sayfa 1 21/04/2007 15:19 Page 1

C M Y K

TR taşımacılar
www.tasimacilar.com
Yıl:1 - Sayı: 8
20 Nisan 2007 / 25 Ykr

Motorin Fiyatları

İstanbul :	2.25
Ankara :	2.29
İzmir :	2.24
Adana :	2.26
D.Bakır :	2.31
Kayseri :	2.29

ANADOLU YOLCULUĞUMUZ SÜRÜYOR

Mal sahibi daha dertli

ANADOLU yolculuğumuzun bu durağında, Ro-Ro gemisiyle Bandırma'ya giden kamyoncularla dertleştik. Bu kez araç sahiplerinin konuğu olduk. Birisi arabasının borcunu ödeyemediğini, diğeri kaçak mazot kullanmanın hiçbir yararı olmadığından bahsetti. Konuştuğumuz başka bir kamyon şoförü ise, belgesiz taşıma yaptığını anlattı ve ücretlerin pahalı olması nedeniyle belge alamadığından yakındı. > 4'te

TOBB'UN 10 YTL'LİK ÜCRET TALEBİ, ŞOFÖRLERİ ÇİLEDEN ÇIKARDI

Kantar eylemi

İpek Yolu Gümrüğü'nde TOBB'un kantar kurarak giriş yapan araçlardan 10 YTL ücret almasına tepki gösteren 200 şoför, 35 dakika süreyle yolu trafiğe kapattı

Jandarmanın gelmesiyle son buldu

■ **TÜRKİYE** Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) Sırnak'ın Silopi ilçesindeki İpek Yolu İçgümrüğü'ne koyduğu kantarla, şoförlerden 10 YTL ücret talep etmesi tepkilere neden oldu.

Yaklaşık 200 şoför, Habur'a giden İpek Yolu'nu yarım saat boyunca trafiğe kapattı. Şoförler, "Biz zaten iç gümrüğe girmeden önce aracımızı kantara sokuyoruz. Üstelik Habur'dan geçiş yaparken de 10 YTL'lik kantar parası veriyoruz. TOBB'un bu uygulamasını onaylamıyoruz" dedi.

Öte yandan yarım saat süren yol kapatma eylemi jandarmanın olay yerine gelmesinin ardından son buldu. > 3'te

Geçişler 10 dakikaya inecek

"Habur'da, yakın zaman sonra araçlar en fazla 10 dakika bekleyecek"

Mehmet Ulusoy

■ **HABUR** Gümrük Başmüdürü Mehmet Ulusoy, çok yakın bir zamanda araçların, Habur Gümrük sahasında en fazla 10 dakika bekleyeceğini söyledi.

Bugüne kadar sürekli gündüz gümrüğe giriş yapan araçlarımızın sayısıyla akşam gümrüğe giriş yapan araçlarımızın sayısı bir olmadı. Sürekli gündüz giriş yapan araç sayısı daha fazla görünüyor. Şoförlerimiz araçlarının kilolarını arttırmak için depolarına, lastiklerine veya herhangi gizli bir yere su, kum, çakıl, çimento gibi maddeler yerleştiriyorlar. Bu da bizim zaman kaybı yaşamamıza ve aksaklıklara neden oluyor.

Habur Sınır Kapısı'na yaklaşık olarak iki hafta sonra gelecek olan program bizim işimizi çok rahatlatacak, dolayısı ile bu rahatlık giriş ve çıkışlara yansıyacak. Program kurulduktan sonra bir şoför sınır kapısında en fazla 10 dakika duracak. Ve Habur Gümrüğümüz bu program içinde pilot ve örnek gümrük olarak seçildi. Eskiden iki peron çalışıyordu ama şimdi çalışan peron sayılarımızı altıya çıkardık. Biz şoförlerimizin Irak ta değil de Türkiye'de beklemesinden yanayız.

> 7'de

Avrupa Birliği Türk TIR'larına engel çıkarıyor

ANKARA Ticaret Odası Başkanı Sinan Aygün, Avrupa Birliği'nin Gümrük Birliği Anlaşması ve uluslararası hukuku çiğneyerek, Türk TIR'larına vize kısıtlamaları ve kota uygulandığını söyledi. Kota uygulanmasının karayolu esya taşımacılığına ve ihracata büyük darbe indirdiğini savunan Aygün, Gümrük Birliği Anlaşması'nın tekrar gözden geçirilmesi gerektiğini belirtti. Gümrük Birliği'ne ilişkin Ortaklık Konseyi Kararı'nın 3'üncü maddesinin "Malların serbest dolaşımı"nı öngördüğünü, 5'inci maddesi ile de bu mallara uygulanan miktar kısıtlamalarının ve eş etkili önlemlerin yürürlükten kaldırıldığını hatırlattı. > 3'te

ATO Başkanı Sinan Aygün

Anadolu Isuzu yeni modellerini Bursa'da tanıttı

ANADOLU Isuzu, 03-08 Nisan 2007 tarihleri arasında Bursa'da düzenlenen Otoshow fuarında; Yeni Citibus, Yeni Roybus C, Yeni Urban; kamyon grubunda NPR, NQR 3D; kamyonet grubunda NKR-Low, pick-up segmentinde ise D-Max modelini sergiledi. > 5'te

Ro-Ro, riskli ve zahmetli bir iş

Ali Gülkanat

TAŞIMACILIK kavramı kombine taşımacılık ile daha önemli bir noktada duruyor. Kombine taşımacılığın en önemli ayaklarından Ro-Ro taşımacılığı, kara taşımacılığının da gelişmesine önemli katkılar sağlayarak maliyet avantajı sunuyor.

Günümüzde yeni bir Ro-Ro hattı oluşturmak zor ve riskli. RO-RO taşımacılığının genel görünümünü Karadeniz RO-RO ve Konteynır Taşımacılığı A.Ş Genel Müdürü Ali Gülkanat ile konuştuk. Gülkanat, RO-RO taşımacılığına girecek olan işletmelerin, piyasa şartlarını iyi bir şekilde değerlendirmesi gerektiğini savundu. > 3'te

UTİKAD'tan RODER'e nezaket ziyareti

2'de

MAN 2006'da rekor kırdı

5'te

İstanbul'a Cadde Altı otopark

8'de

Magirus'la yarışacaklar

8'de

Ulaştırma Bakanı: Kazayı araştıracağız

ULAŞTIRMA Bakanı Binali Yıldırım, Aksaray'da 33 kişinin yaşamını yitirdiği trafik kazasında, otobüsün yetki belgesiz taşımacılık yaptığı yönündeki tespitleri dikkate aldıklarını ve kazayı araştıracaklarını söyledi. Bakan Binali Yıldırım, "Malum, gerek şehirlerarası gerek şehir içi gerekse uluslararası çalışma yapan yolcu ve eşya taşıyanların mutlaka belgeye sahip olması lazım. Burada kontrol yapılmamışsa bunların araştırılması yapılacak. Tabii ki olmaması gereken bir şey olduğunu düşünüyoruz" dedi. > 6'da

Dinçşahin: Kısıtlama söz konusu olamaz

ULUSLARARASI Nakliyeciler Derneği Başkanı Tamer Dinçşahin, Bulgaristan'ın transit geçişlere kısıtlama getirmesinin söz konusu olamayacağını söyledi. Bulgaristan'la Nisan sonunda İstanbul'da Bakanlık düzeyinde bir toplantı yapılacağını belirten Dinçşahin, "Bu toplantıda sonuca gideleceğini düşünüyorum. Çünkü GATT Anlaşması'nın 5'inci maddesi malların serbest dolaşımını güvence altına almaktadır. Transit geçişlere kısıtlama getirilmesi söz konusu olamaz" dedi > 6'da

Haşimoğlu'ndan ANAP Genel Başkanına tepki

Ya Türk toprağı saymıyor ya da bölgeyi tanımıyor

MERSİN Habur Yük Taşımacıları Yardımlaşma ve Dayanışma Kooperatifi Başkan Yardımcısı Reber Haşimoğlu, yazılı açıklamada Anavatan Partisi (ANAP) Genel Başkanı Erkan Mumcu'nun Habur Sınır Kapısı'nı kapatalım teklifine sert tepki gösterdi. "Ya Güneydoğu'yu Türk toprağı saymıyorsunuz, ya da Güneydoğu'yu tanımıyorsunuz" diyen Haşimoğlu, Habur Sınır Kapısı'nın Güneydoğu'nun can damarı olduğunu ve bunun kapanması sonrasında bölgede büyük bir ekonomik çöküntünün olacağını söyledi. Kooperatif Başkan Yardımcısı, "Sayın Mumcu, Habur'u kapatalım diyerek nereye ve kime hizmet etmek istediğinizi anlamış değiliz. Ya siz Güneydoğu'yu Türkiye toprağı ve de insanını ve Türk milletinden saymıyorsunuz ya da bölgeyi hiç tanımıyorsunuz. Bizim kanaatimiz ve temennimiz tanımadığınız yönündedir. O yüzden müsaade ederseniz bölgemizi size tanıtmak istiyoruz" dedi. > 8'de

Ford Otosan'da yönetim değişti

FORD Otosan Genel Müdürü olarak 2002 yılından bu yana görev yapan Turgay Durak, Koç Holding Grup Başkanlığı'na getirildi. Durak'tan boşalan yere ise, Ford Otosan Genel Müdürlüğü görevine, daha önce Genel Müdür Baş Yardımcısı görevini yürüten Michael Flewitt, Genel Müdür Baş Yardımcılığı'na da Ürün Geliştirmeden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Ufuk Güçlü atandı. Atamalar 1 Mayıs 2007'den itbaren geçerli olacak. > 8'de

sayfa 2 21/04/2007 15:20 Page 1

C M Y K

UTİKAD'tan RODER'e nezaket ziyareti

ZİYARETE SEKTÖRÜN ORTAK SORUNLARI DAMGASINI VURDU

UTİKAD ve RODER yönetim kurulu üyeleri, ortak sorunlara karşı, sektör kuruluşları arasında işbirliğinin daha da geliştirilmesi mesajı verdi.

Uluslararası Taşımacılık Ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yönetim Kurulu, Kosta Sandalcı başkanlığında, Ro-Ro İşletmecileri ve Kombine Taşımacılık Derneği'ne (RODER) nezaket ziyaretinde bulundu.

Ziyarette RODER ve UTİKAD yönetimi, sektörün ortak sorunları karşısında sektör kuruluşları arasında işbirliğinin daha da geliştirilmesi mesajı verdi.

Görüşmede, kuruluşlar arasında sektörün asgari müşterekte buluştuğu hususlarda işbirliğini artırması gerektiği savunan UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Kosta Sandalcı, "Taşımacılık sektörü ile freight forwarder mesleği etle tırnak gibidir. Birbirinin tamamlayıcısıdır. Bu iki sektörün temsilcilerinin, ortak sorunlarının çözümünde asgari müşterekte birlikte hareket etmesi, sorunlarını kamu ve ilgili kuruluşlara aktarırken ortak hareket etmesi sektörümüzün yararınadır. Bu açıdan RODER ile işbirliği olanaklarının geliştirilmesi bizim için önemlidir" dedi.

RODER İkinci Başkanı Eroy Soylu ise "Derneğimiz için intermodal ve kombine taşımacılık büyük önem taşımaktadır. Bu açıdan tüm taşıma türlerinde faaliyet gösteren firmaların üyesi bulunduğu UTİKAD ile işbirliği bizim açımızdan da önemlidir" dedi.

Dernek yöneticileri görüşmelerin artırılması yönünde karar alırken, toplantı sonunda birlikte hatıra fotoğrafı çektirdi.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği yönetimi, Ro-Ro İşletmeleri ve Kombine Taşımacılık Derneği'ne yaptığı ziyarette, sektörün ortak sorunları değerlendirildi.

TOBB Başkanı Hisarcıklıoğlu: Irak Fuarı önemli

Gaziantep'te düzenlenen Irak Uluslararası Fuarı tanıtım toplantısında konuşan Hisarcıklıoğlu, bu fuarın Irak Hükümeti'nin, Irak dışında ortaklaşa gerçekleştirdiği ilk fuar olması sebebiyle, daha da büyük bir önem arz etiğini söyledi.

Gaziantep'in Irak'ın en yakın üretim ve tedarik merkezi olduğuna dikkat çeken Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı Rıfat Hisarcıklıoğlu, "Tarihi İpek Yolu güzergahındaki Gaziantep'in, bugün de hem Irak, hem de diğer komşu ülkelerle ticarette önemli bir konumu bulunmaktadır. Böylesine uluslararası organizasyon için gerekli altyapıya da sahip bulunan Gaziantep'te, fuar süresince tam bir Türk-Irak rüzgârı esecektir" dedi.

Fuara başta Avrupa ülkeleri olmak üzere, 30'u aşkın ülkeden, bin 500'e yakın firmanın katılımı beklenirken, Irak ve çevre ülkelerden de ziyaretçi organizasyonu yapılacağı açıklandı.

Hafriyatçıların en büyük sorunu döküm yerleri

Anadolu Yakası Hafriyatçılar ve Damperli Kamyonlar Derneği Başkanı Soner Coşkun, şehir içinde hafriyat çeken kamyonların en büyük sorununun döküm yerleri olduğunu söyledi.

Coşkun, belediyenin İstanbul içinde hafriyat döküm yerlerinin sınırlı olduğunu belirterek, "En büyük sorunumuz döküm yerlerinin sınırlı ve pahalı olması. Yeni sahalar açıldığı ve döküm paraları 10 YTL'ye çekildiği zaman böyle bir sorun ortadan kalkar" dedi.

Mutluluklar diliyoruz

Gülegüle Gazetesi'nin Sorumlu Yazı İşleri Müdürü Yusuf Kenan Vural ile İşletmeler Koordinatörü Nesrin Polat evlendi.

Kadıköy Evlendirme Dairesi'nde 15.04.2007 günü düzenlenen nikah töreni ile dünya evine giren çiftin nikah şahitliğini, gazeteci Yeliz Bal ile muhasebeci Sibel Öztürk yaptı. Törene çiftin akrabaları ve yakınlarının katıldı.

Parasızlık fren yaptırdı

Gaziantep Kamyoncular Odası Başkanı Reslan Tabur, 22 bin olan üye sayısının yaşanan ekonomik sıkıntılar nedeniyle önemli ölçüde düştüğünü açıkladı.

Kamyon şoförlerinin çoğunluğunun işsiz ve aç dolaştığını belirten Başkan Tabur, AKP milletvekillerine sitem etti.

SORUNLAR ÇÖZÜLMEDİ

Tabur, "Kamyon şoförlerinin sahibi yok. 22 bin üyemizden şu an 12 veya 13 bin kişi kaldı. Şoförlerin sorunlarını her platformda anlatmamıza rağmen çözülmedi. Irak'a gidip gelen kamyon şoförlerinin halen can güvenlikleri yok. Şoförler yük taşıyarak birkaç kuruş para kazanabilme adına akşama kadar ambar önlerinde bekliyor. Çok sayıda üyemiz evine ekmek götürmez hale geldi. Bizim sonumuz ne olacak bilemiyorum" dedi.

RESMİ BELGE SORUNU

Kamyon şoförlerinin karayollarında rahatça yük taşıyabilmelerinin önünü açan resmi belgelerin çok pahalı olduğunu belirten Tabur, "Resmi belgelerini tamamlayamayan kamyon şoförleri karayollarında istedikleri gibi taşımacılık yapamıyor. Taşımacılık belgesi için bize başvuran üyelerimizin çoğunluğu parasızlıktan yakınıyor" diye konuştu.

Gaziantep Kamyoncular Odası Başkanı Reslan Tabur.

M.Naci Kalender

Güldürün bu insanları!

Edirne'den Iğdır'a uzanan karayolundaki yolculuğumda çok sayıda kamyoncu esnafıyla bire bir söyleşi yapma imkânı buldum. Nakliye sektörünün bel kemiği bireysel kamyoncuların hali içler acısı. Artan maliyetler karşısında her geçen gün eriyen nakliyeci esnafı, etkin denetimlerin yapılmayışının yanı sıra nakliye fiyatlarının düşüklüğünden yakınıyor…

Nerede bir kamyoncu görsem aracımı sağa çekip başlıyorum söyleşi yapmaya. Bu durumdan kamyoncu dostlarımda oldukça memnun. Çünkü bugüne kadar hiç kimse hatırlarını sormamış… Kendi tabirleriyle; **"Herkes anamızı sordu, herkes cebimize göz dikti, bir şeyler satarım diye umdu. Uçan kuş bile bizden nasiplenirken, ilk defa bir ekip bizden menfaat gözetmeden derdimizi dinledi, üstüne üstlük hediyeler verdi"** diyorlar. Görüştüğüm kamyoncu dostlarımın hemen hemen hepsinin sorunları aynı: **"Bitme noktasına geldik. Evimize bir ekmek götüre bilmek için işverenin koyduğu kurallar çerçevesinde nakliye yapıyoruz. Kazandığımız para ise akaryakıt ve vergilere gidiyor…"**

Malumunuz; yurtiçi eşya taşımacılığında ekonomik açıdan en zayıf ve sayısal olarak en büyük kitleyi teşkil eden tek araç sahibi gerçek kişiler, kamyoncular dır. Ülkemizde 600 bin'in üzerinde kamyon var. Yıllardır üzerinde durulan ama bir türlü çıkartılmayan Karayolu Taşıma Kanunu 59'uncu Hükümet tarafından çıkartıldı. Ancak çıkartılan kanunda kamyoncu esnafının tanımı yapılmadı… **"Taşıyıcı"** deniyor. Ne taşıyıcısı? Yolcu mu? Yük mü?

Kamyoncu esnafının faaliyetlerine devam edebilmesi için K1 yetki belgesi şartı getirildi. Yayımlanan Karayolu Yönetmeliği ile sektöre geçiş süresi tanındı. K1 Yetki Belgesi için süreler uzatıldı ve bu şekilde sektörün yüzde 75(?)'i kayıt altına alındı…

Büyük umutlarla borç karşılığında alınan K1 Yetki Belgesi, kamyoncu esnafına ne getirdi? Bakın onu kamyoncu dostlarım nasıl yorumluyor!... **"Bizler belgemizi aldık ama hala korsan çalışanlar var. Taşıma fiyatlarında yıkıcı rekabet had safhada. Yollarda belge kontrolleri ise bugüne kadar hiç yapılmadı…"**

Kitlesel örgütlenmelerin zayıf olduğu nakliye sektöründe kamyoncular hep tek başlarına mücadele ediyor. Yıkıcı rekabet bir taraftan, artan maliyetler öbür taraftan derken kamyoncu esnafı evine bir ekmek götürmenin hesapları içinde boğulup gidiyor. Yük almak için fabrikaların kapılarında günlerce bekleyen şoförler ise hep üçüncü sınıf insan muamelesi görüyor. Adeta işveren tarafından aşağılanıyor. Yük almak bir dert, aldığı yükü ulaştırdığı noktada boşaltması ise ayrı bir dert kamyoncu esnafı için.

Oysaki sektörün bel kemiği bireysel kamyoncuların heykeli dikilmelidir. Bugün soframızda yediğimiz ekmeği, zeytini, peyniri onlara borçluyuz. Düşünsenize kamyoncular birlik olup üç gün kontak kapatsalar Türkiye'nin hali ne olur? Nakliye sektörünün yüzde 91'i karayolu ile gerçekleştirilmekte ve bundan dolayı ülke ekonomisi bir anda çöker.

Hiç kimse ekmek teknesinin zarar görmesini istemez. Ancak kamyoncu para kazanamadığı için mecbur kalıyor aracında kaçak akaryakıt, bio dizel hatta 10 numara yağ kullanmaya…

En büyük gider kalemleri akaryakıt ve akaryakıta gelen zamlar kamyoncuyu perişan ediyor. Gelirin azalması ve giderlerin gelirin üzerinde olması kara kara düşündürüyor. Ucuz yakıt kullandıkları için nasıl bir sorunla karşılaşacaklarının bilincinde olduklarını dile getiren şoför dostlarım, **"Sonumuz ne olacak bilmiyoruz. Araçlarımız yeni ve akaryakıttan tasarruf yapmak için değişik yakıt kullanıyoruz. Buda araçlara illaki zarar verecek. Lakin yapacak başka bir şeyimiz yok"** diyorlar.

Ulaştırma Bakanlığı, havayolu ve denizyolu taşımacılığına ucuz akaryakıt sağlayarak, onların ayakta kalmasına yardımca olurken ülke ekonomisine büyük katkılar sağlayan bu garibanları gözden çıkartması beni açıkçası düşündürüyor.

Kısacası kamyoncu esnafının yaşadığı sorunlar büyük. Bu sorunların çözüme kavuşması için başta sektör dernekleri olmak üzere hükümete büyük görevler düşüyor. El birliği ile nakliye sektöründe yaşanan sorunların aşılarak yüzü gülmeyen kamyoncu esnafının kazancının artacağına inanıyorum…

Sorunsuz bir nakliye sektörü dileğiyle hoş çakalın…

Nilgün ÖNKAL

Bu zihniyet ne yapmaya çalışıyor?

Nakliyecilere yüz binlerce liralık belge parası, Mesleki Yeterlilik Belgesi için sınav şartı getiren zihniyet ne yapmaya çalışıyor.

Başta AB'ye uyum bahanesi olmak üzere, gerçek niyeti maskelemek için; kurumsallaşma, iş gücünü arttırma, hizmet kalitesi gibi kulağa hoş gelen gerekçelerle ne AB ülkelerinde ne de dünyanın herhangi bir ülkesinde olmayan ne varsa yönetmelik zoruyla nakliye sektörüne şart koşulmuştur.

Aynı zihniyet ne hikmetse bu defa da tam tersi bir uygulamayla 2001 yılı 21. Dönem Parlamentosu'nda DSP-MHP-ANAP-DYP ve FP milletvekillerinin oylarıyla kabul edilen, aynı zamanda Türkiye Barolar Birliği'nin de sahip çıktığı avukatlık mesleğine getirilen sınav şartını yürürlükten kaldırmıştır. Oysa bu uygulama bütün AB ülkelerinde vardır.

Sevinelim mi, üzülelim mi anlayamadık. Bu ülkede nakliyecilik mesleği, doktor, avukat, bakan, milletvekili hatta başbakanlıktan çok daha hayati öneme sahipmiş meğer.

Evine bir lokma ekmek götürebilmek için borç-harç aldığı kamyonuyla (Üstelik çoğu daha borcunu bile ödeyememiş) onca sıkıntıya katlanan kamyoncu esnafından ağır vasıta kullanabilmesi için zaten olması gereken ehliyet dışında 10.000 YTL belge ücreti, psikotrafik belgesi (Araç kullanmaya psikilojisi uygun mu değil mi bu raporu almanız için İstanbul'da 2-3 özel hastane var neden devlet hastanesi değil veya bu iş onlara nasıl verilmiş o da ayrı bir konu) vb. Belgeleri de almanız gerekiyor.

Yıllarca vergi vermiş, devlete yük olmamış, teşvik-kredi istememiş, kayıt altında işini yapan küçük işletmelerden 200.000 YTL belge ücreti, üst düzey mesleki yeterlilik belgesi, orta düzey mesleki yeterlilik belgesi ve sınav şartı isteniyor.

Nakliyeciliğe başlamak için mesleki tecrübe, akademik kariyer, işletme sahibi olmak vb. bile yeterli olmuyor, hatta yüz binlerce lira para verip belgeli olmak bile yetmiyor. İşletmelerde çalıştırılacak elemanların bile nasıl belgeye sahip olacağını ilgili bakanlık belirlemiş. Ayrıca onca paradan sonra, tecrübenin ispatı gerekiyor. Belirtilen süreden sonra bu işe girdiysen veya öncesinde genel müdür, müdürlük falan yapmadıysan – yaptın da ispatlayamadıysan mutlaka eğitim kurslarına gitmen ve tabi kazanman gerekiyor. Sonrası daha da zor. O kadar çok cezayı şartlar var ve yönetmelik o kadar çok sık değişiyor ki bunları onca işin arasında takip edemeyeceğin için bir de avukat veya avukatlarının olması gerekiyor.

İşte işin püf noktası burası. Senin bu işi yapmaman veya yapanın yanında ilelebet taşeron olarak kalman için elinden geleni yapan zihniyet uğradığın haksızlıklar karşısında yeni savunacak, hukuksal mücadelende seni temsil edecek bir hukukçudan bağlı olduğu birliğin istemesine rağmen sınav şartını kaldırıyor.

Bilerek veya bilmeyerek yaptıkları yanlışlara, aldıkları kararlar, attıkları imzalarla koskoca bir ülkenin geleceğine saygınlığına hatta yok olmasına neden olabilecek Başbakan'dan… Mali – Mesleki Yeterlilik Belgesi istenmiyor. Kamyoncu esnafından şoförden istenen psikolojik uygunluk belgesi istenmiyor.

Ülke yönetmeye talip politikacılardan, parti liderlerinden, Mali – Mesleki Yeterlilik Belgesi, teminat istenmiyor.

En ufak hatalarında bedelini sağlığımızla, hayatımızla ödeyeceğimiz doktorlardan binlerce YTL'lik belge ücreti, psikolojik uygunluk belgesi, teminatı istenmiyor.

Hatalı açılan bir dava veya hatalı-eksik savunmadan dolayı müvekkilinin haksızlığa uğradığını ispat edemeyen, vatandaşın ömrünü cezaevlerinde geçirmesine neden olan, kendisinin ailesinin maddi-manevi mağduriyetine sebep olabilecek vahim hatalar yapabilen, en önemlisi de insanların hukuka olan inancını yitirmesine neden olan – olabilecek avukatlık mesleği için var olan sınav şartı yürürlükten kaldırılıyor.

Hukuk fakültesinden mezun olmak kişinin teorik bilgisinin yeterliliğinin ispatı olabilir. Avukatlık bir meslek olduğuna göre bu mesleği yerine getirip getirmeyeceğinin sınavla belirlenmesinin ne sakıncası olabilir. Stajdan sonra sınava giren bir avukat eğer kazanmazsa stajı boşa gidecek, haksızlık yapılmış olacakmış. O zaman stajdan önce sınava tabi tutulsunlar. Peki nakliyeciler ne yapsın?

Bu mesleğe limanlarda çetele tutarak başlamış, 20-30 yılını bu sektöre hizmet ederek geçirmiş, işletme sahibi olmuş nakliyeci yüz binlerce YTL belge ücreti veremiyorsa ne ekonomik krizleri atlatıp ayakta kalmış olabilmesi, ne vergi vermesi, ne istihdam sağlıyor olması, ne devlete yük olmadan, teşvik istemeden geçimini sağlaması, dürüst ticaret yapması vb. Hiçbir işe yaramıyor. Sınavlardan 100 üzerinden 100'den alsa bakanlığın döner sermayesine yatıracak serveti yoksa boşuna.

İşte değerli arkadaşlar; nakliyecilik mesleği mevcut iktidar ve idare sayesinde ülkemizde hatta tüm dünyada en saygın meslek olarak tescil ettirilmiştir. Taşıma kanunu ve yönetmeliği sayesinde 2-3 senedir sıkıntı yaşadık. Psikolojimiz bozuldu, iş yapamadık, derdimizi anlayacak milletvekilleri, parti başkanları, bakanlar sesimizi duyuracak basın-medya aradık. Üyesi olduğumuz hakkımızı arayacak, yanımızda olacak diye aidat ödediğimiz odalardan umduğumuzu bulamadık. İşletmelerimizi kapattık. Yurt dışında firmalar kurup ülkemizi vergiden mahrum ettik. İstemeyerek de olsa yanımızda çalışan insanları ve ailelerini bizlerle birlikte işsiz bıraktık. Bakanlığın döner sermayesine binlerce YTL para yatırabilmek için anamızın-babamızın evlerini ipotek ettirerek krediler aldık. Taşeron olmaya zorlandık ama bakın bütün bu yaşadığımız acılardan sonra nakliyeciliğin ülkemizin en saygın en değerli ulaşılması en zor mesleklerden biri olduğunu cümle aleme kanıtlamış olduk.

Bende bir nakliyeci olarak dünyanın en önemli, sahip olunması, ulaşılması en zor olan mesleğimden aldığım cüretle bir öneride bulunuyorum.

Tüm bakanlıklar, Ulaştırma Bakanlığı'nı örnek almalıdır. İlgili bakanlıkların her biri döner sermaye oluşturur ve nakliyecilerden istenen şartları içeren bir de yönetmelik çıkartılırsa çok kısa süre içinde IMF'ye olan borçlarımızın tamamını öder, AB ülkelerine borç veren ülke konumuna gelebiliriz.

Taşımacılık sektörüne reva görülen yönetmelik şartları meslek ve sektör ayrımı yapmadan öncelikle ülke yönetmeye talip olanlardan başlanarak herkese acilen uygulanmalı ve avukatlık sınavı şartı kesinlikle kaldırılmamalıdır. Çünkü özellikle bizlerin bu mesleği layıkıyla yapacak maddi – manevi mesleki yeterliliğe sahip olduğunu kanıtlamış avukatlara çok ihtiyacımız var ve hep olacak.

sayfa 3 21/04/2007 15:21 Page 1

C M Y K

Şoförlerin eylemi yaklaşık 35 dakika sürdü

TOBB'un para istemesi çıldırttı

Habur'da kantar isyanı yol kapattı

Halil COŞKUN / Habur

Habur Sınır Kapısı'nda büyük sıkıntılar yaşayan şoförler, bu sefer de kantar ücretine isyan etti.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) geçtiğimiz ay faaliyete başlayan İpek Yolu İç Gümrüğü girişine kantar koyup 10 YTL ücret almaya başlaması şoförlerin tepkisine yol açtı.

Silopi'ye girerken ve Habur Sınır Kapısı giriş ve çıkışlarında araçlarını kantara sokan şoförler, "Biz zaten iç gümrüğe girmeden önce Silopi'de aracımızı kantara sokuyoruz. Habur'dan giriş çıkış yaparken de 10'ar YTL'lik kantar parası veriyoruz. TOBB iç gümrüğe kantar kurmuş ve bizden 10 YTL para istiyor. Zaten birçok yerde aracımızı kantara sokuyoruz. Böyle bir uygulama olamaz" diyerek, tepkilerini gösterdi. Şoförler, TOBB tarafından iç gümrük sahasında kurulan kantardan 10 YTL alınmasını protesto etti.

> TOBB'un kantar kurarak giriş yapan araçlardan 10 YTL ücret talebine tepki gösteren yaklaşık 200 şoför, Irak'a giden İpek Yolu'nu 35 dakika süreyle trafiğe kapattı.

Yaklaşık 35 dakika Habur Sınır Kapısı'na giden İpek Yolu'nu trafiğe kapatan şoförler, jandarmanın olay yerine gelmesi üzerine yolu boşalttı.

Yaşanan gelişmeler sonrası çeşitli sivil toplum örgütlerinin TOBB ve Valilikle görüşmeler yaptığı bildirildi.

Saldırganlar araçları ateşe verdiler.

Musul'da 5 TIR şoförü öldürüldü

Irak'ın kuzeyindeki Musul kentinde yük taşıyan beş TIR sürücüsünün, silahlı bir grup tarafından öldürüldüğü ve araçları ateşe verdiği bildirildi.

Irak emniyet yetkililerinden alınan bilgiye göre, Musul'da yapılan saldırıda, Irak'a yük taşıyan beş TIR sürücüsünün öldüğü belirtti. Sürücülerin uyruğu hakkında ayrıntılı bilgi verilmezken, saldırganların olaydan sonra araçları ateşe vererek kaçtıkları belirtildi. Edinilen bilgiye göre, bölge polisinin olayla ilgili kent çevresinde geniş operasyon başlattığı kaydedildi.

Irak'ın kuzeyinde yük taşıyan çok sayıda Türk şoför bu şekilde saldırılarda hayatını kaybetmişti.

AB Türk plakalı TIR'lara taşıma engeli çıkarıyor

ATO Başkanı Sinan Aygün, AB'nin Gümrük Birliği Anlaşması'nı ihlal ederek Türk TIR'larına taşıma engeli çıkardığını, bunun da ihracata darbe vurduğunu söyledi.

Ankara Ticaret Odası (ATO) Başkanı Sinan Aygün Avrupa Birliği'nin Gümrük Birliği Anlaşması ve uluslararası hukuku çiğneyerek, Türk plakalı TIR'lara vize kısıtlamaları ve kota uyguladığını ifade etti.

GÖZDEN GEÇİRİLMELİ

Türk TIR'larına kota uygulanmasının, karayolu eşya taşımacılığı ve ihracata büyük darbe indirdiğini savunan ATO Başkanı, Gümrük Birliği Anlaşması'nın tekrar gözden geçirilmesi gerektiğini dile getirdi.

Gümrük Birliği'ne ilişkin Ortaklık Konseyi Kararı'nın 3. maddesinin "malların serbest dolaşımı"nı öngördüğünü, 5. maddesi ile de bu mallara uygulanan miktar kısıtlamalarının ve eş etkili önlemlerin yürürlükten kaldırıldığını hatırlatan Aygün, şöyle konuştu:

"Malların transit geçiş serbestliğine getirilen her türlü ayrımcı ve keyfi zorluklar, Gümrük Birliği'ne aykırıdır. Hukukun ve özgürlüklerin savunucusu olduğunu iddia eden Avrupa Birliği hukuku ayaklar altına alıyor, ticaret özgürlüğümüzü kısıtlıyor. Türk plakalı kara taşıtlarına kota koyarak, serbest dolaşımı engelliyor."

BUNUN ADI ÇİFTE STANDART

Avrupa Birliği'nin, Türk TIR'larına uygulanan kotaya çirkin bir kılıf uydurduğunu dile getiren Aygün şöyle devam etti: "Uluslararası karayolu eşya taşımacılığının malların serbest dolaşımı kapsamında değil hizmetlerin serbest dolaşımı kapsamında olduğunu savunuyor. Hizmetlerin serbest dolaşımının da tam üyelikten sonra söz konusu olacağını söylüyor. Ancak konu Rumlar olunca, limanlarımızı ve havaalanlarımızı açmamız için baskı yapıyor ve bu talebini malların serbest dolaşımı ilkesine dayandırıyor."

ATO Başkanı Sinan Aygün

Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'nın, Avrupa Birliği içinde benzer sorunlar yaşayan ülkelerin açtığı onlarca davada "Tarife dışı engeller getirilemeyeceğine" karar verdiğini hatırlatan Aygün, "Avrupa Birliği, Adalet Divanı'nın kararlarını hiçe sayıyor" dedi.

Türk TIR'larına kota konulmasından diğer ülke TIR'larının yarar sağladığına dikkati çeken Aygün, "Örneğin Moldova TIR'ları Türkiye'ye boş girip dolu çıkıyor. Yani Türkiye'nin ihraç mallarını Moldova TIR'ları taşıyor" diye konuştu. Aygün, Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin verilerine göre, 2004 yılında Moldova'dan Türkiye'ye boş giren TIR sayısı 2 bin 980 iken, 2006 yılının ilk sekiz ayında bu sayının 3 bin 943'e çıktığını vurguladı.

SİNAN AYGÜN'DEN BABACAN'A ÇAĞRI

Devlet Bakanı Ali Babacan

ATO Başkanı, tarife dışı engeller nedeniyle Türkiye'nin ihracatı son dört yılda yüzde 138 oranında artış kaydetmesine karşın, AB'nin belge kotalarında sadece yüzde 32'lik bir artış sağlandığına dikkat çekti. Kotaların acilen kaldırılması için hükümetin harekete geçmesini isteyen Aygün, şöyle konuştu:

"Türk nakliyecilere haksız muamele yapılıyor. AB ile ilişkilerimizi yürüten Devlet Bakanı Ali Babacan, sorunu acil gündem maddesi olarak Ortaklık Konseyi'ne taşımalıdır. Ortaklık Konseyi aracılığıyla taşıma kotaları ve vize kısıtlamaları hakkında Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'ndan görüş talep etmelidir. Adalet Divanı'nın vereceği ön hukuki karar bağlayıcıdır. Sorun bu yolla en fazla 6 ay içinde çözüme kavuşur."

Ro-Ro, riskli ve zahmetli bir iş

Taşımacılık kavramı kombine taşımacılık ile daha önemli bir noktada duruyor. Kombine taşımacılığın en önemli ayaklarında Ro-Ro taşımacılığı, kara taşımacılığının da gelişmesine önemli katkılar sağlayarak maliyet avantajı sunuyor.

Günümüzde yeni bir Ro-Ro hattı oluşturmak zor ve riskli. Ro-Ro taşımacılığının genel görünümünü Karadeniz Ro-Ro ve Konteynır Taşımacılığı A.Ş Genel Müdürü Ali Gülkanat ile konuştuk. Gülkanat, Ro-Ro taşımacılığına girecek olan işletmelerin, piyasa şartlarını iyi bir şekilde değerlendirmesi gerektiğini savundu.

Karadeniz Ro-Ro olarak hangi hatlarda sefer düzenliyorsunuz?

Şirketimiz 1994 yılında başlayan Roro hattı hizmetlerine Samsun – Novorossisk/Rusya ve Zonguldak –Skadovsk/Ukrayna hattında M/V Ulusoy-1 ve M/V Ulusoy-2 gemileri ile devam ediyor.

Zonguldak-Ukrayna hattında ayda 8 sefer, Samsun-Novorossisk hattında ise ayda 10 sefer düzenliyoruz.

Bu hatlarınızda toplam kaç kişi çalışıyor?

Yapılan bu düzenli seferlerimiz de verilen hizmetlerimiz toplam 198 çalışanımız ile Skadovsk/Ukrayna, Novorossisk/Rusya, Samsun ve Zonguldak ofislerimizin bağlı bulunduğu İstanbul merkez ofisimizden idare ediliyor. Yani gemi başına 100 kişi istihdam ediyoruz.

Ro-Ro taşımacılığının kara taşımacılığı karşısında ne gibi avantajları var?

Gemilerimiz ile taşınan TIR araçlarının en seri ve güvenli bir şekilde Rusya, Ukrayna ve Kazakistan gibi ülkelere ulaşması için Ro-Ro hatları çok büyük önem taşımaktadır.

Bu TIR araçlarının kara yolu ile bu ülkelere ulaşabilmeleri için 3-4 ülkeyi geçmeleri ve binlerce km yol yapmaları gerekiyor. Karayolu ile yapılan taşımalar için ekstra akaryakıt giderleri, geçiş belgesi giderleri, geçilen ülkeler için vize giderleri, araç giderleri (amortisman, lastik, tamir-bakım-onarım giderleri vb.), şoför giderleri ve en önemlisi büyük zaman kayıpları oluşmaktadır.

Karadeniz Ro-Ro hattının diğer hatlarla kıyaslandığında nasıl bir görüntü çiziyor?

Karadeniz hattında verilen Ro-Ro taşımacılığı hizmeti, Türkiye'de hizmet veren diğer Ro-Ro hatlarından ve başka ülkelerde yapılan Ro-Ro taşımacılık hizmetlerinden farklı ve meşakkatlidir.

Karadeniz RO-RO ve Konteynır Taşımacılığı A.Ş Genel Müdürü Ali Gülkanat: "Gemilerimiz ile taşınan TIR'ların, en seri ve güvenli bir şekilde Rusya, Ukrayna ve Kazakistan gibi ülkelere ulaşması için Ro-Ro hatları çok büyük önem taşımaktadır."

Limanlar arası transit sürelerinin kısa olması (14-15 saat), çalışılan limanlara yakın havaalanlarının bulunmaması, yolcuların ve şoförlerimizin havaalanı ve limanlar arası transferlerinde problemlerin yaşanması sebebiyle Karadeniz hattında çalışması gereken gemilerin ROPAX yani TIR ve yolcu taşıyabilen gemiler olması mecburiyeti vardır. Bu da Ro-Ro gemilerine oranla çok daha büyük bir maliyet demektir.

Geçiş belgelerinde büyük sıkıntılar yaşıyoruz. Rusya'da 2000 yılına kadar verilen 10 bin 500 adet ikili/transit geçiş belgesi, 2001 ve 2002 yıllarında 3 bine düşürülmüş, 2002 yılında ise 5 bin adete çıkarılmıştı. Rusya, Ukrayna ve Kazakistan için verilen geçiş belgeleri çok yetersiz kalmaktadır.

Geçiş belgesi açığı, firmalarımız tarafından yüklemesi yapılan her Rus ve Kazak plakalı araç karşılığı verilen 4 adet tek tip bonus belge ile bugün için karşılanmaya çalışılmakta. Ancak bu da yeterli değil. Çoğu kez araçlar ve gemiler bu yüzden limanlarda beklemek zorunda kalıyor.

Bu zor şartlar karşısında kapatılan hatlarda olsa gerek?

Sürekli yaşanmakta olan bu sıkıntılar nedeniyle Karadeniz'de hizmet vermiş olan Rize-Poti/Gürcistan hattı 2006 yılında, Samsun – Illchevsky /Ukrayna hattı 2001 yılında, Derince–Illıchevsk/Ukrayna hattı 1999 yılında, Derince-Köstence/Romanya hattı 1998 yılında, Zonguldak-Novorossısky/Rusya hattı da 1998 yılında kapanmak durumunda kaldı.

Örnekleri çoğaltmak istediğimizde 2006 yılında başlayan Dikili/Volos hattının da kapanmak zorunda kaldığı ve yine Kepez (Çanakkale)/Italya arasında birkaç ay önce başlayan hattın da çok büyük zarar etmekte olduğunu da söyleyebilirim.

Sonuç itibariyle bir Ro-Ro hattı işletmesinin maliyetleri nelerdir?

Netice olarak Ro-Ro hattı işletmek, çok zor ve maliyetli bir iş. Gemi başına 100 kişiye yakın istihdam gerektiriyor. Ciddi bir sistem ve know-how gerektiriyor. Tüm liman hizmetleri ve diğer harcamalar peşin ödendiği halde tahsilatlarımız vadeli yapılmakta olduğundan ciddi bir finans gücünüz olmak zorundadır.

Ropax olan gemilerimiz yolcu da taşıdığı için her türlü sigorta yaptırılmakta ve bu da ciddi bir maliyet getirmektedir. Buna karşılık, maalesef, piyasada sigortasız olan gemiler de çalışmakta ve kimse bu tehlikenin farkında değil.

Özellikle Rusya'da, dünyanın hiçbir limanında olmayan oranlarda, çok yüksek liman masrafları ödemekteyiz. Her seferde topladığımız navlunların %70-75 i liman masraflarına gitmektedir. Gemileri doldurarak sık sefer yapamadığımız zaman zarar kaçınılmaz oluyor.

Son olarak söylemek istediğiniz bir şey var mı?

Bu hatlar için 1994'ten beri çok büyük yatırımlar yaptık ve yapmaya da devam edeceğiz.

Tüm zorluklara, zaman ve para kayıplarına rağmen, şirketimiz en iyi servisi verme gayretini sürdürmektedir. Şartların elvermesi ve de araç potansiyelinin artması halinde şirketimiz gerekli gemi arzını gerçekleştirecek imkanlara da sahiptir.

Nizamettin KARADAĞ

Denetimsizliğin Mağdurları

Yeni Karayolu taşıma mevzuatı gereği yasalara saygı duyan, devletin otoritesine güvenen taşımacılarımız büyük mali bedeller ödeyerek taşıma lisanslarını aldılar.

Alamayanların büyük çoğunluğu da maddi yetersizliklerden dolayı almamışlardır. Bu denli lisans ücreti ödeyen taşımacılarımız denetimsizliğin mağduru durumundadırlar.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili karayolu taşıma mevzuatı iki yıl gibi kısa bir zaman dilimi içerisinde parlamentomuzda dahi tartışılmadan, muhalefetinde katılımı ile sivil toplum örgütlerinin menfi görüşlerine rağmen yasallaşmıştır.

Feryat gözardı edilerek mevzuat yürürlüğe girdi

Taşımacılık sektörü ile ilgili gerekli sondajlar yapılmamıştır. Bu denli geniş bir sektörün nasıl denetleneceği, kimlerin denetleneceği hesaplanmadan sadece kanun metni hazırlanmış ve sektörümüzün adeta feryadı göz ardı edilerek mevzuat yürürlüğe konulmuştur.

Geçen yazımda belirttim, belge ücretleri her gün artarak yol almaya devam ediyor. Yeni taşıma düzeninin hiçbir olumlu tarafını görmeden 5 yıl gelip çatacak gene astronomik bedellerle belgeler yenilenecek. Acaba taşımacılık sektörünün dışında bu denli yüksek bedellerle lisansların alındığı ve yenileme ücretlerinin ve süresinin bu düzeyde olduğu bir sektör var mıdır? Cevap, hayır yok! O halde ne yapılmak isteniyor, sektör olarak anlamaya çalışıyoruz ama kuşkularımız artarak devam ediyor.

Karayolu taşıma mevzuatının kısmen uygulanması mevzuatın ilkeleri açısından mümkün değildir. Bu mevzuatın üç saç ayağı vardır: Mesleki Yeterlilik, Mesleki Saygınlık ve Mali Yeterlilik.

Mesleki Yeterlilik ve Mesleki Saygınlıkla ilgili hazırlanan yönetmelik gereği tüm sürücülerin ve taşımacılık sektörü mensuplarının belgelendirilmesi öngörüldü. Ne hazindir ki bu anlamda da ciddi bir çalışma yapılmadan alelacele mevzuat yürürlüğe konuldu. Yaklaşık 3 milyon kişinin belge alacağı bir proje sadece Gazi Üniversitesi'ne havale edildi. Belge alınması için anlamsız birçok evrak istendi, sonra bunların anlamsız olduğu anlaşıldı ve sadeleştirildi ama bu arada altı ay geçti.

Birkaç çalışan 3 milyon belge düzenlemeye çalışıyor

Birkaç tane memur 3 milyon kişinin belgelerini düzenlemeye çalışıyor. SRC 4 isteyene SRC2 veriyor veya belge birisine fotoğraf başkasına ait bir belge gönderiyor. Müracaatlarda evrak takip numarası vermiyorlar, her yönü ile bir keşmekeşlik yaşanıyor, böyle devam ederse 4 veya 5 yıl sonra bu belgeler tamamlanacak gibi görünüyor. Oysa biz Motorlu Taşıyıcı Kooperatifleri olarak Müktesep Hak bağlamında sürücü belgesini ibraz eden herkese ticaret odaları vasıtası ile istenen SRC belgelerinin verilmesini istemiştik.

Mali yeterlilik açısından da durum farklı değil. Sektörümüzün işletme sermayesi dahi belge ücreti adı altında kendilerinden alındı. Haksız rekabet önlenmediği için taşıma navlunları her gün düşerek devam ediyor, sektör para kazanamıyor. Taşıma filosunun yüzde 70'i 22 yaşın üstünde. Sektörün kendini yenileyeceği hiçbir proje yok. Sektörün sunduğu projeler de bakanlık tarafından değerlendirilmiyor. Örneğin filonun yenilenmesi ile ilgili kooperatifler olarak araç alımında bir sefere mahsus KDV yüzde 1 alınsın, eski araçlar ÖTV yerine sayılsın, Halk Bankası kamyonculara kefil olsun istedik, ilerleme ne yazık ki yok. Buna benzer Plaka Tahdidi ve Ton / Km uygulaması ile ilgili taleplerimize de ciddi anlamda cevap alamadık.

Pratikte denetim yapılmıyor

Bu tabloya bakıldığında neyi denetleyecekler, SRC isteyecekler? İsteyemezler çünkü veremediler. UDY ve ODY aynı düzeyde lisansları denetleyecekler ama denetleyemiyorlar, çünkü lisans almayanlar küçümsenmeyecek düzeyde fazla. Bu durumu da net olarak hiç kimse bilmiyor. Çünkü doğru istatistikler yok. Sektörün büyük çoğunluğunun belge aldığını var saysak bile bu belgeleri denetleyecek kurum yok. Ulaştırma Bakanlığı her gün yeni yeni yetki devirleri yapıyor ama pratikte denetim falan yok.

Eğer mevzuat bir bütün olarak denetlenmeyecekse sektörümüze maddi anlamda hiç bir fayda sağlamayacağı aşikârdır. O halde Müktesep Hak bağlamında 25 Şubat 2006 tarihine kadar lisans alan tüm taşımacılarımızın lisansları bir sefere mahsus 10 yıllık bir süreden sonra yenilemeli, yenileme suresi 2011 yerine 2016 olmalı, aksi takdirde evini barkını ipotek ederek bankadan faizle kredi alarak lisansını alan taşımacılarımızın mağduriyeti artarak devam edecektir.

DÜZELTME

Taşımacılar Gazetesi'nin 10 Nisan 2007 günü yayınlanan sayısında, 3'üncü sayfamızda yazan Nizamettin Karadağ'ın soyadı, teknik bir hata nedeniyle KAPLAN olarak çıkmıştır. Yazarımızdan ve okurlarımızdan özür dileriz.

sayfa 4 21/04/2007 15:21 Page 1

C M Y K

RO-RO GEMİSİNDE KONUŞTUĞUMUZ KAMYONCULAR, SORUNLARINI ANLATTI

Mal sahibi daha dertli

İstanbul-Bandırma arasında Ro-Ro hizmetinden yararlanan kamyoncularla gemide sohbet etme imkanı bulduk. Bunca zamandır yaptığımız röportajlarda yüzü gülen bir kamyoncuya rastlamadık henüz

Taşımacılar Gazetesi sahibi Naci Kalender, kamyonculara kalem, çakmak ve anahtarlık gibi hediyeler verdi.

Biz sordukça onlar anlattı, hatta öyle zamanlar oldu ki konuları kendileri açtılar. Sıraladılar dertlerini. Biz zaten biliyorduk kamyoncunun sorununun ne olduğunu, ancak her dinlediğimizde yeni yeni bilgiler edindik.

Bu kez mal sahibi kamyoncuların sorunlarını dinledik. Gördük ki mal sahiplerinin durumu şoför olarak çalışanlardan daha kötü.İlk olarak 2005 model BMC Profesyonel 827 sahibi Kazım Aktaş'ın görüşlerini aldık.

Arabayı ne zaman aldınız. İş yapabiliyor musunuz?

(Kazım Aktaş 2005 model BMC Profesyonel 827 sahibi) Arabayı aldığımdan itibaren başlayayım. 2004'ün Eylül ayında arabayı 106 bin YTL'ye bir arkadaşımla ortak aldık. Bu şase fiyatı, 14 bin YTL'ye de kasa. Araca toplam 43 bin 500 YTL peşin verdik. 22 ben 22 ortak verdi. 80 bin YTL'yi de 36 ay vade ve 32 bin YTL farkla 112 bin YTL borç, ayda 3 bin 125 YTL aylık taksitle, tamamı 157 bin YTL'ye geldi. Buna kasko dahil değil. Biz ortakla beraber 19 ay boyunca gece gündüz iş kovaladık. 19 ay sonra ayrılmaya karar verdik. Ortağım bu işi daha fazla yapamayacağını söyledi.

Sonra biz arabayı satmak için galeriye götürdük. Galeri 2006'nın Nisan ayında, 2005 model kamyona 70 bin YTL para verdi. Sonra 80 bin YTL'ye anlaştık biz bankaya gittik. Dedik ki bu arabanın borcu ne kadar. Bankadan, '55 bin YTL getirirseniz borcunuz biter' dediler. Biz 55 bin YTL hesaptan düştük. Geriye 35 bin YTL kaldı. Ben ortağa 17 bin 500 YTL para verdim. Ortakla arabayı 19 ay önce 22 bin YTL'ye almıştık. 19 ay kovala, çalış bir de 5 bin YTL eksiğine arabayı tekrar sat. Sonra arabayı kendime aldım çalışmaya başladım.

Zararı görüyorsun niye bu işin içine giriyorsun hâlâ?

19 ayımızı heba etmişim. Acaba, arabanın borcunu bitirip de ayda 2-3 bin lira para kazanabilir miyim diye tekrar girdim bu işe. Şimdi şu var, dışarı çıksak 600 - 800 YTL maaşa nasıl geçinebiliriz. Bende üç tane çocuk var. Üçü de okula gidiyor artı ikisi dershaneye gidiyor. Ben şu an arabamın borcunu bitirdim. Benim atadan kalan mal varlığıyla evi idare ediyordum. Kamyonu da üzerinde çalışanıyla beraber borçlarını bitiririm diye aldım.

Ortakla ayrılınca ne oldu?

Zaten o parayı borçla aldık, borçla verdik. 2006'nın Nisan ayında ayrıldık. Arabanın bankaya da borcu vardı, devrini de alamadık. K1 yasası da çıkmıştı zaten, ortak adına almıştık. Şimdi arabayı borcu yok. Arabayı kendi üzerime aldım. Sonra 10 bin 780 YTL'yi hazırladım, K1 belgesini almaya gittim Ulaştırma Bakanlığı'na dedim ki ben K1 belgesini almak istiyorum.

Ruhsatını göster dedi. Baktı, '25 ton kapasite istiyoruz. Bunu altındakilere K1 belgesi vermiyoruz' dediler. Yani, ya ikinci bir araba alacaksın ya da bırakacaksın. Almadım bu işi. İkinci bir araba alsam K1'e para kalmıyor. K1 alsak almıyoruz. Böyle bir çelişkideyiz. Yola devam ediyoruz riski göz önüne aldık.

Kaçak mazot konusunda ne düşünüyorsun?

(İzzet Çayıroğlu BMC Pro 2005 sahibi) Aynı kilometrede kaçak mazotla 200 litre yakıyorsan öbürüyle 180 litre yakıyorsun. Ben bunların hepsini hesap ettim. Yine en iyi çözüm bayi mazotu. O da bildiğimiz bayiinin mazotuyla. Şöyle bir olay anlatayım size; Bandırma'da bir akaryakıt istasyonundan aşağı yukarı 250 litre mazot aldım. Daha önce de birkaç sefer almıştım buradan. Ondan sonra fabrikaya gittim.

Fabrikada dediler neden bilmediğin yerden mazot alıyorsun. Araba o zaman altı yaşındaydı. Sonra depodan mazotu şişeye çektik. Bir de ne görelim mazot değil bu, biodizel. Sonra geri dönüşte aynı akaryakıt istasyonuna uğradım, dedim ki: Arkadaş bak buradan mazot alıyoruz. Bize niye böyle bir sahtekârlık yapıyorsunuz. Bize mazot parasına biodizel satıyorsun. Sonra parasını aldım, ama ne gerek var böyle şeylere ayıp değil mi?

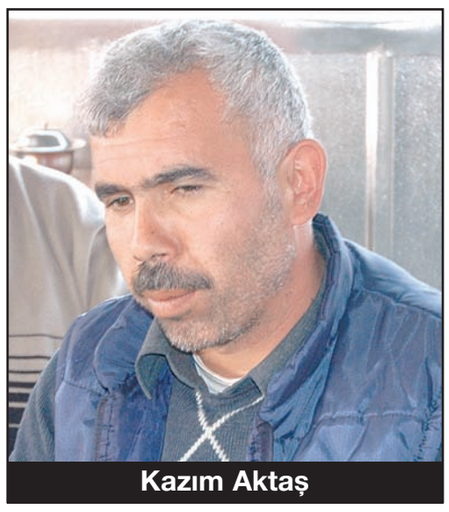
Şuan belgen yok alamıyorsun ne olacak bunun sonu?

(Ergün Karaköseli 91 model Ford Kargo sahibi) 600 bin kamyoncuyu, 300 bine düşürmeyi amaçlıyorlar. Herkes 25 tona ulaşamayacak. K1 belgesi edinen bir arkadaş 54 YTL verip ilave edebilir. Olmayan ise büyük bir sıkıntı içinde. Veya şirketleştirecek. Şimdi sen, benim arkadaşımsın. Gel senin K1 belgenle beraber şirket kuralım örneğin. O zaman limited şirket olacak. Öyle olunca da senin en az yüzde 25 ortaklığın olacak.

Artı 75 ton kapasite istiyor devlet. Kooperatiflere R belgesi var. K1 belgesi çıktığında altımızda araba olmadığı için K1 belgesi alamadık. 350 YTL verip alamıyoruz. Ama böyle olunca adına belge istiyor, amaç bireysel kamyoncuyu bitirmek. Şirketleşmeye, kooperatifleşmeye bir yönelim içinde olunmasını istiyorlar. 10-15 günde bir Ulaştırma Bakanlığı'nı arıyorum, yeni bir haber olup olmadığını soruyorum. Sağ olsunlar yanıtlıyorlar. Yaklaşan seçimlerle birlikte, bireysel kamyoncu için bir iyileştirmeye gidilecekmiş duyduğumuz kadarıyla.

Ergün Karaköseli

İzzet Çayıroğlu



Kazım Aktaş

Okan ALTAN

Sürücülerin dikkatine!

Bu hafta sizlere, taşımacılık kavramının derinliklerini tarif etmek ve tarihinden bahsetmek istiyordum. Fakat küçücük canlara mal olan korkunç kaza haberinden sonra, teorik yazımı başka bir tarihe erteledim.

Sizlerle bu sefer, pratik bilgiler içeren bir yazımı paylaşıyorum.

Türkiye'de taşımacılık, dünyadaki diğer ülkelerle karşılaştırıldığında belki de en yüksek oranda karayolları üzerinde gerçekleşiyor. Herkes, Türkiye'deki karayollarının yetersizliğinden bahsederken, tüm taşımacılığın gerçekleştiği karayollarımıza çok da haksızlık etmememiz gerekiyor. En çok ticari aracın satıldığı Avrupa ülkesi unvanına sahip olmamızın yanında her yıl yollara çıkan 1 milyonun üstündeki motorlu taşıt da karayollarımızdaki boş metrekarelerin azalmasına neden oluyorlar.

Dolayısıyla trafik en yoğun günlerini yaşıyor. Daha yoğun günler de kaçınılmaz olarak ufukta... Herkes ya "geziyor" ya da "taşıyor"!...

Fakat bu sıkışıklık içinde trafiğe çok daha dikkat etmemiz gerekiyor. Modern teknolojilerle çok daha hızlı giden küçük otomobiller, daha yüksek torklu motorlarla, takometrelerini kırmızıya boyayan otobüsler ve ağır yükleri altında sabırla ilerleyen çekici ve kamyonlar... Şehirler arası yollarda uzun sürüşün yorgunluğuyla herkesin biraz daha yavaş araç kullanmaya başlaması şart!.. Düşen hıza rağmen, diğer "boş" araçların da bu sakin trafiğe uyum göstermeleri zaruri!.. Bu anlamda sizlere birkaç basit fakat önemli hatırlatma yapmak istiyorum.

Hepimizin güvenliği için ortalama hızımızın bile altında gitmemiz gerekiyor!

Sol şeritleri ve emniyet çizgilerini işgal etmememiz gerekiyor!

Bazen araç grupları hızlansa da, araç içinde canımız sıkılsa da, onlara kapılıp gaza yüklenmemiz gerekiyor!

Önceden kazanmış oldukları devirleri koruyarak birbirini sollayan ağır taşıtlara anlayış göstermemiz gerekiyor! (Bu arada devir koruyacağım diye rampa ortalarını uzun süre işgal etmemeliyiz!)

Önümüzdeki araçları takip ederken, en az 50 metrelik fren mesafemizi korumamız gerekiyor!

Karşıdan araç gelmediğine ve arkanızda sizden daha hızlı bir araç olmadığına emin olmadıkça sollama yapmaktan kaçınmamız gerekiyor! (Sinyal verilince sola çıkma hakkı elde edilmez! Arkadan gelenin her zaman güçlü frenleri olmayabilir!)

Sollama yapacağımız öndeki aracın sürücüsünün bizi görmüş olduğundan da emin olmamız gerekiyor!

Birden fazla aracı aynı anda sollamanın, kesinlikle çok büyük tehlike getireceğini unutmayalım!..

Tüm şerit değiştirme ve dönüşlerde sinyal vermeli ve kısa huzmeli farlarımızı gün ışığında da açık tutmalıyız!

Araç içinde gürültülü ya da çok rahatlatıcı müzik dinlememiz gerekiyor.

Dikkatimizin dağıldığı, reflekslerimizin düştüğü anda, ilk mola yerine dinlenmeye çekilmemiz gerekiyor!

Uzun yola her zaman, kendimizi olabildiğince dinç hissettiğimiz zamanda, çok fazla yemek yemeden çıkmalıyız.

Uzun sürüşler için yanımızda dikkatimizi açacak kahve özlü içecekler bulundurmamız da gereklidir. (Bunları ise her zaman kamışlı tüplerle içmeliyiz!)

Sabırlı, sakin ve anlayışlı olun!

Sadece kendi aracınızın direksiyonunda olduğunuzu ve başkalarına trafik kurallarını yeniden öğretemeyeceğinizi, unutmayın!

Yavaş giderek, riskleri en aza indireceğinizi, hedef noktamıza da tam zamanında ulaşacağınızı, aklınızdan çıkarmayın!

Bu arada azami süratin yanında minimum hız kurallarına da uymalıyız!..

Zorunlu olmadıkça mesai saati başlangıç ve bitiminde, ağır taşıtları büyük şehir trafiğine sokmayın! (Çok gereksiz küçük kazaların her zaman çok sıkışık trafikte yaşandığını hatırlayın!)

Son olarak, insan taşıyanla, cansız yük taşıyanlara birkaç sözüm daha var!.. Lütfen, "can taşıyan"ların her koşulda önceliği olduğunu unutmayın!.. "Can" taşıyanlar da, "can" taşıdıklarını her salise hatırlamalılar, ona göre gaza basıp, direksiyon çevirmeliler!..

O "can"lardan birinin, canınızdan çok sevdiğiniz yavrucağınızın "can"ı olabileceğini aklınızdan çıkarmayın!..

SERİ İLANLAR

ÇEŞİTLİ İLANLAR

Fikret acar
0542 8254870
Renault 2006 model Minibüs uzun sasi 36bın km de avcılar_b.duzu arasında aytur turizmden aylık net 1400ytl işiyle beraber sahıbından satılıktır.klıma yok
Fiyatı 38000 YLT
Zafer Noyan
Fiyatı: 40000 YTL
0535 4157856
Fargo Kamyon 1999 model
Sahibinden satlık araç çok temizdir damperli kamyon
GÜRBÜZ YILMAZ
0535 8951401
18+1
Fiyatı: 36000 YTL
Peugeot Midibüs 2007 model
Sahıbınden 2.8 karsan 3000km de bagcılar bolgesınden satılıktır.
GÜRBÜZ YILMAZ
0535 8951401
18+1
Fiyatı: 25000 YTL
Peugeot Midibüs 2005 model
2.8 isuzi motor j.9 full orjınal sahıbınden 4 tek ışıyle beraber satılıktır.
Turap Yazar
0537 2272858
Isuzu Midibüs 2002 model
Fiyatı: 62000 YTL
aracım çok temiz kazasız kliımalı mikrofonlu çay kahve makinalı elektrikli aynal körüklu koltuklu muayyerı
Yusuf ERDOĞAN
0537 6883257
DAF Çekici 1992 model
Fiyatı: 36.000 YTL
DAF 95/400 LASTIKLER YENI ARAC MUHAYYER
Yusuf ERDOĞAN
0537 6883257
Çekici 1984 model
Fiyatı: 9.000 YTL
1984 model 13/60 2/42 tenteli yarı romork taban kapaklar balata kampana yenı dorse
EMRULLAH TULUM
0543 2714622
Mercedes Kamyon 1995 model
Fiyatı: 34.000YTL
motor. blok. pompa. turbo. sıfır kabın orzınal boya bey pazarı kasa arac muayyer
CENGİZ GÜMÜŞ
0533 8160577
Renault Çekici 2001 model
Fiyatı: 82.000 YTL
çekici model : 2001
motor 01.02.2007 tarihinde yapılmıştır. lastikler %90.
dorse model : 2005 8,5 m. damperli konya özgül yapımı, lastikler %85 dir.
Murat Ünal
İMAMOĞLU OTOMOTİV A.Ş.
0533 6824870
0 216 5612210
Scania Çekici 1998 model
124L 400
Fiyatı: 36000 EURO mavi renk lastikler sıfır transport çalışmış çok temiz bir araç
Murat Ünal
İMAMOĞLU OTOMOTİV A.Ş.
0533 6824870
0 216 5612210
Mercedes Çekici 1994 model
1844
Fiyatı: 48000 YTL
araç yüksek kabindir.
Murat Ünal
İMAMOĞLU
0533 6824870
0 216 5612210
Iveco Çekici 1998 model
470 EUROSTAR
Fiyatı: 33000 EURO
araç birinci sınıftır.araca ayakkabı ile hiç binilmemiş.lastikler sıfır sigara dahi içilmemiş.
Murat Ünal
İMAMOĞLU OTOMOTİV A.Ş.
0533 6824870
0 216 5612210
Volvo Çekici 1996 model
FH 420
Fiyatı: 60000 YTL
transport çalışmış lastikler % 90 kırmızı renk 675bin kmde
Murat Ünal
İMAMOĞLU OTOMOTİV A.Ş.
0533 6824870
0 216 5612210
Iveco Çekici 1998 model
EUROSTAR 470
Fiyatı: 62000YTL
araç 1.sınıftır mavi renk ayakkabı ile girilmemiş lastikler sıfır 570bin kmde
Murat Ünal
İMAMOĞLU OTOMOTİV A.Ş.
0533 6824870
0 216 5612210
1992 model
JUMBO DORSE FRAUF MARKA
Fiyatı: 6000EURO
3 adet frauf marka jumbo dorse taban sac makaslı sürgülü perde var
Murat Ünal
İMAMOĞLU OTOMOTİV A.Ş.
0533 6824870
0 216 5612210
Mercedes Çekici 1994 model
1844
Fiyatı: 47000YTL
1844 mavi renk lastikler % 90 motor sıfır yüksek kabin
Elimizde 1996 Model Altın Ordu 1996 Model Tı6dız **2004 Model** Güneş 2007 Model Narin ve Çeşitli Dorseler Bulunur. Aleminyum Kapak ve ABS'li ve körüklüdür
Erdal TOPRAK
0544 331 50 33
Mercedes 1996 Otobüs 46+1 1996-1997-1998 – model orijinal Mercedes 0403 marka tüm otobüsleriniz peşin olarak alınacaktır. 0403 satmak isteyenlerin dikkatine acil 20 adet aranmaktadır.
Murat BİLDİRİCİ
Murat Turizm
Dah. Tic.
0212 224 45 26
0544 5088127
Fiat 2001 Minibüs 20.000 YTL bakımlı klimalı 14 kişilik servis garantili
Ömür YOLLU
0216 5771774
0555 3773877
2007 model Lowbed yük görmemiştir havuz ölçüleri 3,20 eni 5,20 boyu lastikleri sıfır arka ayakları hem havalı olarak hem de istenilirse elle indirilebilir satışı hazırdır.
Erdal TOPRAK
0544 3315033
Renault 2006 Minibüs 14+1
Fiyatı: 40.000 YTL
(Peşin)
Fikret ACAR
0212 6396570
0542 8254870
Ford 2005 Minibüs 14+1 Ford Transit Jumbo 430 ed 17+1 kişilik.
65.000 kilometrede okul taşıtı orijinal turizm paket yatay koltuk emniyet kemeri konvekta klima otomotik kapı tribün tavan ful, görüşülür.
0532 5100711
Volkswagen 2006 Minibüs 14+1 araç 2006 Ekim çıkışlı 15.000 km'de + Deri döşeme, klima, kazasız, 4 tek işiyle, uzun şasi, deri.
Fiyatı: 59.500 YTL
0216 4223230
0543 9563795

Dodge 1990 Kamyonet 250
Fiyatı: 9.000 YTL
Recep ERÇEVİK
0532 2924004
Damper kasa, kırmızı renk birinci el çeker ve ön lastikler yeni dingiller normal yataklı Ford Kargo 2217 görülmeye değer 1989.
Fiyatı: 25.000 YTL
H. Hüseyin KARAOĞUL
0274 4123825
0544 4434343
İzmir hattında çalıştırılmak üzere kiralık 46+1 otobüs aranmaktadır.
Mehmet SÜMER
0533 4654547
Mercedes 1998 Otobüs 46+1 araç 2003 görünümlü çok temiz ve bakımlıdır.
Ercan TEZEL
0542 7442222
Isuzu Kamyonlar ABS 0 KM Garantili Yetkili Bayiden Otobüsler Roybus Klimalı ABS 0 Km Garantili Yetkili Bayiden
Mansur NALBANT
0216 3618600
0537 7262692

sayfa 5 21/04/2007 15:22 Page 1

C M Y K

MAN 2006'da rekor kırdı

MAN, 2006'yı ve 2007 yılındaki hedeflerini İstanbul'da bulunan Rahmi Koç Müzesi'nde düzenlediği toplantıyla değerlendirdi.

Toplantıda konuşan MAN Türkiye A.Ş. Yürütme Kurulu Başkanı Dr. Carsten Intra 2006 yılını rekor satışla kapattıklarını söyleyerek, "MAN'ın 2006 yılında toplam satış hasılatı 13 milyar Avrodur. Bu dönemde 8 milyar kar elde ettik" dedi.

REKABETTE ETKİLİ

2007 yılında daralma beklediklerini belirten Intra, bu daralmanın nedenin de havayolu şirketlerinin şehirlerarası uçuşlarda rekabete gitmeleri ve Türkiye'nin önünde bulunan seçimlerin etkili olacağını vurguladı.

Intra, "2010 yılında 100 bin adetlik satış rakamına ulaşmayı hedefliyoruz. 2006'da yakaladığımız 80 bin adetlik satış rakamı gösterdi ki, hedeflerimize 2010 yılına kalmadan ulaşacağız" diye konuştu.

TÜRKİYE'NİN KATKISI BÜYÜK

On yıl önce Avrupa kapılarını açtıklarını ifade eden Man Türkiye A.Ş. Yürütme Kurulu Başkanı Intra, şimdi dünya kapılarını zorladıklarını, bunda da Türkiye'nin katkısının büyük olduğunu kaydetti.

Dr. Castein Intra şöyle konuştu:

"Başlıca hedefimiz Türkiye'nin istihdam oranını korumak. MAN'ın istihdamdaki payı ise giderek artıyor. 2000 yılında bin 700 işçi çalışırken bu rakam 2006 yılında 2 bin 800 işçiye çıkmıştır."

KAMYON ÜRETİMİ ARTTI

MAN Kamyon ve Otobüs Tic. A.Ş Yürütme Kurulu Başkanı Tuncay Bekiroğlu ise konuşmasında, MAN'ın 2006 yılında ticari araç grubunda kamyon üretiminin yüzde 20 arttığını ve toplam 81 bin 766 adetlik satış gerçekleştirdiklerini söyledi.

Bekiroğlu, "2003 yılında 55 bin 849 kamyon sattık. Bu rakamlara bakıldığında 2006 yılı bizim için gerçekten rekor yılı oldu. 2006 yılındaki kamyon satış adedimiz ise 79 bin 822. 2007 hedeflerimize şimdiden ulaşıyoruz. Toplam satışlarımız 2 bin 693'e vardık. Yerli üretim kamyonlar da ise 2007 yılı içinde 168 adetlik satış gerçekleştirdik" şeklinde konuştu.

EURO 6'YA HAZIRIZ

MAN Kamyon ve Otobüs A.Ş. Yürütme Kurulu Başkanı Bekiroğlu, MAN'ın yeniliklerini açıkladığı konuşmasını şöyle sürdürdü:

"Sıkıştırılmış doğalgazla çalışan belediye otobüslerimizden Ankara Büyük Şehir Belediyesi'ne 400 adet sattık. Bu çevreci otobüsler yüzde 62 tasarruf sağlıyor. Hem de bunlar normal şartlarda yani, dizel araçlara göre 100 kilometrede şehir içi trafiğinde tutulan kayıtlara göre bu tasarrufu sağlıyor. Yakında AdBlue gerektirmeyen motorları devreye sokacağız. Biz bugün Euro 6 normlarına hazır durumdayız."

MAN, 2006 yılı değerlendirmesini ve 2007 yılı hedeflerini üst düzey yöneticilerinin katıldığı toplantıda açıkladı.

TESLİMAT VE YENİ SERVİS

■ MAN ticari araç satışına hızla devam ediyor. MAN, Çelikler Yatırım Holding'e 41 adet TGA çekici, Özşaroğlu Nakliyat'a ise 5 adet TGA 18.430 4x2 BLS teslim etti. Ayrıca MAN Trabzon'daki ikinci servisinin açılışını da gerçekleştirdi.

Çelikler Yatırım Holding yetkilileri, 1 adet MAN TGA 33.480 6x4 BBS LX, 10 adet MAN TGA 18.480 4x2 BLS LX ve 30 adet MAN TGA 41.480 8x4 BB-WW Damper, toplam 41 adet MAN TGA araçlarını teslim aldı.

Özşaroğlu Nakliyat ise 2007 yılı içerisinde şipariş verdiği 5 adet MAN TGA 18.430 4x2 BLS çekicilerden ilkini teslim adlı.

140 adetlik çekici filosuna yıl içerisinde alacakları 5 Man TGA çekicilerle birlikte yatırımlarının devam edeceğini belirten Özşaroğlu Nakliyat ortaklarından İrşadi Şaroğlu, 1 adet yeni MAN TGA 18.430 4x2 BLS çekiciyi, MAN Finans Bölge Müdürü Vahit Altun ve MAN Finans Krediler Sorumlusu Esra Erdal'dan teslim aldı.

TRABZON'A İKİNCİ MAN SERVİSİ

Öte yandan MAN'ın Trabzon'daki ikinci servisi olan Hasan Özer Plazası açıldı. Açılışa Bayındırlık ve İskan Bakanı Faruk Özak katıldı.

MAN'ın Trabzon'daki ikinci yetkili servisi olarak hizmet verecek olan Trabzon Hasan Özer Plazası, Bayındırlık ve İskan Bakanı Faruk Nafiz Özak, MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş. Yürütme Kurulu Başkanı Tuncay Bekiroğlu'nun katılımıyla açıldı.

SERVİS SAYISI 30'U GEÇECEK

Açılışta konuşan MAN Yönetim Kurulu Başkanı Tuncay Bekiroğlu, Trabzon'da açılan yeni plaza ile güçlerine güç kattıklarını, yıl sonuna kadar yetkili servis sayısının otuzu geçeceğini söyledi. Bekiroğlu, bir Trabzonlu olarak bölgeye yatırım yapmaktan ayrıca mutluluk duyduğunu belirtti.

Hasan Özer'i esnaflık günlerinden tanıdığını söyleyen Bakan Özak ise MAN'a bölgeye yaptığı yatırımlardan dolayı teşekkür etti.

60 kişinin istihdam edildiği üç katlı plaza, showroom ve yetkili servis olarak 3 bin metre karelik bir alanda hizmet verecek.

Plaza açılışının ardından MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş. yöneticileri, 2006 yılı içerisinde gösterdikleri performansa göre değerlendirdikleri bayilerine ödül verdi. Yapılan satışlar ve düzenlenen pazarlama aktivitelerinin değerlendirildiği ödül töreninde Koyuncu Akaryakıt Oto. Tic. ve San. A.Ş. birinci oldu.

Anadolu Isuzu yeni modellerini Bursa'da tanıttı

Anadolu Isuzu, 03-08 Nisan 2007 tarihleri arasında Bursa'da düzenlenen Otoshow fuarında; otobüs, kamyon, kamyonet ve pick-up segmentindeki araçlarını sergiledi.

Anadolu Isuzu, Bursa TÜYAP'ta düzenlenen fuarda otobüs grubunda Yeni Citibus, Yeni Roybus C, Yeni Urban; kamyon grubunda NPR, NQR 3D; kamyonet grubunda NKR-Low, pick-up segmentinde ise D-Max modelini tanıttı.

Otobüs grubunda sınıfının en geniş iç hacmine sahip olan Citibus, Euro 3 emisyonlu, 175 beygirli Turbo Dizel Common Rail Motoru ile çevre dostu olarak biliniyor.

Anadolu Isuzu'nun fuarda sergilediği küçük otobüsü Roybus ve Roybus C, 27 kişilik koltuk kapasitesine sahip. Ön göğüs, ön panjur, ön tampon ve far yerleşimi tamamen yenilenen Roybus'un, kısmen yenilenen arka yüzü ve 4 silindirli Turbo Dizel motoru, ekonomik yakıt tüketimi sağlıyor.

175 HP, Euro 3, Common Rail Turbo Dizel Intercooler motoruyla 7,5 tonluk kamyon grubunda yer alan NQR ise, ABS, yüke göre otomatik fren ayarlama sistemi (LSPV), hidrolik fren sistemi (HBB), 850 mm genişliğinde düz paralel şasi ve 6 ileri vites seçenekleri yer alıyor. NPR modeli ise 7.5 tonluk kamyon sınıfında. 121 HP güce sahip olan NPR, Euro 2 Turbo Dizel motor özelliği taşıyor.

Kamyonet Grubunda yer alan NKR-Low da 3,5 tonluk, 80 HP motor gücüne sahip. Yükleme-boşaltmada kolaylık sağlaması için tasarlanan alçak şasisi ve manevra yeteneği sayesinde dar sokaklarda rahatça dolaşabiliyor.

İthal ticaride Ocak-Mart rakamları

Ticari Araç İthalatçıları Derneği (TAİD) verilerine göre, 2007 Ocak-Mart toplamında bin 870 adetlik ithal kamyon ve çekici satıldı. Satılan bu araçların bin 255'i çekici, 615 adedi ise kamyon.

Ocak-Mart 2007 ithal kamyon satış adetlerinde bir önceki yılın aynı dönemine göre düşüş yaşandı. 2006 ilk çeyreğinde bin 346 adetlik ithal kamyon satışına karşılık, bu oran 2007 yılı ilk çeyreğinde yaklaşık yüzde 50 oranında gerileyerek 615 adede geriledi.

Öte yandan çekici satışlarında da 2006 ve 2007 ilk çeyrekleri kıyaslandığında, önemli bir değişiklik yaşanmamasıyla birlikte, az da olsa ithal çekici satışlarında gerileme göze çarpıyor.

DAF

Daf 2006 yılında 221 adetlik ithal çekici satışına karşılık, 2007 yılında 213 adetlik çekici sattı. Mart ayı ithal kamyon ve çekici satış adetleri incelendiğinde DAF, 2006 Mart ayında göre satış adetlerini yükseltti.

IVECO

Bir diğer ithal ticari araç markası Iveco ise 2006 yılı Ocak-Mart dönemine göre satış adetlerinde gerileme yaşadı. 2006 yılı ilk çeyreğinde 104 adet ithal çekici satışı yapan Iveco, 2007 yılı ilk çeyreğinde 63 adetlik satış yapabildi.

Iveco'nun aylık karşılaştırmada da 2006 yılı mart ayına göre satışı geriledi.

MAN

Hemen hemen tüm markaların ithal kamyon satış adetlerinde gerileme yaşamasıyla birlikte en fazla ithal kamyonu Mart ayında 122 adetlik satışla Man elde etti. Öte taraftan Man 2007 yılı ilk çeyreğinde 2006 yılı ilk çeyreğine göre ithal çekici satış adetlerinde gerileme yaşadı. 2006 Ocak-Mart'ında 249 adetlik ithal çekici satan Man, 2007 ilk çeyreğinde 126 adetlik çekici satışı elde etti.

MERCEDES

Yılın ilk çeyreğinde ithal çekici satış adetlerini arttıran Mercedes, ithal kamyon satış adetlerinde geriledi. Türkiye'de kamyon ve çekici üretimi yapan Mercedes, 2007 Ocak-Mart döneminde 73 ithal çekici, 46 adette ithal kamyon satışı gerçekleştirdi.

> Türkiye'de 2007 Mart ayında toplam 510 ithal çekici, 324 adet de ithal kamyon satıldı. Mart ayında kamyon ve çekicideki toplam satış adedi ise 834.

RENAULT TRUCKS

İthal çekici ve kamyon satışlarında Renault Trucks, 2006 ilk çeyreğinde toplamda 430 adetlik satış yaparken, 2007 ilk çeyreğinde bu rakam 331 adede geriledi. Öte taraftan aylık bazda 2006 ve 2007 yılları kıyaslandığında Renault Trucks ithal kamyon ve çekici satış adetlerinde de belirgin bir gerileme yaşadı.

Renault Trucks yılın ilk çeyreğinde 205 adet ithal çekici ve 126 adette ithal kamyon satışı yaptı.

SCANİA

İlk çeyrekte bir önceki yılın aynı dönemine göre çekici satış adetlerini arttıran Scania, ithal kamyon satış adetlerinde geriledi. 2006 Ocak-Mart'ında 509 adetlik ithal kamyon ve çekici satışı yapan Scania, 2007 ilk çeyreğinde 469 rakamına geriledi.

Mart ayı ithal araç satış adetlerinde Scania hem çekicide hem de kamyon da bir önceki yılın mart ayına göre gerileme yaşadı.

VOLVO

Bir diğer ağır ticari araç ithalatçısı Volvo ise ithal çekici satış adetlerinde artış elde ederken ithal kamyon satış adetlerinde geriledi. Volvo 2007 ilk çeyreğinde 127 adetlik ithal çekici satışıyla bir önceki yılın aynı dönemine göre artış kaydetti.

2006 ilk çeyreğinde 40 adetlik ithal kamyon satışı elde eden Volvo, 2007 ilk çeyreğinde 7 adetlik ithal kamyon satış adediyle yetindi.

Aylık bazda ithal çekici ve kamyon satış sıralaması:

Çekici: Scania 154, Daf 84, Renault Trucks 82, Man 62, Volvo 58, Iveco 37, Mercedes 33

Kamyon: Man 112, Iveco 100, Renault Trucks 81, Mercedes 19,Scania 8, Daf 2, Volvo 2.

2007 Ocak-Mart ithal çekici ve kamyon satış sıralaması:

Çekici: Scania 452, DAF 213, Renault Trucks 205, MAN 126, Volvo 123, Mercedes 73, Iveco 63,

Kamyon: Iveco 240, MAN 173, Renault Trucks 126, Mercedes 46, Scania 17, Volvo 7, Daf 6.

Doğan YÜNCÜOĞLU

Kamyon ve çekicide ilk çeyrek

2007 yılının ilk 3 ayını başka bir ifade ile de ilk çeyreğini geride bırakmış bulunuyoruz. Pazarda satışı gerçekleşen araç adetleri ile ilgili kategoriler ve firmalar bazında istatistiki bilgiler ve yorumlar yayınlanmaya başladı.

Bu kapsamda konu ile ilgili görüşlerimizi segmentler bazında sizlerle paylaşmak istedik.

6 ton üzeri olarak tabi edilen kamyon pazarının bir önceki yılın aynı dönemine göre 1/3 oranında daraldığı görülmektedir. Bu daralmanın segmentler bazında irdelenmesi bizce önem arz etmektedir:

25/26 ton AYA Kapasiteli 6x2 Kamyon Segmenti:

Söz konusu segmentin daralması, daha doğrusu diğer segmentlerde yer alan araçların lehine kan kaybetmesi yeni bir olgu değildir. Özellikle yürürlüğe giren yasa ve yönetmelikler ile artan kontroller ve yükselen nakliye maliyetleri gibi nedenlerden dolayı söz konusu segmentte gerçekleşen araç satışları ciddi düşüş eğilimi içerisindedir. Bu trend önümüzdeki süreçte de devam edecektir. Söz konusu gelişmeyi tetikleyen önemli faktörlerin arasında bireysel nakliyeciliğin özellikle artan maliyetler ve taşımacılık sektörünün gittikçe daha profesyonel yapılar / örgütler altında organize olmaya başlamasının da sayılması şarttır.

32 ton AYA Kapasiteli 8x2 Kamyon Segmenti:

Daha önceki yazılarımızda da belirttiğimiz gibi söz konusu segment özellikle yeni devreye giren yasa ve yönetmelikler paralelinde bir ara çözüm arayışı sonucu oluşmuştur. Yayınlanan istatistiklerden görülen bu segmentinde 6x2 segmenti gibi ciddi bir daralma içerisinde olduğu yönündedir. Açıkçası kişisel görüşümüz gerek 6x2, gerekse de 8x2 kamyon segmentlerinin önümüzdeki süreçte daralmalarının kaçınılmaz olduğudur. Türk nakliye sektörü profesyonel yapılara dönük transformasyonunu gerçekleştirdikçe bu gelişim daha da bariz hale gelecektir.

Çekici ve Treyler Segmenti:

Biz bu segmenti sadece çekici kategorisi değil aynı zamanda treyler grubu ürünlerle birlikte ele almayı daha uygun görüyoruz. Yayınlanan istatistiklere baktığımızda, söz konusu segmentin bırakın daralmayı, tam tersine büyüme trendini sürdürdüğü gözlemlenmektedir. Bu gelişmenin dayandığı nedenleri kısaca sıralamak gerekirse:

1-Çekici ve treyler kullanan firmalar ağırlıklı olarak uluslararası nakliye sektöründe yer almaktadırlar. Türkiye ihracatı sürekli artış gösteren bir ülke konumundadır. İhracatın artışına paralel olarak, ham madde, yarı mamul malzeme ve üretime dönük makine ithalatı da ciddi artış göstermektedir Bunun doğal sonucu olarak uluslararası nakliye yapan firmalarımızın iş hacimleri büyüme trendini sürdürmektedir. Mevcut gelişmeler paralelinde söz konusu firmaların araç parklarını yenileme ve büyütmeye yönelik yatırımları sürmektedir.

2-Yukarda da belirttiğimiz üzere yurt içi taşımacılık yapan firmalar da yönetmelik ve kanunlarda oluşan değişiklikler ve kara yolu denetimlerinin artması paralelinde çekici ve treyler kombinasyonlarına filolarında gittikçe daha çok yer vermeye başlamışlardır.

3-Sektörde yer alan firmaların profesyonelleşmesi ve işletmecikte ortaya çıkan maliyetlerin önemi hususunda genel bilinç seviyesinin yükselmesi sonucunda çekici ve treyler kombinasyonlarına yönelme kaçınılmaz bir olgu olarak oraya çıkmaktadır.

25 ton AYA Kapasiteli 6x2 İnşaat Kamyonu Segmenti:

Söz konusu segmet de Türkiye'nin kendine özgü koşulları sebebi ile ortaya çıkmış ve yıllarca inşaat sektörüne dönük nakliye filosunun omurgasını oluşturmuştur. Günümüzde gerek yürürlüğe giren yeni yasa ve yönetmelikler, gerekse de tüm nakliye sektörü gibi artan profesyonellik seviyesi ve işletme maliyetlerinin en az ilk yatırım maliyetleri kadar önemli olduğunun bilincine varması gibi nedenlerden dolayı söz konusu segment bir daralma içine girmiştir. Tabii bu genel değerlendirmenin yanında, 2007 yılının bir seçim yılı olması, inşaat sektöründe yapılan yatırımlarda ortaya çıkan şişme ve bunun sonucunda da yatırımın geri dönüşü ile ilgili endişelerin oluşması v.b. sebeplerden dolayı yatırımların ötelenmesinin de bizce anılan segmentin daralmasındaki önemli nedenlerin arasında sayılmaları şarttır.

26/32 ton AYA Kapasiteli 6x4 / 8x4 İnşaat Kamyonu Segmenti:

Gerek sektörel bilinç seviyesinin yükselmesi, gerek teknolojik gelişmelerin ortaya çıkardığı ihtiyaçlar, gerekse de inşaat sektörünün doğal gereksinimleri nedeni ile söz konusu segment geçtiğimiz süreçte ciddi büyüme göstermiştir. Yayınlanan istatistiklere bakıldığında kişisel izlenimimiz anılan segmetteki daralmanın da diğer segmentlerdeki kadar ciddi boyutta olmadığı yönündedir. Bizce ülkenin içinde bulunduğu genel seçim ortamı, firmaların içinde bulundukları belirsizlik ortamı sebebi ile yatırımlarını ertelemeleri bu segment özelindeki daralmanın ana nedenini oluşturmaktadır. Kişisel görüşümüz seçim ortamının sağlıklı bir şekilde atlatılmasının akabinde bu segmet özelinde ertelenen yatırımların hayata geçirilmesi sonucunda ciddi bir büyüme trendine girilmesinin kaçınılmaz olacağıdır.

6 – 16 ton AYA Kapasiteli Kamyon Segmenti:

Ağır tonajlı kamyon segmenti ile karşılaştırıldığında söz konusu segmentin daha az etkilendiği açıkça görülmektedir. Buda bizce sektörün içinde bulunduğu duraksamanın işlerin daralmasından ileri gelmediğine işaret etmektedir. Özellikle dağıtım ve kısa – orta mesafeli taşımacıkta faaliyet gösteren işletmeciler nezdinde ciddi bir daralma oluşmamakta ve bu da yatırımlara yansıyarak kendisini göstermektedir.

Genel Değerlendirme:

Türk kamyon piyasası yılın ilk çeyreğinde önemli bir daralma geçirmiştir. Segmentler özeline inildiğinde ise, bu gelişmenin ciddi bir dönüşümün habercisi olduğunun da söylenmesi mümkündür. Bireysel nakliyeciler pazardan çekilmekte, kurumsal filolar büyümekte, yeni firmalar ortaya çıkmaktadır.

Özellikle BASEL II şartlarının devreye girmesi ile birlikte bu dönüşüm kaçınılmaz olarak daha da hızlanacaktır. Sektörün kendisini bu dönüşüme ve değişime hazırlaması şarttır.

İş dünyasında sürekli gündemde olan sürekli değişime ayak uydurma yeteneği yüksek ve innovatif çalışma prensiplerini benimseyen firmalar ayakta kalacak, söz konusu koşullarla yaşamanın gerekliliklerini yerine getiremeyen firmalar ise maalesef sektördeki varlıklarını sürdüremeyeceklerdir.

Sağlıcakla kalın, kazancınız bol, yolunuz açık olun değerli nakliyeci dostlarımız.

taşımacılar

Taşımacılık ve lojistik sektörünün nabzını tutan
www.tasimacilar.com
5 yıldan bu yana her gün gelişmeleri eş anlı olarak okuyucularına online iletiyor.
Hizmetlerini ücretsiz olarak sunan
www.tasimacilar.com
taşıyanlara taşıtanları aynı çatıda buluşturuyor.Kara, deniz, hava taşımacılığı ve lojistik sektörü hakkında her bilgiyi barındıran **www.tasimacilar.com**
zengin içeriği ve dinamik yapısı ile profesyonellere, sektörü merak edenlere ve sektör hakkında bilgi almak isteyenlere kaynak olmaya devam ediyor. Türkiye'de internet üzerinden en çok ziyaret edilen sektörel sitesi olma özelliğine sahip
www.tasimacilar.com
sitesinde güncel ve sektörel haber akışının yanı sıra, taşımacılık ve lojistik ile ilgili kanun ve yönetmelikler, sektörel dernek ve odalardan bilgiler, araç alım satımı, iş ve ihale ilanları da yer alıyor.

www.tasimacilar.com

info@tasimacilar.com

Taşımacılar Gazetesi'ne ücretsiz abone olmak için www.tasimacilar.com sitesinde abone formunu eksiksiz doldurunuz.

Gazetemize Ücretsiz Abone olmak için

www.tasimacilar.com

Adresinden Kayıt Yapmanız Yeterli

taşımacılar

sayfa 6 21/04/2007 15:23 Page 1

C M Y K

UND Başkanı Tamer Dinçşahin Kısıtlama söz konusu olamaz

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Başkanı Tamer Dinçşahin, Bulgaristan'ın transit geçişlere kısıtlama getirmesinin söz konusu olamayacağını söyledi.

Dinçşahin, Bulgaristan ve kota uygulamalarına ilişkin sorularımızı yanıtladı:

Ulusulararası Nakliyeciler Derneği Başkanı Tamer Dinçşahin

Bulgaristan Konusunda galiba sıcak gelişmeler var. Bu gelişmeler nedir?

Evet var. Geçmiş Karayolu Taşıma anlaşması 2006 yılı temmuz ayında Bulgaristan tarafından tek taraflı fesih edildi. Yeni bir anlaşmanın yapılması konusunda görüşmeler devam etmektedir.

Yılbaşından bu yana yapılan görüşmelerden ilki 25 Ocak'ta Sofya'da yapılan ve Sn. Bakanımız Kürşat Tüzmen başkanlık etmiş olduğu KEK toplantısı idi. Bu toplantıda Bulgaristan tarafından tek taraflı olarak iptal edilmiş olan 1979 anlaşmasının yerine yeni bir anlaşma yapılmak istendi. Bu talep karşısında Bakanlıklar ve Derneklerin katılımıyla İstanbul'da bir buluşma gerçekleşti. Burada da Bulgarlar tarafından yapılmak istenilen anlaşmada Bulgaristan tarafı taşımalar için tam serbestlik istedi. Bu tabi ki belli kurallar içerisinde olmalıydı.

Bizlerin söylediği; Bulgaristan Plakalı araçların Türkiye'ye yüklü gelişlerinde yük alabilmeleri için gerekli olan ikili belgelerin kaldırılması yani ikili taşımaların belgesiz yapılması, transit taşımaların serbest olması ve üçüncü ülke taşımalarının kotaya tabi olması, bunlara dışında boş girip yük almanın her iki ülke içinde kesinlikle müsaade edilmemesi şeklindeydi. Sadece boş girişlerde özellikli taşımalar için müsaade edilecekti, buda tanker, low-bed, oto taşıma türü idi. Ancak İstanbul'da yapılan bu toplantıdan bir sonuç alınamadı. Her iki ülke bakanlık yetkilileri özel sektör temsilcilerinin uzlaşması için sadece taşımacıların katıldığı bir toplantının Bulgaristan'da düzenlenmesine karar verildi.

Peki, bu buluşma gerçekleşti mi, görüşler karşılıklı paylaşıldı mı?

Evet, bu görüşler sonucunda 25'e yakın taşımacı arkadaşla birlikte Bulgaristan'a gidilip Bulgar nakliyeci arkadaşlarla bir araya gelindi. Bu katılım içerisinde her iki derneği temsilen katılım oldu. Bulgar tarafından da 3 dernek ve taşımacıları temsil edildi. Çok da yararlı bir toplantı oldu. Sonucunda belirli kararlar alındı. Ancak sadece "Basat" adlı dernek bir konuda muhalefet etti. Buda Türkiye'ye boş girip yük almanın serbest bırakılmasıydı. Basat bir ölçüde de Wılly Betz tarafından temsil edilmekteydi. Bu isteği tamamıyla bu firmanın kendi menfaatlerini gözetmesinden kaynaklanan ve büyük çoğunluk kısmını zor durumda bırakabilecek bir istekti. Bunun yanlışlığını anlattık. Bu toplantı sonrasında olayın çözümü konusu Bakanlık düzeyinde Mart sonunda Sofya'da yapılacak olan toplantıya bırakıldı ancak bu toplantıda da sonuç alınamadı.

Aldığımız bilgiye göre Nisan sonunda bir görüşme olacak. Burada sonuç alınacak mıdır?

Evet, Bakanlık düzeyinde Nisan sonunda İstanbul'da bir toplantı olacaktır. Bu toplantıda sonuca gidilecek olduğunu düşünmekteyim. Çünkü GATT anlaşmasının 5'inci maddesi malların serbest dolaşımını güvence altına almaktadır. Transit geçişlere kısıtlama getirilmesi söz konusu olamaz. Ayrıca, Gümrük Birliğinin 5 ve 6. maddeleri malların serbest dolaşımına karşı engellemeler ve eş etkili tedbirler konamayacağını çok net olarak açıklıyor.

Sektörün bu konuda düşüncesi nedir?

Sektör olarak ortak bir tutum içerisindeyiz. Biz sektörümüzün geleceğini planlamaktayız. Bu nedenle de taşımacılarımız için haksız rekabet yaratabilecek tüm uygulama ve anlaşmaların karşısındayız.

Bulgaristan üzerinden geçiş yapan araç sayımız 180 bin üzerindedir. Bu ölçekteki taşımalarımız için uzun bir süredir alternatif güzergâhlar üzerinde çalışmaktaydık. Kapasite planlaması yaparak çeşitli güzergâhlar tespit ettik. Bildiğiniz gibi Ro-Ro seferlerimiz kapasitesi artarak devam etmektedir. Bu seferlere ilave olarak Köstence'ye konulacak Ro-Ro konusunda çok büyük gelişme kaydedildi. İzmir'deki mevcut Çeşme hattına ilave olarak Çanakkale ve İzmir'den yeni iki Ro-Ro hattı hizmet vermeye başladı.

Sene başında yaşanan Bulgaristan Vize krizi nedeniyle Yunanistan çıkışlı Makedonya - Sırbistan güzergâhı kullanıldı ve başarılı olundu. Bunun ötesinde Yunanistan Igoumenıtsa limanına ulaşan otoyol inşaatı bitirildi ve bu yolla ulaşımda serbestleşti. Kısaca taşımacılar olarak alternatiflerimizi hazırladık. Bizler bunları yaparken bir taraftan da Bulgar meslektaşlarımızla rekabet değil, ortak yatırımlar yaparak işbirliklerini arttırmayı hedefliyoruz.

Taşımacılarımız etkilenmeyecek

■ Bulgaristan'la yaşanan transit geçiş konusunda, Türk taşımacısının etkilenmeyeceğini belirten Dinçşahin şöyle konuştu: "Bakanlığımız, İhracatçılarımız ve sektör bu konuda birliktelik içerisindedir. Aslına bakarsanız Türk nakliyecilerden daha fazla Bulgar nakliyeciler bu durumdan etkileneceklerdir. İşte biz bu nedenle, sadece Türk taşımacıların değil Bulgar taşımacılarında ilerde önlerine çıkabilecek sorunların bugünden önlemini alıp rekabetçi olabilmeleri için çalışmaktayız. Bu düşüncelerimizi de kendileri ile paylaşmaktayız ve bundan da mutluluk duyuyoruz."

Mevlüt İLGİN

Yıkıcı değil, yapıcı rekabet

Firmalar arasında yaşanan fiyat politikaları, yıkıcı rekabete neden oluyor. Bundan da en fazla zararlı çıkan yine firmalardır. Bizler rekabete karşı değiliz. Rekabet elbette olacaktır ama yıkıcı değil, yapıcı yönde…

Mal ve hizmet kalitesinin arttırılması için bütün sektörlerde rekabet büyük önem arz etmektedir. Zaten çağdaş ve demokratik ülkelere baktığımızda da bu açıkça görülmektedir. Serbest dünya ekonomisini incelediğimizde Roma Antlaşması karşımıza çıkıyor…

AB Rekabet Politikası, Avrupa Topluluğu'nu kuran Roma Antlaşması'nda da yer verildiği üzere, üye ülkelerin serbest rekabetin olduğu açık piyasa ekonomi ilkesine uygun olarak yürütülecek bir ekonomi politikasını kabul edecekleri ilkesi üzerine kuruldu. Bu çerçevede, Birlik içinde rekabetin korunması ve geliştirilmesi hedefleniyor. AB içindeki rekabet kuralları, piyasa ekonomisini işleten, rekabetin hukuka aykırı olarak sınıflandırılmasına izin vermeyen, rekabeti kuran ve koruyan hukuk kurallarıdır.

Her ne kadar serbest dünya ekonomisi benimsense de rekabetin belli kurallar içinde yapılması yönünde hukuksal bağlayıcı maddeler vardır. Hiç kimse kendi kafasına göre; "ben fiyat indirimine gidiyorum" diyemez. Ama maalesef ülkemizde rekabet kavramı tam anlamıyla yerleşmediği için firmalarımız yapıcı rekabet yerine yıkıcı rekabeti tercih etmektedir.

Taşımacılık sektörüne baktığımızda; gerek hava taşımacılığında, gerekse kara taşımacılık sektöründe kıran kırana bir rekabet söz konusu. Havayolu şirketleri yolcu potansiyellerinin düşük olduğu dönemlerde otobüs bilet fiyatının bile altında taşıma yapıyor, otobüs firmaları kan ağlıyor. Hal böyle olunca firmalarda başlıyor kendi içinde yıkıcı rekabete… İstanbul'dan Diyarbakır'a bir otobüsün gidiş maliyetlerine baktığımızda komisyon ve vergiler hariç koltuk başı 45 YTL gibi bir rakam çıkıyor karşımıza. Bilet fiyatları ise 40 YTL. Böyle bir rekabet anlayışı kesinlikle olamaz…

Rekabet nasıl yapılır? Maliyet hesapları gözden geçirilir ve kar payı üzerinden indirim yapılır. Yani bir firma "ben 10 lira kar yaparım" derken, diğeri "arkadaş ben 5 lira kar yapacağım" diyebilir. Bu doğaldır. Çünkü kar payı üzerinden rekabet yapılmakta, aynı malı veya hizmeti üreten firmalar bundan zarar görmemektedir. Öte yandan tüketici açısından baktığımızda da maliyetin altındaki satışlarda mal ve hizmet kalitesi düştüğünü görüyoruz…

Malumunuz karayolu taşımacılık sektörünün belli bir düzene sokulması için Karayolu Taşımacılık Kanunu çıkartılarak firmalara geçiş süreleri tanındı. Taşıma kanunu ve yönetmeliği, firmaların kurulması ve faaliyete geçmesiyle ilgili daha bağlayıcı kıstaslar getiriyor. Mesleki yeterlilik, mali yeterlilik, mesleki saygınlık gibi kurallar getirmiş. Onun için bu geçiş ve uyum sürecinde hem yük hem de yolcu taşımacıları biraz daha kontrollü olması gerekir. Şöyle ki;

- Rekabeti kısıtlayan anlaşmaların ve egemen durumun haksız kullanımının ortadan kaldırılması (rakipler arasında fiyat tespit anlaşmaları gibi)
- Firmalar arasında birleşmelerin kontrol edilmesi (iki grubun, piyasaya egemen olmalarını sağlayacak biçimde birleşmeleri gibi)
- Tekelci ekonomik sektörlerin özelleştirilmesi (telekomünikasyon, ulaştırma, enerji gibi)
- Devlet yardımının izlenmesi (canlanma olasılığı olmamasına rağmen zarar eden bir firmanın ticari faaliyetini sürdürmesi amacıyla tasarlanan Devlet yardımının yasaklanması)

Serbest rekabete hiçbir zaman karşı olmadık. Bizim karşı çıktığımız haksız ve yıkıcı rekabettir. Sektörde belgesiz çalışarak rekabet yapanlara karşıyız. Bunun içinde yetkililerin bir an önce harekete geçerek maliyetlerin altında satış yapanları önlemesini arzu ediyoruz. Yukarıda da bahsettiğim gibi maliyetlerin altında rekabet yapılamaz, rekabet ancak kar oranları üzerinden yapılabilir.

Bakanlıkların yetkili birimleri tarafından etkin denetimler yapılmalı ve taşımacılık sektöründe taban/tavan fiyat uygulaması yapılmalıdır. Otobüs sektöründe TOFED; Kasım-Mayıs dönemlerinde yolcu potansiyelini artırmak amacıyla taban fiyat tespit çalışmaları yaptı. Yapılan bu çalışmalar Ulaştırma Bakanlığı'na rapor halinde sunuldu. Bakanlığın ılımlı yaklaşımları sonucu Kasım-Mayıs dönemleri arasında belirlenen fiyat uygulandı.

Şimdi birde nakliye sektörüne bakalım: Nakliye sektöründe de firmalar ve bireysel kamyoncular kendi aralarında anlaşmazlığa düşüyor. Düşük fiyat uygulamalarıyla kendilerine zarar veriyor. Bursa'dan İstanbul'a bir kamyon yük getirdiğinde maliyet nedir? Kimse bunun hesabını yapmıyor. Burada sektörel derneklere büyük görevler düşüyor. Yapacakları bilimsel çalışmalarla ton/km birim fiyatlarını belirleyebilir ve bu fiyat üzerinden taşıma yapılmasını sağlayabilirler.

Temennimiz sürdürülebilir yapıcı bir fiyat politikasıyla sektörde bol kazançlı günlerdir. Yolunuz açık, kazancınız bol olması dileğiyle sağlıcakla kalın.

Türkiye, Moldova üzerinden geçişte 425 belge kullanacak

Türkiye, Moldova üzerinden üçüncü ülkeye geçiş için 425, Moldova'ya boş araçla girip yük almak için de 275 adetlik geçiş belgesi kullanabilecek.

Türkiye-Moldova Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı sonrası yayınlanan protokolde, Moldova; Türkiye üzerinden üçüncü ülkelere yapacağı taşımalarda 325, boş olarak Türkiye'ye gelip yük almak için de 300 adet geçiş belgesi kullanabilecek. Türkiye ise, Moldova üzerinden üçüncü ülkeye geçiş için 425, Moldova'ya boş araçla girip yük almak için de 275 adetlik geçiş belgesi kullanacak.

Toplantıda, iki ülke arasında yolcu taşımacılığı alanında yüksek bir potansiyel olduğu belirtilerek, düzenli yolcu taşımacılığının geliştirilmesi yönünde çaba sarf edilmesi gerektiği belirtildi.

Yıl - 1 SAYI - 8 Fiyatı: 25 Ykr - 20 Nisan 2007

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

taşımacılar

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

Genel Yayın Yönetmeni
Korhan DEMİR

Sorumlu Yazıişleri Müdürü
Hüseyin KARABULUT

Haber Koordinatörü
Yaşar CAN

Haber Müdürü
Emre KOL

Hukuk Danışmanı
Av. Uğur AMASYA

ANADOLU TEMSİLCİLİKLERİ

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

Adres: Barbaros Bulvarı Bostancı Veli Sokak. No:8/3 Beşiktaş 34353 - İSTANBUL
Tel:(0212) 258 77 86 - 87 Fax:(0212) 259 78 85
Gsm:0532 311 40 62 - 0546 804 65 15
E-mail: info@tasimacilar.com
info@tasimacilargazetesi.com

Basıldığı Yer: İhlas Gazetecilik A.Ş.
29 Ekim Cad. No:23 / Yenibosna - İSTANBUL

Köşe yazılarının sorumluluğu yazarlarına aittir.

Taşımacılar Gazetesi basın meslek ilkelerine uymaya söz vermiştir.

ADR Yönetmeliği yürürlüğe girdi

Tehlikeli maddelerin karayoluyla taşınması hakkındaki yönetmelik resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girdi.

Türkiye'nin 2005 yılında 5434 sayılı Kanunla katıldığı ADR Konvansiyonu'na taraf 42 ülke bulunuyor. Yönetmelikte dikkat çekilen nokta ise, 2007 yılında başlayan ve 2010 yılında ADR taraf ülkelerinde tamamlanması gereken tünel kategorileri ve buna bağlı kısıtlamalar yönetmelikte dikkat çeken bir nokta olarak yer alıyor.

Yönetmelikle, bazı tehlikeli maddelerin taşınması için özel izin şartı aranırken, diğer önemli nokta da tehlikeli madde taşımacılığında sürücülerin geçerli bir eğitim sertifikasına sahip olma zorunluluğu aranıyor.

Ulaştırma Bakanı: Kazayı araştıracağız

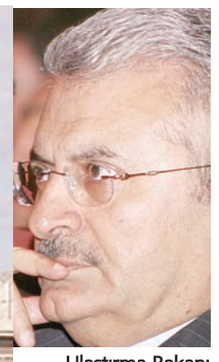
Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Aksaray'da 33 kişinin yaşamını yitirdiği trafik kazasında, otobüsün yetki belgesiz taşımacılık yaptığı yönündeki tespitleri dikkate aldıklarını ve kazayı araştıracaklarını söyledi.

Ulaştırma Bakanı Yıldırım, 46'ıncı Uluslararası Hava Trafik Kontrolörleri Federasyonu'nun (IFATCA) dünya kongresi açılışı sonrası vize ve kota uygulamaları, Aksaray'da çoğu çocuk 33 kişinin hayatını kaybettiği trafik kazası ile ilgili açıklama yaptı.

ARAŞTIRACAĞIZ

Geçtiğimiz günlerde Aksaray'da çoğu çocuk 33 kişinin hayatını kaybettiği trafik kazasında otobüsün yetki belgesiz taşımacılık yaptığı yönündeki tespitleri Binali Yıldırım, şöyle değerlendirdi:

"Bu konu araştırılıyor. Malum gerek şehirlerarası gerek şehir içi gerekse uluslararası çalışma yapan yolcu ve eşya taşıyanların mutlaka belgeye sahip olması lazım. Bu belgeyi almadan yola çıkan araçlara çok ağır cezalar var. Tabi bunun kontrolünü de şehirlerde emniyet kırsal kesimlerde de jandarma yapıyor.



Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Aksaray'da 33 kişinin ölümüyle sonuçlanan trafik kazasında otobüsün yetki belgesiz taşımacılık yapıp yapmadığını araştıracaklarını söyledi.

Burada kontrol yapılmamışsa bunların araştırılması yapılacak. Tabii ki olmaması gereken bir şey olduğunu düşünüyoruz"

Otobüsün 46 kapasitesi varken 60'ın üzerinde yolcu ile seyahate çıkılmasının kazaya davetiye çıkarmak olduğunu ifade eden Yıldırım, "Çok üzücü bir kaza, yavrularımızı velilerimizi kaybettik. İnşallah böylesine üzücü kazalar daha az yaşanır diyoruz. Buna göre de gerekli tedbirler alınır diye düşünüyoruz" dedi.

sayfa 7 21/04/2007 15:23 Page 1

C M Y K

Ahmet TÜRKOĞLU

Dondurmam gaymak, otobüsüm gaymak

Bir filme isim bile oldu; DONDURMAM GAYMAK!.....

Bu telâffuz: taşralı dondurmacının; iştah kabartarak satış çabasının bağırtısıdır.

Dondurma da özellikle sıcak günlerde aranılan serinletici leziz, hoş bir üründür. (Hijyen şartları geçerlidir.)

Dondurmaya adını veren de kendi özelliği; yani karışımının dondurulmasıdır, 'don' ma olayıdır. Dondurmanın bu serinletici özelliği; hasta edici öldürücü nitelik de kazanabilir. Bu nitelik; tüketicisinin tutumuna bağlıdır. Bu tatlı 'don' olayının tadını koruması; üretim-saklama- dağıtım-satış ve tüketim zincirindeki herkesin özenine bağlıdır.

GAYMAK – KAYMAK

Kaymak kelimesi de çok zengin anlamlarıyla, şiirde, edebiyatta, sporda da çok kullanılan bir kelime:

Kaymak dondurma,

Süt kaymağı,

Afyon kaymağı,

Kaymaklı kadayıf,

Sirke kaymağı sirke üstünde süt kaymağı olamaz" atasözü bile var)

Yıldız kaymak,

Hayatı kaymak (ölüm, zulüm),

Toprak kaymak (heyelân),

Buzda kaymak buz pateni),

Ski kaymak (kayak),

Suda kaymak (jet ski; Levent Kırca' nın konusudur),

Sporcu kay(dır)mak (yer değişikliği)…

Eh, bir de taşıt kayma var.

TAŞIT KAYMAK?

Taşıt, kaymalarının da çeşitleri, özellikle de bizim Elhamdüllilhistan'ımızda var.

Bunları da başlıca 2'ye ayırabiliriz.

1)Kurak (yol) zemin kaymaları:

1.1) Rampada, şoförlü/şoförsüz kayma(k)lar,

1.2) Hızda fren kaymaları, (zıpır gençlerin davranışları da bu cümledendir)

1.3) Camlaşmış asfaltta kayma(k)lar

1.4) Mıcırda kaymalar.

2)Islak zemin kaymaları:

2.1)Yağmurda kaymalar,

2.2)Buz (lanma) da kaymalar. Bunlara "don" kaymaları da denilebilir.

OTOBOSUM GAYMAK?

Otobüsün taşra telâffuzu da yer yer; otobos' tur. Bu yüzden " otobosum gaymak" dedik.

Amma bu da yine 2 anlama gelecektir:

1) Otobüs kaymak,

2) Otobüsün kayması.

Otobüs Kaymak:

Kaymak teknolojisinin zirve yaptığı otobüsler kastedilir. Hemen her otobüs için markanız da böyle sayılır, bu alanda tatlı bir rekabet de var. Tüm üreticileri kutlamak da gerek!

Otobüs Kaymak'ları:

Otobüsleri en fazla kaydıranın, kaygan zeminler olduğunu biliyoruz; ıslak ya da kuru.

'DON' OLAYI İLGİLİLERİ?

Meteoroloji haberlerinde; bazı bölgelerimiz için 6-8 aya bile varan süreyle o uyarılar yapılır:

"Yurdun … kesimlerinde don olayı görüleceğinden; ilgililerin, gereken tedbirleri alması gereği, uyarısı yapıldı."

Ben bu "ilgili"leri ve tedbirleri merak ediyorum:

Karayollarımızdaki don olayları ile ilgili ilgilileri ve alınacak tedbirleri.

Don olacak ve kayganlaşabilecek bölgelerde yol donmalarını ve bunlara bağlı oluşabilecek, potansiyel faciaları önleyecek kalıcı ve geçici tedbirleri almak gerekmez mi?

Kalıcı olarak; don, yağış bölgesinde, konuşlandırılacak uyarı ve düşürülmüş hız levhaları [ayrıca orta vadede elektronik yazılı ve sembollü şemalarla, zamansal (güncel gibi) uyarı mesajları]

Geçici olarak; önleyici/çözücü kimyasal, kar yığılmasını engelleyici küreme çalışmalar,

Ama bizim bazı ilgililer, bu konuda ilgisiz davranıyorlar. "-Herkes kendi 'don'undan sorumludur", diyorlar anlaşılan. Her 'don'u iç çamaşır gibi algılıyorlar, besbelli. Onların bu anlayışları da dez başarılara dönüşüyor. Ülkemiz kadar, taşıt kaydıran ülke yok!

Habur'da geçişler 10 dakikaya inecek

Habur Gümrük Başmüdürü Mehmet Ulusoy: "Çok kısa süre içerisinde araçlar, Habur Gümrük sahasında en fazla 10 dakika bekleyecek."

Halil COŞKUN / Silopi

Habur Gümrük Başmüdürü Mehmet Ulusoy son günlerde bazı medya organlarında çıkan Habur kapatıldı haberlerinin gerçekleri yansıtmadığını ve sınır kapılarının ancak bakanlar kurulu kararı ile kapatılabileceğini söyledi. Başmüdür Ulusoy ayrıca çok kısa bir süre içerisinde bir aracın Habur Gümrük sahasında en fazla 10 dakika durabileceğini söyledi.

İthalat İhracat, Sınır Ticareti Geliştirme ve Dayanışma Derneği yönetim kurulu üyeleri Yusuf Tosunu ve Kemal Palta'yı makamında kabul eden Habur Gümrük Başmüdürü Mehmet Ulusoy, Habur Sınır Kapısı'nda giriş ve çıkışlarında hiç sorun olmadığını ayrıca son dönemlerde giriş ve çıkışlarda gözle görülür bir artışın olduğunu dile getirdi.

Habur Sınır Kapısı'nda giriş ve çıkışların az olmasını bazı şoförlerin yasadışı işler yapmasına bağlayan Gümrük Başmüdürü Mehmet Ulusoy iyi niyetle çalışan bütün herkese gerekli kolaylıkların sağlandığını belirtti.

MAKSATLI HABERLER

Başmüdür Ulusoy " Bazı medya kuruluşlarında Habur Sınır Kapısı kapatıldı diye yalan haberler ortaya atılıyor bunun sonucunda birçok yerden bizi arayan oldu. Böyle bir şeyin olmadığını herkese anlattım. Bu haberleri kim hangi maksatla yapıyor anlamış değilim. Burası bir işyeri değil ki kendi kafamıza göre açıp kapatalım. Habur Sınır Kapısı ve diğer bütün sınır kapıları ancak bakanlar kurulu kararı ile açılır veya kapanır.

Her hafta rutin olarak Irak yetkileri ile yaptığımız toplantıda Irak tarafındaki yetkililerde bize çok teşekkür ettiler, bu teşekkürün sebebi de her gecen gün giriş ve çıkışlarda artan araçların sayısından dolayı idi. Günlük ortalama olarak 2 bin den fazla araç giriş ve çıkış yapıyor.

Bugüne kadar sürekli gündüz gümrüğe giriş yapan araçlarımızın sayısıyla akşam gümrüğe giriş yapan araçlarımızın sayısı bir olmadı. Sürekli gündüz giriş yapan araç sayısı daha fazla görünüyor. Şoförlerimiz araçlarının kilolarını arttırmak için depolarına, lastiklerine veya herhangi gizli bir yere su, kum, çakıl, çimento gibi maddeler yerleştiriyorlar. Bu da bizim zaman kaybı yaşamamıza ve aksaklıklara neden oluyor.

Habur sınır kapısına yaklaşık olarak iki hafta sonra gelecek olan program bizim işimizi çok rahatlatacak, dolayısı ile bu rahatlık giriş ve çıkışlara yansıyacak. Program kurulduktan sonra bir şoför sınır kapısında en fazla 10 dakika duracak. Gümrüğümüz bu program içinde pilot ve örnek gümrük olarak seçildi. Eskiden iki peron çalışıyordu ama şimdi çalışan peron sayılarımızı altıya çıkardık. Biz şoförlerimizin Irak ta değil de Türkiye de beklemesinden yanayız.

Türkiye'de ilk kez burada açılan İpek Yolu İç Gümrüğü'nden büyük bir verim aldık. Yapılan fizibilitelere göre; açıkçası bu kadarını beklemiyorduk ama, sistem oturdu ve şu an sorunsuz bir şekilde çalışıyor. İpekyolu gümrüğü Türkiye'de bir ilk ve örnek bir gümrüktür. Bizim şoförlerimizden bir ricamız var: Gümrük yasalarına uymalarını ve evraklarının eksiksiz olmasını istiyoruz." dedi

Mehmet Ulusoy

YENİDEN CANLANACAK

İthalat İhracat, Sınır Ticareti Geliştirme ve Dayanışma Derneği yönetim kurulu üyesi Yusuf Tosun basında çıkan Habur kapatıldı sözlerine tepki göstererek Habur'u kapatmanın öyle kolay olmadığını söyledi. Tosun "İç Gümrük şu an sorunsuz bir şekilde çalışıyor ama iç gümrük binası hizmete girdiği zaman daha da iyi çalışacaktır. İç Gümrük'ün Silopi'de kurulmasında büyük emekleri gecen Milletvekillerimize ve başmüdürümüze katkılarından dolayı teşekkür ediyorum." dedi

İthalat İhracat, Sınır Ticareti Geliştirme ve Dayanışma Derneği yönetim kurulu üyesi Kemal Patla ise Habur Sınır Kapısı'nda yaşanan sıkıntıların geçici olduğunu ve en kısa zamanda tekrar eski canlığına kavuşacağına inandığını söyledi. Palta, İç Gümrük'ün ilk kez Silopi de açılmasından dolayı, katkıları geçen herkese çok teşekkür ettiğini söyledi.

Irak hükümeti sigorta adı altında haksız para alıyor

Şırnak'ın Silopi İlçesi'nde bulunan Habur Sınır Kapısı'ndan Irak'a yük götüren tanker şoförlerinden, Irak geçici hükümeti yeni çıkardığı yasayla, sigorta için 25, Arap CMR'si için 15 dolar alıyor.

Habur Sınır Kapısı'nda kuyrukta bekleyen tanker şoförleri, Irak geçici hükümetinin keyfi yasalar ve uygulamalar çıkardığını ileri sürerek, yeni düzenlemeler nedeniyle zorda kaldıklarını söyledi.

Şoförler özellikle Irak hükümetinin sigorta parası adı altında 25 dolar ve Arap CMR'si adı altında alınan 15 doların, haksız bir uygulama olduğunu belirtti.

Halil İbrahim Gümrüğü'nde alınan 25 dolar ülkeye giren yapancı şoförleri iki gün boyunca sigortalatıyor. Ancak şoförler, Irak hükümetinin bu güne kadar hiçbir şoföre sigorta haklarını vermediklerini iddia etti.

Silopili iş adamından her ay 5 bin YTL bağış

Silopili iş adamı Ata Ökten; İthalat İhracat, Sınır Ticareti Geliştirme ve Dayanışma Derneğine aylık 5 bin YTL bağış da bulunarak iç gümrük için gereken tüm yardımların yapılacağını söyledi.

İthalat İhracat, Sınır Ticareti Geliştirme ve Dayanışma Derneği Yönetim Kurulu Başkan vekilleri Tahir Öğmen ile Yusuf Tosun, Silopili işadamı Ata Ökten'i makamında ziyaret etti.

Atahal binasında bir araya gelen dernek yöneticileri ve işadamı, iç gümrük için fikir alışverişinde bulundular. Ziyarete Habur Sınır Kapısı'nda son zamanlarda giriş ve çıkışlarda büyük düşüş yaşandığını bunun nedenin ise iç gümrükte yaşanan sıkıntılar olduğu dile getirildi. Ayrıca iç gümrük binası için bir an önce çalışmaların başlatılmasının gerekliliği ifade edildi.

CHP Habur'u inceledi

Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) Güneydoğu'ya gönderdiği 13 kişilik milletvekili heyeti Silopi'de bulunan Habur Sınır Kapısı'nda incelemelerde bulundu.

İlk olarak Şırnak'ın Cizre ilçesini ziyarette bulunan heyet, daha sonra Silopi'deki Habur Sınır Kapısı'nda Gümrük Baş Müdürü Mehmet Ulusoy'u makamında ziyaret ederek, Habur Sınır Kapısı'nda son durumu hakkında bilgi aldı.

sayfa 8 21/04/2007 15:24 Page 1

C M Y K

YAKLAŞIM

Alanur ÖZALP
Uzman Psikolog
Tel: (0212) 352 09 42

Aman dikkat!..

Türkiye'de trafik kazalarının nedenlerine baktığımızda şoför hatalarının çok fazla olduğunu görüyoruz. Şoförlerimizin trafikte hata yapmalarının nedeni ise yaşadıkları psikolojik bunalımlardır.

Şoför kelimesi aklımıza geldiği zaman kaza kelimesi de yanında geliyor. Çünkü şoförlerimiz ne kadar uzun süre trafikte kalırsa, kaza yapma riskleri de o kadar artar. Şoförlüğü kendine meslek edinmiş, bu işten evinin nafakasını temin eden insanlarımız uzunyola çıktıklarında kafalarında hep soru işaretleri oluşuyor. Buda onların kaza risklerini arttırıyor.

Trafik kazasının nedenleri arasında yorğunluk ve uygukusuzluk gelmektedir. Özellikle vardiyeli çalışan şoförlerimiz diğerlerine oranla daha fazla tehlike oluşturur. Yapılan araştırmalarda gece araç kullanan şoförlerimizin sabaha karşı saat 4-5-6 gibi performanslarının düştüğü gözlenmiştir. Dolayısıyla trafik kazalarında birinci faktör vardiyeli çalışmaya bağlı uykusuzluk ve adaptasyondur…

Yurtiçi ve uluslararası çalışan ağır ticari araçların hemen hemen hepsinin kabin içinde "ömür biter yol bitmez" diye duygusal bir söz yazmaktadır. Gerçekten baktığımızda ömür bitiyor ama yol hiçbir zaman bitmiyor. Sürekli karayollarında seyir eden şoförlerimiz sıla hasreti ile yanıp tutuşmaktadır. Ailelerini düşünmekte, eş-dostlarını özlemektedirler. Şoförlerimiz, sosyal aktivitilerden ise hep mahrumdurlar…

Halböyle olunca da uzun yol insanı iki şekilde etkiliyor. Birincisi düz ve monoton bir yol ise bir süre sonra insanın uykusu gelmeye, sıkılmaya ve bunalmaya başlıyor. Onunla da ilgili olarak zihninde de hareket edemiyor, yürüyemiyor ama hayaller, düşünceler geliştirmeye başlıyor, planlar yapıyor kafasında. Bu hayeller ise onun bir anlık dalğınlığına neden olduğu için kaza yapma riskini artırıyor.

İkincisi ise; Türk toplumunun yapısında evin reisi ekrektir. Kamyon ve TIR şoförlerimiz hayatlarının büyük bir bölümünü ailesinden uzakta geçirdiklerinden evin yükümlülüğünü eşleri üstlenmektedir. Her ne kadar ailenin iç yapısıyla eşler ilgilensede şoförlerimizin aklında hep ailesi vardır. "çocuklarım doğru yerde mi? doğru yetişiyor mu? okula gidiyorlar mı? okuldan kaçıyorlar mı?" diye aklı arka tarafta kalıyor.

Uzunyol şoförlerinin aile yapılarına baktığımızda; büyük aile yapısı karşımıza çıkıyor. Bunun nedenide şoförlerin sürekli uzunyolda olması ve yuvanın dağılmasını engellemek için büyük aile yapısını benimsemeleridir. Trafik kazalarının meydana gelmesinde bütün bunlar büyük bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Gazetelerin üçüncü sayfa haberlerine baktığımızda; "Dalgınlık ve dikkatsizlik sonucu direksiyon hakimiyetini kaybeden araç sürücüsü trafik kazası yaptı." Diye yazdığını görüyoruz. İşte "dalgınlık ve dikkatsizliğin" nedenleri yukarıda bahsettiğim gibi vardiyeli çalışmak, yorgunluk ve uykusuzluk ile hasret özlemidir.

Akademisyenler tarafından incelenen kaza raporlarında da uykusuzluğun ön planda olduğu açıkça görülmektedir. Hemen belirteyim trafik kazalarını sadece kamyon, TIR veya otobüs şoförleri yapmıyor. Özel otomobili ile trafiğe çıkan insanlarımızda trafik kazalarına karışabiliyorlar. Mesela diyelim ki; otomobiliyle vatandaşımız İstanbul'dan Antalya'ya gidecek. Antalya'ya bir saat kalmıştır. Ama uyku gözüne batar "hadi bir saat daha dayanayım" der. İşte kaza o son saatte gerçekleşiyor. İstatistiklere göre varacağı noktaya yaklaştığı mevkilerde kaza oluyor. Sürücülerimiz varacakları yere yaklaştıkca 'artık bu zamana kadar bir şey olmadı, bundan sonra da olmaz' diyerek risk alıyorlar.

Trafik kazalarında hep soçlu şoförlerimiz mi? Elbette hayır!... Yol hatalarından kaynaklanan kazalarda vardır: keskin virajlar, ışıklar, işeret levhalarının yetersizliği vs..

Türkiye şartları içinde yol hatalarının büyük risk oluşturduğunu biliyoruz. Ama her hükümetin ulaştırma bakanı; karayollarından kaynaklanan hataları asla kabul etmiyor. Ve "böyle bir şey yok" diyor. Bilim adamlarının karayollarında yaptığı araştırmalarda ise tam tersi çıkıyor karşımıza. Türkiye'de bir çok bölgede ölü noktalar mevcut ve bu ölü noktaların ıslahı konusunda ciddi çalışmalar yapılmıyor.

Ölmek en büyük acı ama sakat kalmak da çok büyük bir acı. Onun için tedbiri elden bırakmamak dileğiyle kazasız bol kazançlı günler diliyorum…

Sevgili okurlarım, önümüzdeki sayıdan itibaren Taşımacılar Gazetesi'nde sizlerden gelen sağlık üzerine her türlü soruyu cevaplayacağım.
Sorularınızı iletebileceğiniz adresler:
e-mail: info@tasimacilar.com
Faks: 0212 259 78 85

İstanbul'a 12 yeni Cadde Altı otopark

İLK ETAPTA FATİH, ŞİŞLİ, KADIKÖY, BAHÇELİEVLER, ÜSKÜDAR, GÜNGÖREN VE KAĞITHANE'DE YAPILACAK

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, otopark sorununu çözümü için, yap-işlet modeliyle "Cadde Altı" otoparkları inşa etmeyi sürdürüyor.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul'un otopark sorunu için çözmek için hayata geçirdiği "Cadde Altı" otopark projesinde, yap-işlet modeliyle 12 yeni otopark yapılmasını karara bağladı.

Şehrin trafik sorununun çözümünde kilit rol oynayacağı belirtilen zemin altı katlı otoparklar için belediye, bütçesinden kaynak ayırmadan yap-işlet modeliyle inşa edecek. İlk etapta Fatih'e 4, Şişli'de 3, Kadıköy, Bahçelievler, Üsküdar, Güngören ve Kağıthane'de birer olmak üzere 12 adet "Cadde Altı" otoparkı yapılacak.

5393 Sayılı Belediye Kanunu'nun 18. (e) maddesi ile Otoparklar 2886 Sayılı Devlet İhale Kanunu'na göre 30 yıl süreyle kullanılmak üzere üst kullanım hakkı verilmeksizin ihale edilecek. İstanbul Büyükşehir Belediyesi daha önce de büyük cadde ve meydanların altını otopark yapacak bir çalışma başlatmıştı.

Magirus'la yarışacaklar

■ Avrupa'da 1999 yılından beri geleneksel olarak düzenlenen 5 bin kilometrelik "Gumball 3000 Rallisi"ne bu yıl ilk defa Türkiye'den katılım olacak. Trafiğe açık yollarda yapılan rallide armatör Kemal Sadıkoğlu ve Alikonur Yarsuvat modifiye edilen 1977 model Magirus-Deutz minibüsle Türkiye adına yarışacak. Bu yıl 28 Nisan – 5 Mayıs tarihleri arasında dokuzuncusu düzenlenecek olan Gumball 3000 Rallisi'ne 93 otomobilin katılması beklenirken, yarış yine İngiltere'nin başkenti Londra'dan başlayacak.

Bilişim toptan tüfekten daha kuvvetli

İnternet Medyası Derneği'nin düzenlediği internet günleri toplantısına katılan Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, bilişimin toptan tüfekten daha kuvvetli hale geldiğini söyledi.

İnternet Günleri Kapsamında düzenlenen toplantıda konuşan Binali Yıldırım, Adalet Komisyonu'nun internet suçlarını düzenleyen bir taslak çalışması olduğunu kaydederek, internette sansür uyguladıkları yönündeki eleştirilere yanıt verdi.

Ulaştırma Bakanı Yıldırım, "Kimsenin bizi interneti zapturapt altına alan bir konumda görmesini istemiyoruz. Bizim, amaçladığımız ve yapmaya çalıştığımız internete sansür değil, internet üzerinde işlenen suçlara müdahale etmektir" dedi.

Güneydoğulu kooperatif başkan yardımcısıdan, ANAP Genel Başkanı'na tepki

Ya Güneydoğu'yu tanımıyor ya da Türk toprağı saymıyor

Mersin Habur Yük Taşımacıları Yardımlaşma ve Dayanışma Kooperatifi Başkan Yardımcısı Reber Haşimoğlu

Mersin Habur Yük Taşımacıları Kooperatif Başkan Yardımcısı, ANAP Genel Başkanı Mumcu'nun Habur'u kapatalım teklifine tepki göstererek, "Ya Güneydoğu'yu Türk toprağı saymıyorsunuz, ya da Güneydoğu'yu tanımıyorsunuz" dedi.

Mersin Habur Yük Taşımacıları Yardımlaşma ve Dayanışma Kooperatifi Başkan Yardımcı Reber Haşimoğlu, yazılı açıklamada Anavatan Partisi (ANAP) Genel Başkanı Erkan Mumcu'nun Habur Sınır Kapısı'nı kapatalım teklifine sert tepki gösterdi.

EKONOMİK ÇÖKÜNTÜ OLUR

Başkan Yardımcısı Haşimoğlu, Habur Sınır Kapısı'nın Güneydoğu'nun can damarı olduğunu ve bunun kapanması sonrasında bölgede büyük bir ekonomik çöküntünün olacağını söyledi.

Kooperatif Başkan Yardımcısı, "Sayın Mumcu, sizin Habur'u kapatalım diyerek nereye ve kime hizmet etmek istediğinizi anlamış değiliz. Ya siz Güneydoğu'yu Türkiye toprağı ve de insanını ve Türk milletinden saymıyorsunuz ya da bölgeyi hiç tanımıyorsunuz. Bizim kanaatimiz ve temennimiz tanımadığınız yönündedir. O yüzden müsaade ederseniz bölgemizi size tanıtmak istiyoruz" dedi.

MUMCU'NUN GÖRMESİ GEREK

Haşimoğlu, ANAP Genel Başkanı Mumcu'nun en kısa zamanda Habur'un her iki yakasını da ziyaret ederek, Türkiye'yi çok seven insanlar olduğunu görmesi gerektiğini belirtti.

Türkiye ve Irak halklarının kardeş olduklarını vurgulayan Reber Haşimoğlu, "Bugün Kuzey Irak'ta PKK barınıyorsa, birileri çıkıp şu veya bu şekilde konuşuyorsa bu sadece ABD ve İsrail'in oyunudur. Bunda halkın hiçbir suçu yoktur. O zaman Sayın Mumcu, Habur'un iki yakasında yaşayan insanların sucu ne ki; cezalandırmak istiyorsunuz" diye konuştu.

Kooperatif Başkan Yardımcısı açıklamasını şöyle sürdürdü:

"Sayın Erkan Mumcu, eğer Habur'un açık kalması ülke çıkarlarına tehdit ise biz bölge insanları, sizler gibi Ankara'da konuşarak değil, gerekirse vücudumuzu siper yaparak, Habur'u kendimiz kapatırız. Ama Türkiye'nin en büyük tehdidi Habur'un açık kalması değil, vatanımızı bölmeye çalışan güçlerdir.

TÜRKİYE TEMİNATI

Bu güçlerin en büyük silahı ise işsizlik ve terördür. Çünkü işsizlik terörü beslemektedir. Kanaatimiz Habur'u kapatalım derken sizin de bu güçlere alet olduğunuz yönündedir. Orada yaşayan insanlarda en az sizler kadar Türkiye'yi sevmekte canlarının ve mallarının teminatı olarak görmektedirler. Hele ki Türkiye gibi büyük bir ulus ve güçlü bir devlet 4 milyon akrabasını asla, tehdit unsuru görecek kadar küçük değildir.

Sonuç olarak sizden ricamız, Kuzey Irak'tan gelen tahriklere kapılmayınız. Bunlar ABD'nin provokasyonlarıdır. Ve ülke çıkarlarımızın tam tersidir. Lütfen oyuna gelmeyiniz, sizden beklentimiz Habur'un çok daha iyi çalışması için desteklerinizdir."

Habur sınırında kaçağa geçit yok

Habur'da 2007 yılı içerisinde yaşanan 140 olayda toplam 2 milyon 857 bin 301 YTL değerinde kaçak eşya yakalandı.

Şırnak'ın Silopi ilçesinde bulunan Habur Sınır Kapısı'na bağlı, Habur Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü kayıtlarına göre, 1 Ocak 2007 ile 5 Nisan 2007 tarihleri arasında Habur'da yaşanan 140 olayda toplam 2 milyon 857 bin 301 YTL değerinde kaçak eşya ele geçirildi.

Alınan bilgiye göre, ele geçirilen malzemeler arasında; benzin, motorinden oluşan akaryakıt ürünleri, şeker, çay, badem ve ceviz gibi gıda maddelerinin yanı sıra sigara, elektronik eşya, cep telefonları ve ayakkabı yer alıyor.

Bu malzemelere ek olarak 4 bin 100 YTL değerinde Glok marka tabanca ve çalıntı otomobiller bulunduğu belirtildi.

Öte yandan Habur'da 2007 yılı içerisinde memura darp ve sahte belge düzenleme gibi olaylar da yaşandı.

Durak, Otomotiv Grup Başkanı

Turgay Durak.

Ford Otosan Genel Müdürü olarak 2002 yılından bu yana görev yapan Turgay Durak, Koç Holding Otomotiv Grup Başkanlığı'na getirildi.

Ford Otosan'ın ihracatta büyük başarılar elde etmesinde önemli pay sahibi olan Turgay Durak'tan boşalan Ford Otosan Genel Müdürlüğü görevine, daha önce Genel Müdür Baş Yardımcısı görevini yürüten Michael Flewitt'in getirildiği bildirildi.

Boşalan Genel Müdür Baş Yardımcılığı'na ise, Ürün Geliştirmeden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Ufuk Güçlü atandı.

Ford Otosan'dan yapılan açıklamaya göre atamalar, 1 Mayıs 2007 tarihinden itibaren geçerli olacak.

Yeni Genel Müdür Michael Flewitt, Ford Otosan'daki görevine 2005 yılı Mayıs ayında Genel Müdür Baş Yardımcısı olarak başladı.

Çalışma hayatına 1983 yılında Ford Motor Company şirketinde stajyer olarak başlayarak İmalat Bölümlerinde değişik görevlerde yer aldı. Ford Avrupa'daki son görevi Ford Motor Company'nin tüm Avrupa operasyonlarından sorumlu Üretim Kalite Direktörülüğü idi.

Michael Flewitt, 1987 yılında H.N.C. Üretim ve Makina Mühendisliği bölümünü tamamladıktan sonra, Salford Üniversitesi'nde Yönetim ve Proje Yönetimi konularında Yüksek Lisans çalışmalarını tamamladı. 1962 yılında İngiltere'de doğan Michael Flewitt evlidir.

1977 yılından bu yana Ford Otosan'da çeşitli görevlerde bulunan ve atamalar sonrası Ford Otosan Genel Müdür Baş Yardımcılığına getirilen Ufuk Güçlü ise, Ford Otosan'daki çalışma hayatına Uygulama Mühendisi olarak başladığı açıklandı. Çalışma hayatına Mamül Geliştirme Dizayn Mühendisi olarak devam eden Güçlü, 1991 yılında Ürün Geliştirme Genel Müdür Yardımcısı olarak atandı ve o tarihten bu yana aynı görevi sürdürdüğü ifade edildi.

Michael Flewitt

1951 doğumlu olan Ufuk Güçlü, Kadıköy Maarif Koleji'nden 1969 yılında mezun olduktan sonra lisans eğitimini ODTÜ Makina Mühendisliği bölümünde tamamladı. Güçlü, evli ve iki çocuk sahibi.