

Mercedes-Benz Türk, Anadolu Isuzu, Otocar ve Gaziantep Motorlu Araçlar sponsorluğunda **TOFED iftarı**



Geniş katılımlı iftarda yapılan konuşmalarda "şehirlerarası otobüslerin engelli erişimine uyumdan muaf tutulması" istendi.

4'te

İETT ve paydaşları iftarda buluştu

Dr. Baraçlı: "İETT büyük bir aile olmanın gururunu yaşarken İstanbul'u geleceğe taşımak için hep birlikte çalışıyoruz"



Dr. Hayri Baraçlı



3'te

Anadolu Isuzu sponsorluğunda gerçekleşti

İSTAB iftarı



8'de

facebook.com/tasimadunyasi twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

GÜNEŞLİ PP2 İSTANBUL

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

Yıl: 2 • Sayı: 97 • 22 -28 Temmuz 2013 • Fiyatı: 25 Kr www.tasimadunyasi.com

2. El Otobüs ve Midibüste Güvenin Adresi

www.BusStore.com.tr

BUSSTORE
Mercedes-Benz'len 2. El Otobüsler ve Midibüsler

Tüm toplu taşımaların engelli erişimine uyumunda çok zorluk görülüyor.

GRUP TAŞIMALARINDA UYUM ARANMASIN

● Kimlerden oluştuğu ve içinde engelli olmadığı önceden bilinen bir grubun taşınmasında 'engelli uyumu' şart olmayıp aranmamalıdır.

● Engelli erişimine uygun olmayan ve dönüştürülmesi de çok zor araçların grup taşımalarına kaydırılmasıyla sorunlar azaltılabilir.

5378 sayılı Kanun, 7 Temmuz 2013 itibarıyla şehirlerdeki tüm toplu taşıma araçlarının engellilerin erişimine uygun olmasını zorunlu kıyor. Ancak pek çok taşıt buna uyum sağlamadığı gibi pek çok taşımacı da bu zorunluluğun farkında bile değil. Mevcut araç stoku ve bunların dönüşüm zorlukları da düşünüldüğünde köklü bir çözüm aranması gerekiyor.

✓ Yeni düzenlemeler

Hazırlanan yeni tasarımda otomobiller kapsam dışına çıkarılırken, şehirlerarası taşımalar ise kapsamın içine alınıyor. 9 koltuklu otomobiller ve ilçe taşımaları durumu belirsiz. Uyumu kolaylaştırıcı bir düzenleme bulunmuyor.

✓ Kapsam daraltılmalı

Dönüşümün gerekli ancak zor olduğu düşünüldüğünde; taşınan kişilerin önceden belli olduğu grup taşımalarında, engelli olmama hali düşünülerek, zorunluluğun daraltılması gerekiyor. Bu öneri mevcut araçların dönüşüm sorununa da katkı yapacak. ■ 5'te

OSD'nin bakışı

Yeni tasarımı yorumlayan ve mevcut taşıtların uyum zorluklarını belirten OSD de yeni düzenleme yapılmasını öneriyor. www.tasimadunyasi.com



SON DAKİKA!

Engelli erişimine uyumda ek süre yolu açıldı

5378 Sayılı Engelliler Kanunu'nda 4 Temmuz 2007'de Resmi Gazete'de yayınlanan değişiklikler kapsamında "Her ilde belirlenen ilgili kuruluşların katılacağı izleme ve denetim komisyonları kurulması, bu komisyonun gerektiğinde iki yıl ek süre verebilmesi ve buna ilişkin bir Yönetmelik hazırlanması" hususları eklendi. Belirtilen Yönetmelik 20 Temmuz 2013 tarihli Resmi Gazete'de yayınlandı. Artık, bu komisyonların oluşturulması ve gerektiğinde 2 yıl ek süre verebilmesinin yolu açılmış oldu.

Öte yandan "Engelli Hakları İzleme ve Değerlendirme Kurulu" oluşturulmasına ilişkin Başbakanlık Genelgesi 19 Temmuz 2013 tarihli Resmi Gazete'de yayınlandı. ■

Engelliye ücretsiz seyahat

TBMM'de kabul edilen düzenlemeye göre; Sağlık Kurulu raporuyla yüzde 40 ve üzerinde engelli görülen kişiler ve bir refakatçileri şehirlerarası ve şehir içinde demiryolları ve denizyolları ile şehir içinde toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz yararlanabilecek.

Aynı torba kanun içinde otomobil-otobüs tanımları, başta sürücü belgeleri olmak üzere Trafik Kanunu düzenlemeleri Taşıma Kanununun idari para cezaları değişikliği düzenlemesi ve 2022 sonuna kadar yenilemede yüzde 15 yerine yüzde 5 ücret ödenmesi de bulunuyor. Resmi Gazetede yayımlandığında ayrıca duyuracağız. ■

Sesli Turizm sahibi Metin Sesli: Plaka tahdidine evet, borsasına hayır!

Erkan YILMAZ'IN röportajı 6'da



Metin Sesli

Mercedes-Benz Sprinter yeni sezona hazır



4'te

Gaziantep'te yeni otobüsler ulaşımı rahatlatı



Gaziantep Büyükşehir Belediyesi tarafından ihalesi tamamlanarak logo, renk ve diğer çalışmalarını tamamlayan 10 doğalgazlı, 50 solo MAN ve 36 adet 9 metrelik dizel Otocar araçlardan oluşan toplam 96 yeni otobüs Gaziantep ulaşımına nefes aldırırken, ulaşım konusunda vatandaşlara sunulan hizmetin de kalitesini yükseltecek. ■ 4'te

Lüks Kahramanmaraş'a 2 MAN Lion's Coach



4'te



Dr. Zeki Dönmez

Küçük iller ve ilçe taşımalar...

5'te



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

Modlararası Entegrasyon ve İstanbul Deniz Ulaşımı-1

2'de



Mustafa Yıldırım

Akaryakıt fiyatında dünya liderliği!

3'te



Akif Nuray

Mikro kaygı, makro ilgi...

4'te



Salim Altunhan

Köprüler yaptırdım... kapalı.

4'te

UND iftarı 24 Temmuz'da

Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin geleneksel İstanbul İftar Yemeği Haliç Kongre Merkezinde 24 Temmuz Çarşamba Akşamı yapılacak. ■

2 » Kentiçi

Tasım
Dünyası

22 - 28 Temmuz 2013

Bugün, siz değerli okuyucularıyla Ulaştırma Sistemi'nde modlararası entegrasyonun önemine dair paylaşımlarda bulunacağız. Özellikle İstanbul'da Deniz Ulaştırma Sistemi'ni ele alacağız. Birçok kez değindiğimiz gibi; dengeli modal dağılım-modlar arası entegrasyon 'Ulaştırma Sistemi'nin sağlıklı işlerliğini olmazsa olmaz özelliklerindedir. Ülkemiz açısından; karayolunun; modal dağılımda dengesiz derecede yüksek bir pay edinmiş olması ve bununla kendi içerisindeki payda; toplu ulaşım'ın olması gereken payı alamıyor olması, azalarak da olsa süren problemlerimizdir. Ülkemizde 'otomobil sahipliği' oranları; -pay bağlamında- alabildiğine yüksektir. Bu; tüketim kültürü alışkanlıkları, yerli üretim düzeyimiz ve on yıllardır sürüştürülen devam eden politik yönlendirmelerin bir sonucudur.

Ülkemizin ekonomik kalkınma hedeflerinin, verimli çalışan ve sorunları en aza indirmiş bir Ulaştırma Sistemi ile sağlanabileceği açıktır. Bununla beraber; ekonomik kalkınma, sosyal ve kültürel kalkınmanın hem sebebi ve hem de sonucu olarak bütüncül bir yaklaşımı gerektirmektedir. Daha önceki yazılarımızda da ifade ettiğimiz üzere; her ne kadar ekonomik büyüme ulaştırma sistemi ile doğrudan ilişkili olsa da, şehirleşme ve benzeri konular nedeniyle, nicel büyümenin içini dolduracak olan nitelikli kalkınma, ulaştırma ve şehirleşme planlamasında ekonomik-sosyal-kültürel ve siyasal bütüncül bir yaklaşım geliştirilmesi gerektiği açıktır.

Trafik güvenliği...

Trafik güvenliği başta olmak üzere ulaştırma sisteminin problemlerinin çözümü gelişen teknolojik imkanlardan faydalanılması (Akıllı Ulaştırma Sistemleri), modlar arası entegrasyon ve dengeli modal dağılımın sağlanması, tüketim kültürünün yönlendirilmesi, çevreci ve sürdürülebilir yaklaşımların ön plana çıkarılması gibi geniş bir alanda bir dizi çözüm gerektirmektedir.

Daha önce birçok defa; 'karayolu trafik güvenliği'nin sağlanmasının; modal

Modlararası Entegrasyon ve İstanbul Deniz Ulaşımı - 1

dağılımdaki payının dengeli ölçüğe çekilmesinden, insan odaklı bir yaklaşım çerçevesinde geliştirilecek üretim-tüketim eksenine ve 'akıllı ulaşım sistemleri'nin doğru yer ve zamandaki kararlarla uygulanmasına varıncaya kadar birçok bileşenin olduğundan bahsetmiştik. Hepimizin bildiği üzere, son on yıllık süreçte Karayolları'mızın geometrik standartlarının yükseltilmesi, bölünmüş yolların önemli ölçüde artırılması gibi hizmetlerle önemli bir yol kat etmiş olduk.

Akıllı Ulaşım Sistemleri

Karayollarında güvenliği sağlanmasının bir başka adımı, otoyollarımızda Akıllı Ulaşım Sistemlerinin (AUS) devreye girmesidir. Bununla beraber karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasının ayaklarından biri de 'dengeli modal dağılım'dır. Bunun açılımı ise; üst düzey standartlarda ve son teknoloji ile desteklenmiş karayolları ağını alabildiğine geliştirirken, ondan daha hızlı bir inşaa, yatırım, planlama ve kapasite artırımı sürecini de demiryolları, denizyolları, iç suyuolları ve kablolu sistemler gibi modlarla desteklememiz gerektiği'dir.

Özelde İstanbul, genelde de ülkemiz ve bölgemiz; arazi yapısı-tarihi zenginliği ve arka planı-coğrafyası ve konumu-beşeri yapısı-ekonomisi ve kültürü ve benzeri özellikleri itibariyle kablolu sistemler, denizyolları, demiryolları ve iç suyuolları yatırımlarına ve dolayısıyla da çoklu modal dağılıma fazlasıyla elverişlidir.



PROF. DR. MUSTAFA İLİCALI
mustafa.ilicali@bahcesehir.edu.tr
mustafa.ilicali@ibb.gov.tr

Demiryolu...

Demiryolunun ülkemizdeki tarihçesine baktığımızda; Osmanlı'nın son dönemlerinden itibaren - büyük bir kısmı Anadolu topraklarında olmak üzere- önemli yatırımlar yapıldığı, bütün istikrarlı ve savaşla geçen yıllara karşın bu imvemenin devam ettiğini görüyoruz. Sonrasında; savaştan çıkarak kendini yeniden gerçekleştiren bir ülkenin 'Cumhuriyet'in İlk Yılları'nda; aynı ıme ile demiryollarına yatırım yapmaya devam ettiğini de biliyoruz. Bununla beraber;

bunun belli bir müddet sonra hemen tamamıyla kesilip, Türkiye'de 'ulaştırma sistemi ve hizmeti'nin tek modlu bir karayolu sistemine dönüştüğüne şahitlik ettik. Bu dönemeçte; o günün şartları bazında, devasa caddeler ve otoyollar yapıldı. Bütün bunlar gerçekten; ileri görüşlülüğün eseri'di. Fakat bu yatırımlar gerçekleştirilirken; karayoluna gösterilen ilgin demiryolu ve denizyolu için bütünüyle atıl kaldığı gerçeği vardı; bu sürüt, on yıllar boyu ülkenin kaderi olarak günümüz Türkiye'sine kadar devam etti. Akılcılığı zaman zaman tartışılmakla ve ara ara akamete uğramasına rağmen, karayolu yatırımları devam etti; denizyolu, iç suyuolu ve demiryolu ise adeta unutuldu. Bununla beraber; tartışmalı sosyal politikalar, dönemsel rahatlamalar ve para akışları ile ülkemiz insanının anlam dünyasına teknolojilerin nimetlerini sokabilecek şekilde dönüştürülebilse de; sosyal-ekonomik-politik ve teknik anlamda kendi perspektifimizi 'sürekli kılacak' şekilde inşa edememiş olmamızdan dolayı, bütün bu gelişmeler çoğu zaman nispi kaldı ve daha farklı kayıplara yol açtı. Bu kayıpların; teknik-ekonomik anlamdaki okumaları;

tüketim kültürünün yönlendirilememiş olması, kaza kayıp oranlarının yüksekliği, sosyal adaletsizliğin giderilememesi ve derinleşmesi, kaynaklarımızı etkin ve verimli şekilde kullanamayımsız, modal dağılımın tek modlu dağılıma dönüşmesi, plansız şehirleşme ve rant odaklı bakış açıları şeklinde okunabilir.

Ulaşım sistemi...

Bir ülkenin 'ulaştırma ağı' bir bünyenin damarları, kılcalları ve yapıtaşları arası etkileşimi gibidir. Bu anlamda; dengeli ve işler bir ulaşım sistemi, o ülkenin (bölgenin, yörenin, şehrin) sosyal-kültürel-coğrafi-teknik-ekonomik bütün bağlantılarının ve dağılımının da sağlıklı yürümesinin argümanlarından biri ve aynı zamanda sağlaması'dır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan, Marmara Denizi ve Boğazlar gibi eşsiz suyuollarına sahip olan, Karadeniz-Akdeniz-Hazar Denizi üçgeninin tam ortasında yer alan, Van Gölü, Göller Yöresi ve birçok besleyici suyuollarının üzerinde bulunan ülkemiz; bu özelliklerinin potansiyelini çok çok altında kullanı gelmiştir. Halbuki; bugün Tuna ve Rehn nehrinin birleştirilmesiyle, iç suyuolları vasıtasıyla Bulgaristan-Romanya'dan Kuzey Buz Denizi'ne (Hollanda) kadar çıkarılabildiğini ve benzeri faydaların-hizmetlerin Batı-Kuzey Rusya coğrafyasında da kullanıldığını görüyoruz. Denizyolları ve iç suyuollarına yapılacak doğru yatırımlar ve hatta doğal suyuollarına yapılacak sağlıklı teknik müdahaleler, bir coğrafyanın stratejik konumunu yeniden formatlayabilecek ve çevre bölgelerin ulaşım kaderini olumlu anlamda derinden etkileyebilecek potansiyele sahiptirler. Yakın modern geçmiş dönemlerde; bu şekilde Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı'nın yapımı ile birlikte; tarihin-savaşların-ekonominin-stratejinin seyirinin nasıl değiştiğine de şahitlik ettik. Devasa projeler; cesur yaklaşımlar, insan odaklı (rant odaklı olmayan) bakış açıları ve gerekli teknik donanım desteği eşliğinde, ülkelerin bölgelerin hizmet-

güvenlik-sosyal-ekonomik parametrelerini önemli düzeyde geliştirebilir. Bu bağlamda; özellikle İstanbul'umuzun 'kentsel dönüşümünün bir proses (süreç) olduğunun ve 'tarih-mahalle dokusu-çevre-post modern yapıların' silüet ve birçok yönden entegrasyonu olduğunun farkında olan bir bakış açısıyla ulaştırma sistemini önemli bir hizmet mekanizmasına dönüştürülecek kabiliyette yatırımlarla sorunlarını fırsata dönüştürüleceğine ve özelliklerini buradan bütün dünyaya bakan bir açı ile ortaya koyabileceğine inancımız tamdır.

Ulaşım çok modlu yaklaşım

Genel itibariyle Türkiye, özelde ise İstanbul'un değişken topografyası, sosyo-kültürel kompozisyonu, ekonomik dağılımı, coğrafi konumu ve benzeri özellikleri 'ulaşımda çok modlu yaklaşımı' mümkün ve gerekli kılmaktadır. Daha önce de belirttiğimiz gibi; İstanbul'da kablolu sistemler, deniz ulaşımı, raylı sistemler gibi bir modal kompozisyon sadece bir gereklilik değil ve aynı zamanda da İstanbul'un, İstanbul olmasının doğal bir sonucudur. İstanbul; tarihi süreci, coğrafik konumu, kültürel yapısı ve doğal arka planı itibariyle problemler bazında çoklu ve yoğun bir süreç ifade etmekle beraber, ortaya konacak 'insan odaklı' projelerle Dünya'ya eşsiz ve bizim olan şeyleri söyleyebileceğimiz bir imkanı da sunmaktadır. Son on yıllık süreçte ülke genelinde ve yerelde yapılan hizmetler; birikmiş ulaşım problemlerine yeni bir soluk ve bakış açısı getirmiştir. Bununla beraber; ülkemiz ve İstanbul'umuz büyük problem ve fırsat potansiyelleriyle yoluna devam etmektedir. Halkla yönetim mekanizmasının güçlendirilmesi ve Dünya'daki teknik-ekonomik-sosyal gelişmelerin arka planını iyi okuyabilen bir politika; sorunları çözmeye, halkı doğru tüketim alışkanlıklarına yönlendirmeye, ulaşım sistemini tam anlamıyla bir hizmet sektörüne dönüştürmeye, şehirlerimizi daha yaşanılır kılmaya ve hayat standartlarımızı -doğru anlamda-yükseltmeye, ivmelenecek devam edecektir. Hepinize sağlıklı, huzurlu, mutlu ve başarılı bir hafta dilerim. ■

Yolculuğun En Yeni Yolu Isuzu Novo



Sayırsız ayrıntısıyla yenilenen, yolcu taşımacılığında standartları daha da yükselten Novo, profesyonellerin hizmetinde.

Aerodinamik yeni dış tasarım • Yeni torpido ve yeni iç tasarım • Ön ve arka disk fren Fümre rengi camlar • Dijital klima • Ön sis farları • Modern hava kanalları • Turkuaz tipi boynuz aynalar

ISUZU



Çağrı Merkezi: 444 4 ISZ (479)
isuzu.com.tr • facebook.com/IsuzuTurkiye • twitter.com/IsuzuTurkiye



Antalya

Toplu ulaşımında yeni tarife

Antalya'da toplu ulaşım ücretleri yeniden belirlendi. Tam ve öğrenci binişleri 10 kuruş artırılarak, emekli binişlerinde 10 kuruş indirimle gidildi. Yeni tarifeler 1 Ağustos'tan itibaren yürürlüğe girecek.

Antalya Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nden (UKOME) yapılan açıklamada, 2011 yılından bu yana toplu ulaşım ücretlerinde bir ayarlama yapılmadığı hatırlatılarak şöyle denildi: "2011 yılından bugüne kadar akaryakıt fiyatlarının

yaklaşık yüzde 20 oranında artması ve ayrıca yıllık enflasyonun artışı, araçların bakım, onarım, işçilik vergi gibi giderlerinde yaşanan artış toplu taşıma esnafını zor durumda bırakmıştır. Antalya Otobüscüler Esnaf ve Sanatkarlar Odası'nın toplu taşıma ücretlerinin yeniden güncellenmesi talebi üzerine konu UKOME Genel Kurulu'nda değerlendirilmiş hem esnafın hem de Antalya halkının hassasiyetleri göz önünde bulundurulmuş fiyatlar yeniden düzenlenmiştir". ■

Kocaeli

20 otobüs ihalesi

Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı, "20 adet dizel yakıt sistemine sahip alçak tabanlı solo tip toplu taşıma otobüsü alımı" ihalesini 23 Temmuz'da gerçekleştirecek.

Daha önce 8 Temmuz 2013 olarak ilan edilen son teklif verme tarihi ihaleye katılım olmadığı için 23 Temmuz 2013 günü saat 14:30'a ertelendi. Büyükşehir Belediyesi 12 metre uzunluğunda ve dizel 20 otobüs satın alacak.

İhale ile ilgili şartnameler, 150 lira karşılığında Kocaeli



Büyükşehir Belediyesi Destek Hizmetleri Dairesi Başkanlığı İhale İşleri Şube Müdürlüğü'nden temin edilebilecek. ■

Edirne'de engelli vatandaşlara indirimli kart

Edirne Belediyesi Meclis kararı ile en az yüzde 40 engelli raporu bulunanlara, şehir içi ulaşımda kullanılacak üzere yüzde 50 indirimli toplu taşıma kartı verilecek.

Edirne Belediyesi, Edirne Bedensel Engellileri ve Ailelerini Koruma Yardımlaşma Derneği ve ETUS sistemine dahil Serhat Birlik Kooperatifi'nin ortak çalışması sonucu, en az yüzde 40 engelli raporu bulunan bireylere şehir içi ulaşımda kullanılacak üzere yüzde 50 indirimli toplu taşıma kartı verilmesi kararlaştırıldı. ■

İzmir'de Bayram indirimi

İzmir Büyükşehir Belediyesi, Ramazan Bayramı süresince toplu ulaşım araçlarında yüzde 50 indirim uygulayacak. Bayram'ında İzmirlilerin daha küçük maliyetlerle ulaşımını sağlayabilmek amacıyla toplu ulaşım araçlarında yüzde 50 indirim kararı alan İzmir Büyükşehir Belediyesi, 8-9-10 Ağustos tarihlerinde de kabristanlara "ücretsiz" otobüs seferleri düzenleyecek. Büyükşehir Belediyesi'nin ulaşımda indirim düzenlemesi, Bakanlar Kurulu'nun bayrama ilişkin karar almasından sonra uygulamaya girecek.

İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nde oybirliği ile alınan karara göre, yüzde 50 indirim Büyükşehir Belediyesi'ne ait toplu taşıma araçlarında, bayram süresince kentkartlı binişlerde geçerli olacak. ■

İETT ve paydaşları iftarda buluştu

İETT, 12 Temmuz Cuma akşamı Haliç Kongre Merkezi'nde düzenlediği iftar yemeği ile çalışanlar ve araç üreticileri ile bir araya geldi. İftar programında konuşma yapan İETT Genel Müdürü Hayri Baraçlı, yemeğe katılımın yoğun olduğunu belirterek, bir kez daha büyük bir aile

olduklarını gördüklerini söyledi. Ramazan ayı içerisinde İETT çalışanları ile tekrar bir araya geleceklerini belirten Baraçlı, "İETT büyük bir aile. Bizler, büyük bir aile olmanın gururunu yaşarken İstanbul'u geleceğe taşımak için hep birlikte çalışıyoruz" diye konuştu. ■



Temsa Genel Müdürü Dinçer Çelik (ortada)



Soldan sağa: Otokar Kamu Satışlar Bölge Sorumlusu Yekta Kurtuluş, Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, Kamu Satışlar Müdürü Mahir Özşeker...



Gürsel Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant (ortada), Ömer Bilgiseven (sol başta)



TÖHOB Başkanı İsmail Yüksel, Yeni İstanbul Halk Otobüsçüleri AŞ Başkanı Şirin Varrışlı ve halk otobüsü işletmecileri bir arada...

Caner ÖZCAN



Hayri Baraçlı



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

"Toplu Taşımacılıkla Büyüyün" kampanyası

16-22 Eylül 2013 tarihlerinde dünyadaki toplu taşımacılık kurumları aynı anda şu mesajı verecekler: "Toplu Taşımacılıkla Büyüyün" Kampanyaya katılan şehirlerle ilgili ayrıntılar Ağustos ayında yayınlanacak ve sonuçları açıklamak üzere Eylül ayında Avrupa Hareketlilik Haftasında Brüksel'de bir basın toplantısı düzenlenecek. Türkiye'deki kurumlarda UITP Türkiye Ofisi ile temasa geçerek bu kampanyaya katılabilecek. Kampanyaya katılan kentlere UITP Genel Merkezi ve Türkiye Ofisi tarafından kampanya planlanması ve uygulanmasında destek sağlanacak

2013 Avrupa Hareketlilik Haftasında, Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP) dünya

çapında yer alan 92 ülkedeki üyelerini toplu taşımacılığın ekonomik, çevresel ve sosyal yararlarını vurgulamak üzere kendi dillerinde bu kampanya mesajını yayınlamaları hususunda teşvik ediyor.

Küresel harekette yer alan ilk şehir kampanyayı kullanan Portekiz'in başkenti Lizbon oldu. UITP tarafından hazırlanan kampanya görselleri Portekizceye çevrilerek Lizbon'da kent içerisinde metrolarda, otobüslerde, istasyonlarda ve duraklarda, web sayfalarında ve sosyal medyada yayınlıyor. Kampanyanın amacının toplu taşımacılığın her kademedeki faydalarının



ortaya konularak toplu taşımacılığın sürdürülebilir kılınmasına destek olmak olduğunu ifade eden UITP Orta Doğu ve Kuzey Afrika Ulaşım Mükemmeliyet Merkezi Projeler Direktörü Kaan Yıldızgöz, "Toplu taşımacılığın kenti yaşamak ve çalışmak için daha cazip hale getirdiğine yürekle inanıyoruz ve Eylül ayında bunun gerçek bir küresel hareket olduğunu göstereceğiz" dedi.



Mustafa Yıldırım

TOF Tüm Otobüsçüler Federasyonu Genel Başkanı

my@ulusoy.com.tr

Akaryakıt fiyatında dünya liderliği!

Sektörümüzün en büyük maliyet kalemini oluşturan akaryakıtta, fiyatların giderek yükselmesi nedeniyle sıkıntılarımız artıyor. Akaryakıt fiyatlarının pahalı olmasında sürekli artan vergilerin önemli bir etkisi var. Yüksek vergiler, ülkemizde satılan benzin ve motorini dünyanın en pahalı ürünü haline getirdi.

8 yılda vergi yüzde 106 arttı

Yapılan araştırmalara göre, benzin ve motorin fiyatlarının 1 Ocak 2005'ten itibaren serbest bırakılmasıyla, akaryakıtın alınan vergilerin tutarı hızlı bir şekilde yükseldi. 2005 yılından bu yana geçen 8 yılda motorinden alınan vergi tutarı yüzde 106 artarken, benzindeki artış oranı ise yüzde 71 oldu.

Dünyanın en pahalı benzini

Şu anda litresi 2 Euro ile (5 TL) dünyanın en pahalı benzini tüketiyoruz. Ham petrol fiyatlarındaki artış ve yükselen döviz kurları, benzin ve motorin fiyatlarını olumsuz etkiliyor. Bu durum bütün ülkeler için geçerli bir sonuç. Ancak ülkemizde dolaylı şekilde vergilerden gelir etme anlayışı ilk başta akaryakıtta yansıyor. Çünkü rakamlar vergi gelirlerindeki yükselişi de gösteriyor.

Vergi geliri arttı

Akaryakıt ürünlerinden alınan Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) ile Katma Değer Vergisi'ndeki (KDV) artış, serbest piyasa olarak adlandırılan 1 Ocak 2005 sonrası toplam vergi gelirlerine de olumlu yansıdı.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) Petrol Piyasası Sektör Raporu 2012'ye göre 2005'te 23,1 milyar lira olan toplam akaryakıt vergi geliri, geçen yıl 43,5 milyar dolara çıktı.

Motorinde 2.25 TL vergi

Yüksek vergi istasyonlarda benzin ve motorini pahalı satılır hale getirdi. Resmi verilere göre Enerji Bakanlığı Petrol İşleri Genel Müdürlüğü (PIGM) 31 Aralık 2004 itibarıyla akaryakıt fiyatlarını son kez belirledi. 31 Aralık 2004 tarihli fiyat belirlemesine göre 1 litre benzinden 1,71 lira, motorinden ise (kırsal) 1,09 lira

vergi alınıyordu. Serbest piyasa sistemi ile akaryakıtın alınan vergi hızla artarak 18 Temmuz 2013 itibarıyla pompadan satılan 1 litre benzinden 2,93 lira, motorinden ise 2,25 lira vergi alınmaya başlandı. 8 yılda vergideki artış oranı motorinde yüzde 106,4 ve benzinde ise yüzde 71,3 oldu.

Maliyetler artıyor, bilet fiyatları yerinde sayıyor

Peki bu süreçte sektörümüz en büyük maliyet kalemini bilet fiyatlarına yansıtmayı başarabildi mi? Bu soruya cevap belli. Tabii ki hayır. Sektörümüzün maliyet artışlarını bilet fiyatlarına yansıtamamasının en büyük nedeni ise, diğer taşıma modlarına sağlanan avantajlarla oluşan fiyat baskısı oldu. Sektörümüzün desteklenmesine yönelik taleplerimiz ise bugüne kadar bir cevap hatta muhatap bulamadı. Yaşadığımız zorluklar şehirlerarasında faaliyet gösteren firma sayısının azalmasında önemli bir etken.

3 yılda 386'dan 336'ya düşen D1 belge sayısı

15 Temmuz 2013'te Ulaştırma Bakanlığı'nın verilerinde D1 belgeli firma sayısı 336. Oysa sektördeki gitme için 8 yıl öncesine kıyasla gerek yok. 31 Temmuz 2010'da D1 belgeli firma sayısı 386 idi. Son üç yılda 50 firmanın sektörden çekildiğinin kanıtı bu rakamlar. Son 8 yılda yüzde motorindeki vergi artış oranı yüzde 106 olurken D1 belgeli firma sayısında azalma yüzde 13. Sektörün geldiği nokta bu rakamlar da ifade ediyor. 8 yılda bakıldığında küçülmenin oranı çok daha yüksek çıkacaktır. Bazıları firma sayısının azalmasını sağlıklı bulabilir, bu düşüncenin doğru olabileceği için yapılan toplam taşımanın azalmaması gerekir. Ama gerçekler böyle değil.

Gelecek adına umutsuz olmak istemiyor tabii insan, ancak bu gerçekler bir çözüm bulunmasının da zorunlu olduğunu gösteriyor.

Herkes iyi haftalar diliyorum... ■



MD9 LE



Kaptanınız konuşuyor!

Ne otobüs ne midibüs...
O bir KONFORBUS!

TEMSA'nın her zaman müşterilerinin ihtiyaçlarına uygun, sürekli kazancın sağlayacak çözümler sunduğunu tüm kaptanlar bilir...



Akif Nuray

anuray59@gmail.com

Mikro kaygı, makro ilgi...

Geçen hafta, insan varlığını iyileştirsek hayatlarımızı da iyileştireceğimizi söylemiş; büyümeyi kalkınma ile beraber ilerletirsek adalet sorunlarımızı da azaltacağımızı konuşmuştu.

Bakin, geçen hafta, (07.07.2013, Hürriyet) Dünya Bankası Başkanı Kim, ne dedi: "Sosyal güvenlik, eğitim, sağlık gibi alanlara yapılan yatırımlar ve gelir dağılımı eşitliği konusunda da çok hassas olunmalıdır."

Neden böyle diyor? Çünkü dünya gelirin yüzde 85'ini nüfusun yüzde 20'sinin aldığı, onun bankası rapor ediyor. Geri kalan 15 lira ile 80 kişi geçinmiyor, sorun çıkıyor.

Ne sorunu çıkıyor? Yüzde 80'in ülkesinde ise müşteri kalitesi düşmüş, harcamaya durmuş, ödeme kesilmiş. Savaşlar var.

Ve yüzde 20'nin ülkelerinde finansal kriz çıkıyor, uzuyor, derinleşiyor, toplumsallaşiyor, sistemleşiyor ve Başkanı bile yapısal konuşturuyor.

Bizde durum nedir? Sorunlu, hem de ağır şekilde. Bankanın başkanı Kim sanki bizim için de konuşmuş.

Müşterinizin kalitesi yüksek olacak ki, işletmenizin de hayatı istikrarlı olsun. İnsan varlığımızın kalitesini; eğitim alanında yaygınlık, erişilirlilik ve kalite ile arttırmak mümkün.

Bütün ekonomik başarımıza rağmen, 'katma değer' oranımızın düşüklüğü bu alandaki kötü durumumuzu gösteriyor.

Herkes bir parça sorumluluk düşse de ülke ekonomisinde etkin olan ekonomik STK'lar (TUSİAD, TOBB, KESK, MESS, MÜSİAD, vb.) direkt yükümlü.

Müşterilerinin kalitesini arttırmak için bu alanı donatmak zorundalar... Aksi halde; 10 bin dolarlık milli geliri olan müşteri ile hangi şirket ne kadar büyüyecek?

1980 yılındaki sinai ihracat GSYİH'nın yüzde 25'i'ken 2012'de yüzde 16'ya düşmüş.

Yüzde 10 tasarrufun yarısı İstanbul'da toplanmış, 7 ilimizde tasarruf 0 (yazıyla: sıfır)!

Bu zayıf tasarrufla yatırımlar artacak da milli gelir büyüyecek! Kapanır mı cari açık!

Dünyanın en pahalı akaryakıtı bizde (2,7 Dolar), çünkü içinde vergi çok.

Günlük gelir içinde akaryakıt payı en yüksek olan ülke bile biz (yüzde 8,6), çünkü gelir düşük.

Biz bu bedeli 10 bin dolarlık milli gelirden öderken, diğerleri 30 bin dolardan ödüyor.

Taşıma dünyasındaki gelir dağılımına bakamıyoruz bile; 100 liralık gelir nasıl paylaşılıyor?

Taşınan ödediği ücret, taşıyana inerken yüzde 70'e kadar kesilebiliyor (araç sahibine 250 TL den sadece 50TL kalıyor, 100 TL.yi firma alıyor).

Sonra da, BALO girişimi... 9 ilden topladığı yük trenini daha Kapıkule'de Avusturya şirketine teslim ediyor, Avrupa'yı göremeden...
Dünya Bankası Başkanının söylediği konulara "yapısal sorunlar" deniyor.

Yapının düzelmesi, eğitimin paylaşılması ve paylaşımın düzelmesi ile mümkündür ancak. Uzun sürebilir...

Ben, 75 milyonda 1 oranında sorumluyum, ya siz? İyi haftalar dilerim. ■

Otobüsçüler TOFED iftarında

Geniş katılımlı iftarda yapılan konuşmalarda "şehirlerarası otobüslerin engelli erişimine uyumdan muaf tutulması" istendi.

■ **Caner ÖZCAN**

19 Temmuz Cuma akşamı Bayrampaşa'daki Titanic Otel'de düzenlenen iftar yemeğine, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Talat Aydın, TOFED Genel Başkanı Mehmet Erdoğan, Yönetim Kurulu Üyeleri, TOFED Genel Başkanı Mustafa Yıldırım,

TTDER Genel Başkanı Sümer Yığı, Ulusoy-Varan Genel Müdürü İmran Okumus, Metro Holding CEO'su Ertan Çakır, Genel Müdür Umut Kahraman, Mercedes-Benz Türk Otobüs Satış Kısım Müdürü Burak Batumlu, Anadolu Isuzu Pazarlama ve Satış Direktörü Fatih Tamay, Otokar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, ZF Türk Genel Müdürü Ali Oruç, Temsa Bölge Satış Yöneticisi Baybars Dağ, Anoto Satış Müdürü Şafak Kiyar, MAPAR Otobüs Satış Yöneticileri Akın Bal, Savaş Sankaya ile çok sayıda firma sahibi katıldı.

İftar yemeğinde konuşan TOFED Başkanı Mehmet Erdoğan, "Önümüzdeki 5 yılda bütün otobüslerin engellilerin ulaşacağı şekilde yapılabilmesi çok zor ve büyük maliyetli. Bunu konuşacağız" diye konuştu.

TOF Başkanı Mustafa Yıldırım, "Şehir içinde araçların engelliye dönüşümü mümkün olabilir ama şehir içinde bunu imkansız görüyoruz. Şehirlerarasında bizde turizm ile beraber 40 bin otobüs var. 2 koltuğu feda ettiğiniz zaman 80 bin koltuk günde kaybımız var" dedi.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Talat Aydın ise otobüsçülerin sektörünün geçen yıl orana göre sektörün araçların niteliği ile firmaların kurumsal boyutu ile daha iyiyi gettiğini dile getiren Aydın, doluluk oranlarının da arttığını vurguladı. Aydın yaşanan güncel sorunlar konusunda sektörün her zaman yanında olacaklarını belirterek, "El birliği ile çalışarak ortak akıl ile yol alarak sorunlarımızı hafifletmek, tamamen çözmek için, çalışmaya devam edeceğiz" diyerek sözlerini tamamladı.

İftar yemeğinin sponsorluğunu Mercedes-Benz Türk, Anadolu Isuzu, Otokar ve Gaziantep Motorlu Araçlar yaptı. ■



Soldan sağa: Umut Kahraman, Ertan Çakır, Ali Osman Ulusoy, Mehmet Özman, Talat Aydın, Mehmet Erdoğan, Mustafa Yıldırım, İmran Okumus, Latif Karaali...



Şevket Ak, Tahsin Yücefer, Nusret Ertürk, Salim Altunhan



Ali Çalkın, Mevlüt İlgin, Metin Tıraş, Fatih Tamay



Basri Akgül, Cem Koçak, Mustafa Sarıgül, Nusret Güldali, Haluk Burçin Akı, Ali Türkay Saltık, Erdem Yücel



Talat Aydın ve Mustafa Yıldırım keyifli sohbetler yaptılar.



Mehmet Öksüz, Sümer Yığı, Onur Çetmekaya



Anadolu Isuzu: Efe Yazıcı, Ferhat Sancaklı, Yılmaz Yılmazlar...

Lüks Kahramanmaraş'a 2 MAN Lion's Coach

42 yıllık ferdi şehirlerarası yolcu taşımacılığı tecrübesinin kurumsal yansıması olan Lüks Kahramanmaraş Turizm, filosunu iki adet MAN Lion's Coach ile güçlendirdi. Henüz çok genç bir marka olmasına karşın bölgesinin en önemli otobüs taşımacılığı firmaları arasında yer alan Lüks Kahramanmaraş Turizm, "yüksek standartlarda kaliteli hizmet" felsefesiyle MAN Lion's Coach'ı tercih etti.

MAN Otobüs Bölge Satış Yöneticisi Eray Öcal'ın ev sahipliği yaptığı teslimat törenine Lüks Kahramanmaraş Turizm ortakları, Mehmet Tekinsen ve Abdülkadir Küçükdevlet katıldı.

Mehmet Tekinsen ve Abdülkadir Küçükdevlet; gerçekleştirdikleri bu yatırımdan dolayı memnuniyetlerini dile getirerek, MAN otobüslerin filolarına değer katacaklarını belirttiler. Aldıkları iki otobüsün Ankara-Kahramanmaraş hattında yolcu taşıyacağını belirten Şen ve Küçükdevlet, "Satınalma kararımızda, geleneksel MAN'ın ileri teknolojisi ve yüksek kalitesinin yanı sıra araçların işletim maliyetlerinin ekonomikliği, satış sonrası hizmetlerinin kalitesi ve yakıt tasarrufu gibi unsurlar da etkili oldu" dedi.

MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret AŞ Otobüs Bölge Satış Yöneticisi Eray Öcal da, Lüks Kahramanmaraş Turizm ile gerçekleştirdikleri bu ilk işbirliğinden duydukları memnuniyeti dile getirerek, araçların hayırlı uğurlu olmasını temenni etti. ■



Lüks Kahramanmaraş Turizm'in başarılarının artarak devamını dileyen Eray Öcal, konuşmasının ardından araçların sembolik anahtarını firma yetkililerine teslim edildi.

Mercedes-Benz Sprinter'ler kampanyalı fiyatlarla yeni sezona hazır

Okul ve personel taşımacılığında sektörün lider markası olan olan Sprinter minibusler yüzde 0,60 sabit faiz veya 5.500 TL'ye varan peşin indirimleri ile şimdi her zaman olduğundan çok daha cazip koşullarla sahiplerini bekliyor. Sprinter orijinal minibusler arka aksta tek tekerleği ile 22+1 kişiye kadar sunduğu koltuk düzenleri ile müşterilerine ergonomi ve konforu bir arada sunuyor.

TSE ve 2001/85 AT (Avrupa Yönetmeliği) gereksinimlerini karşılayan araçlardaki tüm koltuklarda standart 3 noktalı emniyet kemeri bulunuyor. Sınıflarda tek fabrika çıkışlı sensörlü elektrikli kayar kapıya sahip Mercedes-Benz Sprinter'in hassas sensörleri sayesinde ufak bir dokunuşla dahi kapı geri açılıyor ve sıkışmaları önleniyor. Ayrıca okul taşıtlarında yönetmeliklere uygun olarak kamera sistemi ve park sensörü de standart olarak sunuluyor.

Mercedes-Benz Sprinter'in yeni nesil



motorları, en güncel dizel teknolojisini içeriyor. Sprinter araçlar ile müşterilere 120kW (163 Bg) çevreci, olağanüstü ekonomik, 4 silindirli ve Euro 5 emisyonlarını sağlayan CDI turbodizel motor sunuluyor. Tüm dizel motorlar standart donanım kapsamında partikül

filtresine sahip. Bu motorlarla aracın yağına sadece bir kez değiştirerek tam 20 bin km. yolculuk etmek mümkün.

Sprinter araçlarında standart olarak bulunan yenilikçi BlueEFFICIENCY teknolojileri ile CO2 emisyonları düşerken yüzde 6'ya varan yakıt tasarrufu sağlanıyor. ■

Gaziantep'te yeni otobüsler ulaşımı rahatlattı

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi tarafından ihalesi tamamlanarak logo, renk ve diğer çalışmaların tamamlandığı 10 doğalgazlı, 50 solo MAN ve 36 adet 9 metrelik dizel Otokar araçlardan oluşan toplam 96 yeni otobüs Gaziantep ulaşımına nefes aldırırken, ulaşım konusunda vatandaşlara sunulan hizmetin de kalitesini yükseltecek.

Engelli dostu, çevreci, modern özelliklere sahip yeni otobüsler test sürüşlerini tamamlayarak kentlinin çeşitli güzergâhlarında hizmet vermeye başladı. Otobüsler bu özelliklerinin yanı sıra hatlarda servis sayısının artırılması ile de vatandaşlardan tam not alıyor.

Gaziantep'in ulaşım sorununu halkın ihtiyaçları ve menfaatleri doğrultusunda çözmek için alternatifler ürettiklerini yineleyen Gaziantep Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Asım Güzembey, özellikle raylı sistemin 3. etabının tamamlanmasından sonra GATEM, KÜSGET, Otogar ve Organize Sanayi Bölgesini kapsayan banliyö taşımacılığının tamamlanmasının ardından ulaşımında büyük ölçüde rahatlamının yaşanacağını belirtti.

Yeni alınan araçlarda vardiya sistemi ile yedekler dahil, 4'ü bayan 250 şoförün görev yapacak. ■



Tüm toplu taşımaların engelli erişimine uyumunda çok zorluk görülüyor.



Gelişen insanlık bilinç ve erdeminin ulaştığı sevinçli noktalarından birisi, engelli insanlara yeni haklar verilmesidir. Yapı ve tesislerle ulaşım araçlarının engellilere uygunluğu da buna dahildir. Tabii, terminal gibi ulaşım alanları yapı ve tesisler de bu kapsamdadır. Bu çok önemli konuda hayli kritik kararlar söz konusu olup üzerinde titizlikle durulması gerekiyor. Tabii, bu işler bir mevzuata göre yürütüleceğinden önce mevzuat durumuna bakılmalıdır.

Mevzuat durumu

Ulaşım ile ilgili engelli erişilebilirliği 5378 sayılı Kanunda yer almaktadır ve 3 bölüme ayrılabilir. Birincisi; 01.07.2005'te yürürlüğe giren Geçici Madde 3 kapsamı. İkincisi; 04.07.2012'de yürürlüğe giren ve esas Kanunun Geçici Madde 2 ve 3'ündeki 7 yıllık geçiş sürelerini 8 yıl yapan ve Geçici Madde 3'e bazı eklemeler yapan düzenleme. Üçüncüsü ise daha önce gazetelerde duyurulan, halen bir torba kanun içinde bulunan, henüz yasalaşmamış düzenlemeler.

Taşıtlara göre durum

Önceki düzenlemelerde "toplular taşıma hizmeti" denilirken, henüz yasalaşmayan yeni düzenlemede "sürücü koltuğu dahil 8 veya altı koltuklu taşıtlar" kapsamına çıkarılmaktadır ki bu kapsam dışılık otomobil tanımına uymaktadır. Yani otomobiller kapsam dışı, minibüs ve otobüsler kapsam dışıdır. Burada söz konusu olan ticari taşıtlar oluncu, adı geçen kapsam dışılık da belediye alanına taksit ile taksit dolmuş, belediye alanı dışındaysa A belgeli ticari otomobillerden oluşmaktadır.

Sürücü koltuğu dahil 9 koltuklu taşıtlar da otomobil sayan düzenleme TBMM'de kabul edilmiş olup bununla çelişmektedir. Yani artık otomobil sayılan 9 koltuklu taşıtlar engelli erişimine uygunluk kapsamı içinde kalmakta olup problem doğmaktadır. 9 koltuklu taşıtları da kapsam dışına çıkarmak gerekmektedir.

Taşıma bölgesine göre durum

Önceden sadece büyükşehirler dahil belediye alanındaki taşımlar engelli erişimine uygunluk zorunluluğu kapsamındaki yeni düzenlemede yasalaşmayan yeni düzenlemede şehirlerarası taşıtların da 2018'e kadar bu zorunluluğa uyması öngörülmüştür. Şehirlerarası taşıma olarak tanımlanan taşımların aslında şehirlerarası değil, illerarası taşımlar olduğu düşünülürse belediye alanı dışında kalan ilçe taşımların zorunluluk altına alınmadığı görülür. Halen İstanbul ve Kocaeli illerinde bu türden belediye alanı dışı ilçe alanı bulunmamakta olup ilk yerel seçimler sonrasında ilin tamamını kapsayan türde büyükşehir sayısı 30'a ulaşacaktır. Buna rağmen geriye kalan 51 ilde ilçe taşıma süreci olup zorunluluk durumu düşünülmemelidir.

Dr. Zeki Dönmez'in buna ilişkin köşe yazısına bakılabilir...

Ücretli - ücretsiz taşımlar

Bazı taşımlarda taşımanın ücretini; taşıyan insanlar kendileri öderken (tüm şehirlerarası taşımlarla ücretin öğrenci veya personel tarafından ödendiği servis taşımları gibi) bazı taşımlarda taşıyanlar ücret ödemiyor. Bu türden taşıtların parasını ya taşıyan öder ya da zaten taşıyan aracıyla bu taşıma yapılır. Alışveriş merkezleri, sağlık tesisleri, ulaşım firmaları (şehirlerarası otobüs veya uçak) servisleri ile ücretin okul veya işyerince ödendiği servisler bu gruptadır. Burada şu iyi bilinmelidir ki, ücretli-ücretsiz tüm taşımlar (ticari otomobiller hariç) zorunluluk kapsamındadır. Bazı öğrenci ve personel servis işletmecileri ve bunların STK'ları bu zorunluluğun bilincinde. Acaba otobüs firmalarının servisleri (kendi aracı olan veya başkasına yaptırılan) buna uygun mu, dahası bu zorunluluk firmalarca biliniyor mu?

Tarifeli (düzenli) - tarifersiz (arazi) taşımlar

Taşımların bir türü belirli bir zaman cetveline göre periyodik olarak önceden bilinen bir zamanda yapılırken, bir türü de sadece talep olduğunda ve talep edilen zamanda yapılır. Belediye alanındaki belediye otobüsleri ve bu kapsamdaki diğer

Grup taşımalarında uyum aranması

Kimlerden oluştuğu ve içinde engelli olmadığı önceden bilinen bir grubun taşınmasında 'engelli uyumu' şart olmayıp aranmamalıdır.

Engelli erişimine uygun olmayan ve dönüştürülmesi de çok zor araçların grup taşımalarına kaydırılmasıyla sorunlar azaltılabilir.

otobüsler (halk otobüsleri dahil) ile D1 belgeli şehirlerarası ve D4 belgeli kısa mesafe (ilçe+100 km.ve kadar şehirlerarası) taşımlar tarifelisizdir. Aslında servislerin hemen tamamı da tarifeli sayılabilir. D2 belgeli otobüslerle belediye alanı turizm otobüsleri tarifesiz (arazi) örnekler sayılabilir. Bu yönüyle bakıldığında tarifeli veya tarifesiz tüm minibüs ve otobüs taşımları zorunluluk kapsamındadır.

Bireysel - grup taşımları

Bazı taşımlardan her isteyen - bilet almak, müşteri olmak gibi belirli şartlara uymak kaydıyla bireysel olarak faydalanabilir. Bazı taşımlardan ise sadece belirli şartları sağlayan kişilerden oluşan grup mensupları faydalanabilir. Yani bu türden bir taşımada kimlerin taşınacağı veya kimlerin faydalanabileceği önceden bellidir. D2 belgeli yapılan şehirlerarası/yurtiçi grup taşımları, hemen tüm öğrenci ve personel taşımları ile kent içi grup/turizm taşımları bu türdendir. D2 grup taşımlarında aynı grubun sadece bir kez veya bir tur boyunca taşınması söz

konusuyken servislerde aynı grubun periyodik biçimde taşınması söz konusudur.

Halen bunların tümü için zorunluluk söz konusu olup faydalanan grubun önceden belli olduğu, grupta engellinin olup olmadığı bilinen taşımların tümüne getirilen zorunluluk gereksiz olup sadece engelli bulunan grupların taşıdığı araçlar zorunluluğa tabi olmalıdır. Zorunluluk olmasa bile bu türden hizmetlere uygun taşı bulunan taşıma piyasası gereği var olacaktır. Belki engelli erişimine uygun olmayan araçların engellilerin bulunduğu grupların taşınmasında kullanılmasına türünden bir kural gerekli olabilir.

Araçların durumu

Mevcut ve getirilecek zorunluluklar eski/yeni tüm araçları kapsamaktadır. Bu da yeni araçların zorunluluğa uygun üretimi yanında eski araçların dönüşümünü de kapsamaktadır. Bu tadilatın Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına yapılması veya yapılması gerekiyor. Seri tadilat yetkili firmalar, yaptıkları işlemler ve kullandıkları aksamda mevzuata uyacak. Sınıf I araçlar 2009'dan itibaren zorunluluğa uygun üretilirken Sınıf II, Sınıf III, Sınıf A ve Sınıf B araçlarda uyma zorunluluğu yok. 2009 öncesi tüm araçlar ile 2009 sonrası üretilen uyumsuz araçlar da tadilat gerekecek.

Aracın imal yılına, sınıfına, boyutuna göre bu dönüşümün çeşitli zorlukları ve yüksek maliyetleri söz konusu. Üstelik eski araçlarda yapılacak uygun olmayan tadilatların riskleri de var. Bu



yönüyle de pek çok aracın uyum sorunu var ve kısa sürede de bir çözüm gözükmüyor.

OSD'nin bu konuda geniş bir açıklaması ve çözüm önerisi bulunuyor. İsteyenler gazetemizin www.tasimadunyasi.com internet sitesinden erişebilirler.

Sonuç

Pek çok taşımacı kendisini ilgilendiren zorunluluk ve dönüşümlerin farkında değil. Örneğin, pek çok servis taşımacısı kendisinin bundan muaf olduğunu düşünüyor ki 'ben engelli taşımiyorum ki' deyince işin bittiğini zannediyor. Şehirlerarası taşımacılar ise 2018'e kadar verilecek sürenin rahatlığında gibiler. Ancak bu konu mutlaka yeniden ele alınıp uygulanabilir hale getirilmek zorunda. Yukarıda önerilen grup taşımasında kullanılan araçların zorunluluktan muaf tutulması, zorunluluk kapsamını bir problem yaratmaksızın daraltabileceği gibi; diğer taşımalardaki zorunluluk kapsamında olup dönüştürülemeyen taşıtların da bu türden taşımalara aktarılması önemli bir fırsat yaratabilir. ■



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Küçük iller ve ilçe taşımlar

Doğru kavramların kullanılması yazılı ve sözlü iletişimde büyük kolaylık sağlar ve yanlış anlaşılması önler. Bu bakımdan mevzuatın çok daha büyük hassasiyetle hazırlanması gerekir. Engelli erişimine ilişkin mevzuatta kent içi taşımalara şehirlerarası taşımlar da eklenince tümünün kapsandığı zannediliyor, ama öyle olmuyor. Biraz geniş ve genel bakalım.

İdari bölünme

Ülkemizde köy, bucak (nahiye), ilçe (kaza) ve il (vilayet) şeklinde bir idari bölünme kabul edilmiştir. Bucak, ilçe ve illerin birer merkezleri ve kapsama alanları belirlenmiştir. Nerelerin bucak, ilçe veya il merkezi sayılacağı hangi yerleşim noktasının, hangi merkez in kapsama alanına bulunacağı özel mevzuat ile belirtilmiştir. Ama bunun nüfus veya toprak bütünlüğüne göre olması gibi bir hal söz konusu değildir. Önceden 67 olan il sayısı, TBMM kararlarıyla yapılan 14 eklemeye 81'e çıkarılmış ve sınırlar buna göre yeniden belirlenmiştir. Bazı sadece sınırın değiştirildiği düzenlemeler de olmuştur. Artık bucak yapılanması terk ediliyor.

Büyüklüğe göre yerler

İdari bölünme yanında bir de nüfus büyüklüğüne göre köy, kasaba ve şehir şeklinde ayırımdan söz edilebilir. Ancak nerenin köy, kasaba veya şehir sayılacağına ilişkin bir karar gerektirmediği gibi belirli bir nüfus büyüklüğü de ifade edilemez. Kasaba veya şehir olma bir kabuldür denilebilir. İl ve ilçelerin kapsama alanı varken şehir veya kasabaların merkezden ayrı bir kapsama alanları yoktur. Yine kasaba veya şehir olma ile ilçe veya il merkezi olma arasında bir bağ da yoktur. Şehir büyüklüğünde olduğu halde il merkezi olmayan Bandırma, Ayvalık, Edremit, Bodrum, Fethiye, Alanya gibi yerler bulunurken şehir sayılmayacak il merkezlerimiz vardır. Bazı ilçe merkezleri bağlı oldukları il merkezinden daha büyüktür. Bu arada büyük yerleşim merkezlerinin mahalle adı verilen birimleri olduğunu da belirtelim.

Belde ve belediyeler...

Bir yerin kasaba veya şehir olması için bir nüfus kriteri yok, ama belediye kurulabilmesi için var. Böyle olunca da belediye kurulabilecek yerin en azından kasaba sayılması gerekiyor. İlçe merkezlerinin ise kasaba sayılması bile kanunen belediyelerdir. Belediyesi olan tüm yerlere 'belde' denmesi gerekiyor. Ama belediyesi olan yer ilçe veya il merkeziyse burası 'belde' sayılmıyor. İlçe veya il merkezi olmaksızın belediyesi bulunan yerlere belde denmesi durumu doğuyor. Yani ilçe olmayan kasaba gibi...

İl ve ilçelerin bir kapsama alanı bulunmakla birlikte bunların merkezinde veya bir belde kurulacak belediyenin merkez dışındaki yerleşim birimlerini kapsamaması söz konusu değil. Yani bir ilçe merkezinin belediyesi ilçenin tümünün belediyesi değil.

Büyükşehir...

Bir kasaba veya şehre 'büyük' demek için bir kriter yok. Bazı şehirler için, nüfusa bakılmaksızın 'büyük' demek mümkün, ama belediye hizmetleri için tanımlanan 'büyükşehir' farklı. Önce nüfusu 750 binden fazla olan şehirlere büyükşehir denmesi gibi bir düzenleme vardı. Bu anlamda burası gerçek bir 'büyükşehir' idi. Tabii, bu büyüklükteki bir şehir zaten il merkezi olur. Buralara ayrı bir belediye düzeni getirildi. Zamanla buna ilişkin kriterler değişti. Önce İstanbul ve Kocaeli'de Şile, Silivri, Kandıra gibi şehre bitişik olmayan ana yerleşim merkeziyle bütünlüklük göstermeyen yerler büyükşehir belediyesi içine alınıp 'tek şehir' olma anlayışı terk edildi. Daha sonra da büyükşehir belediyesi olabilmek için şehrin değil ilin nüfusunun 750 bin olmasına geçildi. Artık bu şekilde oluşan belediyeye 'büyükşehir belediyesi' yerine 'büyükşehir belediyesi' demek gerekiyor. Şu anda ülkemiz büyükşehir sayılan 30 büyükşehir ve sayılmayan 51 küçükşehir şeklinde ayrılıyor. Muğla ve Balıkesir illerini büyükşehir yapmak, bunlar kapsamındaki Bandırma, Edremit, Ayvalık, Fethiye, Bodrum gibi merkezden çok uzak büyük yerlerin şehir kimliğini ortadan kaldırmaz. Muğla merkezini de büyük bir şehir yapmaz.

Şehirlerarası...

Bana göre Bodrum ve Fethiye en azından şu anda birer şehir oldukları için aynı ilin içinde olsalar bile bunlar arası taşıma şehirlerarası taşıma olmalı, ama mevzuatın şehirlerarası taşıma tanımları ilin iki noktası arasında diye yapılmış. Böyle olunca da şehirlerarası taşıma denen aslında illerarası taşıma oluyor. Zaten taşımanın şehirden şehre olması da gerekmiyor, herhangi iki nokta arasında da taşıma olabiliyor. Aynı ilin içindeki taşımlar şehirlerarası ve/veya illerarası taşıma kavramlarına girmeyince ayrı bir ilçe taşıma kategorisi doğuyor. Tabii, bu kategori şu anda İstanbul ve Kocaeli'de yok. Gelecek yıldan itibaren büyükşehir olacak 28 büyükelde de olmayacak, ama büyükşehir ve/veya büyükşehir olmayan 51 küçükşehir ilçe kavramı ve ilçe taşıma kavramı süreci.

Artık şehirlerarası taşıma kavramını terk edip uluslararası-yurtiçi, illerarası-ilçe, kent içi-kent içi gibi kavramlara geçmemiz gerekiyor. ■

**35 KİŞİLİK
DEV
EKONOMİ**

Sultan MEGA

Turizm ve servis taşımacılığında limitleri yükselten Sultan MEGA, 35 yolcuyla rahat rahat taşıyor, yüksek bagaj hacmi ve düşük yakıt tüketimiyle kazancınızı artırıyor.

50. yıl
Otokar

Turizm ve servis taşımacılığında limitleri yükselten Sultan MEGA, 35 yolcuyla rahat rahat taşıyor, yüksek bagaj hacmi ve düşük yakıt tüketimiyle kazancınızı artırıyor.

www.otokar.com.tr

OTOKAR'ın yeni modeli SULTAN MEGA ideal uzunluğu ve yolcu kapasitesi ile turizm ve servis taşımacılığının yeni gözdesi olmaya hazır! Otokar'ın 50 yıllık toplu taşımacılık deneyimini; estetik tasarımı, yüksek performanslı motoru, yıllara meydan okuyan dayanıklılığı ile birleştiren SULTAN MEGA kazançlı bir yatırım... 35 kişilik yolcu kapasitesi, düşük işletme giderleri ile SULTAN MEGA ideal bir otobüs... Yüksek tork gücüne sahip SULTAN MEGA yüksek tork ve motor gücü ile zorlu rampaları kolayca tırmanıyor. Fonksiyonel ve ergonomik havallı sürücü koltuğu, konforlu havallı arka

süspansiyon yapısı ile yolculuğu sizin için bir keyfe dönüştürüyor.

SULTAN MEGA'da standart olarak sunulan deri başlık, fitil kenar ve spor dikiş geniş ve konforlu yolcu koltukları ile tüm yolcularınız keyifle seyahat ediyor, SULTAN MEGA yüksek bagaj hacmi ile de öncelikli tercih sebebi oluyor. SULTAN MEGA'da yangın söndürücü, pilişi perde, LCD ekran, DVD, mikrofön, buzdolabı, takograf gibi turizm otobüslerinin vazgeçilmez tüm özellikleri standart olarak sunuluyor.

Sesli Turizm sahibi Metin Sesli, plaka tahdidini destekliyor ama şartı var:

Plaka tahdidine evet, borsasına hayır!

■ Erkan YILMAZ

90'ı özmal olmak üzere 600 araçlık bir filoya sahip olduklarını belirten Metin Sesli, servisçilerin artık bir tanımının yapılması gerektiğini vurguluyor. Plaka tahdidi isteklerine destek verdiğini belirten Metin Sesli, bunun rant ortamı oluşturmayacak şekilde düzenlenmesini istiyor.

Sesli Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Metin Sesli, artan maliyetlerle birlikte, bilinçsizce hareket etmenin sektörde açmazlar yarattığını belirterek, "İşimiz sürdürülebilir olmaktan çıkıyor. Servisçinin sağlıklı bir iş anlayışı ortamında hizmet verecek düzenlemelerin bir an önce çıkarılması gerekiyor.

Ek maliyetler yoruyor

Son beş yıl içerisinde sürekli artan maliyetlere çözüm bulma uğraşı verdiklerini belirten Metin Sesli, "Akaryakıt maliyetlerinin yanı sıra birçok ek maliyet getirilmesinin sıkıntısını yaşıyoruz. Bunlar, doğrusu, bizi yoruyor. Basit bir örnek olarak, okul taşıtlarımız D2 belgesine kaydedemiyoruz. Doğal olarak da bu araç şehir dışında çıkamıyor. O zaman da 'araçlarımızı neden takograf almak zorunluluğu' sorusu geliyor aklımıza. Takograf şehir dışında kullanılabiliyor, sürücünün araç kullanma süresi ve hız limitini gösteren bir cihaz. Benim okul taşıtım şehir içinde, ara sokaklarda servis yapıyor, niye bu cihazı alıyorum? Takograf almak da da sorunu çözümleniyor. Takograf yeni yıl geldiğinde bazı ufak ayarlamalar yapılır. Eskiden bunu biz kendimiz yapıyorduk. Şimdi öyle bir ayağı 180 TL ödeyerek yetkili bir servisi yaptırmak mecburi. Bunlar bize getirilen hep ek maliyetler" dedi.

Engelli dönüşümü

Sektöre ağır maliyet getirecek bir düzenlemenin de engelli dönüşümü olduğunu belirten Sesli, "Engelli vatandaşlarımızın seyahat özgürlüklerinin sağlanmasına ve altyapı oluşturulmasına biz de çok olumlu bakıyoruz. Bu ülkemizin gelişmişlik seviyesini de belirleyecek en önemli unsurlardan biri. Bir ülkenin zenginliğinin, doğru yönetildiğinde gerçekleşeceğine inanıyorum. İstanbul'da 50 bin dolayında servis aracının tamamının zorunlu engelli dönüşümüne tabi tutulmasını anlamak mümkün değil. Üstelik biz şehir içi ulaşımda hizmet veren otobüsler, minibüsler gibi duraklardan yolcu almıyoruz. Bizim yolcularımız tanımlı. Yol belgelerimizin ekinde isim listesi var. Kurum bizden engelli personelime, öğrencim var dediğinde bu ihtiyaca yönelik altyapıyı oluşturmak için hiç zaman



Metin Sesli

bu kaybetmem. Bu, aynı zamanda görevimiz dışında bir sosyal sorumluluk. Bu düzenlemenin ihtiyaca yönelik, kurumlardan gelecek talebe göre filolarda araç bulundurulması yönünde değiştirilmesinin çok daha doğru olacağı inancındayım. Biz bu sorumluluk ve bilinç ile hareket etmeye hazır olduğumuzu tekrar ifade ederken, teknik anlamda bir altyapı eksikliğine de gözden kaçırılmaması gerekiyor. Araçlara engelli dönüşümünü yaptırabileceği bir kuruluş var mı? Bunu nasıl yaptırabiliriz arayışına da firma olarak girdik. Baktık ki, belirlenen kurallar bütünü çerçevesinde çalışan, yetkin, TSE belgeli bir servis yok. Bu dönüşümü yaptığımızda gerekli onay belgelerini TÜVTÜRK'e gösteremezseniz aracınızın muayeneden geçmesi de mümkün değil. Bütün bu bilgiler ışığında biz bu düzenlemenin doğru şekilde yeniden değerlendirilmesi, otomotiv sanayimizin de bunun alt yapısını oluşturacak şekilde düzenleme yapmasını istiyoruz" diye konuştu.

Fazla araçla kurumsal olunmuyor

Okul taşımacılığı yapan firmaların filolarındaki araç yapısının 5/1'inin özmal olması konusunun daha önce Yönetmelikte de yer aldığını; ancak bu yıl zorunlu olarak arandığına dikkat çeken Metin Sesli, "Biz şu anda hizmet verdiğimiz okullar açısından özmal zorunluluğunu sağlıyoruz. Yeni öğretim yılına yönelik iki yeni proje çalışmamız var. Bunlar gerçekleştirildiğinde yeni yatırımlar söz konusu olabilecek" dedi.

Bu düzenlemenin firmaların kurumsallaşması gerekliliği açısından değerlendirilerek yapıldığını düşündüklerini ifade eden Metin Sesli, "Bir firmanın çok araba sahibi olması, onun kurumsal kimliğinin olduğunu göstermez. Firmanın verdiği hizmet şekli, kalite standartını sürekli sağlayabilmesi, personel eğitimine verdiği önem, tedarikçisi ile çalışma biçimi onu kurumsal yapan değerleri

oluşturur. Bunları yapabilmeyen firmalar kurumsal olabilir, yoksa çok araç bir firmayı kurumsal olarak gösterir anlayışına sahip olmak doğru değil" dedi.

Belgelendirilme

Plaka tahdidine yönelik taleplere destek verdiğini de ifade eden Metin Sesli, "Sektör, son yıllarda giderek artan maliyetler ve bunun getirdiği sorunlar nedeniyle büyük bir açmaz içinde. Tedarikçiler de bu işin en önemli unsurlarından birisi. Onların da bu işten para kazanabileceği, işini iyi yapmalarını sağlayabilecek bir ortamı oluşturmak önem taşıyor. Plaka tahdidi bunu sağlıyor mu? Kurallarını iyi oluşturduğumuzda, aracın plakasının rant haline gelmesini önlediklerinde de mümkün. Bu işi gerçekten yapmak isteyenlerin desteklenmesi önemli. Belirli zümrenin elinde bir plaka borsası oluşturulacak yapıya gidilmemesi gerekiyor. Bu kısa vadede nasıl mümkün olur, bilemiyorum; ama servisi için yetkililerin bir an önce hareket geçmesi şart. Servisçinin bir tanımının oluşturulması, yol belgesi dışında belgelendirilmesi katkı sağlar" diye konuştu.

Okullar açılmadan ücretleri açıklanmalı

Metin Sesli, yaşadıkları sıkıntılardan en önemlilerinden birinin de okul servisi ücret tarifelerinin önceden belirlenmemesi olduğunu ifade etti: "Okullar açıldıktan sonra fiyatların açıklanması büyük sıkıntı yaratıyor. Okullara kayıtlar başladı bile. Velilerimiz haklı olarak servis ücretini de öğrenmek istiyor, ancak biz bilgi vermekte zorlanıyoruz. Çünkü yeni fiyatlar okullar açıldıktan sonra belli olacak. Üstelik UKOME'nin verdiği fiyatlar da günün koşullarının düşündüklerini ifade eden Metin Sesli, "Bir firmanın çok araba tahdidine evet, borsasına hayır!" diye konuştu.

önceden bilmek hakkımız diye düşünüyorum."

Personel taşımacılığına da km fiyatı

Metin Sesli'nin sektörde yaşanan yıkıcı rekabete yönelik bir önerisi de var: "Bazı illerde personel taşımacılığına yönelik ayne okullarda olduğu gibi bir uygulama var. Km. fiyatlarını UKOME belirleyebilir. Bunu diğer büyükşehir belediyeleri yapıyor ise, niye İstanbul'da yapılamıyor? Bunun cevabını öğrenmek istiyorum. Bu, sektöre belirli bir düzen getirilmesi açısından önemli."

Okullar işi ticarete döktü

Sektör mensuplarının bilinçsizce hareket etmesinin okulların anlayışını da değiştirdiğini vurgulayan Metin Sesli, "Okullar da, bunu bir hizmet şekline dönüştürüp, ticaret gibi yapıp başladılar. Okullar için en başında kendisini garantiye alıyor. Bu konuda bizden hassas davranıyorlar. İstedikleri komisyonu da, teminat mektubunu da peşin alıyorlar. Yaptığımız iş çok hassas. 2,5 yaşındaki çocukları taşıyoruz. Bu çocuklar arabada az sayılamayacak bir zaman geçiriyor. Senin sürücünün, oradaki rehberinin, çok daha kaliteli, eğitilmiş, gerekli belgelere sahip, bilinçli kişiler olması gerekiyor. Okulların ve firmaların idari işler müdürleri servis işini benden daha çok biliyor(!). 20 kişiden tekli alıyor; her gelenle, bir şeyler konuştuğu için, ayrıntıya bile girebiliyor. Mesela biri, fiyatlarımızı çok pahalı buldu ve "Biz sabah yedi buçukta işbaşı yapıyoruz, ikinci işi verebilirsin araçlara" dedi.

Firma seçimi önemli

Metin Sesli, servis taşımacılığına / tedarikçiler tarafından dile getirilen komisyonların yüksekliği konusunda da şu değerlendirmeyi yaptı: "15 yıldır bu sektörün içindeyim; yüzde 70 komisyon almıyor açıklaamlarına hiçbir zaman inanmadım. Eski yıllarda yüzde 20'ler seviyesinde çalışanlar olmuştu, ancak giderek artan sorunlar nedeniyle komisyon oranları yüzde 10'lar seviyesine düştü. Sadece tedarikçiler değil, firmalar da varlığını sürdürme sorunuyla karşı karşıya. 5 bin araçlık filoya sahip firmaların battığı söyleniyor. Ben birçok kez, bir projeyi alamadığımızda, bizden daha düşük fiyat verenlerin bunun sıkıntısını yaşayacağını ifade ettim. Bu düşüncemde de haklı olduğumu gördüm. Bir işin sürdürülebilir olması çok önemli; firma sahiplerinin bu anlayışla hareket etmesi herkese kazandırır. Tedarikçilerin de firma seçerken daha doğru hareket etmesi gerekiyor. Sık sık tedarikçilere uyarılarda bulunuyorum çünkü kısa vadede yüksek ücretlerle bireyselcileri filolara toplanan firmaların da

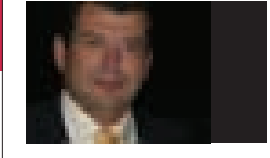
battığına çok tanık oldum. Onlar batarken, beraberinde tedarikçi de ağır sorunlarla karşı karşıya kalıyor. Her yıl farklı koşullarla karşılaşmanın sıkıntısını yaşamak bana da zaman zaman acaba bu sektörden çıkacak mı, diye de düşündürmüyor değil. Toparlamak çok zor. Açıkçası, ya herkes bu işi bırakacak, ya da ciddi şekilde organize olacağız" dedi. ■

Yol Güzergah İzin Belgeleri

Bu belgelerini on-line alma imkanına kavuştuk. Ancak orada şu sıkıntı var: Başvuru yapmak için siteye giriyorsun, yoğunluktan işlem yapılamıyor. Önceden evrakların fotokopilerini veriyor, belgeleri alıyorduk. Şimdi belgeleri tek tek tarayarak gönderiyoruz. Ama sonuç almak hızlı olmuyor. Okul dönemi en az dört personelimizi bu işe ayırıyorum, bu da ek maliyet getiriyor.

Ayakta kalmanın şartı

Yasal düzenlemelerin getirildiği zorluklarla birlikte sektörde bilinçsizce hareket edilmediği, ayakta kalmak giderek zorlaşıyor. Ya var olma korumak için mücadele edecekisin, ya da işini sürdürmek için küçülmek zorunda kalacaksın. Hızlı bir büyüme süreci yaşamak pek mümkün değil. Bize gelen tekliflere baktığımızda açıkça zarar edeceğimizi görüyoruz ve kabul etmiyoruz. Ama öyle firmalar var ki, 'yeter ki bu işi bize verin, fiyatı siz yazın' diye biliyor. Sağlıklı bir iş anlayışına sahip bir ortamda bunun olması mümkün mü? Değil.



Cumhur Aral

cumhurara@gmail.com

Teşekkür ve özür

Yazmanın en zor yanı konu belirlemektir. Sizin iki dakikada okuduğunuz bir yazı için günlerce kafa yorup oluşturmak gerekebilir. Ancak, sürekli beyinde bir dinamizm oluşturması ve yaratıcı düşünce anaforları öncelikle yazmana yarar sağlar. Kendi adıma gazete yöneticilerimizin yazma konusundaki teşvikleri de ayrı bir isteklendirme oluşturduğu için teşekkür ederim. Bazı insanlar hep haklı olduklarına inandıklarından hatalarını asla kabul etmezler. Kendilerini aşırı önemser ve zekâ, akıl, karakter, eğitim, görgü ve deneyimlerinin herkesten yüksek olduğunu düşünürler. Kendilerine doğru gösterildiğinde ise uyarıları haksız çıkarmak için elinden ne gelirse yapar; asla özür dilemezler. Kendilerini önemsemek, başkalarını takdir etmeyi akillarına bile getirmezler. Özrü de teşekkürü de hep karşısındakinden bekleler. Özür dilemek de; teşekkür etmek de bizim insanımız için zordur. En iyi niyetli olanlar bile, özürün bir yenilgi; teşekkürün de karşı tarafa minnet sandıklarından; durumu idare etmeye çalışıp geçtirirler.

Kurumlarda yöneticiler, özür dilediğinde ve teşekkür ettiğinde yumuşak yüzlü bir yönetim sergilemiş olacaktı sandıklarından pek çok yönetici, bunun bir zafiyet olduğu endişesini taşıyor. Soft yönetimin insanları şımartacağı; yönetime saygı duymayacağından korkarlar. İş hayatında, üstlerin özür dilemesi ve teşekkür etmesi pek sık karşılaştığımız bir durum değildir. Üstler çoğunlukla korkutarak saygı sağladıkları için teşekkür ya da özürün çalışanlarıyla aralarındaki "korkuyu dayalı saygı ve mesafenin" ortadan kalkacağı endişesini yaşarlar.

Özür dilemek sadece bir sorumluluk üstlenme ve insanın kendine güveninin de bir göstergesidir. Özür, vicdani muhasebenin yanı sıra bir anlamda kişinin kendi kendini yargılamasıdır. Teşekkür, insanı onurlandırmak demektir ve içten bir teşekkür, verilen emeklerin karşılığıdır. Hiçbir şey içten bir teşekkürün yerini tutmaz. İçten bir teşekkürü paha biçilemez.

Şirket çalışanlarına verilen ücret ve primler takdirin tam karşılığı değildir. İnsanlar, değerli olduklarını hissetmek; iyi bir iş yaptıklarında teşekkür edilmesini beklerler. Çalışan teşekkür için saygı fırsatı vardır. Her çalışanın takdir değer bir başansı, katkısı mutlaka bulunur.

Teşekkür etmek de özür dilemek de sadece nezaket değil aynı zamanda da adil olmanın anlamına gelir. Özür dileyen kendi hatalarıyla yüzleşir; teşekkür edildiğinde de yardım edenlerin emeğinin hakkını teslim edilmiş olur.

İçtenlikle özrü veya teşekkürü paylaştığında sadece karşı taraf onurlandırmakla kalmaz, insan kendine de bir iyilik yapmış olur. Sağlıklı bir kişilik geliştirerek kendine saygıyı yükseltir. Özür dilediği kalp kazanır; teşekkürü etikette sükran duyulan insan sayı artar.

Gerçek anlamda özür için, sorumluluk almak, üzgün olduğunu ifade etmek, eğer varsa verilen zararın onarmak için gayret gösterileceğinin sözüdür. Bahse konu halin bir daha olmayacağına garantisini vermek gerekir. Değilse, yarım açılmış dilenmiş bir özürün amaçlanan etki yerine, tersi bir durum yaratabilir.

Teşekkür anlamda etkili olması ve yerini bulması için, teşekkür edilen kişinin odaya koyarak onun ortaya koyduğu her inceliği fark edildiğini söylemek, Katkıları için takdir etmeli ve o kişiyi onurlandırmak gerekir. Teşekkürü mutlaka kişiselleştirmelidir.

Laf olsun diye söylenen "Teşekkürler arkadaşlar" benzeri sözler, amaca uygun bir takdir ve şükran ifadesi olmaz. İşe yaramaz. ■

BARIŞ GAYRİMENKUL

Daire, Arsa, Kat Karşılığı Arsa, Çiftlik
İstanbul, İzmit, Yalova, Çerkezköy, Çorlu, Silivri,
Satılık Oteller - Antalya

TEVFIK TONBİL
e-mail: barisgyo@hotmail.com
Gsm: 0533 737 47 81

SEMA ORAL
e-mail: sema.cmdanismanlik@gmail.com
Gsm: 0545 215 70 93

Çamlık Caddesi Mahmut Ardiç Sokak No: 1 Bahçelievler - İstanbul
Ofis Tel: 0212 553 16 26

www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi



Taşıma Dünyası
Yerel Süreli Haftalık Gazete
Yıl: 2 • Sayı: 97 • 22 - 28 Temmuz 2013

Sahibi ve Sorumlu Yaz İşleri Müdürü
Muammer BAŞKAN

Genel Yayın Yönetmeni
Erkan YILMAZ

Genel Yayın Danışmanı / Başyazar
Dr. Zeki DÖNMEZ

Editör
Korkut AKIN

Haber Merkezi
Caner ÖZCAN
Ünsal TOSUN

İş Geliştirme Danışmanı
Mehmet ÇIKINCI

Reklam / Abone
Özgür ALKAN

Hukuk Müşavirleri
Elanur KOÇOĞLU
Murat KOÇOĞLU

Dağıtım: **Mikail BAYAT**

Yönetim Yeri
Evren Mah. Cami Yolu Cad.
Barış Apt No: 8 - 10 D: 2 Güneşli
Bağcılar-İstanbul
Tel: +90-212-550 67 65
Gsm: +90-549-341 55 56
editor@tasimadunyasi.com

BÖLGELER

İZMİR
Cumhur ARAL

ANTALYA
Pınar KILINÇ

EDİRNE
Hüseyin TOPÇU

ADANA-GAZİANTEP
Emel GÜL

DİYARBAKIR
Ramazan DEMİR

BASKI: İHLAS GAZETECİLİK A.Ş.
Merkez Mahallesi 29 Ekim Caddesi
İhlas Plaza No:11 A/41 Yenibosna
Bahçelievler/ İSTANBUL
Tel: 0212 454 30 00

Taşıma Dünyası Gazetesi ve ekinde yayınlanan yaz, haber ve fotoğrafların her türlü telif hakkı **Pivot Medya Pazarlama İletişimi ve Organizasyon, Tanıtım, Yayıncılık San. Tic. Ltd. Şti.**'ne aittir. İzin alınmadan, kaynak gösterilerek dahi ıktibas edilemez.

21 - 28 Temmuz 2013

Rhenus-Catoni Lojistik AŞ faaliyetlerine başlıyor

Rhenus ve Catoni grupları, Türkiye'de "Rhenus-Catoni Lojistik AŞ" adı altında yeni bir ortaklığa giderek güçlerini birleştirdiler. 1 Temmuz 2013 itibarıyla start alan eşit sermayeye sahip olacakları işbirliğinin amacı, lojistik açıdan Tuna bölgesini Türkiye ve çevresine daha etkin şekilde bağlamak olarak açıklandı. Faaliyetlerin odak noktasını başlangıçta proje kargo ve dökme yüklerin nakliyesi oluşturacak. Rhenus Grubu ayrıca kendi filosuna ait iki gemiyi Catoni ile ortak kurdukları Rhenus-Catoni Lojistik firmasının yönetimine verecek. Rhenus Grubu'nun Tuna bölgesi faaliyetlerinden sorumlu Genel Müdürü Patrick Schaffer, Türkiye ve komşularının Avrupa'daki tek pazara gün geçtikçe daha da yaklaştığını buna bağlı olarak özellikle hammaddeler ve tarım ürünlerinin

Batı ve Orta Avrupa'ya Karadeniz ve Tuna nehri yoluyla taşınmaya başladığını anlattı. Rhenus Maritime Services Genel Müdürü Thomas Ullrich, "Müşterilerimiz için, kendi taşıma kapasitemizle iş sahalarını birbirine bağlayacak ve pazarda yüksek kalitede multi-modal lojistik seçenekler sunacağız ve bunun tek yönlü bir süreç olmayacağını öngörüyoruz" dedi.

Catoni Grubu Taşımacılık CEO'su Serdar Ayırtman da, "Ortak Girişim şeklindeki organik bir işbirliğiyle iki etkin şirketler grubunun Türkiye'de kaynaklarını bir araya getirmesi, Rhenus ve Catoni arasında uzun vadeli, sağlam iş ilişkilerinin temelini atılmasını sağlayacak ve Karadeniz bölgesinde multi-modal taşımacılık çözümleri geliştirilmesinde önemli bir rol oynayacaktır" diye konuştu. ■



Yeni Kurulu: Rhenus Maritime Services Genel Müdürü Thomas Ullrich, Rhenus Grubu'nun Tuna bölgesi faaliyetlerinden sorumlu Genel Müdürü Patrick Schaffer, Catoni Grubu Başkanı Jonathan Beard ve Catoni Grubu Taşımacılık CEO'su Serdar Ayırtman.

CEVA yeni yatırımlarla büyüyor

Bilgi teknolojileri altyapı yatırımları için IBM ile bulut bilişim anlaşması yapan CEVA, Florida'nın Jacksonville kentinde ilk Lojistik Mükemmellik Merkezi'ni hizmete açtı. 2013 yılı yatırımlarına hız kesmeden devam eden CEVA, İtalya'da 13,500'den fazla eczane ve hastaneye



altyapımızı güçlendirdik. İtalya'da Pharma City'yi açtık, böylece 13,500'den fazla eczane, hastane ve diğer noktalara ulaşma imkanı kavuşmuş olduk. Aynı zamanda Florida'nın Jacksonville kentinde ilk Lojistik Mükemmellik Merkezi (Center of Logistics

Excellence)'mizi bu yıl hizmete açtık. Bu merkez ile gerçek bir çalışma ortamında müşterilerimize bütün yeteneklerimizi geniş kapsamlı bir şekilde gösterebiliyoruz" dedi. Schlanger, CEVA'yı tercih eden müşterilere minnettar olduklarını, onlara değer yaratmak için daha çok yatırım yapacaklarını da sözlerine ekledi. ■

CEVA, 1200 kamyon şoförüne iftar verdi



İş ortağı olan 1200 kamyon şoförünü Geleneksel İftar yemeğinde ağırladı. CEVA Lojistik'in 16 Temmuz Salı akşamı Gebze Marmara Nakliyeciler Sitesi'nde düzenlenen iftar yemeğinde konuşan CEVA Türkiye BAMECA Bölgesi'nin İş Geliştirme ve Satış tan Sorumlu Başkan Yardımcısı Turhan Özden, "Birlik, beraberlik ve kardeşlik duygularını yansıtan Ramazan dolayısıyla sizlerle bir aradayız. Sizler yaz, kış demeden yollara düşüyor,

zamanında müşterilerimize ihtiyaçlarını ulaştırıyorsunuz. CEVA ailesi sizinle büyüyor ve Türkiye'nin dört bir yanına sizin sayenizde ulaşıyor. 2013 yılının ilk yarısını tamamladık. Pazardaki lider ve söz sahibi konumumuzu yeni yatırımlarla güçlendirerek sürdürüyoruz. Hedefimiz 5 yıl içinde en beğenilen, ciroyu en yüksek 100 şirketten biri ve CEVA Global'de en karlı 3 ülkeden biri olmak. Hepinize destekleriniz için teşekkür ederiz" dedi. ■

Goodyear "Yol Arkadaşım" Türkiye'yi dolaştı

Goodyear, kamyon şoförleri için "Dünya'nın Yükünü Birlikte Çekiyoruz" sloganıyla başlattığı roadshowla 9000 kamyon şoförüne ulaştı, 1250'sini de sağlık kontrolünden geçirdi. Nisan ayından itibaren Türkiye'nin 34 ilini dolaşan roadshowda toplam 10 bin Km yol kat edildi.

18 Nisan'da üçüncü kez başlayan etkinliğin bu yıl da tam anlamıyla amacına ulaştığını ifade eden Goodyear Ticari Lastikler

Direktörü Mahmut Saroğlu, "Bu yıl 'Yol Arkadaşım' aktivitesi kapsamında 34 ilimizde yaklaşık 60 kooperatifte kamyoncu dostlarımıza yakın olmanın yanı sıra yeni ürün ve hizmetlerimiz konusunda onlara bilgi verdik. Ayrıca satış sonrası hizmetlerimizle tüm koşullarda onların yanında olduğumuzu bir kez daha vurguladık" dedi.

Goodyear ailesi olarak sorumluluklarının satış sonrası da aynı ölçüde devam ettiğinin altını çizen

Saroğlu, "Bu yüzden tüm müşterilerimizle olan yol arkadaşlığımızı müşteri memnuniyeti ile birleştiriyor, böyle güzel aktivitelerle onlarla bir araya geliyoruz. Sosyal sorumluluk anlayışı içinde kaptanlarımızın sağlığını da düşünüyoruz. Bu roadshowda uzman diyetisyenlerimiz ve doktorlarımız şoförlerimizin vücut kitle endeksini ölçtüler, onlara sağlıklı yaşam konusunda tavsiyelerinde bulundular ve genel sağlık kontrolleri yaptılar" dedi.



Shell Rimula tam not aldı



Shell'in Ar-Ge teknolojisiyle geliştirdiği ve Daimler'in ürettiği kamyonlarla tasarruf rekoru kıran Shell Rimula R6 LME dizel motor yağı, Mercedes ticari araç kullanıcılarından tam not aldı. İstanbul ve Çorlu'daki Mercedes Benz'in yetkili bayileri Koluman Otomotiv Sancaktepe ve Mengerler Otomotiv Trakya bayisiyle 15-17 Haziran 2013 tarihleri arasında gerçekleştirilen "2. Shell Rimula ile Yakıt Tasarrufu ve Güvenli Sürüş Günleri"

etkinliklerine katılan 200'e yakın ticari araç kullanıcısı, Shell'in üç yıllık araştırma ve geliştirme çalışması sonucunda ürettiği tam sentetik yüksek performans ağır hizmet dizel motor yağı Shell Rimula R6 LME'nin üstün özelliklerini yakından tanıdı. Shell Rimula R6 LME'nin yakıt ekonomisine sağladığı yüzde 2'ye kadar yakıt tasarrufu hakkında bilgi sahibi olurken, devrime ve çarpma simülasyonlarıyla de emniyetli sürüş deneyimi yaşadılar. ■



Genpar'dan Seyid Kargo'ya 7 tonluk 4 Daily kamyon

Iveco yetkili satıcılarından Genpar Otomotiv, Seyid Kargo Uluslararası Taşımacılık Tic Ve San A.Ş.'ye 4 adet Daily 70C15 teslim etti.

Türkiye ve Irak arasında tekstil taşımacılığı yapan firma İstanbul, Ankara, Bursa ve Mersin'den hergün Irak'a parsiyel taşımacılık yapmaktadır. Genpar Otomotiv tesislerinde yapılan törende konuşan firma yetkilisi Faruk Çiçek Daily 7 ton ile İstanbul, Bursa ve Mersin'den

Erbil, Süleymaniye gibi şehirlere nakliye yapacaklarını, Daily 7 tonu yakıt ve konforu için tercih ettiklerini ifade etti. Klimalı teslim edilen Daily 7 ton araçlarda ABS yanında ESP, havalı sürücü koltuğu, hill-holder gibi özellikler standart olarak bulunuyor. Törende ayrıca hazır buluna Genpar Satış Müdürü Bahri Üçüncü, Seyid Kargo ile ilişkilerinin eski olduğunu ve kendilerine hizmet vermeye devam edeceklerini ifade etti.

IVECO bayisi Özgözde'ye kamudan takdir

Iveco Ankara Yetkili Satıcısı ve Servisi Özgözde Otomotiv, yeni dolmuş tanımı çalışmalarına verdiği destekten dolayı kamudan takdir aldı.

Yölcü güvenliğini ve konforunu arttırmak amacıyla, 3 yıldan bu yana yeni tanıma en uygun araçların nasıl olabileceği yönünde çalışmalar yapan Özgözde Otomotiv, şehiriçi yolcu taşımacılığı araçlarından dolmuşun yeni tanımın gerekliliği, araçların uygunluğu ve bu değişikliğin hem yolcular hem de esnaf açısından yararlı olacağı hususlarında somut destekler sağladı, görüş beyan edip, müzakerelerde danışmanlık yaptı. Çabasının semeresini de takdirle aldı.

Özgözde Ankara Satış

Müdürü Göktan Güçlü, "Iveco markası ve Özgözde firması olarak dolmuşun yeniden tanımlanması çalışmalarına verdiğimiz katkı nedeniyle Ankara Esnaf Sanatkarlar Odaları Birliği, Şoförler Odası ve Ankara Minibüsçüler Esnaf Odası bizi takdir etti. Ankara Esnaf Sanatkarlar Odaları Birliği ve Şoförler Odası Başkanı Mehmet Yiğiner, Ankara Minibüsçüler Esnaf Odası Başkanı Hacibekir Gani ve oda yöneticileri ile bu konuya çok ciddi destek veren AKP Çankırı Milletvekili İdris Şahin ve bizden desteklerini esirgemeyen TBMM İstanbul Milletvekili ve İçişleri Komisyon Başkanı Feyzullah Kıyıklık, Trafik Uygulama ve Denetleme Daire Başkanı Hamza Altıntaş'a biz de günün anısı olarak markamız ve firmamız adına bir plaket takdim ettik" dedi. ■

TIR EPD sistemi işleri kolaylaştıracak

TIR EPD Sisteminin ihracat taşımalarını da kapsayacak şekilde çalışabilmesi için gerekli hazırlıklar tamamlandı.

2 Nisan 2012 tarihi itibarıyla TIR karnesi kapsamında taşınmakta olan ve Türkiye'ye ithal etmek amacıyla getirilen eşyalar ile Türkiye üzerinden transit geçecek eşyalar için Türk gümrüklerine elektronik ön bildirim yapılması imkanı sağlanmıştır.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 5 Haziran 2013 tarihi itibarıyla TIR EPD Sisteminin ihracat taşımalarını da kapsayacak şekilde çalışabilmesi için gerekli hazırlıkları tamamladı. TIR EPD Sistemi kullanılarak gerçekleştirilecek ön beyanlar sayesinde taşıma işlemine ilişkin bilgiler Bakanlık elektronik sistemine önceden ulaştırılacağından, işlemler sırasında manuel veri girişi yapılması yerine bu bilgilerin çağrılması için TIR karnesi numarasının sisteme girilmesi yeterli olacak. TIR EPD sistemini kullanacak nakliyecilerin giriş gümrük idarelerindeki işlem süreleri kısıllacağından söz konusu uygulamanın kullanılmasını teşvik ediyor.

TIR EPD uygulamasının yeni versiyonuna, <https://tirepd.uru.org/login> adresinden ulaşılabilir. ■

Pirelli'den...

Ağır vasıta lastiği, 'Formula' satışta

Daha uzun kullanım ömrü ve yakıt tasarrufu sağlayan lastikleriyle lastik sektöründe liderliğini koruyan Pirelli, piyasaya sunduğu Formula serisi ağır vasıta lastikleri ile pazar liderliğini korumaya devam ediyor. İleri teknoloji, güvenlik, kullanım ömrü, dayanıklılık ve güvenlik performanslarında da öne çıkan Pirelli, Formula Steer, Formula Drive ve Formula Trailer'den oluşan yeni Formula serisi lastikleri ile ulaştırma ve lojistik maliyetlerini düşürüyor.

Pirelli ağır vasıta segmentinin en yeni lastiği AA etiket değerine sahip ST:01 Neverending'i, Formula Steer ve Drive lastiklerinin tanıtımı gerçekleştirildi. yenilikçi projeler sonunda ortaya çıkan Formula lastikleri; performans, uzun ömür ve düşük maliyet sunuyor.

4 adet çevresel kanal sayesinde sürüş kararlılığı, kontrol ve kritik koşullarda güvenlik sağlayan Formula Steer ile mükemmel yol tutuş ve her türlü bölgesel kullanımda efektif ve yüksek performans sağlayan Formula Drive, orta ve uzun mesafeli ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak için geliştirildi. ■

Arga Transport yeniden DAF ve TIRSAN aldı

Arga Transport Uluslararası Taşımacılık, 2 adet DAF XF105.460 Optimizer ve 2 adet TIRSAN Yeni Nesil Perdeli Maxima+ Semi Treyler'ini DAF-TIRSAN Otomotiv Samandıra Tesislerinde düzenlenen tören ile teslim aldı.

Arga Transport Uluslararası Taşımacılık Yönetim Kurulu Başkanı Hacı İbrahim Arga, "Ürünlerin kalitesi ve sağladığı yakıt ekonomisi bizim için çok önemli. Ayrıca DAF ve TIRSAN'ın sektördeki önceliğinin verdiği güven ve ikinci el değerlerinin yüksekliği ürünleri tercih etmemizde öncelik yarattı. Kayseri ilinin taşıma gücü her geçen gün artıyor. Arga Transport Uluslararası Taşımacılık olarak kendi payımıza düşeni en iyi şekilde yapmaya çalışıyoruz ve yapmaya devam edeceğiz" dedi. ■



İSTAB iftarı Anadolu Isuzu sponsorluğunda gerçekleşti

Orduhan; Servis taşımacılarının sıkıntıları devam ediyor

■ Erkan YILMAZ / Caner ÖZCAN

İTO Yönetim Kurulu Üyesi ve İSTAB Başkanı Hakan Orduhan, servis taşımacılığının birçok sorunla baş başa olduğunu, bu sorunları çözme noktasında İSTAB Yönetim Kuruluyla sektörü daha iyi günlere taşımak için çalıştıklarını söyledi.



3 Başkan bir arada: İSTAB Başkanı Hakan Orduhan, TOFED Başkanı Mehmet Erdoğan, TOF Başkanı Mustafa Yıldırım...



TTDER Başkanı Sümer Yiğci, UTİKAD Başkanı Turgut Erkeskin, Gürsel Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Levent Biran ve TOF Genel sekreteri Nusret Ertürk...



Anadolu Isuzu Satış Müdürü Efe Yazıcı, Satış Şefi Onur Çetinkaya, Otobüs Satış Sorumluları Murat Küçük, Kaan Arıbalı, SSH Müdürü Arif Özer, Yılmazlar Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Yılmaz Yılmazlar, Çelik Dizel Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Çelik ve Mini Tur sahibi Mehmet Öksüz...



TOFED Genel Başkanı Mehmet Erdoğan, Başkan Vekilleri Metin Tırış, Mustafa Özcan, TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclis Başkanı Rüştü Terzi, TÖHOB Genel Sekreteri Onur Orhon...

İstanbul Taşımacılar Birliği Derneği'nin Anadolu Isuzu sponsorluğunda 17 Temmuz Çarşamba akşamı Feriye lokantasında düzenlediği iftar yemeğine İstanbul Ticaret Odası Başkanı İbrahim Çağlar, Meclis Başkanı Şekip Avdagiç, İDO Şehir Hatları Genel Müdürü Süleyman Genç, TOF Başkanı Mustafa Yıldırım, Genel Sekreter Nusret Ertürk, TOFED Başkanı Mehmet Erdoğan, Başkan Vekilleri Metin Tırış, Mustafa Özcan, TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclis Başkanı Rüştü Terzi, UTİKAD Başkanı Turgut Erkeskin, TÖHOB Genel Sekreteri Onur Orhon, gazetemiz yazarı Bahçeşehir Üniversitesi UYGAR Merkezi Başkanı Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı ile çok sayıda servis taşımacısı firma sahibi katıldı.

Sorunlar sürüyor

İftar yemeğinde bir konuşma yapan İSTAB Başkanı Hakan Orduhan, servis taşımacılığının birçok sorunla baş başa olduğunu, bu sorunları çözme noktasında İSTAB yönetim kuruluyla sektörü daha iyi günlere taşımak için çalıştıklarını söyledi: "Her yıl olduğu gibi servis sektörümüz de yine sıkıntılarla mücadele etti. İSTAB ekibi olarak Korsan yasaasının, sektöre yaptığı darbe, plaka tahdidi ile ilgili beklentilerin olumsuz olması, servis araçlarına getirilen engellilerle ilgili düzenleme, kasko trafik sigorta poliçelerindeki artışlar, güzergah kullanım belgesinin alımında yaşanan ve sonrasında yaşanan zorluklar, havaalanı girişlerinde yaşanan D2 ve turizm belgesi karmaşası, servis sektörüne ait belgelendirmenin hala yapılmamış olması, okul servislerinde özmal araçlarımızın ilgili okulda çalışma zorunluluğu gibi bizleri üzmeye devam eden sıkıntılarla mücadele ediyoruz."



Arkadaşlarımız İstanbul ve Ankara'da, ilgili kurumlarla sektörün daha iyi bir yarıllara ulaşması için çalışıyorlar. Biz sektörün daha iyi koşullara kavuşacağına inanıyoruz."

Kademeli saat uygulaması

İTO Başkanı İbrahim Çağlar'ın kendilerine her organizasyonda destek verdiğini ve yalnız bırakmadığını belirten Orduhan, "Sayın Çağlar'ı İTO Başkanı olarak burada, misafir etmekten memnuniyet duyuyoruz. Sayın Çağlar, İstanbul trafiğine bir çözüm önerisi olarak sunduğumuz, sektörlerin farklı saatlerde mesaiye başlama projesini, İTO'nun yeni dönem programına alarak çalışmalarına başlattı. Bunun için kendisine, sektörüm, şahsım ve tüm ekibim adına teşekkür ediyorum" diye konuştu.

Otomotiv, ihracat lideri

Anadolu Isuzu Satış ve Pazarlama Direktörü Fatih Tamay ise otomotiv sektörünün Türkiye'nin ihracatında lider sektör olduğunu belirterek, 2023 yılı için hedeflenen 500 milyar dolarlık ihracat hedefine ulaşılacağını söyledi. Yıl sonunda ihracat hedefinin 160 milyar Dolarla kapanacağını, otomotiv sektörünün de 22 milyar Dolarlık ihracat hedefi gerçekleştirmesinin beklendiğini vurgulayan Tamay, "2023 yılında bu ihracat 75 milyar dolara ulaşacak. Türkiye'de otomotiv dendiği zaman, hep montaj sanayi aklı gelirdi. Bugün, dünyanın her ülkesine ürettiğimiz araçları ihraç eden, otomotiv sanayi ile yan sanayinin bu başarısına katkı sağlayan 60'a yakın Ar-Ge merkezi var. Bu Ar-Ge merkezleri ile kendi ürünlerini üreten bir sektör haline geldik" diye konuştu.

İhracat 28 ülkeye çıkıyor

Tamay, Anadolu Isuzu'nun 7 yıldır küçük otobüste ihracat liderliğini sürdürdüğünü ve bu liderliğin devam edeceğini belirterek, "26 ülkeye ihracat yapıyoruz. Bu yıl 27 ve 28'inci ülkeler de devreye girmiş olacak" dedi.

Çağlar: Önemlisiniz

İTO Başkanı İbrahim Çağlar, servis taşımacılarının önemli bir unsuru yerine getirdiğini belirterek, "Sizler bizim için çok önemlisiniz. En kıymetli varlıklarımızı, sabahleyin bizden alıp akşam bize getiriyorsunuz. Sizlere çok güveniyoruz, çok da seviyoruz. Hakan Bey, servis taşımacılarının sorunları bulunduğunu, sıkıntılar yaşadığını ifade etti. Sanıyorum, o da önümüzdeki iftarda veya önümüzdeki genel kurulda artık



İSTAB Başkanı Hakan Orduhan, İTO Başkanı İbrahim Çağlar'a günün anısına bir plaket sundu.

Anadolu Isuzu Satış ve Pazarlama Direktörü Fatih Tamay, İTO Meclis Başkanı Şekip Avdagiç'e bir plaket sundu.



Gazetemiz yazarı Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı, İDO İstanbul Şehir Hatları Genel Müdürü Süleyman Genç ile...



Altur Yönetim Kurulu Üyesi Hikmet Albayrak da katıldı.



Hanedan Tur firma sahibi Halil Sezer ve Münevver Sezer.



İlker Tur sahibi Ali Bayraktaroğlu, Hassoy Otomotiv'den Selim Saral...



TOF Başkanı Mustafa Yıldırım, iftar yemeği öncesinde İTO Başkanı İbrahim Çağlar ile keyifli bir sohbet gerçekleştirdi.

'sorunlar sıkıntılar var' demeyecek. Çünkü artık kendisi çözüm makamında. İstanbul Ticaret Odası'nın yönetim kurulu üyeliğini yapıyor" dedi. ■

İSTAB'dan Anadolu Isuzu'ya teşekkür

Başkanı Hakan Orduhan, "Anadolu Isuzu ekibine, sevgili Fatih Tamay'a, Genel Müdür Tuğrul Arıkan'a yürekten teşekkür ediyorum. Anadolu Isuzu'nun 10 yıl önce yapmış olduğu bu girişim bugün birçok sektörün, ideali oldu" dedi.



Hakan Orduhan, İTO Yönetim Kurulu üyeleri İlhan Soylu, Öznur Değirmenci, Hasan Erkesim ve Servet Samsama ile bir arada.



Soldan sağa: Afyon Üniversitesi Otobüs Kaptanlığı Bölüm Başkanı Doç. Dr. Kemal Karayomruk, Şevket Ak, Mustafa Yıldırım, İbrahim Çağlar, Mehmet Öksüz, Hülya Ulusoy ve Sümer Yiğci...