

Ulusal karayolu taşımacılığımız

Avrupa'nın çağdaş yaşam tarzı ile gelişmekte olan ülkelerin yaşam tarzlarının kıyaslanmasında en önemli göstergelerden biri de ulaştırma sektöründeki farklılığın bu ülkelere ilk ayak basmamızla hemen ortaya çıktığını bu ülkelere seyahat edenlerce gözlemlenmektedir.

Avrupa seyahatlerimizde cadde-den karşıdan karşıya geçerken yaya yoldan geçen araç hemen durup yol verirken, maalesef ülkemizde yola çıkma gafletinde bulunan yayalarımızı üzerine doğru aracını süren ve geçiş üstünlüğünün olduğunu sanan sürücülerimizi gördüğümüzü fark ederiz.

Avrupa Birliği ile uyum çalışmaları içinde bulunan ülkemizin uluslararası karayolu eşya taşımacılığında epey yol aldığımız bir gerçektir. Ancak 71 milyon nüfuslu ülkemizde AB standardının yurt içi taşımalarımızda aynı gelişmeleri gösterdiğimiz pek söylenemez.

Geçmiş yıllarda yaşanan 5 metre genişliğinde reklam panosunu taşıyan aracın bir jilet gibi yolcu minübüsünü kesmesi kazası yalnız kontrol yönünden değil aynı zamanda gerekli yasal alt yapının oluşturulmasında da bazı zaafıların bulunduğunu göstermektedir.

Benzer uygulamalar ülkemizin değişik yerlerinde değişik şekillerde karşımıza çıkmakta, vatandaşlarımız bu konuda mağdur olmaktadır. Örneğin Karadeniz'deki balıkçıların sandıklarından doğrudan dökme olarak balık yüklenen ve bu tür taşımalara uygun olmayan araçlardan akan balık su ve yağlarla yola dökülen bu maddelerle yol doğal bir tuzak haline dönüşmekte, kazalara davetiye çıkarılmaktadır.

Mevcut durumda trafik kontrolleriyle ceza kesilmekte, ancak cezalarda yaptırımı güçlü olmadığından gerekli sonuca ulaşamamaktadır.

Antalya'dan yola çıkan araçlar yaş meyve ve sebzeyi İstanbul ve Ankara gibi pazarlara ulaştırılmasında kasalarla kamyonlara yüklenmekte, 3-4 gün gibi raf ömrünün kadarı yollarda geçmektedir. Halbuki AB'de bozulabilir gıda maddelerin taşınmasında frigo araç kullanımı zorunlu hale getirilmiş olsaydı hem soğutma sistemi sayesinde raf

ömrü uzayacak böylelikle bozulma oranı azalması ile raf ömrünün artmasıyla karlılıklarda yükselecektir.

Tehlikeli maddelerin taşınmasında Türkiye uluslararası ADR sözleşmesine üye olması gereğini yerine getirememekte, ADR kurallarına göre taşıma yapılamamaktadır.

Türkiye'nin yurt içi taşımacılıkta AB ulaştırma mevzuatına uyumun sağlanması yalnız Ulaştırma Bakanlığının değil aynı zamanda diğer kurumları da ilgilendirmektedir. Örneğin yolcu taşımacılığında 8 kişilik istitab haddindeki araçlar teknik tasarımlarında 18 kişinin araca bindirilmesi halinde de herhangi bir teknik aksamanın oluşmasını önleyecek şekilde tasarlanmamakta, aynı şekilde yük taşıyan araçlar ruhsat alırken 8-10 ton yük taşımaya uygun görünürken, tasarımlarında 15-20 ton yüklenebilecek, şasi, fren, lastik, motor gibi kısımları buna uygun tarzda tasarlanmaktadır.

Türkiye'de eşya taşımacılığı ile uğraşan 500 000 den fazla sürücü aynı zamanda araç sahibidir. Bu kişilerin yapmış oldukları araç yatırımları ve bir yılda yapmış oldukları işlere bakıldığında çoğunun yakıt ve yol parasına iş yaptıkları, komşusunun evinin önünde bir kamyonunun olması statü göstergesi olmasından dolayı varını yoğunu satıp o da kapının önüne bir kamyon koyma anlayışının hakim olmasıdır.

Kalitenin bir bedeli olduğu açıktır. Hem 20 tonluk araca 35 ton yükleyeceksin, hemde AB'ne girmek için çaba sarf edecek ve istekli olacaksınız. Bir yandan araç sahibi olmak için büyük yatırımlar yapacaksınız diğer yandan haftada ya da ayda bir gün iş yapıp geçimini sağlamaya çalışacaksınız. Bu bedeli hem taşımacı, hem gönderen hemde alıcı başta olmak üzere tüm kesimlerin ödemesi kaçınılmazdır.

Geri kalmış doğu ülkelerinin yaşam tarzı yerine batının çağdaş yaşam konseptine uyum sağlayabilecek ulaştırma anlayışının yerleştirilmesi, kalite yolculuğuna çıkmanın başlangıcı olarak görmekteyim.

Dr. Metin ÇANCI

metincanci@yahoo.com