat Tokatlı sürekli ertelenen ADR yönetmeliği ve konvansiyona taraf olma sürecinin 2011'de tamamlanmasını beklediklerini ifade etti. Tokatlı yönetmeliğin 2011'de devreye girmesinin istediklerinin dile getirirken; "İlk altı ayda bir gelişme olmazsa 2012'yi de görürüz" dedi.



ADR 2011'de devreye girsin!

Treyler Sanayicileri Derneği Başkanı Murat Tokatlı bugüne kadar defalarca ertelenen ADR Yönetmeliği'nin 1 Ocak 2011'de devreye girmesini beklediklerini büyük sorunlarla karşı karşıya kalacağını ifade etti. Tokatlı, sektörün bu konuda Ulaştırma Bakanlığı'na baskısının devam ettiğini dile getirirken; "Yönetmeliğin mutlaka 1 Ocak 2011'de devreye girmesini bekliyoruz" dedi. Yönetmeliğin 2011'de devreye girip girmeyeceğinin bu yılın ilk altı ayında anlaşılacağını kaydeden Tokatlı "İşin hızlanması lazım. İlk altı ayda gelişme olmazsa bir erteleme daha görürüz ve yönetmeliğin devreye girmesi 2012'yi bulur" diye konuştu.

ADR için her ülkede bir onay kuruluşunu olması gerektiğini hatırlatan Murat Tokatlı konvansiyona taraf olunmadığı ve yönetmelik kabul edilmediği için bir onay kuruluşu olmadığın, bu nedenle de onayın Almanya'dan alındığını belirtti. Tokatlı "Ben konuya şu anda üreticiler açısından bakıyorum. Eğer bir onay kurumu olmazsa 01.01.2011'den itibaren araçları kim onaylayacak. O ekibin belirlenmesi ve eğitilmesi lazım" dedi.

"TÜRKİYE ONAYDA DIŞARIYA BAĞIMLI"

Türkiye'nin onay belgeleri Türkiye'de verilemediği için bu işlemi yurt dışında ağırlıklı olarak da Almanya'da yaptığını söyleyen Tokatlı, ADR'ye taraf olunması durumunda ciddi bir maliyetin ortadan kalkacağını belirtti. Tokatlı şöyle konuştu: "Burada inanılmaz bir para söz konusu. Bu iş Türkiye'de devreye girip bir onay kuruluşu belirlendiği zaman Türkiye'de bizim maliyetlerimiz düşecek. Şu anda Almanya'dan alıyoruz. Bunun ciddi bir maliyeti var. 3 gün kalsa 6-7 bin Euro para alınıyor. Bunun bir de tip onayı var. Ve sonuçta onay alma aşaması neredeyse 40-50 bin Euro'lara mal oluyor. Diğer taraftan bunun zaman boyutu var. Şu an 1 ay işlemi bitmiş aracın onay belgesini bekliyoruz. Ama yör-

netmelik devreye girerse hem zaman açısından hem de maliyet açısından ciddi rahatlatma yaratır."

Tokatlı, ADR'li tankerlerin fiyatının normale göre neredeyse 2 kat pahalı olduğunu, onay aşaması Türkiye'de olursa maliyetlerin düşmesinin tanker fiyatlarını da ucuzlatacağını ifade etti.

ARAÇ PARKININ DEĞİŞMESİ İÇİN ZAMAN LAZIM

TREder Başkanı Tokatlı ADR devreye girmeden önce eğitimlerin de bir an önce tamamlanması gerektiğini de dile getirirken; "ADR'ye taraf olunması durumunda var olan araç parkının değişmesi için mutlaka zaman tanınması gerektiğinin altını çizdi. Tokatlı "ADR 01.01.2011'de devreye girdi, bütün araç parkını çöpe at diye bir şey söz konusu değil. Sonuçta devlet buna bir süre verecektir. Bu 5-10 yıl olabilir. Bizim tavsiyemiz 5 yıldır. Belki de o tip araçlara özel bir hürda indirimini düşünebilir devlet tarafından. Ama yeni gelecek arabalar artık sertifikalı olacak" diye konuştu. Tokatlı bu durumda da eski araçların yaşına ve cinsine göre Arap ülkeleri ya da Türk Cumhuriyetlere ihracat yapılabileceğini bunun için de devlet desteği beklediklerini ifade etti.



ADR nedir ne değildir?

Türkiye'deki ilk ve tek ADR Eğitimci Üyesi olan UND İcra Kurulu Üyesi Alper Özel herkesin dilinde olan kapsamlı kimsenin tam olarak bilmediği ADR'yi Taşımacılar Gazetesi için anlattı. Özel'in A'dan Z'ye anlattığı ADR bu sayımızdan itibaren gazetemizde olacak. Bu sayıda "ADR nedir ne değildir" sorusunun cevabını alıyoruz.

Alper Özel

ADR konvansiyonunun açılımı "Uluslararası Karayollarında Tehlikeli Maddelerin Taşınması Avrupa Sözleşmesidir." (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road)

ADR konvansiyonu karayollarında seyahat edecek madde taşıyan tüm araçların güvenli şekilde taşıma yapabilmeleri için tehlikeli madde üreticilerinden tesislere-arac sahiplerine-arac sahibine, tehlikeli madde taşıyanlara-tanker üreticilerine ve kullananlara yönelik sorumlulukları, yükümlülükleri, eğitimleri, tehlikeli madde taşımasında kullanılan araçların işaretlenmesi, etiketlenmesi ve karayollarında güvenli nakliyesi konularını içeriyor. ADR, taşımacılığın güvenli yapılabilmesi için konulmuş standartlar zinciri gibi düşünülebilir. Bu standartlara uygunluğun akredite olmuş kuruluşlar tarafından belgelendirilmesi gereği yine ADR kuralının bir parçası.

ADR konvansiyonunun fikir babası Fransa'dır.1950 yılında Fransa böyle bir taşıma türünün olduğunu fark etti ve bir düzene sokulması gerektiğini 5 komşu ülkesi ile paylaştı. Bu şekilde ADR konvansiyonu doğdu. 30 Eylül 1957 yılında bu konvansiyon yürürlüğe girdi. O zaman 62 sayfadan oluşuyordu. Zaman içinde ihtiyaçlara göre değişiklikler uğradı güncellendi ve bugün 1000 sayfaya ulaştı. Çünkü ADR konvansiyonu her iki yılda bir güncelleniyor, bu güncellemeler kimya alanında, teknoloji alanında ve araç teknolojisinin gelişmelere göre güncelleniyor.

Fransa'nın ön ayak olduğu ve ilk önce komşuları ile paylaştığı konvansiyon 5 ülke ile başlamıştı. Konvansiyona taraf olan ülke sayısı da aradan geçen 53 yılda 45'e ulaştı. Bu ülkeler içinde; Tunus, Fas, İspanya, Portekiz, bütün AB ülkeleri, Rusya Federasyonu, Moldova, Ukrayna, Sırbistan, Kazakistan, Arnavutluk, Bosna Hersek, Kazakistan, Azerbaycan gibi ülkeler var. Malta 2007'de bu anlaşmaya taraf olan ülkelerden biri.

Tehlikeli maddeler, karayolu, deniz yolu, hava yolu, tren yolu ile taşınır ama ağırlık karayolları üzerinde gerçekleşiyor. Bu nedenle ADR Konvansiyonu çok önemli bir konu.

Tehlikeli madde nedir dersek o da "İnsanlara, çevreye tehlike oluşturacak maddelerdir."

Tehlikeli madde olarak 3 bine yakın madde var. Bunların içinde deodorantlar, sprey kutuları, siyanür, havai fişekler, telefon pilleri ve akla gelebilecek gelmeyecek pek çok madde bulunuyor. Aseton taşımacılık bile ADR kapsamına giriyor. Aslında yanıcı-patlayıcı-yakıcı-bulaşıcı-radyoaktif-aşındırıcı-özellikteki sıvı, katı ve gaz tüm maddeler ADR kapsamına giriyor.



Türkiye'nin dört bir yanından gelip, İstanbul'da ekme parası için günlerce bekleyen "Bir iş çıksın da evime ekmeğimi götürüyüm" diye çabalayan kamyoncuları Taşımacılar Gazetesi ekibi olarak biz de dinleyelim dedik.

'Devlet dedik devret demedik'

Mert KALKAN - Oya KAYA

Sirkeci Gar'ının arka tarafında toplanan kamyonculara bir sorup da bin ah işitmek mümkün mü? Gel gelelim bu soğuk kış gününde hepsini tek derdi "Ailemizin karnı doysun, tekerlek devamlı dönsün". Bütün yaşam kaideleri bu olan kamyoncuların sorunları bitmek bilmiyor.

İktidar her değiştiğinde başka bir umutla işlerin daha iyi gideceğini düşünen Sirkeci'deki kamyoncular sıkıntıların her dönem devam ettiğini, devletin kendilerini unuttuğunu düşündüklerini dile getirdi. Her iktidar döneminde sıkıntıların düzelmediğini tersine bir sonraki iktidara devredildiğini belirten kamyoncu esnafı "Devlet dedik, devret demedik" diyerek sıkıntılarını anlattı. Kamyoncular her daim sorun yumağının çözme-

ye çalıştıklarını söylerken; lojistik köy projelerinde bir türlü yer alamamanın üzüntüsünü de duyduklarını dile getirdi.

PARA CEBE GİRMEYEN BİTİYOR

Her gün sabahın erken saatlerinde ekme tekneleri olan kamyonlarını parklarda bırakarak Sirkeci'ye geldiklerini belirten kamyoncu esnafı "Araçlarımız Zeytinburnu'na, İkitelli'ye, Silivri'ye bırakarak buraya ekmeğimizin peşinde koşmaya geliyoruz ama burada kime derdimi anlatsak anlatılmı kulak ardı ediliyoruz" derken; artan mazot fiyatlarından da etkilendiklerini de dile getiriyor. Sirkeci'nin zorunlu misafirleri farklı cümlelerle dertlerini söze döküyor, cümleleri farklı olsa da hepsinin derdi aslında aynı... "Kazandıklarımız vergiye, akaryakıt ve trafik cezalarına gidiyor. Hem rekabet yü-

zünden hem de krizi yüzünden neredeyse bedavaya yük taşıdığımız da buna eklenirse bize nafakamızı çıkaracak bir şey kalmıyor."

Ard arda gelen akaryakıt zamları hepsinin belini bir daha doğrulmayacak derecede bükmüş. "Zaten mazot alamıyorduk. Şimdi ard arda gelen zamlarla mazotun fiyatı benzine iyice yaklaştı" diyen kamyoncular araçlarına zarar verse de 10 numara yağ kullanmaktan başka yol da bulamamış...

UTANÇ DUYUYORUZ

Ekonomik dertleri bir yana İstanbul'a geldiklerinde asıl yaşadıkları sorunu kimi görse anlatan kamyoncular kışın soğuk yüzünün göstermesi ile beraber daha da zor koşullarda ayakta kalmaya ekme teknesine yük bulmaya çalışıyor. Soğukun etkisinden sıkı sıkı giyinerek sakınmaya çalışan kam-

yoncular geçen hafta resmen başlayan Avrupa Kültür Başkenti etkinliklerine de değiniyor. İstanbul bu sene Avrupa'nın kültür başkenti ilan edildi. Burası turistlerin sürekli uğrak merkezi ve gelip geçen turistler Avrupa Kültür Başkenti'nde bu manzarayı görüyor. Biz bu durumdan utanç duyuyoruz ama kimse sesimizi duymuyor" diyen kamyoncular İzmir örneğinde olduğu gibi bir yerin kendilerine tahsis edilmesini bekliyor. Uzun lafın kısıası "İnsanca" şartların olduğu bir yer istiyor kamyoncu. Simit peynir de olsa yemek yiyip, ince belli bardakta tavan-kanı çay içebilecekleri, bir çift tatlı söz ederek birbirlerini teselli edebilecekleri, kışın soğuktan, yazın kavurucu güneşinden kendilerini koruyacak bir yer...

Çok mudur istekleri? Takdir sizin...

KARA KIŞ

lastik üreticilerini SEVİNDİRDİ

Türkiye'yi etkisi altına alan kara kış çok kimseyi memnun etmese de lastik üreticilerinin yüzünü güldürdü. Özellikle ocak ayında bastırılan karla beraber sürücüler kış lastiği alarak pazar hareketlendirdi.



Brisa Ticari Lastikler Satış Müdürü Uğur Köksalan

Son yılların en ağır kış şartları ile bu yıl karşılaştığımız Türkiye'de durumdan memnun olmayan sayısı çok olsa da kara kışın gelmesinden memnuniyet duyanlar da yok değil. Özellikle kış lastiği üreticileri ağır kış şartlarının gelmesi ile beraber satışların artmasından memnun oldu. Türkiye'nin pek noktasını beyaza boyayan kar, kış lastiği satışlarında patlama yaşattı. Güvenli bir yolculuk isteyen sürücüler zorlaşan yol ve hava koşullarına kış lastiği ile karşı durmaya çalıştı.

Brisa Ticari Lastikler Satış Müdürü Uğur Köksalan kar yağışının satışları olumlu yönde etkilediğini teyit eden isimlerden sadece biri. Köksalan özellikle kar yağışının yoğun olduğu bölgelerde tüm lastik gruplarında satış artışı yaşandığını belirtti. Köksalan bütün sürücüler kış mevsimini başında can ve mal güvenlikleri için hazırlıklı olmaları davet ederken; satışların özellikle binek ve hafif ticari araç grubu lastiklerinde bir canlılık yaşandığını ifade etti.

AĞIR TİCARİ ARAÇ KULLANICILARI DAHA BİLİNCİLİ

Köksalan bu noktada özellikle otobüs ve kamyon grubu araç kullanıcılarının daha bilinçli olduğuna dikkat çekti. "Otobüs ve kamyon grubu araç kullanıcılarının bu konuda daha profesyonel bir yaklaşımla, çalıştıkları bölgenin koşullarına bağlı olarak, önlemlerini daha bilinçli olarak aldıkları görülmüyor" diyen Köksalan otomobil kullanıcılarının kış lastiği kullanımı konusunda daha hassas olması gerektiğinin altını çizdi.

EKİM-MART ARASI KIŞ LASTİĞİ KULLANMALI

Kış lastiklerinin sadece kar yağışı ile beraber akla gelmesini yanlış olduğunu vurgulayan Uğur Köksalan "Kış lastiği kullanımı sadece karlı koşullarda değil, sıcaklıkların 7 derece ve altına düştüğü dönemlerde, Türkiye genelinde Ekim-Mart döneminde kullanılmalı. Kış lastikleri düşük ısılarla göre hazırlanmış özel karışımı ve sırt deseni ile yumuşaklığı koruyacak ve kış koşullarına tam uyum sağlamak üzerine tasarlanmakta ve üretilmektedir. Yaz lastiklerinin, kış koşullarında yol tutuş, fren mesafesi gibi konulardaki performansının diğer mevsimlerdeki olması beklenmemelidir" uyarısında bulundu.

Kış lastiğinin karlı, soğuk ve yağışlı ortamlarda, özel kimyasal karışımı ve sırt deseni sayesinde, karlı veya buzlu zeminlerde, özellikle güvenli sürüş, yol tutuş, viraj ve fren performansı konularında çok önemli avantaj sağladığını vurgulayan Köksalan "Kış lastiği kullanmamak, ciddi anlamda can ve mal güvenliğini risk altına sokmak anlamına geliyor" dedi.

"KIŞ LASTİĞİ KULLANAN ZİNCİR TAKMADA DA OLUR"

Köksalan'ın dikkat çektiği bir diğer nokta da kış lastiği kullanan bir sürücü ve aracın zincir takma ya da takmama tercihi oldu. Kış lastiği kullanan bir sürücünün zincir takmadan da yola devam edebileceğini belirten Köksalan aşırı buzlanmanın yaşandığı bölgelerde çivi takılabilir kış lastiklerinin kullanılmasını tavsiye etti ve ekledi: "Doğru ve uygun kış lastiği kullanan araçlar için, sadece Trafik Denetleme Kanunu gereği zincir bulundurma ihtiyacı var."

BİR KIŞ LASTİĞİ ORTALAMA 80 LİRA

Kış lastiklerinin fiyatına gelince... Lastik fiyatlarının ebat ve araç türünü göre değiştiğini belirten Köksalan lastik fiyatının adet başına 70- 80 lira civarında olduğunu söyledi. Buna göre Lassa Snowways 2 Plus deseni 175/70 R13 ebadında 4 adet otomobil kış lastiğinin fiyatı 340 TL'yi, Bridgestone LM-20 deseni 185/65 R14 ebadında 4 adet otomobil lastiğinin fiyatı da 440 TL'yi buluyor.

Brisa'da 2009 Eylül ayından itibaren özel fiyat koşulları ile kış lastiği kampanyası başlattığını ve devam ettiğinin hatırlatan Uğur Köksalan fiyatların yanında, uygun ödeme koşullarının da sunulduğunu belirtti. Bu koşulların içinde Axess kredi kartına +4 taksit uygulaması da var.

Komşu'dan kamyoncuya destek



Murat Yalçın

İstanbul Ticaret Odası Başkanı Murat Yalçın'ın gözleri de Oda'ya her gidiş gelişinde onlara takılıyor. Komşusu kamyoncuların açık alanda verdiği yaşam mücadelesini gören Yalçın, onların hayatını bir nebze de olsa kolaylaştıracak projeler hayata geçirilmesi, bir nakliyeciler sitesi oluşturulması için projeler geliştirdiğini ancak projelerin bir türlü hayata geçirilemediğini söyledi. Projelerin hayata geçirilememesinin nedeni ise tanıdık: "Bürokrasi"

İTO'NUN KOMŞULARI

Biz İstanbul Ticaret Odası olarak bu projenin

içerisinde bulunmak istedik. Çünkü sonuçta bizim komşumuzdur ve bizim üyelerimizdir kamyoncular" diyen Yalçın bürokrasiyi aşamadıklarını belirtti. Yalçın "Ne yazık ki kimseyi de suçlamak istemiyorum ama Türkiye'de bir gerçeğin altını çizmemiz lazım. İşlerimizi biz kendimiz zorlaştırıyoruz. Gelişmiş ülkelerde sistemler sorunu çözmek üzere kurgulanmıştır. Bizde ne yazık ki sistemler karmaşıklaştırmak için kurgulanmış. Kiminle konuşsanız, en düşük yetkiliden en yükseğine kadar herkes aynı şeyi söylüyor, "Mutlaka buraya bir çözüm getirilmesi lazım. Sirkeci Garı'nın önüne bir çözüm getirilme-

si lazım ama sonuç çıkmıyor" diye konuştu.

Verilen fotoğrafın İstanbul'un imajı için de zararlı vurgulayan Yalçın "Oradaki kamyoncu esnafının rahatlatılması lazım" derken "O meydanın düzenlenmesi lazım ki görüntü ortadan kalksın" sözleri ile kamyoncuya umut verdi. Ancak bürokrasi nasıl aşılacak sorusu yanıt bulabilmiş değil. İstanbul Ticaret Odası Başkanı Murat Yalçın bürokrasinin karanlık koridorlarında nasıl kaybolduğunu, projelerin nasıl tozlu raflara kalktığını "Hadi gelin yapalım diyorsunuz. Yapamıyoruz çünkü o mevzuat, bu yönetmelik derken kalıyoruz" sözleri ile anlatıyor.

TİM'İN ÇALIŞMALARI SONUÇ VERDİ

Gümrük Müşavirliği Asgari Ücret Tarifesi'nde değişiklik



Mehmet Büyükeşci

Gümrük Müşavirliği Asgari Ücret Tarifesi, TİM'in önerileri alınarak yeniden düzenlendi. TİM Başkanı Mehmet Büyükeşci ücret tarifesi'nin ihracatçılara büyük külfet yükleyeceğini düşündükleri için revize istediklerini ve tarifelerin bu yönde değiştirildiğini söyledi. Gümrük Müsteşarlığı tarafından 31 Aralık 2009'da yayınlanan Gümrük Müşavirliği Asgari Ücret Tarifesi, 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere revize edilerek 22 Ocak 2010'da yeniden yayınlandı.

Değişiklik 31 Aralık 2009'da yayınlanan ücret tarifesine ücretlerin "Piyasa gerçeklerinin uzağında olması ve yoğun küresel rekabette ihracatçılara büyük külfet yüklediği" gerekçeleriyle itiraz eden Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin itirazları göz önüne alınarak yapıldı. Değişiklik sonrası bir Aqlama yapan TİM Başkanı Mehmet Büyükeşci "Yeni tarife ile gümrük müşavirliği hizmetleri için belirlenen asgari ücretler, ülkemiz ve dış ticaret sektörümüzün gerçeklerine ve ülkemiz ekonomik koşullarına uygun, gerek ihracatçı ve ithalatçılarımız gerekse gümrük müşavirlerimiz için makul bir düzeye getirilmiş bulunmaktadır. Zira tarifelerin yeniden belirlenmesine ilişkin önerilerimiz, geçmişten bugüne bu yükü bizimle birlikte omuzlayan gümrük müşavirlerimizin beklentilerini de karşılayacak bir seviyeye gelinmesi yönünde olmuştur" dedi.

Büyükeşci TİM'in görüşlerini dikkate alarak tarifenin yeniden düzenlenmesini sağlayan Devlet Bakanı Sayın Hayati Yazıcı'ya da teşekkür etti.

TÜRK'ÜN FENDİ takografı nasıl yendi

Avrupa Birliği Uyum Yasası gereği Türkiye'de taşımacılık kurallarının değişmeye başladığı dönemde sektör Haziran 2010 itibarıyla dijital çağa uyarak takograf sistemine geçiş olacak. Dijital takografa geçmeye hazırlanan Türkiye'de yaşanan bir olay ise "Pes" dedirttiği kadar Türk zekasına hiçbir şeyin karşı duramayacağını bir kez daha gösteriyor.

Ehliyet üzerine yerleştirilen bir çip sayesinde trafikte araç hızının kontrolünü sağlayan takograf aynı zamanda sürücünün kaç saatir direksiyon saldığını da gösteriyor. Ve kurallar gereği bir sürücü en fazla 4.5 saat direksiyon başında kalıp dinlenmeli.

KLONLANMIŞ EHLİYET VARSA SORUN YOK!

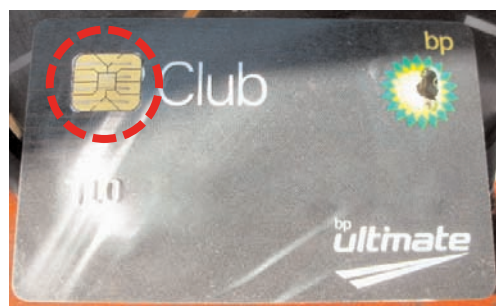
Dinlenmeli diyoruz ama Türk kamyoncusu bunun da çaresini buldu. Ünlü Türk zekasının devreye girmesi ile bulunan çözüm ise bu zekaya şapka çıkarttırıyor. 4.5 saatte bir mola vermek istemeyen sürücü ehliyetin üzerindeki çip'i klonlayarak takografa uyumlu bir başka takıyör ve sürenin dolmasına yakın bir anda kartları değiştiriyor. Böylece şoför direksiyona yeni geçmiş ya da molasını vermiş gibi görünüyor.

Ve bunun için sadece bir oto sanayiye gidip 100 lira vermek yeterli oluyor.

"SUÇA TEŞVİK EDİLİYORUZ"

Taşımacıları suçlu duruma düşüren bu uygulamanın da kendilerine göre haklı sebepleri olduğunu söyleyenlerde yok değil. Herkesin

Burası Türkiye her an her şey olabilir derken bir kez daha bu sözü doğrular nitelikte bir olayla karşılaşılıyor. Türk akli her şeyin üstesinden gelir, her sorun gördüğünü çözüm haline getirir. İşte yurdum insanından pes dedirten bir yetenek daha...



Bu çipler klonlanarak sahte ehliyet yaratılıyor.

kendi bakış açısında baktığında haklı olduğu Türkiye'de her uygulamaya için binlerce bahane üretmek mümkün. Onlar yasalar karşısında ceza gerektirecek bir uygulamaya neden ihtiyaç duyduklarını bakın nasıl anlatıyor: "4.5 saatte bir mola vermek zorundayız evet. Ama o 4.5 saatin dolduğu an dağın başında olabiliyoruz. Malını bekleyen müşterimizin baskısı ile karşılaşıyoruz. Ya da İstanbul'a girişte köprüünün başında olabiliyoruz. Bu durumda ne yapacağız. Bize yapacak tek şey kalıyor. Usulsüzlük hatta sahtekarlık olduğunu bile bile, yakalanırsak ceza alacağımızı bile bile klonlanmış ehliyeti kullanmak. Aslında devlet bizi uygulama ile suça kendisi teşvik ediyor.

Daha önceleri takograf süresine uymadığı

ceza üstüne ceza alan kamyoncu bir kez daha ceza yememek için "yanlış yola" girerken; alt yapının tüm kuralları hatasız uygulamak için yeterli olmadığını da savunuyor. İsimsiz kalmayı tercih eden bir kamyon şoförü "Takograf sistemini Avrupa istediği için devlet yapıyor ama bizim alt yapıyı bu sisteme uygun olmadığı için memurlar da bunu bilip idare ediyorlar. Belki bu bir geçiş sürecidir. 3-5 yıl sonra bu meseğin ekonomisi düzelirse o zaman trafik memurları da işlerini daha sıkıya alırlar bu sahtekarlığa gerek kalmaz. Takograf-ta hile yapılmaması için çift şoförün çalıştırılması lazım. Ama ikinci şoföre verecek paramız yok" sözleri ile çelişkili ortaya koyuyor.