TRANSPORT SECTOR MEETS HERE

Sayı Number 185

Kamyonum MYTRUCK

#EvdeKalTürkiye

ANKİPİM PP 103



IVECO S-WAY LNG İLE SEKTÖRÜN GELİŞİMİNE ÖNCÜLÜK EDİYOR

DOĞAYA SAYGILI



IVECO PIONEERS THE DEVELOPMENT OF THE SECTOR WITH S-WAY LNG

İŞİNİZİN SÜREKLİLİĞİ İÇİN DOĞRU SEÇİM



PROMETEON

Profesyoneller İçin Lastik Çözümleri

HASTRAILER

SOĞUK TAŞIMADA KENDİNE HAS DEĞİL

HERKESE HAS!

HASTRAILER

MAKSİMUM SOĞUTMA, MAKSİMUM YÜKLEME







H.A.S. DORSE FRİGORİFİK KASA ÜST YAPI PANEL VE PREFABRİK YAPI SANAYİ VE TİC. LTD. ŞTİ.
Fabrika: O.S.B. 3. Kısım, 31. Cad. No:20 Döşemealtı/ANTALYA **Tel:** 0242 290 3300 **Faks:** 0242 290 3400

www.**hastrailer**.com








İçindekiler CONTENTS

10 **"SÜRDÜRÜLEBİLİR TAŞIMACILIĞIN ÖNCÜSÜ IVECO S-WAY LNG İLE SEKTÖRÜN GELİŞİMİNE ÖNCÜLÜK EDİYOR"**

LNG ile çalışan ve bu konuda öne çıkan IVECO S-WAY NP 460'a ilişkin detayları ve sağladığı avantajları haberimizde okuyabilirsiniz.

"PIONEER OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION, IVECO LEADS THE DEVELOPMENT OF THE SECTOR WITH S-WAY LNG"

You can read the details and advantages of IVECO S-WAY NP 460, which works with LNG and stands out in this regard.

16 **"LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DÜŞÜK KARBONLU İŞ YAPMASI İLE İLGİLİ GELİŞİM DOĞAL GAZDAN GEÇECEK"**

LNG ve CNG konusunu taşımalı doğal gaz tedarikçisi Naturelgaz'ın Genel Müdürü Hasan Tahsin Turan ve Operasyon ve İş Geliştirme Direktörü Mario Dalsarfati'den dinledik.

"PROGRESS REGARDING THE LOGISTICS SECTOR WORKING WITH LOW CARBON WILL COME FROM NATURAL GAS"

We listened about LNG and CNG from Hasan Tahsin Turan, General Manager of natural gas supplier Naturalgas and Operation and Business Development Director Mario Dalsarfati.

22 **"TÜRKİYE'DE CNG'NİN NE KADAR GÜVENLİ, ÇEVRECİ VE EKONOMİK OLDUĞU BİLİNMİYOR"**

Omnitek Mühendislik'in Kurucusu Osman İlker Yılmaz LNG-CNG dönüşümü ve LNG-CNG kullanımına ilişkin önemli detaylar aktardı.

"IT IS NOT KNOWN HOW SAFE, ENVIRONMENTAL AND ECONOMIC CNG IS IN TURKEY"

Osman İlker Yılmaz, Founder of Omnitek Engineering, gave important details about LNG-CNG conversion and LNG-CNG usage.

26 **"DOĞAL GAZ HEM TASARRUF HEM DE EGZOZ EMİSYON DEĞERİNDE DÜŞÜŞ SAĞLIYOR"**

Filosundaki araçlarda doğal gazı da tercih eden Reysaş Lojistik'in Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Rasih Boztepe ile doğal gaz kullanımı ve Reysaş'ın çevreci uygulamalarını konuştuk.

"NATURAL GAS PROVIDES BOTH SAVINGS AND A LOWER EXHAUST EMISSIONS"

We talked to the Vice Chairman of the Board of Reysaş Logistics, Rasih Boztepe, who also prefers natural gas in the vehicles in its fleet, and the use of natural gas and Reysaş's environmentalist practices.

Kamyonum NATRUCK

Nisan– Mayıs 2021
April – May
Sayı – *Number* 185

KDV DAHİL: 60 TL VAT INCLUDED
www.**kamyonum**.com.tr

YAPIM HABER ARAŞTIRMA REKLAM ve HALKLA İLİŞKİLER
Production News Search Advertising and Public Relations

/kamyonum /kamyonum.com.tr

NATUREL LTD. ŞTİ. Adına İMTİYAZ SAHİBİ
GENEL YAYIN YÖNETMENİ ve SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
PUBLISHER, CHIEF EDITOR and MANAGING EDITOR ACTING ON BEHALF OF NATUREL LTD. ŞTİ.
NURAY PEKCAN
YÖNETİM YERİ *PLACE OF MANAGEMENT*
Kırkkonaklar Mah. 329. Cad. 360. Sok. No: 39/3 **Çankaya ANKARA**
Tel: 0312 **491 87 87** (pbx) Fax: 0312 **491 76 89**

HABER *NEWS*
haber@kamyonum.com.tr

REKLAM *ADS*
reklam1@kamyonum.com.tr

30 “SADECE BALKANLAR DEĞİL; AVRUPA’DA DA GÜVENLİ TIR PARK SORUNU VAR”

Lojistik sektörünün sorunlarından biri olan kaçak göçmen konusunu UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel değerlendirdi. Detayları haberimizde okuyabilirsiniz.

“THERE IS A SAFE TRUCK PARK PROBLEM NOT ONLY THE BALKANS, BUT ALSO IN EUROPE”

UND Chief Executive Officer Alper Özel evaluated the issue of illegal immigrants, which is one of the problems of the logistics sector. You can read the details in our news.

39 “DEVLETİMİZ BİZDEN YÜK BİLDİRİMİ İSTİYORSA ÖNCE BİZİ TANIMLAMALI”

Karayolu Yük Taşıyıcıları Federasyonu ismi ile yük taşıyıcılarını tek çatı altında toplamayı hedefleyen oluşum kuruluş kongresini gerçekleştirildi. Detaylar haberimizde.

“IF OUR STATE REQUESTS LOAD NOTICE FROM US, IT SHOULD DEFINE US FIRST”

The organization known as Highway Freight Carrier Federation, which aims to gather load carriers under a single roof, held its first establishment congress. Details are in our news.

35 BİR ÇÜRÜK ELMA İÇİN BÜTÜN KASAYI ÇÖPE Mİ ATACAĞIZ?

Öykü İmset Kamyonumpazar ile Çık Yola’da sektörün temsilcisi ağır vasıta şoförleri ile söyleşiler gerçekleştirmeyi sürdürüyor. Bu keyifli söyleşilerin detaylarını haberimizde okuyabilirsiniz.

SHOULD WE REMOVE THE WHOLE BOWL FOR A ROOTED APPLE?

Öykü İmset continues to have interviews with the heavy vehicle drivers who are the representatives of the sector, on Take The Way with My Truck Market. You can read the details of these pleasant conversations in our news.

43 ÜNALDI MADENCİLİK’İN TERCİHİ MAN OLDU

Ünaldı Madencilik araç yatırımında MAN’ı tercih etti. Ünaldı Madencilik’in satın aldığı 5 adet yeni MAN TGS 41.430 kamyonları düzenlenen törenle kendilerine teslim edildi.

UNALDI MINING’S CHOICE IS MAN

Ünaldı Mining preferred MAN for its vehicle investment. 5 new MAN TGS 41.430 trucks purchased by Ünaldı Mining were delivered to them at a ceremony.



Kamyonum Artık Cebinizde



Google play
Android telefonlarınızdan “Kamyonum Dergisi” yazarak indirebilirsiniz.

Available on the App Store
iOS telefonlarınızdan “Kamyonum” yazarak indirebilirsiniz.

/kamyonum
/kamyonum.com.tr
/c/KamyonumDergisi







www.kamyonum.com.tr











YAYIN DANIŞMA KURULU *PUBLICATION ADVISORY BOARD*
Fevzi Apaydın TŞOF // **Serdar Türkay** İNANÇ TRANSPORTER MİLLETLERARASI TAŞ. LTD. ŞTİ. // **Erhan Gündüz** TETNAK TAŞ. TİC. AŞ. // **Hakan Bezginli** MURHAK ULUSLARARASI NAK. TİC. LTD. ŞTİ
Adnan Çetin İZMİR KARA NAK. SİTESİ // **Ali Dayıoğlu** S.S 15 NOLU ÖZ ARİFİYE KOOP. VE DOĞU MARMARA ÜS BİRLİĞİ // **Nusret Keskin** S.S ÖZ MALATYALILAR 2 NOLU MOT. TAŞ. KOOP.
Tuncay Bekiroğlu MAN TÜRKİYE A.Ş.. // **Ömer Bursalıoğlu** IVECO OTOMOTİV TİC. A.Ş.. // **Faruk Uslu** PROMETEON TÜRKİYE **Sertan Akçagöz** MICHELIN LASTİKLERİ TİC. A.Ş..

AYDA BİR YAYINLANIR. YAYGIN SÜRELİ YAYIN. KAMYONUM DERGİSİNDE YAYIMLANAN FOTOĞRAF VE YAZILARIN TÜM HAKLARI SAKLIDIR. İZİNSİZ ALINTI YAPILAMAZ. KAMYONUM DERGİSİ “BASIN MESLEK İLKELERİNE” UYMAYI TAAHHÜT EDER.
PUBLISHED ON A MONTHLY BASIS. VERNACULAR PUBLICATION. ALL RIGHTS RESERVED, INCLUDING FOR PHOTOGRAPH AND TEXTS PUBLISHED IN KAMYONUM MAGAZINE. CANNOT BE CITED WITHOUT PERMISSION. KAMYONUM MAGAZINE UNDERTAKES TO COMPLY WITH “PRESS ETHICS”.

Grafik, Tasarım, Yapım *Graphics, Design, Production* **NATUREL LTD ŞTİ. Kırkkonaklar Mah. 329. Cad. 360. Sok. No: 39/3 Çankaya ANKARA** Tel: 0312 491 87 87 (pbx) Fax: 0312 491 76 89; *reklam1@kamyonum.com.tr, reklam2@kamyonum.com.tr*
Baskı *Edition* **Epa-mat Bas. Yay. Promosyon San.ve Tic. Ltd. Şti.** Ağaç İşleri San. Sit. 1357. Sokak No:41 Yenimahalle ANKARA **Tel: 0312 394 48 63 Fax: 0312 394 48 65**
Basım Tarihi *Date Of Issue:* 10 Mayıs / *May* 2021 / ISSN 1308-0695

Tek Millet Kaç Devlet
Kim Dost(!) Kim Gerçek Dost Belli Değil!



nuraypekcan@kamyonum.com.tr

Uluslararası taşımalarda yaşanan sıkıntılar ne zaman sonlanacak?

Yoksa bu bir hayal mi? Bizim lojistikte sahip olduğumuz büyük potansiyeli kullanabilmemizin yoluna sürekli ve düzenli olarak birileri engel mi koyuyor?

Avrupa, hadi diyelim onlar sevmez bizi! Yani farz edelim... E peki Türki Cumhuriyetlerinde yaşanan sıkıntılara ne demeli!

Kazakistan'dan Azerbaycan'a oradan Türkmenistan'a kadar her bir ülkede nakliyecimizin başı sıkıntıdan kurtulmuyor. Sanki aynı milletin insanları değilmişiz gibi bize özel haksız uygulamalar dur durak bilmiyor.

Ben anlamıyorum arkadaş, bize kim dost kim düşman! Yeri geldiğinde cengâverce aynı milletin insanlarıyız diye methiyeler düzdüğümüz bu ülkelerin vatandaşları bizimle aynı duyguları paylaşmıyor mu?

UND, yetkilileri ile sorunları çözmek adına büyük gayret sarf ediyor. Ancak bürokrasi denen mekanizmanın işleyişi maalesef konuların hızlıca çözümünün önünde en büyük engel. Ve maalesef bu süreçte nakliyecimiz büyük mağduriyetlerle kendi kendine baş etmek zorunda kalıyor.

Yüksek geçiş ücretleri mi dersiniz, tonaj konusunda Türk nakliyecisinin maruz kaldığı haksız uygulamalar mı dersiniz, sınırlarda yaşanan zorlayıcı gereksiz tedbirler mi dersiniz... Bitmek bilmiyor.

Biliyorsunuz, Avrupa'da zaten nakliyecimiz birçok zorlukla baş etmek zorunda. Vizesinden geçiş ücretine, kotalardan belgelerdeki sıkıntılara kadar sırtında kamburlarıyla işini yapmak için büyük gayret sarf ederken, hadi yeni pazarlar yeni imkânlar diyerek heveslendiğimiz, yok "Orta Koridor" oluşturma niyeti ile birçok girişimde bulunduğumuz yukarıdaki adı geçen ülkelerdeki zorluklara ne demeli? Bu işler bütününe baktığınız zaman tüm bu ülkelerin işine yarayacak girişimler değil mi? Bunu anlamakta zorluk mu çekiyor bu insanlar? Anlamak mümkün değil!

Bildiğiniz gibi ilgili konularda sürekli yetkililer ve ilgililerle görüşme halindeyiz. Dergi, web sitesi ve youtube kanalımızda paylaştığımız bu özel haberleri mutlaka okumanızı ve izlemenizi tavsiye ediyorum. En azından konuları gündemde tutup güncelliğini korumak adına katkısı olur düşüncesindeyim.

Avrupa'nın gündemindeki en başat konulardan biri de biliyorsunuz yeşil lojistik kapsamında getirilen ve getirilecek olan uygulamalar. Karbon emisyonunu en az düzeye indirecek tedbirleri Avrupa ülkeleri şimdiden hayata geçiriyor. Biz de bu bağlamda önemli bir alternatif olan doğal gaz konusunu gündemimize alıyoruz. Sanıyorum ilginizi çekecektir.

İyi okumalar



www.kamyonum.com.tr

www.kamyonumpazar.com

One Nation, How Many States
Not Sure About Who Is Friend, Who Is Real Friend!

When will the problems in international transportation end?

Or is this just a dream? Is someone constantly and regularly putting an obstacle in the way we can use the great potential we have in logistics?

Europe, let's say they don't like us! So let's assume... Well, what about the troubles experienced in the Turkic Republics!

In every country, from Kazakhstan to Azerbaijan and from there to Turkmenistan, our transporters do not get rid of the trouble. As if we are not people of the same nation, unfair practices specific to us do not stop.

I do not understand who is friend or enemy to us! Don't the citizens of these countries, whom we praise generously as people of the same nation, share the same feelings with us?

UND is making great efforts to resolve problems with its officials. However, the functioning of the mechanism called bureaucracy is unfortunately the biggest obstacle to the rapid resolution of the issues. And unfortunately, in this process, our transporters has to cope with great grievances on its own.

Do you think about high toll fees, do you think unfair practices faced by the Turkish transporter regarding tonnage, do you think coercive unnecessary measures at the borders... It does not end.

You know, our transporter has to deal with many challenges in Europe anyway. What about the difficulties in the above-mentioned countries, where we are enthusiastic about new markets, new possibilities, and in which we have made many attempts with the intention of creating a "Middle Corridor" while we are making great efforts to do their job with their backs, from visa to toll, from quotas to document problems? When you look at all of these things, aren't they the initiatives that will work for all these countries? Do these people have trouble understanding this? It is impossible to understand!

As you know, we are constantly in talks with the authorities and relevant people on related issues. I strongly recommend that you read and watch these special news that we share on our magazine, website and Youtube channel. At least, I think it will contribute to keeping the issues on the agenda and keeping them up to date.

As you know, one of the most prominent issues on the agenda of Europe is the practices that are and will be introduced within the scope of green logistics. European countries are already implementing measures to minimize carbon emissions. In this context, we take the issue of natural gas, which is an important alternative, on our agenda. I think you will be interested.

Enjoy the reading



kamyonumdergisi

/kamyonum

/kamyonum.com.tr

/c/KamyonumDergisi

IVECO DAILY, "2021 VAN FLEET WORLD" YILIN HAFİF TİCARİ ARACI SEÇİLDİ

IVECO DAILY WAS CHOSEN AS "2021 VAN FLEET WORLD" LIGHTWEIGHT COMMERCIAL VEHICLE OF THE YEAR



Yıllık olarak düzenlenen "Fleet World" Büyük İngiliz Filo Ödüllerinin bir parçası olan etkinlikte, filo sektöründe mükemmeliyeti taçlandıran ödüller için araçlar derginin uzman jürisi tarafından değerlendirildi. "Van Fleet World", Yılın Hafif Ticari Aracı ünvanını IVECO Daily'ye verdi.

Van Fleet World editörü, John Kendall konu ile ilgili olarak şu açıklamayı yaptı; "3.500 kg – 7.500 kg ağırlık arasındaki araçlar rekabetin eksik olmadığı, küçük; ancak öne çıkan bir sektör. Daily, bu sektördeki en geniş ağırlık seçeneklerini, dizel ya da doğal gaz, manuel ya da otomatik vites seçeneklerini ve de farklı gövde boyutlarıyla üstyapı seçeneklerini sunarak sınıfının en esnek aracı olarak öne çıkmakta."

IVECO Marka Başkanı Thomas Hilse ise, "Daily'mizin bu ödülü ikinci kez almasından dolayı oldukça gururluyuz. Eşsiz çok yönlülüğe sahip, üstün sürüş deneyimi sunan bir araç. Gelişmiş bağlantı seçenekleri, son derece kişiselleştirilmiş hizmetleriyle filo sahiplerine ve yöneticilerine işlerini verimli, sürdürülebilir ve kârlı yapmanın kapısını açıyor. Gerçek anlamda her şey dâhil bir taşımacılık çözümü; her filo sahibinin spesifik ihtiyaçlarına yanıt verebilecek bir araç." dedi.



At the event, which is part of the annual "Fleet World" Great British Fleet Awards, the vehicles were evaluated by the magazine's expert jury for the awards crowning the excellence in the fleet sector. "Van Fleet World" gave the title of Light Commercial Vehicle of the Year to IVECO Daily.

Van Fleet World editor, John Kendall made the following statement on the subject: "Vehicles between 3,500 kg and 7,500 kg are a small but prominent sector where competition is not absent. The Daily stands out as the most flexible vehicle in its class, offering the widest weight options in this sector, diesel or natural gas, manual or automatic gearbox options, and superstructure options with different body sizes.

IVECO Brand Chairman, Thomas Hilse said that; "We are very proud that our Daily gained this award for the second time. A vehicle with unmatched versatility and superior driving experience. With its advanced connectivity options and highly personalized services, it opens the door to fleet owners and managers to make their business efficient, sustainable and profitable. A truly all-inclusive transportation solution. A vehicle that can meet the specific needs of every fleet owner.

Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt,

"PROACE CITY HEM İŞ HEM DE ÖZEL HAYAT İÇİN"

Ali Haydar Bozkurt, CEO of ToyotaTurkey Marketing and Sales INC.: "PROACE CITY FOR BOTH BUSINESS AND DAILY LIFE"

Toyota, kompakt hafif ticari araç segmentinde yeni PROACE CITY modeli ile yeni bir sayfa açmaya hazırlanıyor. Türkiye'de Hilux ile hafif ticari araç pazarında uzun yıllardır farkını ortaya koyan Toyota, PROACE CITY camlı van modelini de pazara sunarak segmentteki iddiasını daha da yukarıya taşıyor.

PROACE CITY'nin online olarak gerçekleşen lansmanında bir konuşma yapan Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt, Türkiye ve Avrupa'da kompakt ticari araç segmentinin her geçen gün önemini artırdığına dikkat çekerek "PROACE CITY dış tasarımda şık ve premium, iç tasarımda da binek araç konforuna sahip bir model. Müşterilerimiz iş hayatlarında da aileleriyle birlikte özel hayatlarında da PROACE CITY'i severek kullanacaklar" dedi.



Toyota is getting prepared to open a new page in the compact light commercial vehicle segment with the new PROACE CITY model. Demonstrating its difference in the light commercial vehicle market with Toyota Hilux for many years in Turkey, Toyota carries its claims in the sector up by releasing PROAIR CITY - glazed van segment, to the market.

In the online launch of PROAIR City, Ali Haydar Bozkurt, CEO of Toyota Turkey Marketing and Sales, made a speech by noting that the importance of compact commercial vehicle segment in Europe and Turkey increases each passing day and he said that; "PROACE CITY is a stylish and premium model in exterior design and a passenger car comfort model in interior design. Our customers will love to use PROACE CITY both in their business lives and in their daily lives with their families."



DAHA FAZLA KONFOR, HER ZAMANKİNDEN DAHA FAZLA TEKNOLOJİ.
IVECO S-WAY İLE KİMSE SİZİ DURDURAMAZ

Yolda vereceğiniz bir çay, yemek molası, ya da dinlenme molası dışında kimse sizi durduramaz. Şimdiye kadarki en konforlu, en teknolojik kamyon olan IVECO S-WAY'i gururla sunuyoruz, o sizi her görevde en iyi şekilde destekleyecek olan seyahat arkadaşınız.

IVECO

TRANSİT SÜRE AŞIMLARINDA İDARİ PARA CEZASI UYGULANACAK

Uluslararası Nakliyeciler Derneği, transit süre aşımlarında ceza uygulanmaması hükmünün sona erdiğini açıkladı.

UND'nin açıklamasına göre;"Gümrükler Genel Müdürlüğü 62752549 yazısı ile yapmış olduğu duyuruda; Bakanlığımızca yapılan yeniden değerlendirme sonucunda; İçişleri Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığınca alınan tedbirlerde nakliye sektörünün hariç tutulduğu göz önüne alınarak, transit süre aşımları ile varış/çıkış gümrük idaresi değişikliklerinin, Covid-19 pandemisi kapsamında alınan tedirlerden kaynaklandığının tevsik edilmesi durumları hariç olmak üzere 1 Nisan 2021 tarihinden itibaren başlayacak taşımalarda tespit edilmesi durumunda, mevzuat gereği uygulanması gereken 4458 sayılı Gümrük Kanununun 241 inci maddesinde yer alan idari para cezasının uygulanması gerekmektedir."

T.C. TİCARET BAKANLIĞI

ADMINISTRATIVE FINES WILL BE APPLIED IN TRANSIT TIMEOUTS

The International Transporters Association announced that the provision of no penalty in transit time overruns has ended.

According to the statement of UND: "The General Directorate of Customs said in the announcement made with the letter of 62752549 that; as a result of the re-evaluation made by our Ministry, it was taken into consideration that the transportation sector was excluded in the measures taken by the Ministry of Interior and the Ministry of Health; keeping in mind that the transit timeouts and cases where it is proved that the arrival / departure customs administration changes are caused by the perturbations received within the scope of the Covid-19 pandemic will be excluded; if it is detected in the shipments that will start from April 1, 2021, the administrative fine specified in Article 241 of the Customs Law No. 4458, which should be applied as per the legislation, should be applied.

GEÇİŞ BELGESİ DAĞITIM ESASLARI YÖNERGESİ GÜNCELLENDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Genel Müdürlüğü Geçiş Belgesi Dağıtım Esasları Yönergesini güncelledi.

Firma adına geçiş belgesi ile ilgili işlemleri yürütebilmesi için taşıt sürücüsüne çıkartılmış vekaletname örneği GEBOS üzerinden yetkilendirme yapılması durumunda istenilmeyecek. Başvuruda istenilen evraklara/belgelere elektronik olarak erişilmesi halinde ayrıca fiziki evraklar/belgeler istenmeyecek. Geçiş belgeleri sadece C1, C2, C3, L2 ve M2 yetki belgesinde kayıtlı taşıtlara tahsis edilecek.
Detaylara ulaşabilirsiniz: https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/yonergeler/2021-gecis-belgesi-dagitim-esaslari-yonergesi.pdf

T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

TRANSITION CERTIFICATE DISTRIBUTION PRINCIPLES DIRECTIVE UPDATED

The Ministry of Transport and Infrastructure has updated the Transition Certificate Distribution Principles Directive by the General Directorate of Transport Services.

The sample of the power of attorney issued to the vehicle driver in order to carry out the transactions related to the transition document on behalf of the company will not be requested in case of authorization through GEBOS. If the document / documents requested in the application are accessed electronically, physical papers / documents will not be requested. Transition certificates will only be allocated to vehicles registered in C1, C2, C3, L2 and M2 authorization certificates.
You can find details: https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/yonergeler/2021-gecis-belgesi-dagitim-esaslari-yonergesi.pdf

Anniversary | 1921-2021 100 YEARS OF INNOVATION | MITSUBISHI ELECTRIC Changes for the Better

%100 orijinal Mitsubishi Electric Otomotiv parçaları



Bağımsız Yedek Parça piyasasına yönelik **Mitsubishi Electric** parçaları

Tavizsiz Performans

Mitsubishi Electric'in dünyaca bilinen ve araç ve kamyon üreticilerinin beklentilerini aşan yüksek kalite standartlarına göre tasarlanmış, planlanmış ve üretilmiştir.

Bölgenizde Yetkili Distribütörler bulmak veya daha fazla bilgi almak üzere bizimle iletişime geçmek için web sitemizi ziyaret edin.

Yetkili Distribütör bulmak ve sipariş vermek için şu adresten web sitemizi ziyaret edin:
www.aftermarket.mitsubishielectric.eu

IAM INDEPENDENT AFTERMARKET



Alternatif bir yakıt türü olarak önemini koruyan LNG (Likit Doğalgaz) ve CNG (Sıkıştırılmış Doğalgaz) kullanımı hem güvenlik hem de fosil bazlı yakıtlar içinde çevreye en az zarar veren yakıtlar olması ve düşük maliyetli olması bakımından destekleniyor. Kamyonum Dergisi olarak bizler de bu sayımızda LNG ve CNG konusunu gündemimize aldık. LNG ve CNG konusunu işlediğimiz dosyamızda sürdürülebilir taşımacılık denildiğinde öne çıkan IVECO S WAY NP 460'ın detaylarını sizlere aktardık. Ağır vasıta araçlarda doğal gaz kullanımı konusunun detaylarını taşımalı doğal gaz tedarikçisi Naturelgaz'ın Operasyon İş Geliştirme Direktörü Mario Dalsarfati ve Genel Müdür Hasan Tahsin Turan'dan dinledik. Filosunda doğal gazlı araçlara yer veren Reysaş Lojistik'in Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Rasih Boztepe de bu araçların sağladığı avantajlar ve çevresel etkilerini değerlendirdi. Öte yandan dizel araçların CNG ve LNG'li yakıt sistemine dönüştürülmesi konusunu ise Omnitek Mühendislik'in Kurucusu Osman İlker Yılmaz ile konuştuk. Konunun ilgili isimlerinin aktardığı tüm detayları haberlerimizde okuyabilirsiniz.

Çevreyi korumak ve enerji verimliliği için yapılan çalışmalar ve yürürlüğe giren ulusal ve uluslararası anlaşmalar sürerken, konuyla ilgili en önemli uluslararası kuralları ortaya koyan anlaşma Paris Anlaşması. Paris Anlaşması'nın (4 Kasım 2016) yürürlüğe girmesiyle birlikte, AB'de 2017 yılı itibariyle yapılan açıklamalar ve çalışmalar kara taşımaları bakımından ağır taşıma vasıtalarının yarattığı kirliliğin önlenmesi ve azaltılması yönünde yapılması ve alınması gereken önlemler bakımından önemli. AB havayı daha az kirleten araçlardan yararlanmayı hedefliyor.

AB, Avrupa Yeşil Mutabakatı (European Green Deal) ile iklim ve çevreyle ilgili zorluklarla mücadele konusunda yeni taahhütler öngören geniş ve etkili düzenlemeler içeren bir yol haritası sundu. AB, mutabakat kapsamında 2030'a kadar karbon salımını yüzde 50 oranında azaltma ve 2050'de ise karbon salımını sıfıra indirme hedeflerine ulaşmak için yeni stratejiler belirliyor. Bu hedeflere ulaşabilmek için de kademeli olarak yeni sektörel kriterler, vergiler ve iş modelleri uygulamaya konulacak. AB 2050'de karbon nötr olabilmek adına AB İklim Yasası hazırlıyor. Böylece AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin kapsadığı sektörler artırılacak ve etkili bir karbon fiyatlaması yeni politik reformlarla mümkün olacak. Çevresel konular üzerine yoğunlaşarak Enerjinin Vergilendirilmesi Direktifinde revizyon gerçekleştirilecek. Karbon vergisi bugüne kadar birçok kez önerilmiş olsa da çok az uygulanabildi. Karbon sınır düzenlemesindeki amaç; karbon kaçağını önleyerek iklim değişikliğiyle mücadele etmek. Ancak özellikle son dönemde AB'nin 2021 yılı içinde karbon sınır vergisi uygulama planını yürürlüğe koyması yüksek ihtimal olarak değerlendiriliyor. Farklı fiyatlama enstrümanlarının da iklim hedefleriyle uyumlu vergilendirme sistemiyle birleştirilmesi hedefleniyor. Türkiye'de LNG ve CNG tipi alternatif yakıtların karayolu taşıtlarında kullanılabilmesi için Enerji Piyasası Denetleme Kurumu (EPDK) Doğalgaz Piyasası Lisans Yönetmeliği'nde 24 Mayıs 2017 ve 17 Nisan 2018 tarihlerinde güncellemeler yapılmış ve bu tip yakıtların kullanılması için izin, ruhsat ve lisans talepleriyle ilgili kolaylıklar sağlanmıştır.

THE FUTURE STARTS FROM TODAY!

The use of LNG (Liquid Natural Gas) and CNG (Compressed Natural Gas), which maintain their importance as an alternative fuel type, is supported both in terms of safety, being the least damaging fuels among fossil-based fuels and being low cost. As My Truck Magazine, we have put the issue of LNG and CNG on our agenda in this issue. In our file on LNG and CNG, we have conveyed the details of IVECO S WAY NP 460, which stands out when sustainable transportation is mentioned. We listened to the details of the use of natural gas in heavy vehicles from Mario Dalsarfati, Operations Business Development Director of the natural gas supplier Naturelgaz, and General Manager Hasan Tahsin Turan. Rasih Boztepe, Vice Chairman of Reysaş Logistics, which has natural gas vehicles in its fleet, also evaluated the advantages and environmental impacts of these vehicles. On the other hand, we talked about the transformation of diesel vehicles into CNG and LNG fuel systems with Osman İlker Yılmaz, the Founder of Omnitek Engineering. You can read all the details conveyed by the relevant names of the subject in our news.

While the studies and national and international agreements that came into force continue to protect the environment and energy efficiency, the Paris Agreement is the agreement that sets the most important international rules on the subject. With the entry into force of the Paris Agreement (November 4, 2016), the statements and studies made in the EU as of 2017 are important in terms of preventing and reducing the pollution caused by heavy transport vehicles and measures to be taken.

The EU aims to utilize less polluting vehicles. With the European Green Deal, the EU presented a roadmap with broad and effective regulations that envision new commitments to tackle climate and environmental challenges. Under the agreement, the EU sets new strategies to achieve its targets to reduce carbon emissions by 50 percent by 2030 and reduce carbon emissions to zero by 2050. In order to achieve these goals, new sectoral criteria, taxes and business models will be introduced gradually. The EU is preparing the EU Climate Law in order to be carbon neutral in 2050. Thus, the sectors covered by the EU Emission Trading System will be increased and an effective carbon pricing will be possible with new political reforms. The Energy Taxation Directive will be revised by focusing on environmental issues.

Although the carbon tax has been proposed many times, it has been little enforced. The aim of carbon border regulation is to combat climate change by preventing carbon leakage. However, especially in the last period, it is considered that it is highly likely that the EU will put into effect the carbon border tax implementation plan in 2021. It is aimed to combine different pricing instruments with a taxation system compatible with climate targets.



In order to use LNG and CNG type alternative fuels in road vehicles in Turkey, Energy Market Supervisory Authority (EMRA) Natural Gas Market Licensing Regulation was updated on 24 May 2017 and 17 April 2018 and facilities related to permission, license and license requests for the use of such fuels were provided.



DOĞAYA SAYGILI

SÜRDÜRÜLEBİLİR TAŞIMACILIĞIN ÖNCÜSÜ

IVECO S-WAY LNG İLE SEKTÖRÜN GELİŞİMİNE ÖNCÜLÜK EDİYOR

YAKIT TASARRUFU SAĞLAYAN ÇÖZÜMLER

1600 KM'YE KADAR REKOR MENZİL

KARBON SALINIMINDA YÜZDE 95'E KADAR AZALMA

DÜŞÜK GÜRÜLTÜ VE TİTREŞİM AVANTAJI

HER GÖREVE UYACAK YAKIT DEPOSU KOMBİNASYONLARI

Alternatif bir yakıt türü olan doğal gaz çevresel ve ekonomik olması sebebi ile tercih ediliyor. Karbon emisyonunu azaltmak amacı ile Avrupa ülkelerinde sürücüler doğal gaz kullanımına teşvik ediliyor ve bu çerçevede Avrupa'da birtakım uygulamalar da başlatılmış durumda. Kamyonum Dergisi olarak bizler de çevresel ve ekonomik yakıt seçeneği olarak karşımıza çıkan ve geleceğin yakıtı olarak nitelendirilen LNG (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz) kullanımını detayları ile ele alıyoruz. Bu bağlamda LNG ile çalışan ve bu konuda öne çıkan IVECO S-WAY NP 460'a ilişkin detayları ve sağladığı avantajları Kamyonum Dergisi okurları için aktarıyoruz.

IVECO

Doğal gazlı araçlar üretiminde önder ve uzman olan IVECO şimdiye kadar dünyada 50,000 adetden daha fazla doğal gazlı araç satmış durumda. IVECO, şimdiye kadarki en çevreci kamyon olarak tanımladıkları S-WAY NP 460 ile Türkiye'deki taşımacılık sektöründe LNG'nin (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz) gelişimini desteklemeye öncülük ediyor. IVECO LNG'li çekiciler, en zorlu uzun mesafeli görevleri yerine getirmek için sürdürülebilirlik, performans, üretkenlik ve uzun menzili bir araya getiriyor.
S-WAY NP 460, Euro VI dizel kamyonlara kıyasla yüzde 99 daha düşük partikül madde ve yüzde 90 daha az NO_2 salınımı; biyometan kullanımında ise yüzde 95 daha düşük CO_2 emisyonlarıyla kusursuz güç sunuyor. Ayrıca, Sessiz Kamyon sertifikasıyla kanıtlanmış 71 dB'den az olan son derece sessiz çalışmasıyla gürültü kirliliğini büyük ölçüde azaltıyor. Marka bu özellik ile taşımacılık firmalarına sürdürülebilir lojistiğin rekabetçi avantajını sunuyor.

PIONEER OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION IVECO LEADS THE DEVELOPMENT OF THE INDUSTRY WITH S-WAY LNG

FUEL SAVING SOLUTIONS

RECORD RANGE UP TO 1600 KM

UP TO 95 PERCENT REDUCTION IN CARBON EMISSION

LOW NOISE AND VIBRATION ADVANTAGE

FUEL TANK COMBINATIONS TO SUIT EVERY MISSION

Natural gas, which is an alternative fuel type, is preferred due to its environmental and economic nature. In order to reduce carbon emissions, drivers in European countries are encouraged to use natural gas and some applications have been initiated in Europe within this framework. As My Truck Magazine, we also consider the use of LNG (Liquefied Natural Gas), which is seen as an environmental and economical fuel option and considered as the fuel of the future, in detail. In this context, we convey the details and advantages of IVECO S-WAY NP 460, which works with LNG and stands out in this regard, for the readers of My Truck Magazine.

SÜRDÜRÜLEBİLİR TAŞIMACILIĞIN ÖNCÜSÜ IVECO S-WAY LNG

"Dizel Kamyona Kıyasla Yakıt Harcamalarında Yüzde 35'e Kadar Tasarruf Sunuyor"

IVECO, S-WAY NP'nin 460 hp gücünde, tek yakıtlı, çift LNG depolu olup 1600 km'ye kadar menzile sahip olduğunu ve IVECO'nun en iyi yakıt verimliliği teknolojileri ve hizmetleriyle, dizel kamyona kıyasla yakıt harcamalarında yüzde 35'e kadar tasarruf sunduğunu belirtiyor. Marka, S-WAY NP'nin Türkiye'de şimdiye kadar sunulan sadece LNG ile çalışan ilk çekici olma özelliğini de taşıdığını ifade ediyor. Ayrıca IVECO, yurt içi nakliyeden uluslararasına, hacimli taşımacılıktan farklı üstyapı uygulamalarına ve ADR ile inşaat lojistiklerine kadar her türlü görevi yerine getirmesi için özel olarak tasarlanmış doğal gazla çalışan kamyonlardan oluşan geniş bir filo sunuyor.

"Sürdürülebilir Taşımacılığın Öncüsü"

IVECO, 20 yıldan uzun süredir doğal gaz başta olmak üzere alternatif çekiş teknolojilerine öncülük ettiğini belirterek kendisini sürdürülebilir taşımacılığın öncüsü olarak tanımlıyor. Marka, "Türkiye, daha önceki yıllarda sattığımız CNG kamyonlarımıza büyük ilgi gösterdi ve bugün uzun mesafe taşımacılığın en etkili noktası etrafında toplanan tek yakıtlı, doğal gazla çalışan araçlardan oluşan tam bir filonun tanıtımıyla bu başarıyı takip ediyoruz. Yeni S-WAY NP 460 hp, biyo-LNG kullanımında sıfıra yakın emisyon hedefini yakalayabilmesiyle uzun mesafe görevlerinde performans ve verimlilik sağlıyor: Kusursuz Güç!" diyor.

"1600 Km'ye Kadar Rekor Bir Menzil Sağlıyor"

IVECO, S-WAY NP 460'ın en zorlu görevler için gerekli gücü üretecek şekilde geliştirilmiş olan yeni IVECO Cursor 13 NP tek yakıtlı motoru sunduğunu aktarıyor. Ayrıca, önceki modelin mükemmel sürüş konforunu ve performansını daha da geliştirmenin yanı sıra GPS tabanlı HI-CRUISE tahmine dayalı sürüş gibi yeni özellikleri de ekleyen 12 vitesli Hi-Tronix otomatik transmisyonun yeni özelliklerinden birisi olduğu belirtiliyor. IVECO'nun modüler yaklaşımı geniş bir ürün seçeneği teklifi ve kişiye uygun özelleştirmelerde sonsuz esneklik sunuyor. Araç sadece CNG veya LNG ile ya da CNG ve LNG kombinasyonuyla çalıştırılabiliyor. Çift LNG deposu 1600 km'ye kadar rekor bir menzil sağlıyor.

IVECO, a pioneer and specialist in the production of natural gas vehicles, has so far sold more than 50,000 natural gas vehicles around the world. IVECO leads the support to develop LNG (Liquefied Natural Gas) in the transportation sector in Turkey with S-WAY NP 460, identified as the most environmentally friendly trucks so far. Tractors with IVECO LNG combine sustainability, performance, productivity and long range to tackle the toughest long-distance missions. The S-WAY NP 460 offers excellent power with 99 percent less particulate matter and 90 percent less NO_2 emissions compared to Euro VI diesel trucks, and 95 percent lower CO_2 emissions when using biomethane. In addition, it greatly reduces noise pollution with its extremely quiet operation of less than 71 dB, proven by the Silent Truck certification. With this feature, the brand offers the competitive advantage of sustainable logistics to transportation companies.

"Offers Up to 35% Fuel Savings Compared to Diesel Trucks"

IVECO says that the S-WAY NP has 460 hp , single fuel, double LNG tank, a range of up to 1600 km, and IVECO's best fuel efficiency technologies and services, delivering up to 35 percent savings in fuel consumption compared to a diesel truck. Brand states that S-WAY NP in Turkey so far offered only attractive feature of being the first to say that they are working with the LNG move. In addition, IVECO offers a wide fleet of natural gas-powered trucks specifically designed to handle all types of tasks, from domestic shipping to international, bulky transport to different superstructure applications and ADR and construction logistics.

"Pioneer of Sustainable Transport"

IVECO defines itself as the pioneer of sustainable transportation, stating that it has pioneered alternative traction technologies, especially natural gas, for more than 20 years. Brand says that, "Turkey showed great interest in our CNG trucks we sold in the previous year and today, we follow this success with the introduction of a full fleet of one – fuel and natural gas-powered vehicles gathered around the most effective point of long distance transport. The new S-WAY NP 460 hp provides performance and efficiency in long-distance missions by achieving the near-zero emission target in bio-LNG use: Perfect Power! "

"Provides a Record Range of Up to 1600 Km"

IVECO reports that the S-WAY NP 460 offers the new IVECO Cursor 13 NP single-fuel engine that has been developed to produce the power required for the most demanding missions. It is also said to be one of the new features of the 12-speed Hi-Tronix automatic transmission, which adds new features such as GPS-based HI-CRUISE predictive driving, as well as further enhancing the excellent driving comfort and performance of the previous model. IVECO's modular approach offers a wide range of product options and endless flexibility in customization. The vehicle can only be operated with CNG or LNG or a combination of CNG and LNG. The double LNG tank provides a record range of up to 1600 km.

"Reduces CO_2 Emissions by Up to 95 Percent"

It is stated that the S-WAY NP 460 is the most environmentally friendly fuel for internal combustion engines and maximizes the environmental advantages of natural gas, the most mature solution today for



SÜRDÜRÜLEBİLİR TAŞIMACILIĞIN ÖNCÜSÜ IVECO S-WAY LNG



"CO_2 Salınımlarını Yüzde 95'e Kadar Azaltıyor"

S-WAY NP 460'ın içten yanmalı motorlar için en çevre dostu yakıt ve sürdürülebilir taşımacılık için günümüzdeki en olgun çözüm olan doğal gazın çevresel avantajlarını en üst düzeye çıkardığı belirtilerek aracın kendini kanıtlamış teknolojisi ile Euro VI dizel kamyonlara kıyasla PM salınımında yüzde 99 ve NO_2 salınımında yüzde 90 azalmayla (NOx gazlarının en zararlısı) yollardaki ve kentsel bölgelerdeki hava kalitesinin iyileştirilmesine yardımcı olduğunu da aktarılıyor. Sessiz kamyon testinde 71 dB'den az olduğu kanıtlanarak son derece sessiz çalışması bu aracın sınırsız sürdürülebilirliğine katkı sağlıyor. Stralis NP 460, sıkıştırılmış veya sıvılaştırılmış doğal gaz kullanımıyla CO_2 salınımlarını yüzde 95'e kadar azaltarak taşımacılık sektörünün karbon ayak izinin azaltılmasına katkı sağlıyor.

Ayrıca doğal gaz yerine tarım ve kentsel atıklardan, kanalizasyon atıklarından veya gıda sektörünün atıklarından üretilebilen biyometan da yakıt olarak kullanılabiliyor. Bu nedenle biyometan kullanımı, fosil yakıtlara bağımlılığı azaltma avantajının yanı sıra yerel ekonomiye de yardımcı oluyor.

"Düşük Gürültü ve Titreşim Avantajı"

Marka, FPT Industrial tarafından üretilen yeni IVECO Cursor 13 NP motorun uzun mesafeli uluslararası taşımacılık için özel olarak geliştirildiğini ve piyasadaki en güçlü kusursuz gazla çalışan motor olarak en zorlu görevler için gerekli olan performansı sağladığını ifade ediyor. Aynı zamanda, 12,9 litrelik motorun geliştirilmiş yanma sürecinin uzun mesafeli görevlerde en iyi yakıt verimliliğini sunduğu; yüksek akışlı gaz enjektörleri, yakıt hattı, pistonlar ve turbo, yüksek güç çıkışı ve tork sağlayacak şekilde tasarlandığı ve dayanıklılık ve bakım aralıklarının, çalışma süresinden ödün vermeyecek doğru performansı sağlamak için uzatıldığı aktarılıyor.

Bu sonuç, doğal gaza buji ateşlemeli stokiyometrik yanma uygulayarak elde ediliyor ve IVECO Cursor 13 NP'nin yüzde 100 doğal gazla çalışmasını sağlayan 'tek yakıtlı' çözüm. Egzoz emisyon işlemi, rejenerasyon veya katkı maddesi (add blue) gerektirmeyen kompakt ve hafif 3 yönlü katalizöre dayanıyor. IVECO Cursor 13 NP, stokiyometrik yanma 12:1 kompresyon oranıyla (17:1 olan dizel çevrim oranından çok daha düşük) çalıştığı ve bu nedenle son derece sessiz olduğu için düşük gürültü ve titreşim avantajını da sunuyor.

Marka, IVECO Cursor 13 NP motor'un iki şekilde korunuyor oluşunu şöyle açıklıyor; "Birincisi; performansın artırılmasını mümkün kılan, en geniş yakıt uyumluluğu sağlayan, sessiz çalışmasını sağlayan ve motor ile 3 yönlü katalizörü yanlış ateşlemeden koruyan vuruntu kontrolü. İkincisi ise reaktif hava akışı kontrolü yönetim sistemidir; vites değişimleri sırasında uygulanan yeni bir stokiyometrik oran kontrolüne dayanır. Bu sayede AMT vites değişimi sırasında devamlı olarak torkun sağlanması garanti edilir ve böylece maksimum performans ile en hızlı vites değişimi sağlanır."

"Doğal Gazla Çalışan İlk Kamyon"

S-WAY NP 460'ın kategorisindeki en gelişmiş teknolojiyi sağlayan yeni 12 vitesli HI-TRONIX otomatik vites kutusu olan son nesil otomatik transmisyona sahip ilk doğal

sustainable transportation. It is also stated that the vehicle's proven technology helps to improve the air quality on roads and urban areas with a 99 percent reduction in PM emission and 90 percent reduction in NO2 emission (the most harmful of NOx gases) compared to Euro VI diesel trucks. By proving that it is less than 71 dB in the silent truck test, its extremely quiet operation contributes to the unlimited sustainability of this vehicle. Stralis NP 460 contributes to the reduction of the carbon footprint of the transportation sector by reducing CO_2 emissions by up to 95 percent through the use of compressed or liquefied natural gas.
In addition, biomethane, which can be produced from agricultural and urban wastes, sewage wastes or the wastes of the food sector, can be used as fuel instead of natural gas. Therefore, the use of biomethane not only has the advantage of reducing dependence on fossil fuels, but also helps the local economy.

"Low Noise and Vibration Advantage"

The brand states that the new IVECO Cursor 13 NP engine, produced by FPT Industrial, has been specially developed for long-distance international transport and provides the performance required for the most demanding missions as the most powerful flawless gas engine on the market. At the same time, it is stated that the improved combustion process of the 12.9-liter engine offers the best fuel efficiency in long-distance missions. High flow gas injectors, fuel line, pistons and turbocharger are designed to provide high power output and torque, and durability and maintenance intervals have been extended to ensure correct performance without compromising uptime.

GIDA LOJİSTİĞİNDE ÜSTÜN KABİLİYETİ İLE

SAĞLIK TAŞIR

Taşıdığı gıdanın dolumdan boşaltım anına kadar duyusal özelliklerini ve taşıma sıcaklığını izolasyon uygulaması ile koruyan, muhteviyatına uygun özel iç yüzeyi ile temas ettiği gıdanın korumasını sağlayan Yeni Nesil Gıda Tankeri; maksimum özen ve itinası ile sağlık taşır.



IDEA → INNOVATION TECHNOLOGY

curious for better.

okt-trailer.com
+90 444 1 655

okt.trailer
okt.trailer
company/okt-trailer
okt.trailer

OKT TRAILER

gazla çalışan kamyon olduğu belirtiliyor ve hava akışı kontrolü yönetim sisteminin S-WAY NP 460'ta motor ve vites kutusunun mükemmel entegrasyonunu garanti ettiği aktarılıyor.

"Yakıt Tasarrufu Sağlayan Çözümlere Sahip"

S-WAY NP 460, orta mesafeli yurt içi rotalardan uzun mesafeli uluslararası taşımacılığa kadar tüm görevlerde yakıt ekonomisi sunuyor. Motorun üstün yakıt verimliliğine ek olarak, sürüş davranışını izlemek ve iyileştirmek amacıyla sürüş tarzı değerlendirme gibi yakıt tasarrufu sağlayan çözümlere de sahip. Öngörülü hız sabitleme ve vites değiştirme gibi GPS tabanlı sistemleri içeren ve Eco-Roll işlevini daha da geliştiren HI-CRUISE entegre sürüş sistemini sunuyor.

"Yakıt Harcamaları Dizel Eşdeğerine Göre Yüzde 35'e Kadar Daha Düşük"

S-WAY NP 460'ın uzun mesafeli taşımacılık işi için ideal kamyon olduğunu belirtiliyor. Olağanüstü Toplam Sahip Olma Maliyeti (TCO), dizel kamyona eşdeğer veya daha yüksek konfor, taşıma yükü, performans ve çok yönlülük sağlar. Yeni S-WAY NP 460'ın daha iyi bir dinamik performans sunarak dizel araca göre yüzde 35'e kadar daha düşük yakıt masrafına sahip olduğu ve bu ekonomi, sürüş tarzı değerlendirme puanıyla Akıllı Raporlar ve IVECO'nun TCO2 sürüşü ekonomi odaklı kursları sayesinde daha da iyileştirilebilir olduğu vurgulanıyor. Marka tarafından, son derece düşük TCO'ya uzun servis aralıklarının da katkı sağladığı belirtilirken, önceki modelde zaten sektörün en uzunu olan servis aralığının rakiplerinin iki katı olan 90.000 km'ye çıkarıldığı; bu sayede, aracın yolda daha çok vakit geçirdiği ve bakım maliyetlerinin azaldığı ifade ediliyor. Karmaşık son işlem sistemleri, partikül filtreleri, aktif rejenerasyon olmaması, Stralis NP 460'ın daha az bakıma ihtiyaç duymasına katkı sağlayan avantajlar olarak sıralanıyor.

"Her Göreve Uyacak Yakıt Deposu Kombinasyonları"

S-WAY NP 460'ın özellikleri arasında; aracı müşterinin görevine uygun belirli gereksinimlere göre özelleştirmek için kısa, uzun, sağ veya sola monteli, LNG ve CNG olmak üzere geniş depo kombinasyonları seçeneğine sahip olduğu ve aracın son derece esnek olması, özelleştirme için neredeyse sonsuz üretim seçeneği sunduğu da belirtiliyor.

This result is achieved by applying spark-ignited stoichiometric combustion to natural gas, and is the 'single fuel' solution that enables the IVECO Cursor 13 NP to operate on 100 percent natural gas. The exhaust emission process is based on a compact and lightweight 3-way catalyst that does not require regeneration or additives (add blue). The IVECO Cursor 13 NP also offers the advantage of low noise and vibration as it operates with a stoichiometric combustion ratio of 12: 1 compression (much lower than the diesel cycle ratio of 17: 1) and is therefore extremely quiet. The brand said that the IVECO Cursor 13 NP engine is protected in two ways: First, it is the knock control that enables increased performance, provides the widest fuel compatibility, ensures quiet operation and protects the engine and 3-way catalyst from misfire. The second is the reactive air flow control management system. It is based on a new stoichiometric ratio control applied during gear changes. This ensures that the torque is constantly maintained during AMT shifting, thus ensuring the fastest gear changes with maximum performance."

"The First Natural Gas Powered Truck"

The S-WAY NP 460 is stated to be the first natural gas-powered truck in its category with the latest generation automatic transmission, the new 12-speed HI-TRONIX automatic gearbox providing the most advanced technology. It is stated that the airflow control management system guarantees the perfect integration of the engine and gearbox in the S-WAY NP 460.

"Has Fuel-Saving Solutions"

The S-WAY NP 460 offers fuel economy in all missions from medium-distance domestic routes to long-distance international transport. In addition to the engine's superior fuel efficiency, it also has fuel-saving solutions such as driving style assessment to monitor and improve driving behavior. It offers the HI-CRUISE integrated driving system, which includes GPS-based systems such as predictive cruise control and gear shifting and further enhances the Eco-Roll function.

"Fuel Consumption Up To 35 Percent Lower Than Diesel Equivalent"

It is stated that the S-WAY NP 460 is the ideal truck for long haul haulage business. Outstanding Total Cost of Ownership (TCO) provides comfort, payload, performance and versatility equivalent to or greater than a diesel truck. The new S-WAY NP 460 offers a better dynamic performance and has up to 35 percent lower fuel costs than a diesel vehicle, and this economy can be further improved with Smart Reports with driving style evaluation score and IVECO's TCO2 driving economy-focused courses. While it was stated by the brand that long service intervals also contribute to the extremely low TCO, it was told that the service interval, which was already the longest in the sector in the previous model, was increased to 90,000 km, which is twice the competitors. In this way, it is stated that the vehicle spends more time on the road and maintenance costs are reduced. Complex after-treatment systems, particle filters, lack of active regeneration are listed as advantages that contribute to the Stralis NP 460 needing less maintenance.

"Fuel Tank Combinations to Fit Any Task"

Among the features of the S-WAY NP 460, it is stated that it has a wide choice of tank combinations including short, long, right or left mounted, LNG and CNG to customize the vehicle according to the specific requirements of the customer's mission. It is also stated that the vehicle is extremely flexible and offers almost endless production options for customization.



Her parçasında kaliteyi düşünüyoruz

Ürünlerimizi en zor şartlarda çalışmak üzere kalite odaklı tasarlıyor ve üretiyoruz. Uzun kullanım ömrüne sahip ürünler ile ticari araçlar için güvenli ve kolay bir sürüş deneyimi sunuyoruz.



PUR toz lastiği

UV direnci yüksek PUR toz lastiği -40° +80° arasındaki zorlu atmosfer koşullarına dayanır. Güneş ışınları karşısında deforme olmadan mukavemetini korur.

QR Kodu okutarak videoyu izleyebilirsiniz

Patentli C tipi adaptör

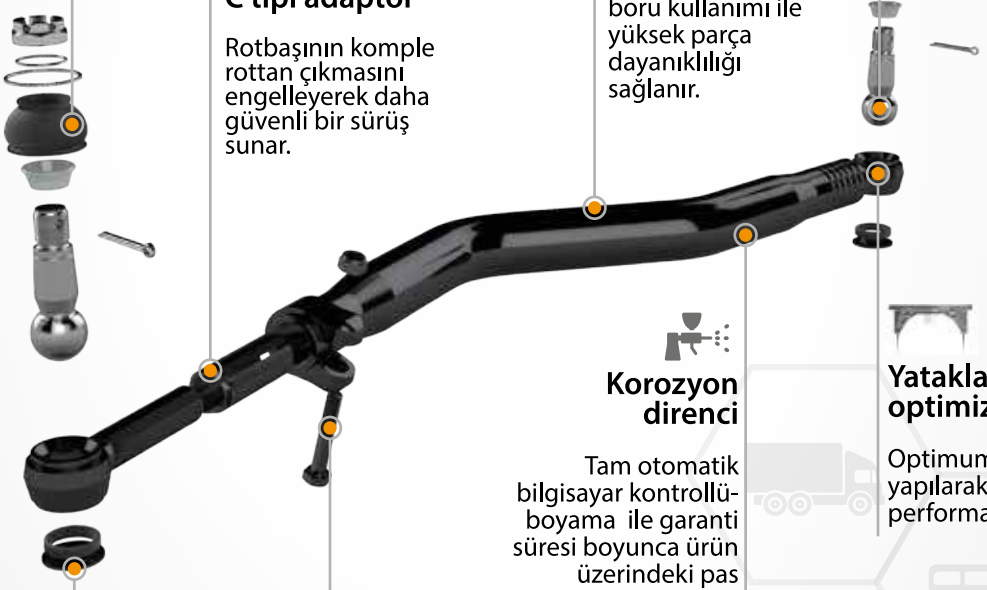
Rotbaşının komple rottan çıkmasını engelleyerek daha güvenli bir sürüş sunar.

Kaliteli çelik boru

EN 10305-1 standartlarına uygun çelik çekme boru kullanımı ile yüksek parça dayanıklılığı sağlanır.

%100 tork ölçümü

Araç üreticisin belirlediği tork değerleri çerçevesinde tork ölçümü ile fonksiyon ve performans kontrolü sağlanır.



Korozyon direnci

Tam otomatik bilgisayar kontrollü boyama ile garanti süresi boyunca ürün üzerindeki pas oluşumu engellenir.

Yataklama optimizasyonu

Optimum yatak tasarımı yapılarak maksimum performans sağlanır.

Özel kapak tasarımı

Özel kapak malzemesi ile rot başlarındaki boşluk oluşumu önlenir.

DIN 960 cıvata

DIN 960 standartlarına uygun cıvata ile kullanım süresi boyunca bağlantının ayarlanan torkta kalmasını sağlar.

ROTA®

www.nskgroup.com.tr | info@nskgroup.com.tr

nskgroup rota



Naturalgas General Manager Hasan Tahsin Turan:

"NATURALGAS IS THE LEADING NATURAL GAS SUPPLIER OF TURKEY"

Mario Dalsarfati, Naturalgas Operations and Business Development Director:

"THE PROGRESS REGARDING THE LOGISTICS SECTOR DOING WORKS WITH LOW CARBON WILL COME FROM NATURAL GAS"

Naturelgaz Genel Müdürü Hasan Tahsin Turan,

"NATURELGAZ, TÜRKİYE'NİN EN ÖNDE GELEN TAŞIMALI DOĞAL GAZ TEDARİKÇİSİ KONUMUNDA"

Naturelgaz Operasyon ve İş Geliştirme Direktörü Mario Dalsarfati,

"LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DÜŞÜK KARBONLU İŞ YAPMASI İLE İLGİLİ GELİŞİM DOĞAL GAZDAN GEÇECEK"

Alternatif yakıtları işlediğimiz dosyamızda bu defa LNG ve CNG konusunu taşımalı doğal gaz tedarikçisi Naturelgaz'ın Genel Müdürü Hasan Tahsin Turan ve Operasyon ve İş Geliştirme Direktörü Mario Dalsarfati'den dinliyoruz. Taşıma doğal gaz pazarının son iki yıldır lideri konumunda olduklarını belirten Turan ve Dalsarfati Naturelgaz'ın gelecek planları, istasyon ağı ve pek çok detay ile LNG/CNG'nin geleceğine yönelik öngörülerini Kamyonum Dergisi okurları için aktarıyor.

"Türkiye'nin Birçok Noktasında Çözüm Üretiyoruz"

"2004 yılında kurulan şirketimiz, 2012 yılında Global Yatırım Holding'in ana hissedarımız olması sonrasında yatırımlarını ve faaliyet alanlarını önemli ölçüde geliştirdi. Naturelgaz, şu anda Türkiye'nin en önde gelen taşımalı doğal gaz tedarikçisi konumunda. Oto tarafı Naturelgaz olarak yaptığımız işlerden sadece biri. Oto CNG olarak adlandırdığımız doğal gazlı araçlara yönelik istasyon çalışmalarımız var. Naturelgaz'ın ana iştiraki dökme diye tabir ettiğimiz CNG ve LNG işi. Türkiye'de doğal gazın boru hattı ile ulaşamadığı; fabrikalar, otoyol şantiyeleri, enerji üretim tesisleri, oteller gibi noktalara CNG veya LNG kullanarak doğal gaz ulaştırıyoruz. Biz bu sektöre taşıma doğal gaz pazarı diyoruz. Taşıma doğal gaz pazarının da son iki yıldır lideriyiz. CNG tarafında daha



Mario Dalsarfati



Hasan Tahsin Turan

In our file where we handle alternative fuels, this time we are listening to LNG and CNG from the General Manager of Naturalgas, the natural gas supplier, Hasan Tahsin Turan, and Operation and Business Development Director Mario Dalsarfati. Stating that they have been the leader of the natural gas market for the last two years, Turan and Dalsarfati mentioned about Naturalgas's future plans, station network and many details, as well as the predictions of the future of LNG / CNG, for the readers of My Truck Magazine.

"We Produce Solutions in Many Points of Turkey"

"Our company, which was established in 2004, has significantly improved its investments and fields of activity after Global Investment Holding became our main shareholder in 2012. Naturalgas is currently Turkey's leading transported natural gas supplier. The auto side is just one of the things we do as Naturalgas. We are working on stations for natural gas vehicles, which we call auto CNG. The main subsidiary of

lokal; LNG tarafında da OMV gibi daha büyük firmalar ile rekabet içindeyiz. Bir diğer yandan 2017 yılından beri Türkiye'nin boru hattı ile doğal gaz ulaşmayan ilçelerine doğal gaz götürüyoruz. Aslında sanal bir boru hattı oluşturuyoruz. Şu anda da 51 ilçeye ulaşmış durumdayız."

"Oto CNG'nin Gelirlerimiz Arasındaki Payı Çok Düşük; Fakat Gelecek Beklentimizin Yüksek Olduğu Bir İş"

"Diğer bir iş kolumuz oto tarafı. Doğal gazlı araçlara CNG tedarik ediyoruz. Bir diğeri de kuyu CNG işi. Doğal gaz boru hatlarına iletim imkanı bulunmayan kuyulardaki doğal gazın alınıp boru hatlarına CNG olarak ulaşmasını sağlıyoruz. Yakın zamanda şirketi halka açtık. Hem sermaye olarak güçlü bir firmayız hem de yıllar içinde operasyonunu çok kaliteli yapan, iyi bir ekiple kendini sürekli geliştiren bir firma olarak farklı işlere de bakıyoruz. Oto CNG'nin gelirlerimiz arasındaki payı çok düşük; fakat gelecek beklentimizin yüksek olduğu bir iş. 2020 yılının Ekim ayında Socar Turkey LNG Satış A.Ş.'nin satın alınması ile birlikte CNG alanındaki satış hacmi, tesis ve ekipman altyapısını güçlendirmekle birlikte LNG alanında da aktif olarak faaliyet göstermeye başladık. Genişleyen altyapımız sayesinde müşterilerimize LNG de tedarik ederek, taşımalı doğal gaz sektöründeki ürün gamımızı tamamladık ve istasyon sayımızı bu satın alma ile artırmış olduk."

Yüksek maliyetler nedeni ile doğal gaz kullanımının devlet tarafından desteklenmesi gerektiğini vurgulayan Naturelgaz Operasyon ve İş Geliştirme Direktörü Mario Dalsarfati konuya ilişkin değerlendirmelerde bulunuyor. Dalsarfati "Lojistik sektörünün düşük karbonlu iş yapması ile ilgili gelişim doğal gazdan geçecek. Biz yapılması gerekenleri yaparak bu sistemi ayakta tutmaya çalışıyoruz. Destek gelirse sektör tahminimizden çok daha hızlı bir şekilde reaksiyon gösterecek." diyor.

"Oto CNG Bizim İçin Çok Önemli"

"2012 yılında bizim kullandığımız teknoloji mono fuel CNG dönüşüm teknolojisiydi. Yani motorun kendi aksamlarına müdahale edip dizelden çalışma pren-



Naturalgas is CNG and LNG business, which we call pouring. We deliver natural gas using CNG or LNG to points such as factories, highway construction sites, power generation facilities and hotels where natural gas cannot reach by pipeline in Turkey. We call this sector the transport natural gas market. We have been the leader of the natural gas market for the last two years. We are in competition with more local companies on the CNG side and with larger companies such as OMV on the LNG side. On the other hand, since 2017, we have been delivering natural gas to the districts of Turkey that do not reach natural gas through the pipeline. We're actually building a virtual pipeline. Currently, we have reached 51 districts."

"Auto CNG's Share Among Our Revenues Is Very Low But This Is A Work In Which Our Future Expectations Are High"

"Another line of our business is the auto side. We supply CNG to natural gas vehicles. Another is the well CNG business. We ensure that natural gas from wells that are not transmitted to natural gas pipelines is taken and delivered to the pipelines as CNG. We recently opened the company to the public. We are both a strong company as a capital, and as a company that has made its operation very high quality over the years and constantly improves itself with a good team, we also look at different jobs. Auto CNG has a very low share in our revenues, but it is a business where our future expectations are high. With the acquisition of Socar Turkey LNG Sales Inc in October 2020, we started to operate actively in the field of LNG as well as strengthening the sales volume, facility and equipment infrastructure in the field of CNG. Thanks to our expanding infrastructure, we have completed our product range in the natural gas sector by supplying LNG to our customers, and we have increased the number of our stations with this acquisition."

Emphasizing that the use of natural gas should be supported by the state due to high costs, Naturalgas Operations and Business Development Director Mario Dalsarfati comments on the issue. Dalsarfati said that; "The progress regarding the logistics sector doing work with low-carbon will come from natural gas. We are trying to keep this system alive by doing what needs to be done. If the support comes, the industry will react much faster than we anticipate."

"Auto CNG is Very Important to Us"

"The technology we used in 2012 was mono fuel CNG conversion technology. In other words, it was the process of intervening in the engine's own parts and converting the working principle from diesel to natural gas as if it were a gasoline engine. We had to intervene in the engine. This technology is very common in the world and as Naturalgas, 25 of our tow trucks operate in their transformed form in 2012-2013. CNG requires constant maintenance and control, especially when it comes to mono fuel conversion. Although we used this product internally at that time, we decided that it was not marketable. Naturalgas also had a significant growth potential in the industrial CNG distribution area. We made a strategy change and first decided to expand Naturalgas on the industrial side. We were gradually withdrawn from Auto CNG and only certain stations remained. However, the use of natural gas in vehicles was one of Naturalgas's founding objectives. This was one of the most important factors in the acquisition of the Socar LNG company. Although it seems like there is a declining auto CNG, it is very important for us."

NATURELGAZ



Taşımalı doğal gazda Türkiye'nin lideri

"We Want to Provide Infrastructure That Can Provide Carbon Emission Reduction Opportunity"

"Under today's conditions, we want to provide the logistics companies with the infrastructure that can provide carbon emission reduction by keeping the stations alive and building new stations. As of April 2021, we have 8 active stations where we can supply CNG. We have a high-capacity station in Istanbul Alibeyköy where we serve Istanbul city buses. It also comes to the public and logistics vehicles. One of our stations is in Çayırova. As of today, our active stations are in Bolu, Bursa Gemlik, Eskişehir, Konya, Mersin and Aksaray. In addition to these, we are opening our station in Bursa Mustafa Kemal Pasha in May. Our station in Izmir Kemal Pasha will be opened up to 2-3 months during the license process. With these stations, there are 10 stations in total. Also in our plan is Burdur station which will complete the Ankara, Çorlu and Antalya lines. Our goal is to make these 3 stations at least openable by the end of the year."

"We Are Planning To Open New Stations With Petrol Ofisi"

"We say to everyone working on the main industrial lines and main logistics routes that "Look, all our CNG stations are available and you will be able to get fuel as you

sibini sanki benzinli motormuş gibi doğal gaza dönüştürme işlemiydi. Motora müdahale etmemiz gerekiyordu. Bu teknoloji dünyada çok yaygın ve bizim halen Naturelgaz olarak 25 tane çekicimiz 2012-2013'de dönüşmüş şekli ile çalışıyor. CNG konusu hele mono fuel dönüşüm olduğu zaman sürekli bakım ve kontrol ister. O dönemde bu ürünü kendi içimizde kullanıyor olsak da pazarlanabilir olmadığına karar verdik. Naturelgaz'ın önünde endüstriyel CNG dağıtım alanında da önemli bir büyüme potansiyeli vardı. Biz bir strateji değişikliği yaparak önce Naturelgaz'ı endüstri tarafında büyütme kararı aldık. Oto CNG'den yavaş yavaş çekildik ve sadece belli istasyonlarımız kaldı. Ancak araçlarda doğal gazın kullanımı Naturelgaz'ın kuruluş amaçlarından biriydi. Socar LNG şirketinin satın alınmasındaki en önemli etkenlerden biri de buydu. Aslında gerileyen bir oto CNG var gibi görünse de bizim için çok önemli."

"Karbon Emisyon Azaltım Fırsatını Sağlayabilecek Altyapıyı Sunmak İstiyoruz"

"Bugünün şartlarında istasyonları ayakta tutarak ve yeni istasyonlar yaparak karbon emisyon azaltım fırsatını sağlayabilecek altyapıyı lojistik firmalarına sunmak istiyoruz. 2021'in Nisan ayı itibari ile CNG tedarik edebileceğimiz 8 tane aktif istasyona sahibiz. İstanbul Alibeyköy'de İstanbul belediye otobüslerine hizmet verdiğimiz yüksek kapasiteli bir istasyonumuz var. Aynı zamanda halka açık ve lojistik araçları da geliyor. Bir istasyonumuz da Çayırova'da. Bugün itibari ile aktif istasyonlarımız; Bolu, Bursa Gemlik, Eskişehir, Konya, Mersin ve Aksaray. Bunlara ek olarak; Bursa Mustafa Kemal Paşa'da Mayıs ayında istasyonumuzu açıyoruz. İzmir Kemal Paşa'daki istasyonumuz ruhsat sürecinde; 2-3 aya kadar açılacak. Bu istasyonlarla toplam 10 istasyon oluyor. Ayrıca planımızda Ankara, Çorlu ve Antalya hattını tamamlayacak olan Burdur istasyonu var. Hedefimiz bu 3 istasyonu yıl sonuna kadar en azından açılabilir hale getirmek."

"Yeni İstasyonları Petrol Ofisi ile Açmayı Planlıyoruz"

"Ana sanayi hatlarında ve ana lojistik rotalarında çalışan herkese 'Bakın bütün CNG istasyonlarımız mevcut ve istediğiniz gibi yakıt alabileceksiniz' diyoruz. 10 istasyonumuz 12 Petrol Ofisi ile beraber 22 olacak. 22 istasyonun tümü de 2022'nin sonunda tamamlanmış olacak. Petrol Ofisi ile olan 12 istasyonun 3'üne (Ankara, Çorlu, Burdur) başladık. Yeni istasyonları Petrol Ofisi ile açmayı planlıyoruz. Bunların üzerine gelecek 9 istasyon da 2022-2023 planında olacak. Bizim ilk açtığımız 8 istasyon, 2 yeni istasyon ve Petrol Ofisi ile açacağımız 3 istasyon bütün Türkiye'de ana hatlardaki ihtiyacı karşılayacak. Müşterilerin karşılık vermesi ile Karadeniz hattı, doğu hattı ve daha çok İç Anadolu'ya kaymaya başlayacağız."

"Lojistik Sektöründe CNG'nin Doğru Ürün Olduğunu Düşünüyoruz"

"LNG sıvı doğal gaz ve bu teknoloji Avrupa'da araçlarda kullanılıyor. Bazı avantajları ve dezavantajları da var. Naturelgaz olarak endüstriyel tarafta LNG operasyonlarımız da var; ancak lojistik sektöründe CNG'nin doğru ürün olduğunu düşünüyoruz. Çünkü LNG'nin en büyük avantajı yaklaşık bin 300 km'ye kadar çıkan bir menzil imkanının olması. CNG'de çift yakıtta 600-650 kilometrelerde; fakat CNG menzili tek yakıt yani mono fuelde 450-500 km'de kalıyor. Çift yakıt üründe onu çözmüş durumdayız. 650 km'ye varan bir menzil var; ki çift yakıt CNG üründe aynı zamanda dual fuelde dizele geçerek menzil problemini ortadan kaldırabiliyorsunuz. Dezavantajı istasyon ağının çok kısıtlı olması. Şu an bir tane aktif istasyon var. İstasyon sayısının artması için önemli bir sürenin geçmesi gerekecek. Bir dezavantajı da yatırım maliyetleri. Bu ürünlerin satın alma maliyetleri çok yüksek. Yeni bir LNG-CNG'li bir araç aldığınızda bugünün kuru ile yurt dışı fiyatlarında çok ciddi rakamlara geliyor. LNG'li araç CNG'li araçtan daha yüksek fiyatlarda. Şu an piyasada yaklaşık 200'ün üzerinde CNG'li çekici varsa, emin olmamakla birlikte 15-20 civarında LNG'li çekici vardır."

"Mevcut Çalışan Araçlarda Bir Çözüm Olarak Sunuyoruz"

"Çift yakıtta aracın motoruna müdahale yok. CNG kitini, beyni ve tüm ekipmanı araca doğal gaz enjekte edecek şekilde kurguluyorsunuz. Mono fuelde motora müdahale vardı. Bu sistemse tamamen takılabilir ve sökülebilir. Yani motorun mekaniği ile oynanmayan bir sistem. Günümüz şartlarında on binlerce çekici var ve tüm bu firmalar yeni LNG ve CNG'li araç alma gücüne sahip değil. Mevcut çalışan araçlarda bir çözüm olarak bunu sunuyoruz. Yapılan çift yakıt CNG dönüşüm yatırımı bir buçuk 2 sene civarında kendini geri karşılıyor. Komple paket bir ürünün satış fiyatı 5 bin 900 dolar. Türkiye'de Aldeo adında yaptığı işlere güvendiğimiz ve bu ürünü 5 yıl önce yerli bir şekilde üretmeye başlayan bir şirket var. Biz Aldeo ile iş birliği partneriyiz ve bu alanda firmalarımıza tavsiye ediyoruz. Ürün dönüştürülüp bir günü aşmayacak şekilde müşterilere teslim ediliyor. Burada araç ayrımı yok; yalnızca sıfır aracın garanti süresi sonlanmadan bir dönüşüm yapmıyoruz."



wish." Our 10 stations will be 22, including 12 of "Petrol Ofisi". All 22 stations will be completed by the end of 2022. We started 3 of the 12 stations (Ankara, Çorlu, Burdur) with "Petrol Ofisi". We are planning to open new stations with "Petrol Ofisi". On top of these, the next 9 stations will be in the 2022-2023 plan. The first 8 stations we opened, 2 new stations and 3 stations we will open with "Petrol Ofisi" will meet the needs of the main lines in Turkey. With the response of the customers, we will begin to move to the Black Sea line, the eastern line and more to Central Anatolia."

"We Think CNG is the Right Product in the Logistics Sector"

"LNG is liquid natural gas and this technology is used in vehicles in Europe. There are also some advantages and disadvantages. As Naturalgas, we also have LNG operations on the industrial side, but we think that CNG is the right product in the logistics sector. Because the biggest advantage of LNG is that it has a range of up to 1,300 km. In CNG, it remains at 600-650 kilometers in dual fuel, but the CNG range remains at 450-500 km in single fuel, mono fuel. We have solved it in a dual fuel product. There is a range of up to 650 km where you can eliminate the range problem by switching to diesel in dual fuel CNG product at the same time. The disadvantage is that the station network is very limited. There is currently one active station. It will take a significant amount of time for the number of stations to increase. Another downside is investment costs. The purchasing costs of these products are very high. When you buy a new LNG-CNG vehicle, today's rate and foreign prices come to very serious figures. LNG vehicles are at higher prices than CNG vehicles. If there are more than 200 CNG tow trucks in the market right now, there are around 15-20 LNG tow trucks, although we are not sure."





Yıllardır firmalarımızın gücüne güç katıyor, başarının yolunu onlar için açıyoruz.

MAN Kamyon ve Otobüs Tic. A.Ş.
Balıkhisar Mahallesi Özal Bulvarı No: 576/1 06750 Akyurt/ANKARA
Tel: 0312 556 13 34 Fax: 0312 556 10 41 **www.man.com.tr**
/mantruckandbusturkey /mantruckbusturk /mankamyonotobus

MAN Kamyon ve Otobüs Tic. A.Ş. Bir MAN Grubu iştirakidir.

"Karbon Emisyonu Ekonomik Fayda Kadar Önemli Diyen Çok Fazla Firma Var"

"Günümüz dizel fiyatları üzerinden hesap yaptığımızda lojistik firmalarının önemli miktarda indirimi oluyor. Bu indirimleri ve CNG'nin bugünkü fiyatını dikkate aldığımızda yaklaşık yüzde 15 civarında bir yakıt tasarrufu oluyor. Bu da yılda 120 bin kilometre yapan ortalama bir araçta 25 bin liralık bir tasarruf anlamına geliyor. Neredeyse 45 bin lira civarında bir dönüşüm maliyetinin yıllık 25 bin liralık tasarruf karşılığı var. Yaklaşık bir buçuk 2 yıl arasında kendini karşılayan bir dönüşüm yatırımı. Günümüz ekonomik koşullarında sadece çevre duyarlılığı ile iş yapmak kolay değil; ancak bugün çevre algısı ile karbon emisyonunu azaltmak isteyen çok fazla firma ile karşılaşıyoruz. Çift yakıtta yüzde 20 civarında daha az karbon salınıyor."

"Bütün Mevzuatımız Avrupa Standartlarına Göre"

"Türkiye'de Sanayi Bakanlığının vermiş olduğu izinler çerçevesinde dönüşüm yapabilme kapasitesine sahip şirketler lisans alıyor. Bu şirketler, dönüşümü makine mühendisinin onayı ile ruhsata CNG ve LNG kullanır şeklinde işliyor. Bütün mevzuatımız Avrupa standartlarına göre ve mevzuat kapsamında bu işlemler yapıldığı için Avrupa'da da geçerli."

"Devlet Desteği Olmayan Ülkelerde Bu İşin Gelişimi Daha Yavaş Oluyor"

Naturelgaz olarak geleceğe yönelik hareket ediyoruz ve gelecekte de o günün geleceğine inandığımız için büyük maliyetlere katlanıyoruz. NGVA Europe'a (Avrupa Doğal Gazlı Araçlar Birliği) göre Dünya'da CNG ile çalışan 26.5 milyon araç bulunuyor. AB'de ise 2030 yılında binek araçların yüzde 12'sinin, hafif ve ağır ticari araçların yüzde 25'inin ve otobüslerin yüzde 33'ünün doğal gazla çalışacağı öngörülüyor. İtalya uzun yıllar devlet teşviki verdi ve şu an CNG'li 1.2 milyon araç var. Devletin böyle sinyaller vermesi piyasanın da buna karşılık vermesi ile sonuçlanıyor."

"Lojistik Şirketleri ve Çok Uluslu Şirketler İşin Gelişimi İçin Çok Önemli"

"Oto CNG alanındaki yeni uzun vadeli oluşumumuza bu yılın başında tekrar başladık. Birinci önceliğimiz yeni teknolojinin sahada uygulanabilirliğinin tüm firmalar tarafından benimsenmesi. Geçmiş zamanda yaşanan olumsuz durumları ortadan kaldırmaya ve istasyon ağımızı geliştirmeye çalışıyoruz. Hazırlık sürecimiz ve bu hazırlıkla beraber de çalışmalarımız devam ediyor. Şu anda mevcut ağa dahil olabilecek lojistik şirketleri ve karbon emisyonunun azaltımını hedefleyen kurumsal firmalarla görüşüyoruz ve olumlu geri dönüşler alıyoruz. Aynı zamanda istasyonlarımızın etrafında olan kooperatifler ile de görüşmelere başladık."



"We Offer It As A Solution In Existing Working Vehicles"

"There is no intervention in the engine of the vehicle in dual fuel. You set up the CNG kit, the brain and all equipment to inject natural gas into the vehicle. There was intervention to the engine in mono fuel. This system can be installed and removed completely. In other words, a system that is not played with the mechanics of the engine. In today's conditions, there are tens of thousands of trucks and all these companies do not have the power to buy new LNG and CNG vehicles. We offer this as a solution for existing working vehicles. The double fuel CNG conversion investment made is paying for itself in about one and a half 2 years. The selling price of a complete package is 5 thousand 900 dollars. There is a company in Turkey called Aldeo that we trust in its work and started to produce this product in a local way 5 years ago. We are a cooperation partner with Aldeo and we recommend it to our companies in this field. The product is transformed and delivered to customers for not more than a day. There is no vehicle separation here. We do not only make a conversion before the warranty period of the zero vehicle expires."

"There Are Too Many Companies That Say Carbon Emission Is As Important As Economic Benefit"

"When we calculate today's diesel prices, logistics companies have a significant discount. Considering these discounts and the current price of CNG, there is a fuel saving of about 15 percent. This means a saving of 25 thousand liras on an average vehicle that makes 120 thousand kilometers per year. A conversion cost of almost 45 thousand lira has an annual saving equivalent of 25 thousand lira. A transformation investment that pays off for approximately one and a half 2 years. In today's economic conditions, it is not easy to do business with only environmental awareness; however, today we encounter too many companies that want to reduce their environmental perception and carbon emission. Around 20 percent less carbon is emitted in dual fuel."

"All Our Legislation Is According to European Standards"

"In Turkey, companies that have the capacity to transform within the framework of the permissions given by the Ministry of Industry get licenses. These companies process the conversion by using CNG and LNG in the license with the approval of the mechanical engineer. All our legislation is also valid in Europe, as these procedures are carried out in accordance with European standards and within the scope of the legislation."

"The Development of This Work Is Slower In Countries Without State Support"

"As Naturalgas, we act for the future and bear great costs because we believe that that day will come in the future. According to NGVA Europe (European Natural Gas Vehicles Association), there are 26.5 million CNG-powered vehicles in the world. In the EU, it is predicted that 12 percent of passenger cars, 25 percent of light and heavy commercial vehicles and 33 percent of buses will run on natural gas in 2030. Italy has given government incentives for many years and now there are 1.2 million vehicles with CNG. The state giving such signals results in the market responding to it."

"Logistics Companies and Multinational Companies are Very Important for Business Development"

"We started our new long-term formation in the auto CNG field at the beginning of this year. Our first priority is to adopt the applicability of the new technology in the field by all companies. We are trying to eliminate the negative situations experienced in the past and to improve our station network. Our preparatory process and our work continue with this preparation. We are currently meeting with logistics companies that may be included in the current network and corporate companies targeting carbon emission reduction, and we receive positive feedback. At the same time, we started negotiations with the cooperatives around our stations."





Atlas
Güç, konforla buluştu

Keskin hatları ve güçlü çizgileri ile göz kamaştıran 8,5 tonluk Atlas, tamamen yenilenen iç kabini, dijital gösterge paneli, kliması ve ergonomik koltukları ile daha konforlu seyahatler vadediyor.

AEBS, LDWS, EBS, EBP ve yeni aydınlatma sistemi ile daha güvenli Atlas, bilinen gücü ve ekonomikliğiyle Otokar bayilerinde sizi bekliyor.

444 **6857** (444 **OTKR**) www.otokar.com.tr /OtokarAS /OtokarTr /OtokarTicariAraclar

Koç FOTON

Otokar
Doğru karar

Omnitek Mühendislik Kurucusu Osman İlker Yılmaz,

"TÜRKİYE'DE CNG'NİN NE KADAR GÜVENLİ, ÇEVRECİ VE EKONOMİK OLDUĞU BİLİNMİYOR"

"BİZ BU TEKNOLOJİYİ ÇÖZDÜK VE FAYDALI OLMAK İÇİN HAZIRIZ"

Karbon emisyonunu azaltmak adına Avrupa'da LNG ve CNG'li araç kullanımı teşvikleri sürüyor. Pek çok Avrupa ülkesi bu doğrultudaki uygulamaları yürürlüğe alıyor. Bizler de alternatif bir yakıt seçeneği olarak sunulan doğal gaz kullanımı konusunu ilgilileri ile görüşerek ele alıyor ve bu konuya dikkat çekiyoruz. Doğal gazlı araçlar konusunda (CNG-LNG) her seviyede, Fuel Cell (H_2) araçlar konusunda kısmi olarak faaliyet gösterdiklerini belirten Omnitek Mühendislik'in Kurucusu Osman İlker Yılmaz LNG-CNG dönüşümü ve LNG-CNG kullanımına ilişkin önemli detaylar aktarıyor.

Incentives for LNG and CNG vehicle use continue in Europe in order to reduce carbon emissions. Many European countries are implementing practices in this direction. We discuss the issue of using natural gas, which is offered as an alternative fuel option, in consultation with the relevant authorities and draw attention to this issue. Osman İlker Yılmaz, the founder of Omnitek Engineering, states that they operate partially on Fuel Cell (H_2) vehicles at all levels in the field of natural gas vehicles (CNG-LNG) and states important details about LNG-CNG conversion and LNG-CNG usage.



Founder of Omnitek Engineering, Osman İlker Yılmaz,

"HOW SAFE, ECONOMIC AND ENVIRONMENT-FRIENDLY THE CNG IS DOES NOT KNOWN IN TURKEY"

"WE HAVE UNDERSTOOD THIS TECHNOLOGY AND WE ARE READY TO USE IT"



"Biz Dizel Motoru Yüzde 100 Doğal Gaz ile Çalışacak Hale Getiriyoruz"

Dizel motoru yeniden tasarlayarak yüzde 100 doğal gazla çalışabilecek hale getirdiklerini belirten Yılmaz, ancak mekanik dönüşümün tek başına yeterli olmadığını vurguluyor ve şunları aktarıyor; "Aracın tüm yönetimi motor beyninden geçiyor. Özellikle Euro 5 ve üzeri araçlarda bizim kendi ECU'muzun aracın diğer sistemleriyle entegrasyonu için Gateway vb. sistemler de geliştirmek gerekiyor; biz bunu tam anlamıyla yapabiliyoruz."

"İETT Motor Test Laboratuvarında Dizel Motorun Gücünü Yüzde 80 Artırdık"

Yılmaz, CNG dönüşüm konusunda ellerindeki teknolojiyi tam anlamıyla kavramak ve geliştirebilmek için Kayseri'de, Konya'da ve Adana'da birçok aracı dönüştürdüklerini ve 300.000 km test ettiklerini ifade ediyor ve şunları aktarıyor; "Omnitek olarak geçtiğimiz yıllarda İETT motor test laboratuvarında bir dizel motoru CNG'ye çevirerek yeniden kalibre ettik ve yüzde 60 pedal pozisyonunda dahi dizele göre yüzde 80 daha yüksek güç elde ettik. Bu durum doğru teknoloji ile CNG'den ne kadar yüksek performans alınabileceğini ortaya koyuyor. Üstelik bizim dönüştürdüğümüz motorun su ve egzoz sıcaklıkları dizelden farklı değil. Ancak bu teknolojiyi ticarileştirmek için ciddi finans gücünüzün de olması gerekiyor."

"Gaz Depolama Sistemleri Üretmeye Başladık"

Yılmaz Türkiye'de CNG'nin ne kadar güvenli, çevreci ve ekonomik olduğunun bilinmediğine dikkat çekiyor ve aynı zamanda henüz bu konuda farkındalığın oluşmadığını ve geçmişte kullanılan yanlış CNG teknolojileri nedeniyle de kötü bir algı olduğunu aktarıyor. Yılmaz, "Temsa, Karsan, BMC, Isuzu, MCV (Mısır) gibi OEM şirketlere Eskişehir'de kurduğumuz tasarım ofisimizden Worthington adına araca özel CNG depolama sistemleri ve yakıt hattı tasarımı yaparak Bozan'daki 10.000 m^2 üzerine kurulu fabrikamızda gaz depolama sistemleri üretmeye başladık. Worthington Industries'in (WI) Türkiye ve Mısır distribütörü ve aynı zamanda Ar-Ge partneri olarak çalışıyoruz. WI'nin dünyanın çeşitli yerlerindeki Fuel Cell vehicle müşterileri için birlikte Hidrojen (H_2) depolama sistemleri geliştiriyor ve bazı parçaları da üreterek yurt dışına sevk ediyoruz." diyor.



"We Make Diesel Engine Work With 100 Percent Natural Gas"

Stating that they have redesigned the diesel engine and made it capable of operating with 100 percent natural gas, Yılmaz emphasized that mechanical conversion alone is not enough. Yılmaz: "The entire management of the vehicle goes through the engine brain. Especially in Euro 5 and above vehicles, we also need to develop systems such as Gateway for the integration of our own ECU with other systems of the vehicle, we can do this fully."

"We Increased the Power of Diesel Engine by 80 Percent in IETT Engine Test Laboratory"

Yılmaz states that they transformed many vehicles in Kayseri, Konya and Adana and tested 300,000 km in order to fully grasp and develop their technology in CNG conversion. Yılmaz said that; "As Omnitek, we recalibrated a diesel engine by turning it to CNG in the IETT engine test laboratory in the past years, and we have obtained 80% higher power than diesel even at 60% pedal position. This situation reveals how high performance can be obtained from CNG with the right technology. Moreover, the water and exhaust temperatures of the engine we converted are not different from diesel. However, to commercialize this technology, you must also have Gerard financial power."

"We Started to Produce Gas Storage Systems"

Yılmaz indicated that how safe, economic and environment-friendly the CNG is does not known in turkey and draw attention that the awareness on this issue hasn't formed yet and also said it was a bad perception used in the past due to incorrect CNG technologies. Yılmaz: "We started to produce gas storage systems in our factory built on 10.0 00 m^2 in Bozan by designing vehicle-specific CNG storage systems and fuel line on behalf of Worthington from our design office we established in Eskişehir for OEM companies such as Temsa, Karsan, BMC, Isuzu, MCV (Egypt). We work as Worthington Industries (WI) distributor in Turkey and Egypt, and as R & D partners at the same time. We develop Hydrogen (H2) storage systems together for WI's Fuel Cell vehicle customers in various parts of the world, and we manufacture some parts and ship them abroad."

"We Developed A Tractor That Will Be Produced as CNG on the Production Line"

Yılmaz states that they also supply CNG equipment to OEM companies producing heavy commercial vehicles and that they have many separate distributorships,





"Banttan CNG Olarak Çıkacak Bir Traktör Geliştirdik"

Ağır ticari araç üreten OEM firmalara da CNG ekipmanları tedariki yaptıklarını ve bu konuda da pek çok ayrı distrübitörlükleri; ithalat ve ihracat faaliyetleri olduğunu aktaran Yılmaz, "Shell Turcas ile 2 adet otomatik şanzımanlı Euro 5 Axor üzerinde oldukça başarılı prototip çalışmalarımız oldu; ancak bu proje de henüz realize edilemedi. Tüm bunların dışında elektrikli araçlar konusunda da faaliyetlerimiz oldu. İETT için prototip otonom araç üretimi ve Phileas metrobüsler için elektrikli aks tasarım-üretimi gibi çeşitli çalışmalarda yer aldık. Çiftçimiz için yerli bir traktör üreticisinin motorunu CNG'ye göre yeniden tasarladık ve banttan CNG olarak çıkacak bir traktör geliştirdik. Bugünlerde bu traktörün Alpu'da testlerine başladık." açıklamasında bulunuyor.

"Bireysel Kullanıcı Minimum Yüzde 45 Tasarruf Edebilecektir"

CNG-LNG kullanımının çevreci oluşuna dikkat çekerken maliyet olarak da tasarruf edilebileceğini belirten Yılmaz şöyle konuşuyor; "1 litre dizele 6.7 TL ödeyerek çevreyi kirletiyoruz. Ancak kamu için 1.5-2 TL'ye gaz alabilmek mümkün. Bu durumda yüzde 75'lere varan tasarruf söz konusu. Bireysel kullanıcı ise 3.5 TL'den 1 metreküp gazı kullanarak minimum yüzde 45 tasarruf edebilecektir."

"Yetersiz Firma ve Kişiler Tarafından Dönüşüm Yapılmaya Çalışıldı"

Doğal gazlı motorda pek çok farklı teknoloji olduğunu; ancak bununla ilgili de farkındalık olmadığını ifade eden Yılmaz, bu nedenle CNG araç sektörünün yanlış ve eksik başladığını aktarıyor. Yılmaz, "Öncelikle bu iş LPG gibi olacak sanıldı. Yetersiz firma ve kişiler tarafından dönüşüm yapılmaya çalışılarak piyasada kişi ve kurumlar üzerinde kötü tecrübeler bırakıldı. Büyük motor şirketleri performansı düşük ve 950°C egzoz sıcaklığı olan, kendi kendini bitiren CNG motorları ürettiler. Biz müşterinin kapısını çaldığımızda 'Bu küçük halinizle onlar yapamazken, siz nasıl yapacaksınız?' sorusuyla karşılaştık." diyor ve ekliyor; "Örneğin Dual Fuel (çift yakıt) sistemleri var. Bunlar LPG sistemleri gibi montajlanıyor ve yüzde 50 dizel, yüzde 50 doğal gaz kullanılmakta. İlk yatırım maliyeti oldukça ekonomik; ancak tasarruf oranı maksimum yüzde 10 gibi düşük bir rakam. Otoban araçları için uygun. Ayrıca dizeli tamamen ortadan kaldırdığımız 'Dedicated CNG' dediğimiz yüzde 100 doğal gaz ile çalışan sistemlerin de 2 çeşidi var; Lean Burn ve Stoichometric sistemler. Stoichometric sistemlerde motora 8 bar doğal gaz gönderilir; yeterli performans alınamaz ve çok yüksek egzoz sıcaklıkları vardır. Omnitek'i de diğer firmalardan ayıran en büyük fark patentli Lean Burn sistemidir. Lean Burn sistemiyle biz 3 bar gaz püskürtüyoruz ve maksimum 600 derece egzoz sıcaklığımız var. Dizele göre torku yüzde 60 arttırabiliriz. Yüzde 45 yakıt tasarrufunu da taahhüt ediyoruz."

"Ar-Ge Süreci Daha Önceden Tamamlanmış Araçlar İçin 4 Günde Dönüşüm Yapabiliyoruz"

Aylık dönüşümü sağlanabilen araç kapasitesine ve CNG-LNG dönüşümünün süresine ilişkin konuşan Yılmaz, "Dönüşüm yapacağımız motor ile ilk defa çalışacaksak 3 ay gibi bir Ar-Ge sürecimiz oluyor. Sıkıştırma oranını düşürmek için özel piston geliştirmemiz, silindir kafasına buji adaptasyonu yapmamız ve subap açılarını değiştirip yeni valfler yaptırmamız gerekiyor. Ayrıca motor kalibrasyonu geliştirmemiz ve elektronik entegrasyon da yapmak için Gateway geliştiriyoruz; ancak Ar-Ge süreci daha önceden tamamlanmış araçlar için 4 günde

"Individual User Will be able to Save 45 Percent at a Minimum"

Noting that CNG-LNG usage is environmentally friendly and that it can provide savings in terms of cost, Yılmaz said that; "We pollute the environment by paying 6.7 TL for 1 liter of diesel. However, it is possible to purchase gas for 1.5-2 TL for the public. In this case, savings of up to 75 percent are in question. Individual users will be able to save at least 45 percent by using 1 cubic meter of gas from 3.5 TL."

"There Were the Attempts of Conversion by Inadequate Firms and Persons"

Expressing that there are many different technologies in natural gas engines, but there is no awareness about it, Yılmaz states that this is why the CNG vehicle industry has started incorrectly and incompletely. Yılmaz: First of all, it was thought that this would be like LPG. Bad experiences were left on people and institutions in the market by attempting to make con-

dönüşüm yapabiliyoruz. Şu an için aylık 20 araçlık dönüşüm kapasitemiz var."açıklamasında bulunuyor.

"Dönüşüm Yapan ve Gaz Sağlayıcısı Şirketlerin Birlikte Yürüme Zorunluluğu Var"

İstasyonun olmadığı yerde doğal gaz dönüşümü yapamazsınız ve doğal gazlı araç satamazsınız. Dönüşüm yapan şirketler ve gaz sağlayıcısı şirketlerin birlikte yürüme zorunluluğu var. Daha önce SOCAR bu sektöre hızlı bir giriş ve hızlı bir çıkış yaptı. Biz her potansiyel müşterimize rüştümüzü ispat etmek için hazırız. Hatta bu amaçla elimizde tuttuğumuz kendimize ait dönüştürülmüş araçlar da var. Umarız sektör doğru partnerlerle ve düzgün bir şekilde gelişir."

"Türkiye'de İlk LNG Dönüşüm Sonrası Ruhsat Değişikliğini Biz Yaptık"

Yılmaz, CNG-LNG dönüşümü sonrası için müşterine peryodik bakım takvimi verdiklerini ve o plan dahilinde araçları bakıma çağırdıklarını aktarıyor. Omnitek olarak TSE tarafından Hizmet Yeterlilik Belgesine ve ayrıca ISO9001, ISO14001, ISO45001 belgelerine sahip olduklarını da ekleyen Yılmaz dönüşüm sonrası ruhsat değişikliğine dair,"TSE'den yetkili AITM, Martoy sertifikasına sahip mühendislerimiz olduğu için aracın ruhsatına CNG-LNG işletebiliyoruz. Hatta Türkiye'de ilk LNG dönüşüm sonrası ruhsat değişikliğini de biz yaptık." şeklinde konuşuyor.

version by inadequate firms and people. Large engine companies have produced self-finishing CNG engines with low performance and an exhaust temperature of 950 ° C. When we knocked on the customer's door, we were faced with the question "How are you going to do it with your little potential while they can't do it?" For example, there are Dual Fuel (dual fuel) systems. These are assembled like LPG systems and 50 percent diesel and 50 percent natural gas are used. The initial investment cost is very economical, but the savings rate is as low as 10 percent. Suitable for highway vehicles. In addition, there are 2 types of systems that work with 100 percent natural gas, which we call "Dedicated CNG", which we completely eliminate diesel. These are Lean Burn and Stoichometric systems. In stoichometric systems, 8 bars of natural gas is sent to the engine, sufficient performance cannot be obtained and there are very high exhaust temperatures. The biggest difference that distinguishes Omnitek from other companies is the patented Lean Burn system. With the Lean Burn system, we are injecting 3 bar gas and we have a maximum exhaust temperature of 600 degrees. We can increase the torque by 60 percent compared to diesel. We are also committed to fuel savings of 45 percent."

"We Can Make Conversion In 4 Days For Vehicles whose Re-D Process Has Been Completed Before"

Talking about the vehicle capacity that can be converted monthly and the duration of the CNG-LNG conversion, Yılmaz said that; "If we are going to work with the engine we will convert for the first time, we will have an Re-D process of 3 months. In order to reduce the compression ratio, we need to develop a special piston, make a spark plug adaptation to the cylinder head, change the valve angles and make new valves. We are also developing Gateways to develop engine calibration and electronic integration, but we can convert in 4 days for vehicles whose Re-D process has already been completed. Currently, we have a monthly conversion capacity of 20 vehicles."

"Converter and Gas Provider Companies Have an Obligation to Work Together"

Where there is no station, you cannot convert natural gas and sell natural gas vehicles. Converter companies and gas provider companies have to walk together. Previously, SOCAR made a rapid entry into and exit through this sector. We are ready to prove our age to every potential customer. There are even our own converted vehicles that we keep for this purpose. We hope the industry develops properly with the right partners."

"We Made the first License Amendment After LNG Conversion in Turkey"

Yılmaz states that after the CNG-LNG conversion, they give the customer a periodic maintenance schedule and call the vehicles for maintenance within that plan. Yılmaz added that they have the Service Qualification Certificate by TSE as well as ISO9001, ISO14001, ISO45001 certificates as Omnitek regarding the license amendment after the conversion and said that; "Since we have engineers with the authorized AITM and Martoy certificate from TSE, we can operate CNG-LNG in the license of the vehicle. We made the first license amendment after LNG conversion in Turkey."







reysaş

Reysaş Lojistik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Dr. Rasih Boztepe,

"DOĞAL GAZ HEM TASARRUF HEM DE EGZOZ EMİSYON DEĞERİNDE DÜŞÜŞ SAĞLIYOR"



"BİRTAKIM MUAFİYETLER VE TEŞVİKLER OLMALI K DOĞAL GAZ KULLANIMI YAYILSI

Alternatif yakıt türlerini ele aldığımız bu sayımızda ekonomik ve çevreci olması nedeni ile filosundaki araçlarda doğal gazı da tercih eden Reysaş Lojistik'in Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Rasih Boztepe ile konuşuyoruz. Doğal gaz kullanımının sağladığı faydaları ve Reysaş Lojistik'in çevreci uygulamalarını aktaran Boztepe, "Avrupa'da karbon salınımını azaltan düzenlemeler için teşvikler ve artıranlar için de kısıtlamalar olacak. Bununla ilgili karbon sertifikasyonu var; vergilerle ve otoban indirimi ile teşvik ediliyor. Karbon emisyonunu ne kadar azaltabiliyorsak azaltmalı ve bununla alakalı uygulamalar getirmeliyiz. Senelerdir altyapı yapılamadığı için çok fazla yayılamadı ve sadece otobüslerde kaldı. Birtakım muafiyetler ve teşvikler olmalı ki yayılsın" diyerek konuya dikkat çekiyor.

Söyleşimizin detayları;

"Reysaş Lojistik 1990'lı yıllarda kurulmuş ve oto taşıma ile başlamış. Uzunca bir süre sadece taşımacılık faaliyetleri ile uluslararası nakliye, dahili nakliyeler, yurt içi dağıtım ve soğuk zincir dağıtım işleri ile uğraşmış. Reysaş ilk halka açık lojistik şirketi. Sonrasında depo yatırımlarına ve demiryolu yatımlarına ağırlık vermeye başladı. 2 milyon metrekarenin üzerinde depolama alanı ile Türkiye'de depolama kapasitesi en büyük şirket. Depo yatırımlarını halka açılan Reysaş GYO şirketimiz üzerinden yürütüyoruz. Kiralık depo kullanmıyoruz; kendi depolarımızı alıyoruz, işletiyoruz veya işletimi için başka firmalara kiralıyoruz. Bunun haricinde demiryolunda ciddi yatırımlar yapıyoruz. Sadece ekipman yatırımı değil; vagon, üstyapı ve aynı zamanda da istasyon yatırımlarımız var. Demiryolu karbon salınımını azaltmak açısından çok önemli bir taşımacılık şekli."

Reysaş Logistics Vice Chairman of the Board of Directors Dr. Rasih Boztepe:

"NATURAL GAS PROVIDES BOTH SAVINGS AND A LOWER EXHAUST EMISSIONS"

"THERE MUST BE SOME EXEMPTIONS AND INCENTIVES SO THAT THE USE OF NATURAL GAS SHALL BE WIDE - SPREAD"



"Demiryolu Taşımacılığına Ağırlık Verip Mümkün Olduğunca Karayolunu Azaltmaya Çalıştık"

"Son dönemlerde demiryolu taşımacılığına ağırlık verip mümkün olduğunca karayolunu azaltmaya çalıştık. Uluslararası taşımacılığı sadece demiryolu ile yapmaya devam ettik. Yurt içinde ciddi lojistik faaliyetler gerçekleştiriyoruz; bunu da 800 adet özmal araçla yapıyoruz. Bunun dışında yürüttüğümüz projelerde taşeron ve kooperatiflerle yaklaşık 2 bin'e yakın bir araç parkı düşünebiliriz."

"Depolarımızın Üzerine Güneş Enerjisi Sistemi Kurduk"

"Amacımız elektrik üretimi yapıp depoların elektrik üretimini karşılamak sonrasında şebekeye elektrik satarak ek gelir sağlamak. Bu da karbon salınımını azaltan çok ciddi bir faaliyet. Bugün itibari ile 15 mw'ta-

In this issue where we consider alternative fuel types, we are talking to Rasih Boztepe, Vice Chairman of the Board of Reysaş Logistics, who also prefers natural gas in the vehicles in its fleet due to its economic and environmentalist nature. Conveying the benefits of natural gas use and the environmentalist practices of Reysaş Logistics, Boztepe said that; "There will be incentives for regulations that reduce carbon emissions in Europe and restrictions for those who increase it. There is a related carbon certification and it is encouraged by taxes and highway deductions. As much as we can reduce carbon emission, we should reduce it and implement practices related to it. Since the infrastructure has not been built for years, it could not spread much and it remained only in buses. There should be some exemptions and incentives to spread."

Details of our interview;

"Reysaş Logistics was established in the 1990s and started with auto transportation. For a long time he dealt with only transportation activities, international shipping, internal shipments, domestic distribution and cold chain distribution.

Crafter Servis

Konforlu, güvenli ve mutlu yolculuklara yeni bir adım



Crafter Servis'in içine bindiğiniz anda sunduğu konforu hissedecek, yenilenen iç tasarımı ve donanımıyla gittiğiniz her yolun keyfini çıkaracaksınız. Tasarruflu ve verimli TDI motoruyla cebinizi de düşünen Crafter Servis'le, çalışanlar mutlu, yolculuklar güvenli. Onunla tanışmanız için sizi de **Volkswagen Yetkili Satıcılarına bekliyoruz.**

- 15+1, 16+1 ve 19+1 koltuk seçenekleri
- Üst düzey konfora sahip sürücü kabini
- Lüks segment iç tasarım ve yolcu koltukları
- 8 ileri tam otomatik şanzıman seçeneği
- 2,0 litre 140 PS 320 Nm ve 177 PS 410 Nm motor seçenekleri
- Artırılmış sürücü destek ve güvenlik sistemleri

Ticari Araç

Doğuş Otomotiv | Trafik Hayattır | DANIŞMA HATTI: (0216) 266 54 98 | Volkswagen Finans VDF

Fotoğraftaki aracın görünümü satışa sunulan modellerimizinkinden farklılık gösterebilir.

Doğuş Otomotiv'in Volkswagen için tercihi Castrol

www.vw.com.tr



yız; fakat bu seneki projelerimiz ile bunu 21 MW'a çıkartacağız. Yıllık 30.000.000 kWh elektrik üretimimiz olacak. Bununla 14 bin 100 ton karbon salınımı azaltılmış olacak. Türkiye genelinde kurulu 6.600 MW'lık bir güneş enerjisi var; bunun binde üçüne sahip olduğumuzu söyleyebiliriz."

"İstasyonların Sayısı Artınca Çift Yakıtlı Araç Sayımızı Artırmaya Başladık"

"2007 yılında kullandığımız çekicilerde çift yakıt; yani doğal gaz ve motorini birlikte kullanalım dedik. 2007 yılında Türkiye'de bunun için gerekli teknoloji yoktu. Çekiciyi Amerika'ya gönderdik ve hem LNG hem motorinle çalışır hale getirdik. Tek başına bu araçları çevirmek yeterli olmuyor; bu yeni bir pazar. Ülkemizde daha istasyon yokken bu araçları çevirmiştik. Doğal gazı her yerden ikmal edemediğimiz için belli kısıtlarda kullanabiliyoruz; çift yakıtı bunun için tercih ettik. Çift yakıtta araç, doğal gaz bitince motorinle devam edebiliyor. İstasyonların sayısı artınca çift yakıtlı araç sayımızı artırmaya başladık."

"Doğal Gaz Petrol Türevi Yakıtlara Göre Çok Daha Az Karbon Salınımı Yapıyor"

"İstasyon ağı başlangıç için iyi; fakat şu an yeterli değil. Dünyadaki tüketime bakınca Çin'de LNG ve CNG birlikte tedarik ediliyor; bunlara L-CNG istasyonu deniyor. 1300'ler mertebesinde istasyon var. Biz de onlu sayılarda. Sadece ekonomik tasarruf sağlaması değil; dönüşümün de bir maliyeti var. Yatırımın belli bir süreçte geri dönüşü oluyor; ancak bunlar karbon salınımını azaltan uygulamalar. Doğal gaz, petrol türevi yakıtlara göre çok daha az karbon salınımı yapıyor. Ayrıca NO_x değerlerinde ve karbonmonoksitte de daha düşük rakamlar görülüyor. Bu konuda en hassas olan ülke Avusturya ve İsviçre. Euro standardı ile başlayıp geçiş saatlerini ona göre standardize ettiler. Yeşil motorlarda Euro standardına uymayanları belli saatlerde geçiriyorlar; hatta geçişine



Reysaş is the first publicly traded logistics company. Later, it started to focus on warehouse investments and railway investments. With a storage area of over 2 million square meters, it is the largest company with a storage capacity in Turkey. We carry out warehouse investments through our company Reysaş GYO, which has been opened to the public. We do not use rented warehouses, we buy and operate our own warehouses or rent them to other companies for their operation. Apart from this, we are making serious investments in the railway. We do not only invest in equipment, but also in wagons, superstructures and stations. Railway is a very important form of transportation in terms of reducing carbon emissions."

"We Strived to Focus on Railway Transportation and Try to Reduce the Highway as Much as Possible"

"Recently, we have focused on railway transportation and tried to reduce the road as much as possible. We continued to carry out international transportation only by rail. We carry out serious logistics activities domestically, and we do this with 800 self-owned vehicles. Apart from that, we can think of a vehicle park of nearly 2 thousand with subcontractors and cooperatives in the projects we carry out."

"We Set Up Solar Energy Systems On Our Warehouses"

"Our goal is to produce electricity and meet the electricity production of the warehouses, and then to generate additional income by selling electricity to the grid. This is a very serious activity that reduces carbon emissions. As of today, we are at 15 MW, but with our projects this year, we will increase it to 21 MW. 30,000,000 annually. We will produce kWh of electricity. With this, 14 thousand 100 tons of carbon emissions will be reduced. There is a solar energy of 6,600 MW installed throughout Turkey; we can say that we have three per thousand of this."

"As The Number Of Stations Increased, We Began To Increase The Number Of Dual Fuel Vehicles"

"We wanted to use dual fuel, natural gas and diesel, together in the tow trucks we used in 2007. In 2007, the technology required for this was not available in Turkey. We sent the tow truck to America and made it work with both LNG and diesel. Tranformation of these vehicles alone is not enough, this is a new market. While there were no stations in our country, we had transformed these vehicles around. Since we cannot supply natural gas from anywhere, we can use it with certain restrictions; We opted for double fuel for this. In dual fuel, the vehicle can continue with diesel when the natural gas is exhausted. As the number of stations increased, we started to increase the number of dual fuel vehicles."

"Natural Gas Emits Much Less Carbon Compared To Petroleum Derivative Fuels"

"The station network is good for a start, but not enough right now. Looking at the consumption in the world, LNG and CNG are supplied together in China. These are called L-CNG stations. There are stations around 1300s. We are also in decimal numbers. Not only does it save economically; transformation also has a cost. There is a return on investment over a period of time, but these are practices that reduce carbon emissions. Natural gas emits much less carbon compared to petroleum-derived fuels. There are also lower numbers in NOX values and carbon monoxide. Austria and Switzerland are the most sensitive countries in this regard. They started with the Euro standard and standardized the transit hours accordingly. In green engines, they spend certain hours that do not comply with the Euro standard, and even impose restrictions that are not allowed to pass. Dual System and mono natural gas vehicles are systems that reduce carbon emissions compared to direct engines. For this reason, these types of vehicles are provided with highway toll discounts and tax reductions. Of course, this point has not been reached in our country yet."

"You Do Not Have a Supply Problem in a Dual Fuel Vehicle"

"A dual-fuel vehicle is needed on a transition period, that is, when the station supply network is low. This is actually not a new situation. When we look at the usage rate, it has long been common in crowded countries such as Argentina, Brazil, Spain, India, Pakistan and China. During this transition period, you should not have a supply problem. For this, the station network must be widespread. In our country, it started late, was not encouraged, and nobody was involved in this project. The station side expected sufficient number of intermediaries for the investment and the users expected a sufficient number of station networks to be created. We also carry valuable loads in limited times, so we cannot have a supply problem. The replenishment problem should be solved first. You do not have a supply problem in a dual fuel vehicle. When you use natural gas, it provides both savings and a reduction in exhaust emission value."

"When You Convert A Normal Vehicle To Dual Fuel, You Can Recover The Investment In One Year"

"There is one more problem in natural gas vehicles other than the supply problem. When we compare diesel and gasoline, diesel vehicles are more expensive, gasoline vehicles are less costly. Since the working principles of natural gas vehicles are the same, they should not exceed the prices of diesel vehicles. You pay a difference of 25-30 thousand euros for a natural gas-powered vehicle compared to a standard tractor. This is a very high number. Since natural gas vehicles are produced less, unit costs are high. It takes 3-4 years to pay off the difference of 30-35 thousand euros. When you convert a normal vehicle to dual fuel, you can regain the investment in one year and you do not have a supply problem."

"It is Possible to Reduce 9 Million 265 Thousand Tons of Carbon Monoxide and Nitrous Oxide per Year"

"The number of stations is around 8-10 now and it is increasing day by day. While you



izin verilmeyen kısıtlamalar getiriyorlar. Dual System ve mono doğal gazlı araçlar karbon salınımını direkt motorine göre azaltan sistemler; bu nedenle bu tip araçlara otoyol geçiş indirimi ve vergi indirimi sağlanıyor. Tabii bizim ülkemizde henüz bu noktaya gelinmiş değil."

"Çift Yakıtlı Araçta İkmal Sorunu Yaşamıyorsunuz"

"Çift yakıtlı araç bir geçiş dönemi; yani istasyon ikmal ağı az olduğunda lazım. Bu aslında yeni bir durum değil. Kullanım oranına baktığımızda da Arjantin, Brezilya, İspanya, Hindistan, Pakistan ve Çin gibi kalabalık ülkelerde uzun zamandır yaygın. Bu geçiş döneminde ikmal sorununuzun olmaması lazım; bunun için de istasyon ağının yaygın olması gerek. Bizim ülkemizde geç başladı; teşvik edilmedi ve bu projeye kimse de el atmadı. İstasyon tarafı yatırım için yeterli sayıda aracı; kullanıcılar da yeterli sayıda istasyon ağı oluşmasını bekliyordu. Kısıtlı sürelerde değerli yükler de taşıyoruz bu nedenle ikmal sorunu yaşama gibi bir durumumuz olamaz. İkmal problemi öncelikle çözülmüş olmalı. Çift yakıtlı araçta ikmal sorunu yaşamıyorsunuz. Doğal gazı kullandığınızda hem tasarruf hem de egzoz emisyon değerinde düşüş sağlıyor."

"Normal Bir Aracı Çift Yakıtlıya Çevirdiğinizdeki Yatırımı Bir Senede Geri Kazanabiliyorsunuz"

"Doğal gazlı araçlarda ikmal sorununun haricinde bir sorun daha var. Dizel ve benzinliyi karşılaştırdığımızda dizel araçlar daha pahalı, benzinli araçlar daha düşük maliyetlidir. Doğal gazlı araçların da çalışma prensipleri aynı olduğu için motorinli araçların fiyatlarının üzerine çıkmamalı. Standart bir çekiciye göre doğal gaz ile çalışan araçta 25-30 bin euro fark ödüyorsunuz. Bu çok yüksek bir rakam. Doğal gazlı araçlar daha az üretildikleri için birim maliyetleri yüksek. 30-35 bin euroluk farkı amorti etmesi 3-4 seneye dayanıyor. Normal bir aracı çift yakıtlıya çevirdiğinizdeki yatırımı bir senede geri kazanabiliyorsunuz ve ikmal sorunu da yaşamıyorsunuz."

"Yılda 9 Milyon 265 Bin Ton Karbonmonoksit ve Azot Oksit Azaltımı Sağlamak Mümkün"

"İstasyon sayısı şu an 8-10 mertebesinde ve gittikçe de artıyor. Çift yakıtlı bir aracı her rotada kullanabilirken mono doğal gazlı araçları belli rotalarda kullanabiliyorsunuz. Doğal gazda depolama ile ilgili hacim problemi olduğu için araçlarda sınırlı miktarda özel depolarda tutulabiliyor ve çift yakıtlı bir araçta doğal gaz her zaman daha önce bitiyor. Araç bir istasyon bulana kadar motorin ile çalışmış oluyor. Çok randımanlı ve her yerde kullanamıyorsunuz; ancak az da kullansanız çok da kullansanız kilometrede bugün on kuruşlar mertebesinde bir tasarruf sağlıyor. Tabii yüzde 100 doğal gazlılar çok daha fazlasını sağlıyor. Bu arada motorin ve doğal gaz fiyatlarını da dikkate almak lazım. Çünkü motorin fiyatları çok daha yukarlardaydı; bir düşüş yaşandı. Doğal gaz ile motorin fiyatı arasındaki makas bazen daralır; ancak motorin hiçbir zaman doğal gazdan ucuz olamaz. Dünyada petrol rezervleri ile doğal gazı karşılaştırdığımızda doğal gaz rezervi daha çok. On kuruşlar mertebesinde bir tasarruf küçük bir rakam gibi görülebilir. Ancak 5 milyon 200 bin hafif ve ağır ticari vasıtaya 700 bin civarında otobüs ve minibüs ilave ettiğinizde Türkiye'de yaklaşık 5 milyon 900 bin ağır ve hafif ticari araç var. Bu araçların hepsi doğal gazı kullanabilir. Bu kadarlık bir araç parkı yılda 425 milyar mertebelerinde kilometre yapıyor. Bu on kuruşluk tasarruf ile Türkiye ekonomisine yıllık 42 buçuk milyar lira tasarruf ve yılda 9 milyon 265 bin ton da karbonmonoksit ve azot oksit azaltımı sağlamak mümkün. Lojistik ve ulaşım sektörünün çevre kirliliğine olan etkisi yüzde 23 mertebesinde. Bu araç parkının yüzde 10'u bile doğal gazlı araçlara çevrilse yılda 4.2 milyar lira ülke ekonomisine katkı sağlar. Hem çevrecilik hem tasarruf için önemli bir konu."

"Bütün Taşıma İşlerini Karayolunda Çözmeyi Beklemek Yanlış"

"Avrupa hattına kendi vagonlarımızla haftada 2-3 katar tren sevkiyatımız var. Kara nakliyesi yapmıyoruz. Araç sayımızı 2 bin 200'den 800'e indirdik. Demiryolu ve depoculuk üzerinde büyüdük. Tedarik zincirinin bütün halkalarına bakmak lazım; depoculuk bunun bir parçası. Bütün taşıma işlerini karayolunda çözmeyi beklemek yanlış. Bizde taşımacılığın yüzde 90'ı karayolu üzerinden yapılıyor. Hem maliyet hem çevre hem de karayolları trafiğinin oluşturduğu riskler açısından bu yükün karayolunun üzerinden alınması gerekiyor. Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının payını artırabilmek için bunların birbirlerine ve karayollarına entegre edilmiş merkezler haline gelmesi gerekiyor. Taşıma modları birbirleri ile entegre edilemezse taşımacılık bizdeki gibi karayolu üzerine yığılır. Özel sektör yatırım yapıyor; ancak bu kadar vagon ve üstyapı yatırımımızı efektif kullanamıyoruz. Yine TCDD'ye lokomotif ve hattı için bağlısınız. Buraların altyapılarının geliştirilmesi, büyütülmesi gerekiyor ki karayolunun üzerindeki yük dağılsın. Bu aynı zamanda maliyet düşüklüğü de sağlayacak. Devlet altyapı için teşvik edici uygulamalar getirmeli. Birtakım uygulamalar yapılıyor; ancak yeterli değil."

can use a dual fuel vehicle on any route, you can use mono natural gas vehicles on certain routes. Since there is a volume problem with natural gas storage, it can be kept in special tanks in limited quantities in vehicles, and natural gas always runs out before in a dual fuel vehicle. Until the vehicle finds a station, it runs on diesel. It is very efficient and you cannot use it everywhere, but whether you use it less or less, it saves ten cents per kilometer today. Of course, 100 percent natural gas provides much more. In the meantime, it is necessary to take into account the diesel and natural gas prices. Because diesel prices were much higher, there was a decline. The gap between the price of natural gas and diesel is sometimes narrowed, but diesel can never be cheaper than natural gas. When we compare the oil reserves and natural gas in the world, natural gas reserves are more. A savings of ten kurus can be seen as a small figure. However, when you add around 700 thousand buses and minibuses to 5 million 200 thousand light and heavy commercial vehicles, there are approximately 5 million 900 thousand heavy and light commercial vehicles in Turkey. All of these vehicles can use natural gas. Such a car park covers 425 billion kilometers per year. With this ten-cent savings, it is possible to save 42 and a half billion lira annually to the Turkish economy and to reduce carbon monoxide and nitrous oxide to 9 million 265 thousand tons per year. The impact of the logistics and transportation sector on environmental pollution is at the level of 23 percent. If even 10 percent of this vehicle park is converted to natural gas vehicles, it will contribute 4.2 billion lira per year to the national economy. It is an important issue for both environmentalism and savings."

"It Is Wrong To Expect To Solve All Transportation Works On The Road"

"We have 2-3 train shipments per week with *our own wagons to the European line. We do not do land transport. We reduced the number of our vehicles from 2 thousand 200 to 800. We grew on railways and warehousing. It is necessary to look at all the links of the supply chain, warehousing is a part of it. It is wrong to expect to solve all the transport business on the roadway. In our country, 90 percent of the transportation is done by highway. This burden should be taken over the highway in terms of both cost, environment and risks posed by highway traffic. In order to increase the share of rail and maritime transport, these should become centers integrated with each other and on highways. If the modes of transport cannot be integrated with each other, transport piles up on the highway as we do. The private sector makes investments, but we cannot use our wagon and superstructure investments effectively. You are also connected to TCDD for the locomotive and its line. The infrastructures of these areas need to be developed and enlarged so that the load on the highway is dispersed. This will also reduce costs. The state should introduce incentive applications for infrastructure. Some applications are being made, but not enough."*

UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel,

"SADECE BALKANLAR DEĞİL; AVRUPA'DA DA GÜVENLİ TIR PARK SORUNU VAR"

"SÜRÜCÜLERİMİZ TEDBİRLERİNİ ALIYOR; ANCAK BU KONU DEVLETLERİN DE SORUMLULUKLARINDA"

"KAZAKİSTAN VE KAPIKULE SORUNU ÇÖZÜLÜYOR



UND Chief Executive Officer Alper Özel,

"THERE IS A SAFE TRUCK PARK PROBLEM NOT ONLY IN THE BALKANS, BUT ALSO IN EUROPE"

"OUR DRIVERS TAKE MEASURES BUT THIS IS ALSO THE RESPONSIBILITY OF THE STATES"

"KAZAKHSTAN AND KAPIKULE TROUBLES ARE GETTING SOLVED"

Lojistik sektörüne ilişkin önemli konuları gündemimize almayı sürdürüyoruz. Taşıma sektörünün sorunlarından biri olan kaçak göçmen konusunu Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) İcra Kurulu Başkanı Alper Özel ile konuştuk. Kaçak göçmen sorununun bütün dünyayı meşgul eden bir konu olduğunu ifade eden Özel, bu konunun Türk tırlarını etkilediğini; amaçlarının da bu sorunu minimum düzeye indirmek olduğunu aktarıyor. Ayrıca Kazakistan geçiş belgelerinde yaşanan soruna ilişkin de değerlendirmelerde bulunan Özel, konunun çözüme kavuştuğunu ifade ediyor ve Kapıkule Sınır Kapısı'nda yaşanan sıkıntıların çözümüne yönelik önemli adımlar atıldığını da belirtiyor.

Sırbistan bölgesinde kaçak göçmen vakalarındaki artışın derneğe yansıması sonrasında Balgrad Büyükelçiliği ile bir iş birliğine gittiklerini belirten Özel, Sırbistan yetkililerine karbondioksit ölçüm cihazı hibe ettiklerini ve bu cihazla Türk tırlarının Hırvatistan tarafına geçmeden önce kontrol edildiğini aktarıyor. Özel, "Türk polisleri, Belgrad Büyükelçimiz Tanju Bilgiç zamanında yazın gelen gurbetçilerimize destek olmak amacı ile; Sırbistan- Hırvatistan, Sırbistan-Macaristan ve Sırbistan-Bulgaristan sınırlarında Yurtdışı Türkler ve Akraba Toplulukları Başkanlığı ile birlikte görev almaya başladı. Bu iş birliğini tır şoförlerine de fayda sağlaması için uzattık. Şoför şüphelendiği zaman Türk polisini arıyor ve aracın mührü açılıp kontrol ediliyor. Göçmen varsa araçtan indiriliyor; Sırp Gümrüğü bir tutanak tu-

We continue to put important issues regarding the logistics industry on our agenda. We talked about illegal immigrants, which is one of the problems of the transportation sector, with Alper Özel, Chief Executive Officer of the International Transporters Association (UND). Stating that the problem of illegal immigrants is an issue that occupies the whole world, Özel stated that this issue affects Turkish trucks and their aim is to minimize this problem. Also making evaluations about the problem in Kazakhstan transition certificates, Özel stated that the issue has been resolved and that important steps have been taken towards the solution of the problems experienced at the Kapıkule Border Gate.

tarak mührü kapatıyor ve aracın Hırvatistan tarafına geçmesine izin veriyor. Eğer Hırvatistan tarafına geçildiğinde araçta göçmen yakalanırsa sürücü mahkemeye çıkıyor ve 5 bin euro ceza ödüyor." şeklinde konuşuyor.

"Türk Polisi 2021 Yılı Sonuna Kadar Sırbistan Sınır Kapılarında Olacak"

Özel, Sırbistan sınır kapılarında görevli polislerin görev süresinin yeniden 2021 yılı sonuna kadar uzatıldığını ifade ediyor. Şu anda Türk polislerinin Bajakova Sınır Kapısı'nda görevde olduklarını ve oranın ana hat olduğunu belirten Özel şunları aktarıyor; "Geçen sene Türk tırlarında 250 kaçak göçmen yakalanmış; yani 250 kişinin kaçması engellenmiş oldu. Adasevci kampını ziyaret ettik; Türk polisi orada olduğu zaman bu hattan kaçak gidenlerin sayısının azaldığını söylüyorlar. Yaz ayında görev bitince birkaç ay boşluk oluştu; izinler tamamlanınca tekrar göreve gittiler. Orada bir şebeke varmış; göçmenleri 2 bin 500 euroya tırlara bindirerek karşıya geçiriyorlarmış. Şoförlerle konuşuyoruz, korktuklarını söylüyorlar. Hırvatistan yetkilileri de; 'Şoförlerinizin yüzde 99 suçsuz olduğunu biliyoruz; ancak bizim kanunlarımız bunu emrediyor.' diyorlar. Aksi taktirde hapse atılır, serbest bırakılmazlardı. Aracında kaçak göçmen yakalanan şoförler hakim karşısına çıkıyor ve cezaları belirleniyor."

"Bu Durumu İpsala Sınır Kapımızda da Görmeye Başladık"

Kaçak göçmen sorunu ile karşılaştıkları yerlerden bahseden Özel, İpsala Sınır Kapısı'nda da bu sorun ile karşılaştıklarını ve İpsala Kaymakamı ile sorunun çözümüne yönelik görüştüklerini ifade ediyor. Özel şunları aktarıyor; "İpsala Gümrük Müdürlüğümüze de bir karbondioksit ölçüm cihazı hibe edeceğiz; cihazın gelmesini bekliyoruz. İpsala'da da aynı sistemi kuracağız. Hayata geçirebilirlerse emniyet, 'Aracınızda şüpheli bir durum varsa şu numara ile iletişime geçin' şeklinde mesaj yollayacak. Kaçak göçmen sorununu bir de Romanya-Macaristan Sınır Kapısında tespit etmeye başladık. Konuyu Budapeşte Büyükelçiliği ile görüşüyoruz. Romanya sınırındaki durumu görmek açısından Budapeşte'ye gidip Macaristan sınır yetkilileri ile bir toplantı yapacaktık; ancak pandemi şartları nedeni ile gidemiyoruz. Giriş çıkışlar çok sıkıntılı. Fakat Budapeşte Büyükelçiliğimiz Macaristan yetkilileri ile bir görüşme ayarladı."



Özel stated that after the increase in illegal immigration cases in the Serbian region reflected on the association, they went to a cooperation with Turkish Embassy in Belgrade. Stating that they donated a carbon dioxide measuring device to the Serbian authorities and that Turkish trucks are checked with this device before crossing the Croatian side, Özel said that; "Turkish police started to work together with the Presidency for Turks Abroad and Related Communities on the borders of Serbia-Croatia, Serbia-Hungary and Serbia-Bulgaria in order to support our expatriates who came in summer during the time of our Belgrade Ambassador Tanju Bilgiç. We extended this cooperation to benefit the truck drivers. When the driver becomes suspicious, he calls the Turkish police and the seal of the vehicle is opened and checked. If there are migrants, they are dropped from the vehicle. Serbian Customs keeps a report closing the seal and allows the vehicle to pass to the Croatian side. If a migrant is caught in the vehicle when the Croatian side is crossed, the driver goes to court and pays a 5 thousand euro fine."

"Turkish Police Will Be At The Serbian Border Gates Until the End of 2021"

Özel says that the term of office of police officers at the border gates in Serbia has been extended again until the end of 2021. Stating that Turkish police are currently on duty at the Bajakova Border Gate and that the rate is the main line, Özel said that; "Last year, 250 illegal immigrants were caught in Turkish trucks, that is, 250 people were prevented from escaping. We visited the Adasevci camp, the Turkish police say that when they are there, the number of smugglers on this line decreases. There was a gap for a few months when the assignment was over in the summer, and when the off-days were ended, they went back to work. There was a network there, they used to take immigrants across trucks for 2,500 euros. We talk to the drivers, they say they are afraid. Croatian officials also said, "We know that your drivers are 99 percent innocent, but our laws dictate this." they say. Otherwise, they would be imprisoned and not released. The drivers caught illegal immigrants in their vehicle appear before the judge and their penalties are determined.

"We Have Begun To See This Situation At Our Ipsala Border Gate"

Speaking about the places where they encountered the problem of illegal immigrants, Özel states that they also encountered this problem at the Ipsala Border Gate and that they met with the Ipsala District Governor for the solution of the problem. Özel indicated that; "We will donate a carbon dioxide measuring device to our İpsala Customs Directorate and we are waiting for the device to arrive. We will establish the same system in Ipsala. If they can implement it, the security officer will send a message like "If there is a suspicious situation in your vehicle, contact the following number". We also started to identify the problem of illegal immigrants at the Romanian-Hungarian Border Gate. We are discussing the issue with the Budapest Embassy. To see the situation on the Romanian border, we would go to Budapest and hold a meeting with the Hungarian border officials; however, we cannot go due to pandemic conditions. Entries and exits are very troublesome. But our Budapest Embassy arranged a meeting with the Hungarian officials."

"Other Trucks Using That Line Are Also Affected"

Stating that not only Turkish drivers but also Serbian and Bulgarian drivers complain

"O Hattı Kullanan Diğer Tırlar da Etkileniyor"

Kaçak göçmen sorunundan sadece Türk şoförlerin değil; Sırp ve Bulgar şoförlerin de şikayetçi olduğunu dile getiren Özel; "O hattı kullananlar sadece Türk şoförler değil. Bulgaristan, Sırbistan, Makedonya tırında da kaçak göçmen çıkıyor. Biz Türk aracı olduğu için etkileniyoruz ve istiyoruz ki hiçbir Türk tırında çıkmasın. Ancak benzer şekilde o hattı kullanan diğer tırlar da bu durumdan etkileniyor."

"Farkındalık Yaratmaya Çalıştık"

İngiltere'de yaşanan kaçak göçmen sorunundan yine Türk tırlarının da etkilendiğinden bahseden Özel, bunun için İngiltere'de Home Office'i ziyaret ettiklerini belirtiyor. Özel konuya ilişkin; "Ziyaret ettiğimizde bizimle kaçak göçmen sorununun önlenmesine ilişkin olarak bilgilendirici broşürlerini ve videolarını Türkçe'ye çevirip paylaştılar. Biz de bunların duyurularını yaptık; bu şekilde farkındalık yaratmaya çalıştık. Onların bir de kayıt mekanizmaları var. Home Office'in şartlarını yerine getireceğini taahhüt eden şirketin tırında kaçak göçmen çıktığında daha hafifletici cezalar uygulayabiliyorlar. Firmalara bunu teşvik etmeye çalıştık. Home Office ile kaçak göçmen konusunda ortak bir protokol imzalamayı da düşündük. Bizden bir arkadaş İngiltere'ye gidip bunun eğitimini alacak; biz de eğitimini verecektik. Ancak araya pandemi girince birçok çalışma aksadı." açıklamasında bulunuyor.

"Güvenli Tır Parkları Yok"

Özel, kaçak göçmen sorununa ilişkin sürücülerin tedbir aldıklarını; ancak bu durumun devletlerin de sorumluluklarında olduğunu vurguluyor. Bu konuda öncelikle güvenli tır parklarının olmayışına dikkat çeken Özel, "Balkan bölgesine gittiğinizde aydınlatması olmayan, zifiri karanlık yerlere park etmek zorunda kalan şoförler gördük. Takograftan ve sürüş kısıtlamalarından dolayı hareket edemeyen; mecbur kalıp durmak zorunda olan şoförlerimiz var. Sadece Balkanlar değil; Avrupa'da da güvenli tır park sorunu var. Kaçak göçmen binmesin diye, 'Uyumadan araçta nöbet tuttuğum zamanlar oldu' diyen şoförler var. Şoförlerimiz bilinçli; ne yapacaklarını biliyor ve kontrollerini yapıyorlar." diyor.

"İpsala Kaymakamımız Devreye Girdi ve Devriye Sayısı Arttı"

Özel, bu sorunun çözümü için göçmenlerin gittiği güzergahlarda polisin devriye sayısının artması ve güvenli tır parklarının oluş-



about the problem of illegal immigrants, Özel said that; "Those who use that line are not only Turkish drivers. Illegal immigrants are also found in Bulgaria, Serbia and Macedonia trucks. We are impressed because it is a Turkish vehicle and we want it not to be found in any Turkish truck. However, similarly, other trucks using that line are also affected by this situation."

"We Try to Raise Awareness"

Mentioning that Turkish trucks are also affected by the problem of illegal immigrants in the UK, Özel states that they visited the Home Office in England for this. Özel said that; "During our visit, they translated and shared their informative brochures and videos on the prevention of illegal immigration problem with us. We also made announcements for these, and we tried to raise awareness in this way. They also have registration mechanisms. They can impose more mitigating penalties when illegal immigrants appear in the truck of the company that promises to fulfill the requirements of the Home Office. We tried to encourage companies to do this. We also thought of signing a joint protocol with the Home Office on illegal immigration. A friend of us was going to go to England to get this education and we would give the education. However, when the pandemic intervened, many studies were disrupted."

"No Safe Truck Parks"

Emphasizing that drivers have taken measures regarding the problem of illegal immigrants, but this is also the responsibility of the states, Özel drawn attention to the lack of safe truck parks in this regard and said that; "When we went to the Balkan region, we saw drivers who had to park in pitch-dark places with no lighting. We have drivers who cannot move due to the tachograph and driving restrictions, and have to stop. There is a safe truck parking problem not only in the Balkans, but also in Europe. There are drivers who say, "There were times when I kept watch in the vehicle without sleeping," so that illegal immigrants would not get on. Our drivers are conscious, know what to do and do their controls."

"Our Ipsala District Governor Interceded And The Number of Patrols Increased"

Özel states that in order to solve this problem, the number of police patrols should increase and safe truck parks should be established on the routes that migrants use. Explaining that they wanted more patrols on the way to customs at the İpsala border gate, Özel said: "Our İpsala District Governor interceded and the number of patrols

turulması gerektiğini belirtiyor. İpsala sınır kapısında da gümrüğe giden yolda daha çok devriye atılmasını istediklerini anlatan Özel şunları aktarıyor; "İpsala Kaymakamımız devreye girdi ve devriye sayısı arttı. Daha fazla aydınlatmanın yapılması gibi birtakım önerilerimiz de oldu."

Kazakistan belge sorunun gündeme gelmesi ve sınırlarda kuyrukların oluşması üzerine konuyu UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel ile görüşüyoruz. Özel, birtakım girişimler neticesinde Kazakistan belge sorunu ve Kapıkule ve Hamzabeyli Sınır Kapılarındaki bekleme sorunun çözüme kavuştuğunu aktarıyor.

Normal şartlarda Özbekistan ve Kırgızistan'a giderken daha çok İran-Türkmenistan hattının kullanıldığını belirten Özel, Mart 2020'den beri Türkmenistan kara sınır kapılarının kapalı olduğunu ifade ediyor. Sınır kapısının kapalı olması nedeni ile de o hattı kullananların Gürcistan, Kazakistan ve Rusya'yı kullanmak zorunda kaldığını; bu durumun da mevcut Kazakistan transit belgelerinin yetmemesi ile sonuçlandığını aktaran Özel,"Ulaştırma Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığımız geçen sene Türkmenistan sınır kapılarının açılması yönünde çok uğraştı. Türkmenistan, sınır kapılarını açmayı kabul etmedi. Kazakistan'dan transit belge istendi; 8 bin tane ilave Kazakistan transit belgesi Hazar Limanı'nın kullanılması şartı ile verildi. Pandemi şartlarında mecburen kabul etmek durumunda kaldık. Belgeleri kabul etmememiz gerekirdi; fakat o dönemde ihracatın çıkması gerekiyordu. Gürcistan-Azarbeycan Alat Limanı'ndan Kazakistan Kurık Limanı'na taşıma yapıldı; bu da ilave maliyet getirdi." diyor.

"Türkmenistan Kapısı Kapalı Olduğu ve Özbekistan'a Orta Asya İhracatı Arttığı İçin 4 Bin Geçiş Belgesi 2 Ay Sonra Bitti"

Normal şartlarda taşıma yapılması için ilave belge istendiğini belirten Özel, 2 bin 500 tane şartsız geçiş belgesi alıp geçen yılın bitirildiğini, 2021'in başında da 4 bin adet belge alındığını; ancak Türkmenistan kapısı kapalı olduğu için ve Orta Asya ihracatının Özbekistan'a artmış olması nedeni ile 4 bin belgenin de 2 ay sonra bittiğini aktarıyor. Özel, "Ulaştırma Bakanlığı, 'Şubat ayında KUK toplantısı yapalım' dedi; ancak Kazakistan tarafı Mayıs ayında olmasını istedi. Bakanlığımız da Mayıs ayına kadar ilave belge istedi. Biz, Türk dili konuşan ülkelerin bir araya geldiği bir konsey olan Türk Konseyi'ne başvurduk. Öncesinde Ulaştırma Bakanı bizzat yazı yazdı. Kazakistan Dışişleri Bakan Yardımcısı, Başbakan Yardımcısı Türkiye'ye geldi. Ulaştırma Bakanlığı, *increased. We also made some suggestions such as making more lighting. "*

We are discussing the issue with UND Chief Executive Officer Alper Özel, after the Kazakhstan certificate issue is brought to the agenda and queues are seen at the borders. Özel stated that as a result of some initiatives, the Kazakhstan certificate problem and the waiting problem at the Kapıkule and Hamzabeyli Border Gates have been resolved.

Stating that the Iran-Turkmenistan line is mostly used when going to Uzbekistan and Kyrgyzstan under normal conditions, Özel states that Turkmenistan land border gates have been closed since March 2020. Stating that because the border gate was closed, those who used that line had to use Georgia, Kazakhstan and Russia, which resulted in the inadequacy of the existing Kazakhstan transit certificates; Özel said that; "Our Ministry of Transport and Ministry of Commerce worked hard to open the Turkmenistan border gates last year. Turkmenistan did not agree to open border gates. Transit certificates were requested from Kazakhstan, 8 thousand additional Kazakhstan transit certificates were given on the condition that Caspian Port is used. We had to accept it compulsorily under the conditions of the pandemic. We should not have accepted the certificates, but at that time, exports were supposed to come out. Transports were made from Georgia-Azarbeycan Alat Port to Kazakhstan Kurık Port, which brought additional costs.

"4 Thousand Transit Certificates Have Ended After 2 Months As Turkmenistan Gate Is Closed And The Exports Of Central Asia To Uzbekistan Increased"

Stating that additional certificates were required for transportation under normal conditions, Özel stated that 2,500 unconditional transit certificates were received and used last year; 4,000 certificates were received at the beginning of 2021 but 4,000 certificates were expired after 2 months because the Turkmenistan gate was closed and Central Asian exports increased to Uzbekistan. Özel; "The Ministry of Transport said, "Let's hold a KNC meeting in February," but the Kazakhstan side wanted it to be in May. Our ministry also requested additional certificates until May. We applied to the Turkic Council, a council where Turkic-speaking countries come together. Beforehand, the Minister of Transport personally wrote. Kazakhstan Vice Minister of Foreign Affairs, Deputy Prime Minister arrived in Turkey. In the meetings held by the Ministry of Transport, Ministry of Trade and the Ministry of Foreign Affairs, the first agenda item was the transit pass certificate. Our Minister of Transport held a video conference with the Minister of Kazakhstan and it was announced that 3 thousand certificates would be given."

"These 3 Thousand Certificates Will Not Be Enough Because The Turkmenistan Border Gate Is Closed"

Expressing that 3 thousand documents will not be enough because the border gate of Turkmenistan is closed, Özel said that; "There is an agreement with the Kazakh side to make a KNC in May. Turkmenistan Foreign Minister Rashid Meredov and Vice President came to Turkey 10 days ago. The first agenda was the opening of these border gates. According to the latest information, a video conference will be held between Turkmenistan Highways Agency and our association. We will see what will be proposed as a result of this meeting."

THE KAPIKULE BORDER GATE PROBLEM

"We Made Analyzes with the Bulgarian Association at the Border Gates"

Özel stated that important developments regarding a solution were also recorded at Kapıkule Border Gate, where the drivers had great difficulties and long queues were formed. Özel states that Kapıkule export output rose to one thousand 329 and Hamzabeyli export output to 644, and these figures were 900 in Kapıkule and 400-450 in Hamzabeyli last year. Özel said that; "Our Ministry of Commerce has worked hard in the past. We also visited all border gates and analyzed with the Bulgarian Association at the border gates to see what was missing. The number of personnel required to be recruited was reported, and we shared them with Bulgaria. Bulgaria has made some promises, and we see that they are gradually being fulfilled."

"If Kapıkule Border Gate Can be at Thousand 800 band and Hamzabeyli Can be At a Minumum of One Thousand Band, There Will Be No Queues Left"

Özel stated that they have started some works to reduce truck queues at the border gate of Bulgaria. Mentioning that there are

Ticaret Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığının yaptığı toplantılarda birinci gündem maddesi transit geçiş belgesiydi. Ulaştırma Bakanımız Kazakistan Bakanı ile video konferans gerçekleştirdi ve 3 bin belge verileceği duyuruldu."açıklamasında bulunuyor.

"Türkmenistan Sınır Kapısı Kapalı Olduğu İçin Bu 3 Bin Belge Yetmeyecek"

Türkmenistan sınır kapısı kapalı olduğu için verilen 3 bin belgenin yetmeyeceğini dile getiren Özel şöyle konuşuyor; "Mayıs ayında Kazakistan tarafı ile KUK yapılması konusunda mutabakat var. Türkmenistan Dışişleri Bakanı ve Başkan Yardımcısı Raşid Meredov 10 gün önce Türkiye'ye geldi. Birinci gündem bu sınır kapılarının açılması oldu. Bize son gelen bilgiye göre Türkmenistan Karayolları Ajansı ile derneğimiz arasında bir video konferans yapılacak. Bu toplantı sonucunda ne önerileceğini göreceğiz."

KAPIKULE SORUNU

"Sınır Kapılarında Bulgar Derneği ile Analizler Yaptık"

Şoförlerin büyük sıkıntı çektiği ve uzun kuyrukların oluştuğu Kapıkule Sınır Kapısı'nda da çözüme yönelik önemli gelişmeler kaydedildiğini ifade eden Özel, Kapıkule ihracat çıkışının bin 329 ve Hamzabeyli ihracat çıkışının da 644'e yükseldiğini; bu rakamların geçen yıl Kapıkule'de 900, Hamzabeyli'de ise 400-450 olduğunu belirtiyor. Özel,"Geçmişte Ticaret Bakanlığımız çok emek sarf etti. Biz de tüm sınır kapılarını ziyaret ettik; nerede ne eksik olduğunu görmek için sınır kapılarında Bulgar Derneği ile analizler yaptık. Kaç personel alınması gerektiğine kadar raporlandı; bunları da Bulgaristan ile paylaştık. Bulgaristan'ın birtakım sözleri oldu; bunların da yavaş yavaş yerine getirildiğini görüyoruz." değerlendirmesinde bulunuyor.

"Kapıkule Bin 800, Hamzabeyli de Minimum Bin Bandında Olursa Kuyruk Kalmaz"

Özel, Bulgaristan'ın sınır kapısında tır kuyruklarını azaltmak amacı ile birtakım çalışmalara başladığını aktarıyor. Sınır kapısında karbondioksit ölçümü yapan iki peron olduğundan bahseden Özel, bu peronlardan yalnızca bir tanesinin çalışmasının bekleme süresini uzattığını belirtiyor ve şunları ekliyor; "Kapıkule'den günde 300-350 frigorifik araç geçiyor. 'Üçüncü bir peron daha açın; oradan da frigorifik araç geçsin' dedik.

Böylece bu araçlar orayı tıkamayacak. Bu konuda ihale sonuçlanmış; Kapıkule çıkışımız 300'den bin 600'e çıkar. Birinci öncelik olarak Bulgar tarafında personel sayısında yetersizliğin olduğunu belirttik. Personel sayısı da ilave 23-30 kişi olacak. Kapıkule'de Bulgaristan tarafının 10 peronu var; bunlardan 5-6 tanesi çalışıyor. Biz 'onların tamamını çalıştırın' dedik. Hamzabeyli içinde de iki kantarları vardı; bir kantar çalışıyordu. Kantarlarının arkasında 4 peronu var; bu 4 perona kantar koyuyorlarmış. Kapıkule bin 600-bin 800 bandı; Hamzabeyli de minimum bin olursa toplamda günlük 2 bin 800 bandında kuyruk kalmaz."

SON GELİŞMELER

• UND 23 Mart'ta Hırvatistan'a girişte gümrük kapılarında tespit edilen, araç yarı römorkuna kaçak göçmen girmesi, halat veya branda kesiği/yırtığı ve gümrük mührünün kırılması/zarar görmesi gibi olaylarda Hırvatistan Gümrük Kanunu'nun ilgili maddeleri uyarınca araç sürücülerine yönelik hükmedilen para cezalarına itiraz haklarının bulunduğunu açıkladı.

• UND ayrıca, 31 Mart tarihinde Türkiye-Bulgaristan sınır kapıları kullanılarak yapılan ihracat araç geçiş sayılarının günlük ortalama 1.500 seviyelerinden 2.000 araç geçişine ulaştığını; bu sayede, Kapıkule ve Hamzabeyli Sınır Kapıları'nda çıkış yapmak üzere bekleyen araçların bulunmadığını aktardı.

• Ulaştırma Bakanlığı 2 Nisan tarihinde 3.000 adet Kazakistan transit geçiş belgesinin ülkemize ulaştığını duyurdu.

Açıklamalar;

Home Office: Birleşik Krallık İçişleri Bakanlığı. Sorumlu Bakanı Priti Patel'dir.

Türk Konseyi: Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi (Türk Konseyi), Türk dili konuşan ülkeler arasında kapsamlı işbirliğini teşvik etmek amacı ile uluslararası bir örgüt olarak 2009 yılında kurulmuştur. Türk Konseyi`nin kurucu üyeleri Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan ve Türkiye'dir.

two platforms measuring carbon dioxide at the border gate, Özel stated that there is the operation only in one of these platforms and this increases the waiting period and said that; "300-350 refrigerated vehicles pass through Kapıkule per day. We said, "Open a third platform, let the refrigerated vehicle pass from there". So these vehicles won't be stuck there. The tender has been concluded in this regard, and our exit to Kapıkule increases from 300 to 600. As the first priority, we stated that there is a shortage of personnel on the Bulgarian side. The number of staff should be 23-30 people more. There are 10 platforms of the Bulgarian side in Kapıkule, 5-6 of them are working. We said 'run them all'. Hamzabeyli also had two scales in it, a scale was working. There are 4 platforms behind their scales, they put scales on these 4 platforms. If Kapıkule can be at one thousand 600-thousand 800 band and Hamzabeyli can be at a minimum of one thousand, there will be no queues left on the total daily band of 2 thousand 800 ".

RECENT DEVELOPMENTS

• UND explained on March 23 that, in cases such as illegal immigrant entering the vehicle semi-trailer, rope or canvas cut / tear and breaking / damage to the customs seal, which are detected at the customs gates at the entrance to Croatia, there will be the right to appeal fines imposed on vehicle drivers in accordance with the relevant articles of the Croatian Customs Law

• UND explained on March 31 that the number of export vehicle crossings made using Turkey-Bulgaria border gates reached an average of 2,000 vehicle crossings per day, from the level of 1,500 and that there are no vehicles waiting to exit at Kapıkule and Hamzabeyli Border Gates

• The Ministry of Transport announced on April 2 that 3,000 Kazakhstan transit certificates have reached our country.

Descriptions;

Home Office: UK Home Office. Its Minister in Charge is Priti Patel.

Turkic Council: The Cooperation Council of Turkic Speaking Countries (Turkic Council) was established in 2009 as an international organization with the aim of encouraging comprehensive cooperation among Turkic speaking countries. The founding members of the Turkish Council of Azerbaijan, Kazakhstan, Kyrgyzstan and Turkey.





BİR ÇÜRÜK ELMA İÇİN BÜTÜN KASAYI ÇÖPE Mİ ATACAĞIZ?

Yıllardır süregelen bir ön yargıdır gidiyor. Adı "Şoför" ya hele bir de başına "Tır/Kamyon" koyalım... aman aman. Evlerden ırak. Adı geçmez, sözü dinlenmez... Şofördür bu bilmez, şofördür bu önemsenmez.

"Ön yargıları yok etmek, atom çekirdeğini parçalamaktan daha zordur." demiş Albert Einstein. Gerçekten öyle değil mi? Oturup bir şoförle iki kelam etmemiş insanlardan nasiplerini almalarını bırakın, o önemli değil. En yakınlarındaki insanların bile ön yargılarını kıramamışlarken geride kalanların ne önemi var?

Bu sayımızda öncelikle şoför arkadaşlarımın yaşadığı ayrımcılıktan bahsetmek istiyorum. Yaptığım röportajlarda ve daha birçok kez anlatımlarına şahitlik ettiğim o insanlık dışı ayrımcılık. Nedeni belli; çürük elmalar. Ancak bu çürük elmalar her sektörde, her yerde yok mu? Var olmaya devam etmeyecekler mi? İnsanoğlu varlığını sürdürdükçe, iyi kadar kötü de hükmünü sürmeyecek mi? Peki neden, herhangi başka bir meslek kolunda böyle bir genellemeyi yapmazken bu meslek grubu için devam ediyoruz? Biliyorum ki sadece bu ön yargılar, sadece meslektaşlarının bile aralarında bulundurmak istemediği kötü örnekler yüzünden çokça zorlukla karşılaşıyor şoförlerimiz. Yemek yok, su yok, ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri hiçbir yer yok çoğu yerde. Peki bu insan haklarına aykırı değil de ne?



Haber videosu için bu karekodu okutun

WILL WE THROW THE WHOLE CASE FOR A ROOTED APPLE?

It is a prejudice that has been going on for years. Its name is the driver, let's put a "Lorry / Truck" on its head... Oh my god. Keep him far away. His name is not mentioned, his word is not heard. He is a driver, he does not know, he is a driver and he is ignored.

"It is harder to destroy prejudices than to smash an atomic nucleus." Albert Einstein said. Isn't it really so? Leave aside the case of them as they are despised by people who did not speak even for two times with a driver, this doesn't matter. What do they matter while it is not possible to break down the prejudices of even the closest people?

In this issue, I would like to talk about the discrimination, which is experienced by the drivers, that is the inhumane discrimination I witnessed in interviews and many more times. The reason is obvious, rotten apples. But aren't these rotten apples everywhere in every industry? Won't they continue to exist? As long as mankind survives, will not the bad survive as well as the good? So why do we continue for this occupational group, while we do not make such a generalization in any other profession? I know that our drivers face a lot of difficulties just because of these prejudices, because of the bad examples that even their colleagues do not want to witness. There is no food, no water, nowhere to meet their needs in most places. So what is this, if not against human rights?



KAMYONUMPAZAR GÜNCESİ...

Haber videosu için bu karekodu okutun

Geçen zamanda yine çok güzel çalışmalara imza attık. İlk haftamızda İlyas Çavdaroğlu'nun meşhur gözbebeği Scania'sıyla kısa bir yolculuğa çıktık önce. İlyas Çavdaroğlu çalışmalarıyla sektörde tanınan bir sektör mensubu olmasının yanı sıra aynı zamanda yurt dışı taşımacılık da yapıyor. Kısa yolculuğumuzda uluslararası arenada şoförlerimizin yaşadığı sorunlara da değindik, yurt içinde yaşadıkları soruna da.

İkinci hafta konuğumuz Mahmut Uzun'du. Mahmut ile röportajımızdan bazı detayları burada bulabilirsiniz. Yine sektörü en ince detayına kadar mercek altına aldığımız röportajımızın kalanını ise karekodu okutarak izleyebilirsiniz. Şimdiden iyi seyirler!

Üçüncü hafta konuğumuz HED AKADEMİ Kurucu Başkanı Cankat Hürmoğlu oldu. Oldukça verimli geçtiğini düşündüğüm bu röportajımızda hayatımızı kendimizi eğiterek, reflekslerimizi kontrol altına alarak ne kadar kolayca kurtarabileceğimize şahitlik ettim. Videonun sonunda yer alan drift ise benim için pastanın üzerindeki kremaydı:)

Dördüncü hafta konuğumuz ise yollarda gördüğümüz araçların büyük bir çoğunluğuna dokunmuş, aksesuar düşkünlerinin çokça uğradığı Koçkar Krom'du. Serhat Koç ile yaptığımız çalışmada işin mutfağına indik. Yurt içi ve yurt dışı satışları bulunan, birçok ürünü yüksek kaliteye standartlarından ödün vermeden kullanıcılarına sunan Koçkar Krom'a bence herkes bir gün uğrayacak! Üretimin durmaksızın devam ettiği ve bu kadar başarılı bir firmanın varlığı beni gururlandırdı. Koçkar Krom'un yüzlerce ürününü ise ***www.kamyonumpazar.com*** adresinden inceleyebilir, kendinize en uygun olanlar için Serhat Bey ile iletişime geçebilirsiniz.

O zaman başlayalım...



MY TRUCK MARKET JOURNAL...

In the past time, we have achieved very good works again. In our first week, we first went on a short trip with Scania, the apple of İlyas Çavdaroğlu's eye. İlyas Çavdaroğlu, besides being a well-known member of the sector with his works, also carries out international transportation. On our short trip, we also touched on the problems our drivers experience in the international arena, as well as the problems they face in the country.

In the second week, our guest was Mahmut Uzun. You can find some details from our interview with Mr. Mahmut here. Again, you can watch the rest of our interview, in which we scrutinize the sector to the finest detail, by reading the data matrix. Have a good time already!

In the third week, our guest was Cankat Hürmoğlu, the Founding Chairman of HED ACADEMY. In this interview, which I thought was quite productive, I witnessed how easily we can save our lives by educating ourselves and controlling our reflexes. The drift at the end of the video was the cream on the cake for me.

In the fourth week, our guest was Koçkar Krom, which touched most of the vehicles we saw on the roads and frequently visited by the accessory addicts. In our work with Serhat Koç, we went down to the kitchen of the business. I think everyone will stop by Koçkar Krom, which has domestic and international sales and offers many products to its users without sacrificing high quality standards! The existence of such a successful company where production continues unceasingly made me proud. You can view hundreds of products of Koçkar Krom on ***www.kamyonumpazar.com*** and contact Mr. Serhat for the ones that suit you best.

Lets start then...



Biz Tüm Dünyanın Yükünü Çekiyoruz

Haber videosu için bu karekodu okutun

Bu ayki ikinci konuğumuz Mahmut Uzun'du. Mahmut'la çıktığımız bu yolda özellikle değinmek istediğim nokta, yazımda da bahsettiğim şoförlerin maruz kaldığı negatif ayrımcılık oldu. Israrla her röportajımızda değinsek de henüz bir yere varamamış bu konunun en kısa zamanda, bir sonuca ulaşması dileğiyle...

"Bizim mesleğimizde düzeltilmesi gereken çok şey var. Bunların en başında maruz kaldığımız muamele geliyor. Ben fabrikaya gidiyorum, kapısında iki gün yatıyorum. Bu iki gün ne ekmek ne su hiçbir ihtiyacımız karşılanmıyor. Bu çok kez başıma geldi; şoförün yükleme hariç araçtan inemediği fabrikalar var. Su içmememiz için sebillerin üzerine asılan, 'Şoförün bu sebilden su içmesi yasaktır' yazısını bile gördük. Bunu da yine tabii ki biz kendimize yapıyoruz, aramızdaki çürük elmalar yüzünden yaşıyoruz bu sorunları. Önce kendimize çekidüzen vermemiz lazım. Ama adımız 'şoför' ya zaten başta oradan kaybediyoruz, 'kamyon şoförü' adını duyunca hemen ikinci sınıf insan statüsüne yerleştiriliyoruz. Sırf bu ön yargıdan bile bir şoförün hatasını bütün şoförler çekiyor. Biz tüm dünyanın yükünü çekiyoruz, parmakla gösterilen insanlar olmamız lazım."



"We Are Pulling The Burden Of The Whole World"

Our second guest this month was Mahmut Uzun. The point that I would like to particularly mention on this road we started with Mr. Mahmut was the negative discrimination that the drivers, which I mentioned in my article, were exposed to. Although we persistently mention it in every interview, we hope that this issue, which has not reached a place yet, will reach a result as soon as possible ...

"There is a lot to be fixed in our profession. The most important of these is the treatment we are exposed to. I go to the factory, stay and wait at its door for two days. Neither bread nor water is provided during these two days. This has happened to me many times, there are factories where the driver cannot get off except for loading. We even saw the inscription "Driver is prohibited from drinking water from this fountain", which is hung on the fountains so that we do not drink water. Of course, we do this to ourselves, we are experiencing these problems because of the rotten apples among us. First we need to get ourselves in an order. But we are losing our name to "driver" at first, when we hear the name "truck driver", we are immediately placed in the status of second class human. All drivers suffer from the fault of a driver, even from this prejudice. We bear the burden of the whole world, we have to be people pointed with fingers. "

Üçüncü konuğumuz ise HED Akademi Kurucu Başkanı Cankat Hürmoğlu oldu. Adrenalinin oldukça arttığı bu çekimde insan hayatının ne kadar ince bir ipe bağlı olduğunu, ancak güvenliğimizi de bilgi, deneyim ve reflekslerimizle nasıl kolayca sağlayabileceğimizi görmüş olduk. Tabi sadece bununla sınırlı kalmadık, verimli ve sürdürülebilir filo yönetimine de değindik.

"Bizim amacımız; bir yandan insan hayatını korumak ve diğer yandan da bir aracın ticari bir müessese olduğunu düşünerek ticari verimliliğini sağlamak. Bir filoyu yönetirken sadece sürücünün eğitilmesinin yeterli olmadığını bildiğimiz için tüm sistemi toparlayarak ve verimli hale getirerek hem çevreye hem insanlara hem de ülkemize faydalı olmaya çalışıyoruz.

Birinci misyonumuz "Sıfır Kaza, Sıfır Hata", ikincisi ise "sürdürülebilir ve verimli filo yönetimi."

Verdiğimiz eğitimlerde sürücüye bir kez eğitim verip bırakmıyoruz. Sürücünün hayatını daha verimli, daha ideal, daha olumlu geçirmesine destek vermek için belirli aralıklarla arkadaşlarımızla görüşüyoruz.

Her branşın kendine has sorunları var; bizim yaptığımız çalışmayı terzi işi olarak nitelendirebiliriz. Her firmanın ihtiyaçları doğrultusunda eğitimlerini vererek, gelişimlerini sağlayarak en ideal çalışma şartlarına ulaşmalarını sağlıyoruz.

Eski araçlarla yeni araçlar arasında yürüyen aksamı dışında teknolojik bir benzerlik kalmadı. Araçların gelişimine paralel olarak da sürücülerin bu değişime ayak uydurabilmesi oldukça önemli. Biz verdiğimiz eğitimlerle şoförlerin araçlarındaki teknolojiyi ideal şartlarda kullanmasını sağlıyoruz. Aksi takdirde var olan teknoloji, bu gelişimde yeteri kadar bilgilendirilmemiş şoförlerin önüne hep bir engel olarak çıkıyor. Biz bu noktada sürüşün verimli olmasına odaklanıyoruz; çünkü verimli olmazsa sürdürülebilir olmaz. Amaçlarımızdan bir tanesi sürdürülebilir taşıma yapabilmek. Bir yolu kat ederken sadece yakıttaki –ki yakıt verimli araç kullanımının sadece yüzde 40-50'lik bir kısmını kapsıyor- yüzde 10'luk bir tasarruf bile demek milyar dolarlık bir kazanım anlamına geliyor.

Taşımacılık sektöründe zaman çok önemli. Kimsenin "ben ekonomik araç kullanacağım, verimli araç kullanacağım o nedenle 1 saat geç gideyim" gibi bir lüksü yok. Bizim sonuçlarıyla gördüğümüz ve iddia ettiğimiz şey şu; biz verdiğimiz eğitimler sonucunda zamandan kaybetmiyoruz tam tersine bazı durumlarda bazı yollarda biz daha hızlıyız. Çünkü ortalama hızımızı hep belirli bir seviyede tutmaya çalışıyoruz. Dolayısıyla uzun bir yola gittiğimizi düşünürsek verdiğimiz eğitimlerle varacağımız yere zamanında ya da çok daha erken ulaşıyoruz."



Birinci Misyonumuz "Sıfır Kaza, Sıfır Hata"

Haber videosu için bu karekodu okutun

"Our First Mission is "Zero Accident, Zero Error"

Our third guest was Cankat Hürmoğlu, Founding Chairman of HED Academy. In this shoot, where adrenaline increased considerably, we saw how thin a rope is human life, but how we can easily ensure our safety with our knowledge, experience and reflexes. Of course, we are not limited to this, we also touched on efficient and sustainable fleet management.

"Our aim is, on the one hand, to protect human life and, on the other hand, to ensure commercial efficiency by thinking that a vehicle is a commercial enterprise. Since we know that training the driver is not enough while managing a fleet, we try to be beneficial to the environment, people and our country by collecting the entire system and making it efficient.

Our first mission is "Zero Accident, Zero Error" and the second is "sustainable and efficient fleet management."

In the trainings we give, we do not give training to the driver once or not. We meet with our friends at regular intervals to support the driver's life in a more efficient, more ideal and more positive way.

Each branch has its own problems, we can describe our work as a tailor's job. We ensure that each company reaches the most ideal working conditions by providing training and development in line with their needs.

There is no technological similarity between the old vehicles and the new vehicles, except for the driveline. In parallel with the development of vehicles, it is very important for drivers to keep up with this change. With the trainings we provide, we ensure that drivers use the technology in their vehicles in ideal conditions. Otherwise, the existing technology always appears as an obstacle to the drivers who are not informed enough in this development. At this point, we focus on driving efficiency because it is not sustainable if it is not efficient. One of our goals is to be able to carry out sustainable transportation. Even a 10 percent savings in fuel means a billion-dollar gain while traveling a road. On the other hand, it only covers 40-50 percent of fuel efficient vehicle use.

Time is of the essence in the transport industry. Nobody has the luxury of "I will drive economically, I will drive efficiently, so let me go 1 hour late". What we see and claim with our results is that we do not waste time as a result of the trainings we provide, on the contrary, in some cases we are faster on some roads. Because we always try to keep our average speed at a certain level. Therefore, considering that we are going a long way, we reach our destination on time or much earlier with the trainings we provide.

Karayolu Yük Taşıyıcıları Federasyonu Kurucu Başkanı Ahmet Uzun,

"DEVLETİMİZ BİZDEN YÜK BİLDİRİMİ İSTİYORSA ÖNCE BİZİ TANIMLAMALI"

Karayolu Yük Taşıyıcıları Federasyonu Sakarya Kurucu İl Başkanı Süleyman Örsoğlu,

"BAKANLIĞIMIZ VE İLGİLİ MERCİLERDEN BİZE VERİLEN HAKLARI TALEP EDECEĞİZ"

Karayolu Yük Taşıyıcıları Federasyonu Van İl Başkanı ve Kurucu Üye Nihat Süver,

"ŞOFÖR CAMİASINDAN DESTEK İSTİYORUZ; BU OLUŞUMU ONLAR İÇİN KURUYORUZ"

Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu'na bağlı olan ve sorunlarının dile getirilmediğini belirten taşıma sektörü kendi federasyonunu oluşturmak için çalışmalarını başlattı. Karayolu Yük Taşıyıcıları Federasyonu *ismi ile yük taşıyıcılarını tek çatı altında toplamayı hedefleyen oluşum* 20 Mart tarihinde Ankara'da kuruluş kongresini gerçekleştirdi. Kamyonum Dergisi olarak bizler de federasyonun kuruluş kongresine katılarak Kurucu Başkan ve Başkan Yardımcısı Ahmet Uzun, Sakarya Kurucu İl Başkanı Süleyman *Örsoğlu*, Van İl Başkanı ve Kurucu Üye Nihat Süver, Ankara İl Başkanı Tarık Talu ve Ankara Kazan İlçe Başkanı Murat Açık ile söyleşi gerçekleştirdik. Detayları haberimizde okuyabilirsiniz.



Kurucu Başkan Ahmet Uzun, 36 yıldır büyük araç şoförlüğü yaptığını; mesleğin ihtiyaçlarını bildiklerini ve bu doğrultuda da Federasyon'un Kurucu Başkanı olduğunu belirtiyor. Federasyon çatısı altında mesleğin ihtiyaçları için mücadele vereceklerini aktaran Uzun, kuruluş kongresi ile de hukuki mücadelelerinin başladığını ifade ediyor. Uzun, "Esnafımızı yeni gelen yönetmeliğe göre hazırlayacağız. Kooperatif yapımız ile ilgili de çalışmalar yürüteceğiz. Yasada; 'Bir meslek dalı kendi ile alakalı bir sivil toplum kuruluşu yoksa ona en yakın olan ile iş ve işlemlerini görür' şeklinde bir madde var. Bizim STK'mız olmadığı için devlet bizi Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu'na bağlamış. Onlar yarı resmi sivil toplum kuruluşu, biz henüz değiliz. Bizler de kurulduğumuz tarihten bir yıl sonra yarı resmi sivil toplum kuruluşu olarak Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfe-

Founding Chairman of the Highway Freight Carriers Federation Ahmet Uzun,

"IF OUR STATE REQUESTS LOAD NOTICE FROM US, IT SHOULD DEFINE US FIRST"

Süleyman Örsoğlu, Highway Freight Carriers Federation Founding Provincial Chairman in Sakarya:

"WE WILL REQUEST THE RIGHTS GIVEN TO US FROM OUR MINISTRY AND RELATED AUTHORITIES"

Nihat Süver, Highway Freight Carriers Federation Founding Member and Provincial Chairman in Van

"WE ASK FOR SUPPORT FROM THE DRIVER'S, WE ARE BUILDING THIS FORMATION FOR THEM"

Being dependent on Turkey Truckers and Drivers Federation and indicating that the problems of the sector are not handled; transportation sector started the steps to create their own federation. The formation, which aims to gather freight carriers under a single roof under the name of the Highway Freight Carrier Federation, held its establishment congress in Ankara on 20 March. As My Truck Magazine, we participated in the founding congress of the federation and interviewed with Founding Chairman and Vice Chairman, Ahmet Uzun; Founding Provincial Chairman in Sakarya, Süleyman Örsoğlu; Founding Member and Provincial Chairman in Van, Nihat Süver; Ankara Provincial Chairman, Tarık Talu and Ankara Kazan District Chairman, Murat Açık. You can read the details in our news.

Haber videosu için bu karekodu okutun



derasyonu çatısı altına 13'üncü federasyon olarak gireceğiz. Kamyon, kamyonet ve tır gibi büyük araçlar resmi işlerini bizim üzerimizden yürütecek. Şu an 62 il başkanlığı ve 110 ilçe başkanlığımız var. Tabii bu ilçelerimiz nakliye sektörünün yoğun olduğu ilçeler. Genel kurulumuzu yaptık; bugün federasyon olma kararımızı alıyoruz. Federasyonumuzun kurucu yönetiminde 11 İl Başkanımız yer alıyor." diyor.

"Bizim Sektörümüz Yeni Yönetmeliğe Birey Olarak Uyum Sağlayamaz"

Ticaret Kanunu Taşıma İşleri bölümü ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin değiştiğini aktaran Uzun bu değişim karşısında sektörün yeni yönetmeliğe birey olarak uyum sağlayamayacağını dile getiriyor. Uzun, "Gelen kanunlara bir federasyon çatısı altında toplanarak uyum sağlayabiliriz. Kanunların içinde takograf gibi bizimle alakalı maddeler var. Esnafımız bugünkü piyasa şartlarında takograf veri bildirimine uyum sağlayarak kazanç elde edemez. Karayolu Yük Taşıma Yönetmeliği'nde; "Bir meslek dalı şayet Bakanlık uygun görürse kendi ile ilgili taban tavan fiyatı belirleyebilir" diyor. Bizler de bu kanuna dayanarak kilometre fiyat uygulamasına geçeceğiz. Bunu da yetiştirebilirsek 2022 yılının birinci ayında hayata geçireceğiz. Bizim mihenk taşımız akaryakıt. Akaryakıttaki bölgesel eşitsizliği oratadan kaldıralım diye bu konunun üzerine yoğunlaştık. Kırkayak dediğimiz 4 dingilli araçlar için bir litre mazot fiyatına bir kilometre yol. 5 dingilli tır dediğimiz araçlar bir litre mazot fiyatının yüzde 10 üzeri; şimdi kilometrede 6.70 kuruş o zaman 7.37 kuruş olacak. 3 dingilli araçlarımızda ise bir litre mazot fiyatının yüzde 10 üzeri 6.30 kuruş. Türkiye'nin her yerinde bu uygulanacak. Bu sistemi yerleştirdiğimizde hem ülkemiz hem sektörümüz kazançlı çıkacak; çünkü yük senedi var. Yük senedinde; yükü nereden aldığın, kaçta yüklediğin, kaç kilo olduğu ve ödeme şekli belirtilince esnafımız KDV'sini düzenli ödeyecek. Daha az yol yapacak; akaryakıt, amortisman sarfiyatı daha az olacak. Bu ürünleri ülkemiz yurt dışından alıyor; böylece dözvizi de az ödemiş olacak." şeklinde açıklıyor.

Founding Chairman Ahmet Uzun states that he has been a big vehicle driver for 36 years and they know the needs of the profession and in this direction he is the Founding Chairman of the Federation. Stating that they will fight for the needs of the profession under the roof of the Federation, Uzun states that their legal struggle has started with the founding congress. Uzun said that; "We will prepare our trades according to the new regulation. We will also carry out studies regarding our cooperative structure. There is an article in the law stating that "If a profession does not have a non-governmental organization related to it, it will be affiliated to the one closest to it." Since we do not have an NGO, the state has tied us to the Drivers and Automobile Federation. They are semi-official non-governmental organizations, we are not yet. We will also be under the roof of Confederation of Tradesmen and Artisans of Turkey as 13rd federation after one year following the date we established as semi-official non-governmental organizations. Large vehicles such as trucks, vans and trucks will carry out their official business through us. We currently have 62 provincial chairmanships and 110 district chairmanships. Of course, these districts are the ones where the transportation sector is intense. We made our general setup, today we are taking our decision to become a federation. Our 11 Provincial chairmen take part in the founding management of our Federation.

"Our Sector Cannot Adapt to the New Regulation as an Individual"

Stating that the Commercial Law Transportation Affairs Department and the Road Transport Regulation have changed, Uzun states that the sector cannot adapt to the new regulation as an individual in the face of this change. Uzun: We can comply with the incoming laws by gathering under the roof of a federation. There are articles in the laws that are related to us, such as the tachograph. Our tradesmen cannot make a profit by complying with the tachograph data reporting in today's market conditions. In the Highway Freight Transport Regulation, it says, "If a profession is approved by the Ministry, it kay define the floor and ceiling price for itself. Based on this law, we will switch to the mileage price application. If we can raise this as well, we will implement it in the first month of 2022. Fuel is our touchstone. We focused on this issue so that we could eliminate the regional inequality in fuel. One kilometer drive for the price of a liter of diesel for 4-axle vehicles, which we call a centipede. 10 percent more than the price of one liter of diesel vehicles, which we call 5-axle trucks. Now 6.70 TL per kilometer, then it will be 7.37 TL. In our 3-axle vehicles, 10 percent above the price of a liter of diesel, 6.30 TL. This will be implemented all over Turkey. When we put this system in place, both our country and our industry will be profitable because there is a freight bill. Our tradesmen will pay VAT regularly when the cargo bill specifies where you bought the load, how much you loaded it, how many kilos it is and the method of payment. It will drive less, fuel and depreciation consumption will be less. Our country buys these products from abroad, so you will pay less for foreign currency. "

"With This System, the State Has No Possibility to Receive Freight Notification"

Indicating that another of their targets is the plate limitation, Uzun said that; "Thousands of people enter our industry hoping to earn money, but because of this price mismatch, they go out of the industry with bankruptcy. Some of them cannot sell their vehicles and cut their vehicles illegally because they cannot pay taxes. This harms the country's economy. If our government wants a freight notification from us, it must first define us. Its should ask "How many people are there?" When the plate limitation comes, we will give the freight notification more easily. With this system, the state does not have the opportunity to receive a freight notification. It will also go the way of punishment. We are currently contributing 52 percent to the country's economy and this rate will rise to 70 percent. We will pay our taxes regularly, we will look at our vehicle more regularly and we will report the freight we carry more properly. In other words, we will comply with the laws better. When the plate limitation comes, we will give the freight notification more easily. With this system, the state does not have the opportunity to receive a load notification. It will also go the way of punishment. We are currently contributing 52 percent to the country's economy. This rate will rise to 70 percent. We will pay our taxes regularly, we will look at our vehicle more regularly and we will report the load we carry more properly. In other words, we will comply with the laws better. When the license plate is restricted, 2 million 784 thousand of our tradesmen will benefit from it according to the 2014 TUIK data. Therefore, the life status of 14 and a half million people will increase. "

"Bu Sistemle Devletin Yük Bildirimini Alma İmkanı Yok"

Uzun bir diğer hedeflerinin de plaka tahdidi olduğunu dile getiriyor ve şunları aktarıyor; "Bizim sektörümüze binlerce insan para kazanma umudu ile giriyor; fakat bu fiyat uyumsuzluğu nedeni ile sektörden iflas ederek çıkıyor. Kimisi de aracını satamıyor ve vergi ödeyemediği için aracını yasa dışı yollarla kestiriyor. Bu da ülke ekonomisine zarar veriyor. Devletimiz bizden yük bildirimi istiyorsa önce bizi tanımlamalı. 'Bu insanlar kaç kişi' diyecek. Plaka tahdidi geldiğinde bizler yük bildirimini daha rahat vereceğiz. Bu sistemle devletin yük bildirimini alma imkanı yok. Bunda da cezalandırma yoluna gidecek. Bizler şu an ülke ekonomisine yüzde 52 katkı sağlıyoruz; bu oran yüzde 70'lere çıkacak. Vergimizi düzenli ödeyeceğiz, aracımıza daha düzenli bakacağız ve taşıdığımız yükü daha düzgün bildireceğiz. Yani kanunlara daha güzel riayet edeceğiz. Plaka tahdidi getirildiğinde 2014 TÜİK verilerine göre; 2 milyon 784 bin tane esnafımız bundan yararlanacak. Dolayısı ile 14 buçuk milyon insanın hayat statüsü yükselecek."

"Şehirler Arası Yollarda Tesisler Yapacağız"

Uzun Yol Emekçileri Yardımlaşma ve Dayanışma Kooperatifi isminde bir kooperatifleri olduğunu da aktaran Uzun, "Kooperatifimiz ile her 200 kilometrede bir şehirler arası yollarda tesisler yapacağız. Devletin üzerinden bu yükü alacağız. Yedek parçasından, madeni yağına kadar tüm ihtiyaçların yer alacağı Tarım Kredi Kooperatifleri gibi grosslar yapacağız; üyelerimize taksitli ve ucuz mal satacağız." diyor.

"Devlet Şu An Bizi Görmüyor"

Devletin yetkili mercileri ile görüşemediklerini belirten Uzun, "Bir buçuk yıl önce bir grev oldu. Biz o zaman Ulaştırma Bakanımızdan randevu talep ettik; fakat randevumuza cevap verilmedi. Devlet şu an bizi görmüyor. Bizim yerimize Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu ve TESK ile masaya oturdu. Biz onlara bağlıyız; fakat onlar bizim sorunumuzu bilmiyor. Mesela sanayide aracımızı yaptırıyoruz; yedek parçanın KDV'si içinde. Ancak aldığımız zaman bize, 'artı KDV ödeyeceksin' deniliyor. Biz de paramız az olduğu için o KDV faturasını kestirmiyoruz; devlete zarar vermiş oluyoruz. Bunların önüne geçmek için kooperatif kuruyoruz." şeklinde konuşuyor.

"Bakanlığımız ve İlgili Mercilerden Bize Verilen Hakları Talep Edeceğiz"

Federasyonun Sakarya Kurucu İl Başkanı Süleyman Örsoğlu'na da sorularımızı yöneltik. Örsoğlu federasyon olma kararı aldıklarını ve ilk kongrelerini gerçekleştirdiklerini



aktararak şunları dile getiriyor; "Kanun gereğince federasyon olabilmemiz için aktif 5 derneğimizin olması gerekiyor. 5 derneğimiz mevcut. Federasyon oluşumuzun ilk kongresini gerçekleştirdik. Bizim taşıyıcı esnafının sorunu; taşıyıcının bu işi yapıp yapmadığının tespit edilmemesi ve plaka tahdidi. Taşıyıcı esnafının bir parametre fiyatı da mevcut değil. Ticari taksi kilometreye göre ücret talep ediyor; ancak karayolu taşıyıcılarının belli bir fiyatı yok. Bakanlığımız, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 11'inci maddesinin 2'nci bendinde; 'haksız rekabet ortamı öngörüldüğünde kamu yararına uygun görülürse Bakanlık tavan ve taban fiyatı belirleyebilir' diyor. Bizler bu nedenle federasyon olacağız. Bakanlığımız ve ilgili mercilerden bize verilen hakları talep edeceğiz."

"Federasyondaki Herkes Taşıyıcı ve Sektörün Sorunlarını Bilen Kişiler"

Mevzuat gereğince K belgesinin üçüncü kişilere devredilemediğini; ancak bu konu üzerine çalışmalar yaptıklarını aktaran Örsoğlu; "Üçüncü kişilere taşıt kartlarının devri olursa bu sektörün istikrarı artacak. Taşıyıcı bir istikrar görmediği için bu sektöre giremiyor. Çünkü emekli olduğunda veya sektörden ayrılmak istediğinde taşıt kartını devredemiyor. Sektörümüzde bu gibi sorunlardan dolayı şoför yetişmiyor. Yeni nesil bu sektörde istikrar olmadığını öngörüyor. Ancak devir, plaka sınırlandırılması, kilometre fiyatı olursa bu sektörün devamı gelecek. Federasyondaki herkes taşıyıcı ve sektörün sorunlarını bilen kişiler. Kanun aslında taşıyıcı esnafını bir çember içine almış; ancak sorunumuz taşıyıcı olarak haklarımızı bilmiyor olmamız. Federasyon olarak bizim en önemli projelerimizden biri taşıyıcı esnafının eğitim seviyesini artırmak. Yurt içinde taşıma yapacak kişi orta düzey yönetici belgesine sahip olmalı. Bu belgeyi alabilmek için de en az ortaöğretim mezunu olunması gerekiyor. Taşıyıcı esnafımızın rızası ile açıköğretime kayıtlarını yaptıracağız." diyor.

"Federasyon Olarak 81 İlde Ana Arterlerde Taşıyıcı Arkadaşlarımıza Ait Tesisler Kuracağız"

Getirilen dijital takograf uygulamasının Avrupa sistemine göre entegre edildiğini aktaran Örsoğlu, konuşmasında; "Devletimizin



"We Will Build Facilities On Intercity Roads"

Stating that they have a cooperative called Long Distance Workers Cooperation and Solidarity Cooperative, Uzun said that; "With our cooperative, we will build facilities on intercity roads every 200 kilometers. We will take this burden off the state. We will make grosses like Agricultural Credit Cooperatives where all needs from spare parts to mineral oil will be included, we will sell cheap and installment products to our members."

"The State Does Not Recognize Us Right Now"

Stating that they could not meet with the authorities of the state, Uzun said, "There was a strike one and a half years ago. At that time, we requested an appointment from our Minister of Transport, but our appointment was not answered. The state does not recognize us right now. It sat at the table with the Drivers and Automobile Association and TESK. We depend on them, but they don't know our problem. For example, we have our vehicle built in industrial zone, within the VAT of the spare part. However, when we receive it, we are told, "You will pay plus VAT". Since we have little money, we do not get that VAT invoice, we cause harm to the state. We are establishing a cooperative to prevent these."

"We Will Request The Rights Given To Us From Our Ministry And Relevant Authorities"

We asked our questions to Süleyman Örsoğlu, the Federation's Founding Provincial Chairman in Sakarya. Stating that they decided to become a federation and held their first congress, Örsoğlu said that; "In order to be a federation in accordance with the law, we need to have 5 active associations. We have 5 associations. We held the first congress of our formation as a federation. The problem of our carrier tradesmen is that it cannot be determined whether the carrier is doing this job or not, and the plate limitation. Carrier tradesmen do not have a parameter price either. Commercial taxi charges per kilometer; however, highway carriers do not have a specific price. Our Ministry says in the 2nd clause of the 11th article of the Road Transport Regulation, "If the unfair competition environment is foreseen, the Ministry may determine the ceiling and the floor price if it is deemed appropriate

çıkarmış olduğu bu kanunu destekliyoruz; fakat 4 buçuk saatlik sürüşün sonunda park alanının olmadığı yerler ile karşılaşıyoruz. Saatimiz yol üzerinde doluyor ve tesisler taşıyıcı arkadaşlarımızı almıyor. Bu nedenle tesislerin çoğaltılması gerekiyor. Federasyon olarak 81 ilde ana arterlerde taşıyıcı arkadaşlarımıza ait tesisler kuracağız." açıklamasında bulunuyor.

"Bu Mesleği Daha Yapılabilir Hale Getirebilmek İçin Federasyon Kurma İhtiyacı Duyduk"

Karayolu Yük Taşıyıcılar Federasyonu Ankara İl Başkanı Tarık Talu da amaçlarının alamadıkları hakları almak olduğunu dile getiriyor. Talu, "Şoförlük çok zor bir meslek. Hep zor şartlarda yaşarsınız ve evinizden uzaktasınızdır. Bunun karşılığını almadığımızı düşünüyoruz. Bunların karşılığını almak ve bu mesleği daha yapılabilir hale getirmek için federasyon kurma ihtiyacı duyduk. Başarılı olduk ve olacağımızı da düşünüyorum. Biz aidat almayan tek kuruluşuz. Üyelerimiz ortak olacak ve gelirimiz hepsine paylaştırılacak. İhtiyaç sahipleri de önceliğimiz olacak." şeklinde konuşuyor.

"Şoför Camiasından Destek İstiyoruz; Bu Oluşumu Onlar İçin Kuruyoruz"

Van İl Başkanı ve Kurucu Üye Nihat Süver mesleğin daha iyi yerlere getirilmesi ve verilmiş olan haklar çerçevesinde şoför camiasını tek çatı altında toplamak amacı ile federasyon bünyesinde yer aldığını aktarıyor. Süver şunları dile getiriyor; "Sorunlarımızı devletimize bildireceğiz ve masada çözeceğiz. Şu anda bu mesleğin sorumlusu yok. Kimse karayolu taşıyıcıları ile ilgili bir çalışma yapmadı. İlgilenilmediği için devlet de muhatap bulamıyor. Bu nedenle federasyon kuruluşunu gerçekleştirdik. Altyapımızı oluşturduk; devletimiz ile hukuk çerçevesinde sektörümüze yardımcı olacağız. Yapılması gerekenleri dinledik, dosyalarımız oluşturduk. Sorunları dinlemeye devam edeceğiz ve bunları da ilgili makamlara bildireceğiz. Şoför camiasından destek istiyoruz; bu oluşumu onlar için kuruyoruz."

"Kanunlardan Faydalanarak Aynı Çatı Altında Sektörü Toplamış Olacağız"

Amaçlarını, meslektaşlarını tek çatı altına toplamak olarak belirten Ankara Kazan İlçe Başkanı Murat Açık ise sektörde çok fazla sıkıntı olduğunu dile getiriyor. Açık şunları aktarıyor; "81 ilden il ve ilçe başkanlarımız buraya geldi. Federasyonun kuruluşunu başlattık. Kanunlardan faydalanarak sektörü aynı çatı altında toplamış olacağız. Tek bir çatı altında toplanmamız sektörü geleceğe taşımamız açısından çok önemli. Sadece yurt içi değil yurt dışı da çok önemli. C belgesi ile yurt dışına taşıma yapan firmalarla da tek çatı altında toplanacağız."



for the public interest." This is why we will become a federation. We will demand the rights given to us from our ministry and relevant authorities. "

"Everyone in the Federation is Carrier and Persons Who Know the Problems of the Sector"

Stating that the K certificate cannot be transferred to third parties in accordance with the legislation, Örsoğlu stated that they are working on this issue, and said that; "If vehicle cards are transferred to third parties, the stability of this sector will increase. Since the carrier does not see a stability, it cannot enter this sector. Because when he retires or wants to leave the sector, he cannot transfer his vehicle card. Due to such problems in our industry, no drivers are trained. The new generation predicts that there is no stability in this sector. However, if there is a turnover, license plate limitation and a kilometer price, this sector will continue. Everyone in the federation is the carrier and knows the problems of the industry. Actually, the law has surrounded the carrier tradesmen, but our problem is that we do not know our rights as carriers. As a federation, one of our most important projects is to increase the education level of carrier tradesmen. The person who will transport domestically must have a mid-level manager certificate. In order to receive this certificate, one must be at least a secondary education graduate. With the consent of our carrier tradesmen, we will enroll in open education."

"As a Federation, We Will Establish Facilities of Our Carrier Friends in 81 Provinces"

Stating that the digital tachograph application was integrated according to the European system, Örsoğlu said in his speech that; "We support this law issued by our state, but at the end of 4 and a half hours of driving, we encounter places where there is no parking space. Our hours fill up on the road and facilities do not pick up our fellow carriers. For this reason, the facilities need to be increased. As a Federation, we will establish facilities belonging to our carrier friends in 81 provinces on the main arteries."

"We Needed to Establish a Federation to Make This Profession More Feasible"

Highway Freight Carriers Federation, Ankara Provincial Chairman Tarık Talu also states



that their aim is to get the rights they cannot get. Talu said that; "Driving is a very difficult profession. You always live in harsh conditions and you are far from home. We do not think we are getting the reward for this. We felt the need to establish a federation to get rewarded for these and to make this profession more feasible. We have been successful and I think we will, too. We are the only organization that does not charge dues. Our members will be partners and our income will be shared among all. Needy people will also be our priority."

"We Seek Support from the Driver Community; We Are Establishing This Formation For Them"

Founding Member and Provincial Chairman in Van, Nihat Süver states that he is included in the federation in order to bring the profession to better positions and to gather the driver community under a single roof within the framework of the rights granted. Süver said that; "We will report our problems to our government and solve them at the table. Currently, there is no responsible for this profession. Nobody has done a study on road carriers. The state cannot find an addressee because it is not interested. For this reason, we established a federation. We created our infrastructure, and we will assist our industry within the framework of law with our state. We listened to what needs to be done and created our files. We will continue to listen to problems and report them to the relevant authorities. We ask for support from the driver community, we set up this formation for them."

"We Will Gather The Sector Under The Same Roof By Making Use of The Laws"

Expressing their aim as gathering his colleagues under one roof; Ankara Kazan District Chairman, Murat Açık states that there are too many problems in the sector. Açık said that; "Our provincial and district chairmen from 81 provinces came here. We started the foundation of the federation. We will gather the sector under the same roof by making use of the laws. Gathering under one roof is very important in terms of carrying the industry into the future. It is very important not only domestically but also internationally. We will gather under one roof with companies that carry out transportation abroad with a C certificate."



ÜNALDI MADENCİLİK'İN TERCİHİ MAN OLDU

ÜNALDI MINING'S CHOICE IS MAN

26 yıllık tecrübesi ile Tavşanlı, Kütahya ve Bursa çevresinde madencilik ve inşaat sektörlerinde faaliyet gösteren *Ünaldı* Madencilik, yeni araç yatırımlarında güven duydukları bir marka olan MAN'ı tercih etti. *Ünaldı* Madencilik'in satın aldığı 5 adet yeni MAN TGS 41.430 kamyonları *düzenlenen törenle kendilerine teslim edildi.*



LOKMAN
KOÇASLAN OTOMOTİV

Orhaneli Krom Madenleri şantiyesinde gerçekleştirilen teslimat töreni Ünaldı Madencilik sahipleri Mehmet Ünaldı, Halil Ünaldı ve Mehmet Ali Ünaldı'nın ev sahipliğinde gerçekleşti. Törende MAN Lokman Koçaslan Otomotiv Genel Müdürü Müjdat Aras, Bölge Satış Sorumlusu Turan Özkan, SSH Müdürü Sinan Akyıldız hazır bulundular. Günün anısına Ünaldı Madencilik'e plaket taktim edildi.

Teslimat töreninde konuşan Ünaldı Madencilik San. ve Tic. Ltd. Şti. Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Ünaldı, "5 araçlık teni yatırım tercihimizi şoför arkadaşlarımıza konfor, bizlere ise ekonomiklik ve güven sunan MAN markasından yana yaptık. Ayrıca sunulan 7/24 yol yardım hizmeti ve geniş servis ağı tercihimizi şekillendiren en önemli nedenlerdi. Ünaldı Madencilik olarak, araç parkımızı 5 adet yeni MAN TGS 41.430 kamyonları ile daha dinamik ve güçlü hale getirdiğimize inanıyoruz." dedi.

MAN Lokman Koçaslan Otomotiv Genel Müdürü Müjdat Aras ise, "Her zaman önceliğimiz, koşulsuz müşteri memnuniyetidir. Satış sırasında sunduğumuz özel avantajlar ve servis başarımız ile bunu sağlamaya çalışmaktayız. Satış ve satış sonrasındaki hizmetlerde iddiamız devam etmektedir." ifadesinde bulundu.

Ünaldı Mining, which operates in the mining and construction sectors around Tavşanlı, Kütahya and Bursa with its 26 years of experience, preferred MAN, a brand they trust in new vehicle investments. 5 new MAN TGS 41.430 trucks purchased by Ünaldı Mining were delivered to them at a ceremony.

The delivery ceremony held at the Orhaneli Krom Mines site was hosted by Ünaldı Mining owners Mehmet Ünaldı, Halil Ünaldı and Mehmet Ali Ünaldı. MAN Lokman Koçaslan Automotive General Manager Müjdat Aras, Regional Sales Manager Turan Özkan, SSH Manager Sinan Akyıldız attended the ceremony. A plaque was presented to Ünaldı Mining in memory of the day.

Speaking at the delivery ceremony, Ünaldı Mining Industry Trade Limited Company, Chairman of the Board of Directors Mehmet Ünaldı said that; "We made our 5-vehicle investment choice for the MAN brand, which offers comfort to our drivers and affordability and confidence to us. In addition, the 24/7 roadside assistance service offered and the wide service network were the most important reasons shaping our choice. As Ünaldı Mining, we believe that we have made our vehicle park more dynamic and powerful with 5 new MAN TGS 41.430 trucks."

MAN Lokman Koçaslan Automotive General Manager Müjdat Aras said that; "Our priority is always unconditional customer satisfaction. We try to achieve this with our special advantages and service success that we offer during sales. Our claim continues in sales and after sales services."

GÜVENOK LOJİSTİK FİLOSUNU OKT TANKERLERİ İLE GÜÇLENDİRMEYE DEVAM EDİYOR

GÜVENOK LOGISTICS CONTINUES TO STRENGTHEN ITS FLEET WITH ITS OKT TANKERS

Karayolu ile tehlikeli madde taşımacılığında sıvı haldeki dökme petrol türevlerinin taşınmasına yönelik öncü bakış açısı, hâkimiyeti ve geçmişten bugüne artarak gelen bilgi birikimi ile hizmet ettiği sektörlerde standartları değiştiren OKT Trailer; 10 yılı aşkın süredir iş birlikteliğinin devam ettiği akaryakıt taşımacılığı sektörünün öncü firmalarından Güvenok Lojistik'e 4 adet Araç Üstü Eliptik Tanker aracının teslimatını gerçekleştirdi. OKT Trailer'da yapılan teslimat töreni Güvenok Lojistik Filo Müdürü Fatih Zorlu, Teknik Koordinatör Necati Turan, OKT Trailer Genel Müdürü Hakan Maraş ve Satın Alma Koordinatörü Fatih Maraş'ın katılımı ile sosyal mesafe kuralları dahilinde gerçekleştirildi.

"Güçlü Filoların Çözüm Ortağıyız"

OKT Trailer Yönetim Kurulu Üyesi ve Satın Alma Koordinatörü Fatih Maraş,"Dünyada ve ülkemizde özel ürünlerimiz ile ön plana çıkıyor, coğrafi koşullar, taşıma kapasitesi, kullanıcı ergonomisi, aerodinamik yapı ve sektörümüzde gelişen teknolojik özellikleri ürünlerimize yansıtarak 3 kıtada 48 ülkede faaliyetlerimize devam ediyoruz. İnovasyonun peşinden giderek yurt içi ve yurt dışı pazarda lojistik sektöründe hizmet eden güçlü filolara çözüm ortağı oluyoruz. Güvenok Lojistik şirketinin akaryakıt taşımacılığında ihtiyaç duyduğu desteği anlayıp birebir karşılamayı hedefleyerek çözüm ortağı olduk. Kendileri ile uzun süredir çalışmaktan ve gerçekleştirdiği operasyonlara değer katmaktan dolayı mutluluk duyuyoruz."dedi.

"Güçlü Filomuz ile Profesyonel ve Akılcı Çözümler Üretiyoruz"

Akaryakıt sektöründe güvenli ve kaliteli taşımacılığı amaç edinerek kısa zamanda başarılı bir büyüme gerçekleştirdiklerini ifade eden Güvenok Lojistik Filo Müdürü Fatih Zorlu; "Kaliteli, güvenli ve kanunlara uygun operasyonlar sayesinde akaryakıt taşımacılığı sektöründe Türkiye'nin en büyük kuruluşlarının lojistik süreçlerine destek veriyoruz. Akaryakıt sektörünün ihtiyaç duyduğu hizmetler ve içinde bulunduğu dinamik ortam, sürekli bir iş akışı içindedir. Bu durum hem yeni fırsatların oluşmasına yol açar hem de bazı zorlukları karşınıza çıkarır. Durum böyle olunca sektör; efektif, profesyonel, bilgili, esnek, maliyet ve hizmet odaklı, sürekli kendini geliştiren, lojistik desteğini birebir karşılamayı hedefleyen çözüm ortaklarına ihtiyaç duyar. Güvenok Lojistik'in farklılığı işte bu noktada ortaya çıkmaktadır. Uzun yıllara dayanan tecrübemizle, OKT Trailer akaryakıt tankerlerini eklediğimiz güçlü filomuz ile profesyonel ve akılcı çözümler üreterek hizmet vermeye devam edeceğiz." diye konuştu.

"Çözüm Ortaklarımız ile Sektöre Yön Veren Bir Yapıya Sahibiz"

Güvenok Lojistik Teknik Koordinatörü Necati Turan; "Tehlikeli madde taşıması konusunda uzun yıllara dayanan iş tecrübemiz, profesyonel ekibimiz, tüm yasal düzenlemeleri ve teknolojik yenilikleri bünyesinde bulunduran OKT Trailer gibi çözüm ortaklarımız ile oluşturduğumuz araç ve ekipman parkımız sayesinde sektöre yön veren, aynı zamanda da örnek oluşturan bir yapıya sahibiz." dedi.



OKT Trailer, which has changed the standards in the sectors it serves with its pioneering perspective, dominance and increasing knowledge of the transportation of liquid petroleum derivatives in the transportation of dangerous goods by road, delivered 4 On-Vehicle Elliptical Tanker vehicles to Güvenok Logistics, one of the leading companies in the fuel transportation sector, with which its cooperation has been continuing for more than 10 years. The delivery ceremony held in OKT Trailer was held within the social distance rules with the participation of Güvenok Logistics Fleet Manager Fatih Zorlu, Technical Coordinator Necati Turan, OKT Trailer General Manager Hakan Maraş and Purchasing Coordinator Fatih Maraş.

"We are the Solution Partner of Strong Fleets"

OKT Trailer Board Member and Purchasing Coordinator Fatih Maraş said that; "We stand out with our special products in the world and in our country, we continue our activities in 48 countries on 3 continents by reflecting the geographical conditions, carrying capacity, user ergonomics, aerodynamic structure and technological features developing in our sector to our products. By pursuing innovation, we become a solution partner to strong fleets serving in the logistics sector in the domestic and international markets. We became a solution partner by understanding the support that Güvenok Logistics company needs in fuel transportation and aiming to meet them one by one. We are pleased to have been working with them for a long time and adding value to their operations."

"We Produce Professional and Rational Solutions with Our Strong Fleet"

Güvenok Logistics Fleet Manager Fatih Zorlu, who stated that they achieved a successful growth in a short time by aiming at safe and high quality transportation in the fuel sector said that; "We support the logistics processes of Turkey's largest companies in the fuel transportation sector thanks to high quality, safe and legal operations. The services needed by the fuel sector and the dynamic environment it is in are in a continuous work flow. This situation both creates new opportunities and brings some difficulties to you. As such, the industry; It needs solution partners who are effective, professional, knowledgeable, flexible, cost-effective and service-oriented, constantly improving, and aiming to meet the logistical support one-to-one. The difference of Güvenok Logistics arises at this point. With our long years of experience, we will continue to serve by producing professional and rational solutions with our strong fleet to which we added OKT Trailer fuel tankers."

"We Have A Structure That Shapes The Sector With Our Solution Partners"

Güvenok Logistics Technical Coordinator Necati Turan: "Thanks to our long years of work experience in the transportation of dangerous goods, our professional team, our vehicle and equipment park we have created with our solution partners such as OKT Trailer, which includes all legal regulations and technological innovations; we have a structure that directs the sector and at the same time, sets an example."

Mart ayı sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı 24 milyon 454 bin 396 taşıtın yüzde 16,3'ünü kamyonet, yüzde 3,5'ini kamyon, yüzde 2,0'ını minibüs ve yüde 0,9'unu otobüs oluşturdu.

Mart ayında trafiğe kaydı yapılan taşıt sayısı; kamyonda yüzde 134,2, kamyonette yüzde 86,6, artarken minibüste yüzde 15,6 ve otobüste yüzde 9,5 azaldı.

Mart ayında trafiğe kaydı yapılan 130 bin 420 taşıtın yüzde 13,8'ini kamyonet, yüzde 2,6'sını kamyon, yüzde 0,5'ini minibüs ve yüzde 0,4'ünü otobüs oluşturdu.

Ocak-Mart döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre trafiğe kaydı yapılan taşıt sayısı yüzde 47,3 artarken trafikten kaydı silinen taşıt sayısı yüzde 15,2 azaldı.

As of the end of March, 16.3 percent of 24 million 454 thousand 396 vehicles registered in traffic were pickup trucks, 3.5 percent were trucks, 2.0 percent were minibuses and 0.9 percent were buses.

In March, the number of vehicles registered to the traffic increased by 134.2 percent in trucks, 86.6 percent in trucks, while it decreased by 15.6 percent in minibuses and 9.5 percent in buses.

Of the 130 thousand 420 vehicles registered to the traffic in March, 13.8 percent were pickup trucks, 2.6 percent were trucks, 0.5 percent were minibuses and 0.4 percent were buses.

In the January-March period, the number of vehicles registered to traffic increased by 47.3 percent compared to the same period of the previous year, while the number of vehicles withdrawn from traffic decreased by 15.2 percent.

TRAFİĞE KAYITLI ARAÇLAR 2017-2021 VEHICLES REGISTERED IN TRAFFIC

YIL/ YEAR	TOPLAM TOTAL	CİNSİ / TYPE					
		KAMYONET PICK-UP TRUCK	ÇEKİCİ TRACTOR	KAMYON TRUCK	TANKER	RÖMORK TRAILER	Y. RÖMORK Y. TRAILER
2017	4 804 587	3 642 625	230 195	582 473	26 050	12 503	310 741
2018	4 934 158	3 755 580	236 072	584 071	25 319	13 167	319 949
2019	4 981 272	3 796 919	238 668	581 245	24 568	13 738	326 134
2020	5 154 334	3 938 732	248 691	587 209	23 770	15 197	340 735
2021	5 198 616	3 993 229	253 589	590 257	23 531	15 596	345 945

TRAFİĞE KAYDI YAPILAN ARAÇLAR 2017-2021 VEHICLES REGISTERED TO TRAFFIC

YIL/ YEAR	TOPLAM TOTAL	CİNSİ / TYPE					
		KAMYONET PICK-UP TRUCK	ÇEKİCİ TRACTOR	KAMYON TRUCK	TANKER	RÖMORK TRAILER	Y. RÖMORK Y. TRAILER
2017	252 887	212 616	6 346	17 388	261	542	15 734
2018	161 055	129 871	7 100	12 093	52	848	11 091
2019	95 727	76 659	3 736	6 624	31	716	7 961
2020	175 326	138 281	10487	9010		1412	16136
2021	67 011	52 289	4 982	3 811	2	459	5 468

TRAFİKTEN KAYDI SİLİNEN ARAÇLAR 2017-2021 VEHICLES REMOVED FROM TRAFFIC

YIL/ YEAR	TOPLAM TOTAL	CİNSİ / TYPE					
		KAMYONET PICK-UP TRUCK	ÇEKİCİ TRACTOR	KAMYON TRUCK	TANKER	RÖMORK TRAILER	Y. RÖMORK Y. TRAILER
2017	22 858	13 294	725	7 773	160	83	823
2018	29 589	17 649	838	9 565	211	111	1215
2019	47 427	35 842	1 101	8 478	201	68	1737
2020	7 737	2389	555	3232	112	67	1382
2021	1 651	427	118	773	30	32	271

DEVRİ YAPILAN ARAÇLAR 2017-2021 VEHICLES HANDED OVER

YIL/ YEAR	TOPLAM TOTAL	CİNSİ / TYPE					
		KAMYONET PICK-UP TRUCK	ÇEKİCİ TRACTOR	KAMYON TRUCK	TANKER	RÖMORK TRAILER	Y. RÖMORK Y. TRAILER
2017	1494 633	1 227 328	77 309	112 806	3 685	1 176	72 329
2018	1518 281	1 255 538	72 767	111 734	3 306	1 476	73 460
2019	1629 966	1 386 840	69 870	100 139	2 918	1 399	68 800
2020	1775 331	1 486 762	84 140	120 130	3 169	1 947	79 183
2021	372 654	297 130	21 057	32 034	759	585	21 089

DEVRİ YAPILAN ÇEKİCİ-KAMYON-TANKERLER

YEAR/MONTH YIL/AY	TYPE CİNSİ	BRAND MARKA	UNITS ADET
202103	ÇEKİCİ	BMC	239
202103	ÇEKİCİ	DAF	473
202103	ÇEKİCİ	DESOTO	2
202103	ÇEKİCİ	FARGO	5
202103	ÇEKİCİ	FIAT	5
202103	ÇEKİCİ	FORD	861
202103	ÇEKİCİ	IVECO(OTOYOL)	386
202103	ÇEKİCİ	MAN	834
202103	ÇEKİCİ	MERCEDES-BENZ	3366
202103	ÇEKİCİ	RENAULT	697
202103	ÇEKİCİ	SCANIA	1033
202103	ÇEKİCİ	VOLVO	577
202103	KAMYON	AUSTIN	1
202103	KAMYON	BEDFORD	9
202103	KAMYON	BMC	1258
202103	KAMYON	CHEVROLET	2
202103	KAMYON	CHRYSLER	34
202103	KAMYON	CITROEN	2
202103	KAMYON	DAF	6
202103	KAMYON	DESOTO	118
202103	KAMYON	DODGE	107
202103	KAMYON	DİĞER	17
202103	KAMYON	FARGO	262
202103	KAMYON	FIAT	78
202103	KAMYON	FORD	3194
202103	KAMYON	HINO	130
202103	KAMYON	HYUNDAI	38
202103	KAMYON	ISUZU	1800
202103	KAMYON	IVECO(OTOYOL)	1262
202103	KAMYON	KIA	3
202103	KAMYON	LEYLAND	1
202103	KAMYON	MAN	504
202103	KAMYON	MERCEDES-BENZ	2629
202103	KAMYON	MITSUBISHI	1051
202103	KAMYON	OTOKAR	44
202103	KAMYON	PEUGEOT	6
202103	KAMYON	RENAULT	166
202103	KAMYON	SCANIA	151
202103	KAMYON	VOLKSWAGEN	4
202103	KAMYON	VOLVO	74
202103	TANKER	BMC	39
202103	TANKER	DESOTO	2
202103	TANKER	FARGO	2
202103	TANKER	FIAT	1
202103	TANKER	FORD	99
202103	TANKER	HINO	3
202103	TANKER	HYUNDAI	2
202103	TANKER	ISUZU	33
202103	TANKER	IVECO(OTOYOL)	26
202103	TANKER	KIA	1
202103	TANKER	MAN	3
202103	TANKER	MERCEDES-BENZ	69
202103	TANKER	MITSUBISHI	21
202103	TANKER	RENAULT	1
202103	TANKER	SCANIA	2

TRACTOR TRUCKS-TRUCKS-TANKERS HANDED OVER

2020/2021 Yılları Üretim - *2020/2021 Production*

TİPLER	MART AYI ÜRETİMİ MARCH Production		"3 AYLIK ÜRETİM 3 Months Production"		"DEĞİŞİM % Percent Change %"	
	2020	2021	2020	2021	MART / MARCH	"3 AY / 3 Months
B. KAMYON - H. Truck	1.955	3.438	4.155	8.340	75,9	100,7
K. KAMYON - L. Truck	221	274	341	858	24	151,6
KAMYONET - Pick Up	24.370	38.290	84.822	108.765	57,1	28,2
TOPLAM-Total	**26.546**	**42.002**	**89.318**	**117.963**	**157**	**526,1**

"K.KAMYON : AYA 3.5-12 Ton (L.Truck:GVW 3.5-12 Ton) B.KAMYON : AYA 12 Ton'dan Büyük (M.Truck:GVW 12 Ton And Up)"

"OTOMOTİV SANAYİİ FİRMALARININ 2021 YILI MART AYI ÜRETİMLERİ / *Production of Automotive Manufacturers Month of March 2021"*

"FİRMALAR / *Companies"*	"K.KAMYON / *L.Truck"*	%	"B.KAMYON / *Mid.Truck"*	%	"KAMYONET / *Pick Up"*	%	TOPLAM / *TOTAL*
A.I.O.S.	174	63,5			20	0,1	**194**
FORD OTOSAN			1.075	31,3	30.986	80,9	**32.061**
KARSAN					56	0,1	**56**
M. BENZ TÜRK			2.363	68,7			**2.363**
OTOKAR	29	10,6					**29**
TEMSA GLOBAL	71	25,9					
TOFAŞ					7.228	18,9	**7.228**
TOPLAM-Total	**274**	**100**	**3.438**	**100**	**38.290**	**100**	**41.931**

"OTOMOTİV SANAYİİ FİRMALARININ AYLIK ÜRETİMLERİ - 2021 Production Of Automotive Manufacturers - 2021"

FİRMA Companies	OCAK January	ŞUBAT February	MART March	NİSAN April	MAYIS May	HAZİRAN June	TEMMUZ July	AĞUSTOS August	EYLÜL September	EKİM October	KASIM November	ARALIK December	TOPLAM Total
B.KAMYON- M.Truck													
M. BENZ TÜRK	1.162	1.827	2.363										5.352
FORD OTOSAN	891	1.022	1.075										2.988
OTOKAR													
KARSAN													
A.I.O.S.													
TOPLAM	2.053	2.849	3.438										8.340
K.KAMYON- L.Truck													
TEMSA GLOBAL	60	18	71										149
OTOKAR	57	37	29										123
A.I.O.S.	202	210	174										586
TOPLAM	319	265	274										858
KAMYONET- Pick Up													
OTOKAR		24											24
TOFAŞ	6.666	10.004	7.228										23.898
KARSAN	80	46	56										182
A.I.O.S.			20										20
FORD OTOSAN	23.865	29.790	30.986										84.641
TOPLAM	30.611	39.864	38.290										108.765

KAMYON ÜRETİMİ YÜZDE 105 ARTTI

2021 yılı Ocak-Mart döneminde 2020 yılına göre yük ve yolcu taşıyan ticari araçlar üretimi yüzde 26 seviyesinde artarken, ürün grubu bazında üretim; otobüste yüzde 55, midibüste yüzde 32 oranlarında azaldı, kamyonette yüzde 28, minibüste yüzde 5 ve kamyonda yüzde 105 oranında arttı.

AĞIR TİCARİ ARAÇ PAZARI YÜZDE 88 ARTTI

2021 yılı Ocak-Mart döneminde; bir önceki yılın aynı dönemine göre ağır ticari araç pazarı yüzde 88 artarak 7 bin 937 adet, kamyon pazarı yüzde 110 oranında artarak 7 bin 246 adet, otobüs pazarı yüzde 23 oranında artarak 396 adet düzeyinde ve midibüs pazarı yüzde 35 oranında azalarak 295 adet düzeyinde gerçekleşti.

TİCARİ ARAÇ İHRACATI YÜZDE 25 ARTTI

Otomobil ihracatı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 19 azalırken, ticari araç ihracatı ise yüzde 25 oranında arttı. Traktör ihracatı ise 2020 yılına göre yüzde 0,5 azalarak 3 bin 626 adet olarak gerçekleşti.

TRUCK PRODUCTION INCREASED 105 PERCENT

In the January-March period of 2021, the production of commercial vehicles carrying cargo and passengers increased by 26 percent compared to 2020, while production on the basis of product group decreased by 55 percent in buses and 32 percent in midibuses. It increased by 28 percent in trucks, 5 percent in minibuses and 105 percent in trucks.

HEAVY COMMERCIAL VEHICLE MARKET INCREASED 88 PERCENT

In the January-March period of 2021, compared to the same period of the previous year, the heavy commercial vehicle market increased by 88 percent to 7 thousand 937, the truck market increased by 110 percent to 7 thousand 246, the bus market increased by 23 percent to 396 and the midibus market by 35 percent and decreased to 295 units.

COMMERCIAL VEHICLE EXPORT INCREASED BY 25 PERCENT

Automobile exports decreased by 19 percent compared to the same period of the previous year, while commercial vehicle exports increased by 25 percent. Tractor exports decreased by 0.5 percent compared to 2020 and amounted to 3 thousand 626 units.

"Kamyon Pazarı (2017-2021 MART) / *Truck Market (2017-2021 March)*"

	2017	2018	2019	2020	2021
Yerli/Local	13.734	8.685	5.431	13.469	4.391
İthal/Imports	7.225	6.127	3.229	7.576	2.855
Toplam/Total	**20.959**	**14.812**	**8.660**	**21.045**	**7.246**
İthalat/Imports (%)	34,5	41,4	37,3	36	39,4

Kamyon Pazarı (x1000) AYA > 5 Ton / *Truck Market (x1000) GVW > 5 Ton*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	12 Ay\Mo	Total
2016	1.167	1.648	2.515	2.319	2.711	2.623	984	1.796	1.438	2.238	2.485	3.127	17.201	**25.051**
2017	931	1.290	1.982	1.888	2.184	1.891	1.974	1.860	2.284	2.188	2.487	4.438	16.284	**25.397**
2018	1.237	1.552	2.630	2.328	1.909	1.272	1.235	603	653	488	905	1695	13.419	**16.507**
2019	342	579	1.255	842	728	981	435	497	854	1.047	1100	2077	10.737	**10.747**
2020	682	1.475	1.290	628	921	1.570	1.809	1.835	2.660	2.239	2.537	3.399	21.045	**21.045**
2021	1.316	2.633	3.247											**7.196**

TAŞIT ARAÇLARI İHRACATI (2019-2021) / *Motor Vehicle Exports (2019-2021)*

SEKTÖR/SECTOR	2019	2020	2020	2021	2021/2020(%)
			3 Ay / Mounth		
Kamyonet/Pick-Up	349.490	263.767	70.872	87.993	24,2
Kamyon/Truck	14.824	10.333	2.281	4.417	93,6
TOPLAM-TOTAL	**364.314**	**274.100**	**73.153**	**92.410**	**117,8**

2021 OTOMOTİV SANAYİİ DIŞ SATIŞLAR / *2021 Automotive Industry Exports Sales*

TİPLER Types	Ocak January	Şubat February	Mart March	Nisan April	Mayıs May	Haziran June	Temmuz July	Ağustos August	Eylül September	Ekim October	Kasım November	Aralık December	TOPLAM Total
KAMYONET-Pick Up	25.164	31.489	31.340										87.993
KAMYON-Truck	998	1.344	2.075										2.344
TOPLAM-Total	26.162	32.833	31.342										**90.337**

Kamyonet / Pick Up

FİRMALAR Companies	Ocak January	Şubat February	Mart March	Nisan April	Mayıs May	Haziran June	Temmuz July	Ağustos August	Eylül September	Ekim October	Kasım November	Aralık December	TOPLAM Total
FORD OTOSAN	19.856	24.107	26.608										**43.990**
KARSAN	22	16	4										**42**
OTOKAR		37	14										**51**
TOFAŞ	5.286	7.329	4.714										**12.620**
TOPLAM-Total	25.164	31.489	31.340										**87.993**

Kamyon / Truck

FİRMALAR Companies	Ocak January	Şubat February	Mart March	Nisan April	Mayıs May	Haziran June	Temmuz July	Ağustos August	Eylül September	Ekim October	Kasım November	Aralık December	TOPLAM Total
A.I.O.S.	12	12	6										30
OTOKAR													
FORD OTOSAN	214	253	372										839
M. BENZ TÜRK	772	1.079	1.697										3.548
KARSAN													
TOPLAM-Total	998	1.344	2.075										4.417



NİSAN 2021 KAMYON SATIŞLARI RAPORU

APRIL 2021 TRUCK SALES REPORT

	AKS/MARKA	FORD	IVECO	MAN	MERCEDES	RENAULT TRUCKS	SCANIA	VOLVO	TOPLAM
ONROAD	8x2*6	-	-	-	-	-	-	-	-
	8x6	-	-	-	-	-	-	-	-
	6X6	-	-	-	-	-	-	-	-
	6 x 6	-	-	-	-	-	-	-	-
	4 x 2	28	119	4	116	7	-	-	274
	4 x 4	-	-	-	-	-	-	-	-
	6 x 2	28	-	-	46	1	-	-	75
	6 x 4	-	-	-	-	-	-	-	-
	8 x 2	48	-	-	36	-	6	-	90
	8 x 4	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOPLAM	104	119	4	198	8	6	-	439
	AKS/MARKA	FORD	IVECO	MAN	MERCEDES	RENAULT TRUCKS	SCANIA	VOLVO	TOPLAM
OFFROAD	8x2*6	-	-	-	-	-	-	-	-
	8x6	-	-	-	-	-	-	-	-
	6X6	-	-	1	-	-	-	-	1
	6 x 6	-	-	-	-	-	-	-	-
	4 x 2	3	-	-	1	-	-	-	4
	4 x 4	-	-	-	-	-	-	-	-
	6 x 2	7	-	-	1	-	-	-	8
	6 x 4	19	-	4	25	1	-	-	49
	8 x 2	4	-	-	8	-	-	-	12
	8 x 4	162	-	47	175	10	1	-	395
	TOPLAM	195	-	52	210	11	1	-	469
GENEL TOPLAM		299	119	56	408	19	7	-	908

NİSAN 2021 ÇEKİCİ SATIŞLARI RAPORU

APRIL 2021 TOW TRUCK SALES REPORT

	AKS/MARKA	FORD	IVECO	MAN	MERCEDES	RENAULT TRUCKS	SCANIA	VOLVO	TOPLAM
ONROAD	8x2*6	-	-	-	-	-	-	-	-
	8x6	-	-	-	-	-	-	-	-
	6X6	-	-	-	-	-	-	-	-
	6 x 6	-	-	-	-	-	-	-	-
	4 x 2	194	90	130	623	88	265	75	1465
	4 x 4	-	-	-	-	-	-	-	-
	6 x 2	-	-	-	-	-	-	-	-
	6 x 4	-	3	-	2	-	-	-	5
	8 x 2	-	-	-	-	-	-	-	-
	8 x 4	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOPLAM	194	93	130	625	88	265	75	1470
	AKS/MARKA	FORD	IVECO	MAN	MERCEDES	RENAULT TRUCKS	SCANIA	VOLVO	TOPLAM
OFFROAD	8x2*6	-	-	-	-	-	-	-	-
	8x6	-	-	-	-	-	-	-	-
	6X6	-	-	-	-	-	-	-	-
	6 x 6	-	-	-	-	-	-	-	-
	4 x 2	-	-	-	1	-	-	-	1
	4 x 4	-	-	-	-	-	-	-	-
	6 x 2	-	-	-	-	-	-	-	-
	6 x 4	-	-	5	-	-	-	-	5
	8 x 2	-	-	-	-	-	-	-	-
	8 x 4	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOPLAM	-	-	5	1	-	-	-	6
GENEL TOPLAM		194	93	135	626	88	265	75	1476

NİSAN 2021 ROMORK / YARI ROMORK SATIŞLARI RAPORU

APRIL 2021 TRAILER / SEMI-TRAILER SALES REPORT

MARKA	KOLUMAN	KRONE	OTOKAR-FREUEHAUF	SCHMITZ	TIRSAN	TOPLAM
TENTELI/ PERDELI	30	105	-	63	450	648
KUTU TIPI	-	-	-	-	-	-
FRIGORIFIK	-	49	-	62	8	119
PLATFORM	-	14	-	-	58	72
SASI ARACLAR	-	60	-	-	2	62
DOKME YUK	-	-	-	-	2	2
SIVI YUK	1	-	-	-	17	18
OZEL	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	31	228	-	125	537	921

Not: Yukarıda bulunan veriler 9 Mayıs 2021'de www.taid.org.tr'den alınmıştır.

Note: The above data has been acquired from www.taid.org.tr on May 9, 2021.

EMS

ŞEHRİN ALTINI ÜSTÜNÜ TEMİZLEDİK









EMS Makina İnşaat ve Dış Tic. Ltd. Şti. Fabrika
2. Org. San.Böl. 2014 Cad. Nu: 3 Temelli Sincan / ANKARA
Tel : +90 312 472 39 50 **Faks :** +90 312 472 39 52
Eposta : info@emsmakina.com **Web :** www.emsmakina.com

TÜRKİYE TEK YETKİLİ GENEL DİSTRİBÜTÖRÜ EMS MAKİNA

CONTENUR VDL VETROPLAST

ISI YOK,
PERFORMANS
VAR!

13 LİTRE - 415 HP

EURO VI-E
EMİSYON SERTİFİKALI



ÇEVRE
DOSTU

Ağır vasıtalar için tasarlanmış

3 bar doğalgaz ile çalışan Lean Burn Sistemli

Dünyanın en ekonomik Doğalgaz Motoru

OmniTek

www.cngturk.com