

Uluslararası nakliyeciler UBAK belgesine karşı çıkıyorlar



**UBAK
konusunda
yanıldık, 5
milyar dolar
zarar ettik** 7'de

Mengerler İstanbul'dan 50 Axor teslimatı



Özseç Beton ve Balkaya Nakliyat firmalarının sahibi Nesrullah Balkaya, Mengerler İstanbul'dan 50 adet Mercedes-Benz Axor 1840 kamyon satın aldı, 40 adet kamyon da takasa alındı.

Mengerler'den 5 firmaya 7 Travego, 4 Turismo

6'da

facebook.com/tasimadunyasi twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

GÜNEŞLİ PP2 İSTANBUL

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

Yıl: 3 • Sayı: 124 • 3 - 9 Şubat 2014 • Fiyatı: 25 Kr

www.tasimadunyasi.com

Taşıma Dünyası 2013 değerlendirmesi

970 derinlikli haber

Bugün, "Bilgiye dayalı objektif haber" şiarımızı korusak bile artık yeni şiarlar bize yön veriyor. "Haber bizde, biz her yerdeyiz". Basılı gazetede, internette, facebook'ta, twitter'da. Ankara'da Büyükşehir Belediyesi bilgi işlemde, İzmir'de servis taşımacısında, Antalya'da turizm taşımacısında, Tunceli'de D4 taşımacısında, Iğdır'da uluslararası nakliyatçıda, Giresun'da şehirlerarası otobüs yazıhanesinde, Kırklareli Vize'de otobüs-minibüs taşıma kooperatifinde...

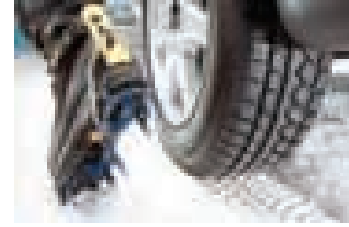
Haber analizi, güçlü ve zayıf yanlarımız. ■ 2'de



Muammer Başkan

Uzman Alpay Lök, kış lastiğinde durumu değerlendirdi:

LASTİK MEVZUATI ÇOK YETERSİZ



● Taşıma güvenliğine yönelik zorunlu lastik tedbirleri yetersiz olup mutlaka iyileştirilmelidir.

● Lastik muayene ve denetiminde iyileşme sağlayıcı mevzuat ve standartlar getirilmelidir.

Son dönemde artan otobüs kazaları konusunda Frenteknik Firması Sahibi Makine Yüksek Mühendisi Alpay Lök'ün görüşlerine başvurduk.

● 27 Kasım'da yayımlanan Kış Lastiği Genelgesi, 10 Aralık'ta yapılan revizyon sonrası Dört Mevsim Lastiği Genelgesine dönüştü.

● Halen zorunlu olan M+S işaretli lastikler kış lastiği değil, uluslararası bir yeterliliği ve standardı olmayan dört mevsim lastikleridir.

● M+S, aslında kamyon ve çekicilerde yaz ve kış kullanılabilen, kaygan yolda bir miktar kontrol sağlama amacı güden bir lastiktir.

● Mevzuattaki en az 1,6 mm. lastik diş derinliği yetersiz olup bazı ülkelerde olduğu gibi bizde de artırılmalıdır.

● Lastiklerin logoları üretimde boyalı yapılarak uzaktan kolayca denetleme imkanı yaratılmamıştır.

● Ticari araçlara özel ilave muayeneler getirilmeli ve araçtaki lastiklerin mevzuata uygunluğu yetkili kişi ve kuruluşlarca sertifikalandırılmalıdır.

● Araçların kullanacağı ön lastiklerin de iyileştirilmesi, frenleme açısından avantaj sağlar.

● Kış lastiklerinin pahalı oluşu ve yakıt tüketimini arttırması, taşıma güvenliğinden tavize gerekçe olamaz.

● Doğu bölgelerindeki taşımacılar zorunlu olanların ötesinde lastikte ek güvenlik sağlanmasına yönelmelidirler.

● Büyük taşıma firmalarının filo mühendisi benzeri, sorumlu bir denetim elemanı istihdam etmeleri düşünülmelidir.

● Sanayi Bakanlığındaki MARTEK (Motorlu Araçlar Teknik Komitesi) benzeri bir komite UDH Bakanlığında da oluşturulmalıdır. ■ 4'te



İSTAB'ı ziyaret eden Mustafa Sarıgül'den söz:

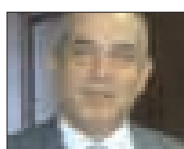
**UKOME'de
sektör
temsilcileri
olmalı** 3'te



Dr. Zeki Dönmez

Kazaların sorumlusu öncelikle taşımacıdır

5'te



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

Şehiriçi ulaşımda AUS ve parklanma uygulamaları-2

2'de



Mustafa Yıldırım

Kazaların nedeni!

3'te



Akif Nuray

Kalkınma zamanı mı geldi?

4'te

Meysen Gıda'ya 11 Scania Streamline



7'de



Brisa, Profleet ile

500 bin lastiğe dokunacak

6'da

Otomotiv Sanayi Derneği 2013 otomotiv pazar rakamlarını açıkladı.

Otobüs pazarımız %127 büyüdü



Avrupa ve Türkiye Değerlendirmesi:

Ağır ticari araçta Avrupa ülkeleri yüzde 6 büyüdü, Türkiye bir önceki yıla göre aynı kaldı.

5'te

Alcoa, Ticari Kamyon Jantını piyasaya sürüyor



8'de

Castrol'den Vecton

Ağır ticari araçlar için yeni motor yağı.



8'de

3 - 9 Şubat 2014

Mustafa Sarıgül, İSTAB ziyaretinde söz verdi.

UKOME'de sektör temsilcileri olmalı

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkan Adayı Mustafa Sarıgül, İstanbul Taşımacılar Birliği Derneği (İSTAB)'ı 27 Ocak Pazartesi günü ziyaret etti.

Orduhan sorunları dile getirdi

Sektörde yaşanan sorunları Başkan Adayı Sarıgül'e kısaca anlatan İSTAB Başkanı Hakan Orduhan,, "İstanbul'da yaklaşık 50 bin servis aracı var. İSTAB'ın bünyesinde 50 bin servis aracını yöneten firmalarımız var. Esnafımızın ciddi sorunları var, ancak bizim cephemizden dinlediğinizde bizim de ciddi sorunlarımız var. Sorunlarımızın çözümü için en büyük partnerimiz olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile ciddi bir işbirliği yapmalıyız" dedi.

Sektörün belgelenmesi gerektiğinin üzerinde bir kez daha duran Orduhan, "Bu sektöre kimin girdiği kimin çıktığı belli değil. Bu sektörün belgelenmesini istiyoruz ve bunun içinde çalışmalar sürdürerek çok basit bir model hazırladık ve Büyükşehir Belediyemize sunduk" dedi. İSTAB'ın sadece sorunların ortaya konulmasında değil çözüm üretilmesinde de etkin bir rol oynadığını belirten Orduhan, İstanbul trafiğinin çözümü için de "kademeli saat" uygulamasının dikkate alınması gerektiğini söyledi.

Trafik düzeliyor, verimlilik artıyor

Sektörün sıkıntı ve beklentilerini dinleyen Mustafa Sarıgül, seçilmesi



durumunda İstanbul'un sorunlarının İstanbullular ile birlikte çözüleceğini ifade ederken, İstanbul'un trafik sıkışıklığında servis araçlarının günah keçisi ilan edilmesinin haksızlığı üzerinde durdu. Sarıgül, "Trafik sıkışıklığında hep siz günah keçisi ilan ediliyorsunuz. Oysaki gün içinde yüklem boşaltma yapan kamyonlar da var. Bu işlem gece yapılmalı ama gündüz yapılıyor ve trafik alt üst oluyor" dedi.

Seçilmesi durumunda herkesin başkanı olacağını kaydeden Sarıgül özellikle sivil toplum kuruluşlarından kendi konuları ile ilgili mutlaka görüş alacağını söyledi. Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nde İSTAB'dan mutlaka temsilci olması gerektiğini dile getiren Mustafa Sarıgül, "İstanbul Büyükşehir Belediyesi sizinle işbirliği içinde çalışsa, sizin araçlarınızın çalışmadığı saatlerde bu araçları kullansa öncelikle verimlilik artar" diye konuştu.

İSTAB Başkanı Hakan Orduhan ziyaret anısına Mustafa Sarıgül'e Ayasofya'nın M.S 5. Yüzyılda Mısır'dan getirilen kapısının rölyefini hediye etti. ■

Kazaların nedeni...

Trafik kazaları maalesef dünyanın ve ülkenin kaderi. Yaşanmaması en büyük dileğimiz. Bizler, can taşımanın getirdiği yüksek sorumluluktan dolayı kendi oto kontrolünü, oto kriterini yapan firmalarız. Ama bizim yapabileceklerimiz sınırlı. Buradan meslektaşlarımıza geçmiş olsun, ölenlere Allahaan rahmet, ailelerine başsağlığı diliyorum. Çok acı bir tablo tabi. 2014 yılına böyle girmek istemeydik.

Kazaların nedenleri

Sektörümüzde ekonomik koşulların yarattığı sosyal ve ekonomik bir travma var. Bu travma, kazançsızlık ve borçlarla birlikte sosyal çöküntüye neden oluyor; çalışma koşullarını, insan psikolojisini zorluyor. Bunlar göz ardı edilecek konular değil. Özellikle yüksek vergilerin yarattıklarıyla birlikte akaryakıt ve işletme giderleri, otobüs işletmeciliğini sektörler arası ve sektör içi haksız ve yıkıcı rekabete sürüklüyor.

Lastikleri ekonomik koşullardan dolayı zamanında değiştirmek, başkasının ehliyetini kullanmak Bakanlığın çözeceği sorunlar değil. Firmaların biraz sorumluluk alması lazım. Yol denetimlerinin mutlaka yapılması lazım. Sürat denetimleri çok iyi yapılıyor, ancak kaptaanların araç kullanma sürelerinin yeterli denetlendiğine inanmıyorum. İkinci, üçüncü şoförü araca koyamamak da ekonomik travmanın yarattığı bir sonuçtur.

SRC eğitimi verilmeden belgesi veriliyor

Sürücü eğitimleri de yetersiz. SRC eğitimleri verilmeden, belgeleri veriliyor. Psikoteknik testleri yapılmadan sürücülük yapanlar var. Bize göre SRC'nin altının doldurulması ve eğitim verilmesi gerekiyor. TOF olarak biz, Afyon Kocatepe Üniversitesi ile işbirliği yaparak, sürücülere özellikle kış koşullarında kazaların yaşanmaması için çok ciddi eğitimler veriyoruz.

Beslenmeden dinlenmeye, ilaç kullanmaya kadar dikkate ve teknik araç kullanımına yönelik eğitimler veriyoruz. Buna rağmen kaza olur mu, olur tabii. Kazalar bazen insanın kendi hatasından bazen de karşı tarafın hatasından olur.

Avrupa'da sürücü eğitimleri

Trafik Güvenliği Platformu ile güzel kararlar alındı. Ama önce ehliyet sorununun çözülmesi gerekiyor. Toplu taşıma sürücülerinin yeterli eğitimi almadıklarını iddia ediyoruz, bunu da kanıtlamaya hazırız. Avrupa'da özellikle büyük araç kullanımına geçişte kaygan zemin eğitimleri veriliyor: çamurda, karda nasıl gidilir, kuru zeminden karlı zemine geçişte neye dikkat edilir, frenleme süreleri nasıl olur? İyi otobüs şoförü frene basmayan şofördür. Frene bastığınız zaman olacakları tahmin edemezsiniz. Her frene bastığınızda otobüs içindeki yolcu irkilir. Bu yazıyı sürücülerimizin de okuyacaklarını umuyorum. Ben İstanbul'dan Ankara'ya kadar hiç frene basmadan giden kaptaan şoförlerimizle seyahat ettim.

Taşımana göre eğitim...

Likit yükleri taşıyan sürücülere ayrı eğitim verilmesi gerekiyor. Likit yükler hareketli yüklerdir, likit yükler ayrı, sürücü ayrı yere gider. Arabayı sallarsa, savurur. Bu eğitimlerin verilmediğine tank oluyorum. Bazı sivil toplum örgütleri ve üreticiler bu eğitimleri vermeye çalışıyorlar ama altyapılar yetersiz. Trafik eğitimlerinde bu altyapı yetersizliğini giderecek acil bir düzenlemeye ihtiyaç var.

Başbakanlık Genelgesi'nin gerekleri kısmen yapıldı. Bunları bir an önce hayata geçirmemiz lazım. Trafiği yönetmekte sorumluluğu olan yetkililere bir mesaj vermek istiyorum: B sınıfı ehliyet veren kurumla, E sınıfı veren kurumların altyapısının farklı olması lazım. Kaygan zemin, buzlu, sulu zemin testleri, likit yük testleri, ağır



my@ulusoy.com.tr

Mustafa Yıldırım

TOF Tüm Otobüsçüler Federasyonu Genel Başkanı

pekasların taşınmasına yönelik eğitimlerin verilmesi lazım. Double yollar yol güvenliği ve büyük konfor sağladı. Ancak double yolların niteliklerinin geliştirilmesi, trafik işaretlerinin yeterli hale gelmesi, kara noktaların giderilmesi lazım.

Kar lastiği ve dış derinliği

Otobüslerde çekici lastiklerin kar lastiği, ön lastiklerin dört mevsim olması yeterli. Ancak bu lastiklerin dış derinliğinin de 6 milimden aşağı olmaması şart. Bizde dış derinliğine yönelik bir mevzuat yok. Bu düzenlemenin de bir an önce hayata geçirilmesi büyük önem taşıyor.

Kaplama lastiğin günahı yok

Biz kaplama lastiklere günah buluyoruz ama kaplamanın bir günahı yok. Lastikler, yeter ki, ECR standartlarını taşıyan lisanslı yerlerde kaplansın. Denetim yapması gereken Sanayi Bakanlığı bu standarda sahip olmayan tür kurumlara izin vermemeli. Lastik ekonomik bir değerdir. Onu yok etmemek gerekiyor. Siz kaplamayı üçte bir fiyata yaptırabiliyorsunuz. Dört mevsimi bir arada yaşayan bir ülkemiz. Bizde kuru zeminden ıslak zemine, ıslak zeminden buzlu zemine ne zaman, nerede, ne zaman geçileceği belli olmadığı için sürücülerin özellikle soğuk havalarda havanın derecesindeki değişime bakarak dikkatli gitmesi lazım. Bunun da eğitimlerde anlatılması şart.

Dijital-analog takoğraf

Kaza ile birlikte gündeme gelen dijital takoğraf konusuna değinirsek, yarı elektronik, mühürlü, kapalı analog takoğraf kullanıyoruz. Dijitallerden sadece maksimum sürata yönelik veriler

alıyoruz. Yeni dijitalerde son durumu bilmiyorum ama mevcut orijinal analog takoğrafra daha çok fayda sağlıyor; yolculuğun bütünü, daha doğrusu seyahatin bütünü röntgen gibi görülebiliyorsunuz. Sürücünün nerede ne kadar süratle gittiğinin kontrol ediliyorsunuz. Analog sistemlere artık müdahale söz konusu değil. Bunlar muayene istasyonları veya servisler tarafından açılabilir. Sürücüler iyi denetlerseniz, hesap sorulabilecek hatayı tekrarlamak istemediklerini göreceksiniz.

Otogarlarda kaptaanların dinlenme yeri

Biz her zaman otogar projelerinin önemli olduğunu, sektörün ihtiyaçları doğrultusunda projelendirilmesi için de görüşünün alınmasının önemini vurguluyoruz. Otogar projelerinde kaptaanların dinlenme alanları yer almıyor. Özellikle kaptaanların ucuz şekilde konaklayabilecekleri alanların oluşturulması şart. Bunun Türkiye genelinde ulusal proje olarak ele alınması gerekir. Biz İETT şoförü kullanmıyoruz, akşam evlerine gitmiyorlar bu şoförler. Otobüs bagajlarında yatıp yeterli kadar dinlenmiyorlar; bütün bunlar mutlaka çözülmesi gereken sorunlarımız. Bu kazalar tek taraflı, karşı taraf yok. Buradan çıkarılması gereken sonuç sürücü taşıt ve yol ilişkisi. Sonuç: sürat ve fren. Ya süratli olacaksınız, ya da hatalı fren yapacaksınız. Bunları yapmak için dikkatsiz olmanız gerekiyor. Dikkatsizliği yeterli dinlenmemiş olmak tetikliyor. Onun için bu analizi doğru yapmanız gerekiyor. Sonuçta kazaların nedeni sürücü hataları. Bu kazalar ilk değil, son olmayacak. Bunu önlemek için alınması gereken tedbirlerin yüzeysel değil, kalıcı olması lazım. ■



Çevreciliği ve konforuyla TAKDİR TOPLUYOR

Doğal gaz ile çalışan Avenue CNG, çevreci özelliğinin yanı sıra; güçlü kliması, ısıtma sistemi ve ergonomik koltukları ile şehir içi toplu ulaşımı konfora dönüştürüyor.



AVENUE CNG

www.temsa.com





**Akif
Nuray**

anuray59@gmail.com

Kalkınma zamanı mı geldi?

İktisatçıların, ekonomistlerin, ekonomi yöneticilerinin olacağını bildikleri gelişmeler şimdilerde oluyor...

ABD, bastığı paralarla ekonomisini düzelmeye soktu. Basılan paralardan birazı ülkemize öyle hızla dolmuştu ki dolar iyice ucuzladı o yıllarda. Döviz kredileri yaygınlaştı, herkes liranın "aşırı değerli" olmasından şikayet bile etti. Merkez Bankası doları bir türlü pahalandıramamıştı, yıllarca...

Bolluktan yararlandık; otomobile ithalat yüzde 80'e tırmandı, kredi büyümesi yüzde 35 oldu, cari açık yüzde 10'a ulaştı.

ABD ekonomisinde düzelmeye başlayınca, bastığı parayı azaltmaya başladı. Para bolluğu da azalmaya başladı. Dolar yükseldi nihayet ve aşırı değerli olan Türk Lirası da uygun bir değere geriledi, aşırılık şikayeti gündemden düştü.

Fakat... Dolar o kadar da fazla yükseldi ki Merkez Bankası bu defa Doları kendi kaynaklarından bollastırma yoluna gitti. Sattı, sattı...

Kıtlık bastırıyor, Dolar yükseliyordu. Başka şeyler de yapmak gerekti ve Merkez Bankası bu defa TL'nin değerini arttırmak için TL faizini yükseltti, doların yükselmesini yavaşlattı.

Şimdi yeni denge noktası oluşacak; yükselmiş faiz, biraz yükselmiş dolar, biraz pahalanmış finansman ve karşılığında biraz yavaşlamış büyüme, biraz pahalanmış hayat, azalmayan işsizlik. Üzüleceğiz.

Turizm gelirleri artacak, ihracat gelirleri artacak, aramalı üretimi artacak, istihdam artacak, ithalat azalacak, dış ticaret dengesi iyileşecek. Bunların hepsinin ortak sonucu olarak cari açık azalacak, dış finansman ihtiyacımız yavaşlayacak, sevineceğiz.

Etkin ve katılımcı yönetim gerek!

ABD'de, para basmak 2014 sonunda duracak. Japonya'nın ve AB'nin para basmasının devamı bekleniyor, başka konu, bunların hepsini biliyorduk... Bilemediğimizi bir konu var sanki:

Yukarıdaki üzülmeye noktalarımız bize benzeyen tüm ülkelerde var. Acaba bir durgunluk yaratacak mı? ABD Merkez Bankasının yeni Başkanı geçen aylarda ABD ekonomisinin artık dünya ekonomileri ile yakından bağımlı olduğunu bildiklerini; karar alırken o ekonomilerin olumsuz etkilenmelerini en aza indirmeye dikkat ettiklerini söylemişti.

Bu, onları çalıştırmaya, durdurmamaya dikkat edecek demektir. Durdurursa eğer, kendi de ardından durur, tekrar!

Göreceğiz.

Basılan bu paraların bir de geri toplanması var. Şimdilerde henüz konuşulmuyor ama gereğince koyuyor planlarına, 2015'den itibaren, hem kamu, hem özel sektör. O hayat daha da sert olacak. Şükür ki her ilgili bunu biliyor. Başka konu!

Konunun 'bilenler'i yine "Yapısal iyileştirme"lerden konuşmaya başladılar; katma değerli üretim, tasarım ve yenilikçilik, Ar-Ge verimliliği...

Bolluk zamanlarında bunlar akademik çevrelerin alanlarında ama uygulamacıların dikkatlerinden uzakta kalmışlardı.

Bu konular eğitim, istihdama duyarlı öğretim, paylaşım, erişim, hukuk düzenlemelerini anlatıyor sanki sevgili okurlar; yani 'kalkınma'yı...

Önce güçlü ekonomiyi kuracağız, kalkınma sayesinde güçlü siyasete kavuşacağız: Kendi siyasetimize! ■

Yeni yılın ilk günlerinde yaşanan otobüs kazaları, kış lastiği kullanımı ve denetimlere yönelik yoğun tartışmaları da beraberinde getirdi. Makina Yüksek Mühendisi Alpay Lök, kış lastiği mevzuatı ve denetimlere yönelik yeni öneriler getirdi.

Karayolu şehirlerarası yolcu taşımacılığı son günlerde yaşanan büyük kazalar nedeniyle sıkıntılı günler yaşıyor. Kazalar birçok tartışmayı beraberinde getirir de, bu kazaların önüne geçilmesi için yapılması gerekenleri öğrenmek için Kışlastiği.com web sayfasının kurucusu ve Frenteknik firmasının sahibi Makina Yüksek Mühendisi Alpay Lök'ün görüşlerine başvurduk. Alpay Lök, mevzuatta yapılması gereken değişikliklere vurgu yaptı: "Kış Lastiği Genelgesi 27 Kasım 2012 tarihinde yayımlandı. Daha sonra 10 Aralık'ta bir revizyon yapıldı. Dağ içinde kar tanesi logolu kış lastiği, binek araçlarda ve hafif ticari araçlarda zorunluyken, 10 Aralık 2012 itibarıyla o zorunluluk kaldırıldı ve "M+S" yeterli görüldü. Bir kere şu an lastik genelgesi, 'kış lastiği genelgesi' değil, adı öyle ama yapılan değişiklikten sonra bunun adı ne yazık ki, 'Dört Mevsim Lastiği genelgesi' oldu. M+S dört mevsim lastiğidir. Uluslararası bir yeterliliği ve standardı yoktur. Hatta suüstimalde açık bir olaydır. Kısaca M+S standardı olmayan her lastik üreticisinin kendisine ait özel standardının olabildiği lastiktir. Halbuki dağ içinde kar tanesi olan ki, 'buna 3 tepeli dağ işareti' (İngilizcesi 3PMSF) diyoruz. Bu uluslararası bir standarttır. Bu standardı ancak kış özelliğine sahip lastikler sağlayabilir. Her araca uygun bu lastiklerden var. M+S aslında kamyon ve çekicilerde yaz ve kış kullanılabilen bir miktar da kaygan yolda kontrol sağlama amacı güden bir lastik. Bizdeki mevzuat ağır ticariler için Orta Avrupa ülkelerinde uygulanan kış lastiği mevzuatının benzeri alındı. Orada da M+S ağır ticarilerde yeterli, ancak Kuzey Avrupa ülkelerinde bu üç tepeli dağ içinde kar tanesi olan gerçek kış lastiği talep ediyor. Bununla ilgili tüm üye ülkelerde geçerli bir AB mevzuatı yok. İki lastik arasında ne fark var: Üç tepeli dağ içinde kar tanesi olan ticari lastik M+S'ye göre kauçuk malzemesi farklı olduğu için düşük sıcaklıklarda yol



tutuşu daha iyi. Çikleti buzluğa attınız, buzluktan çıkarttığınızda kırılır: Yaz lastiği kışın öyle olur. Şehirlerarası otobüslerde otobüsün ön ve arka tekerleklerinde "Üç Tepeli Dağ içinde Kar Tanesi" logosu olan "M+S Kış Lastiği" takılması zorunlu olmalıdır.

Diş derinliği ticari araçlar için ayrı konulmalı

Alpay Lök, diş derinliğine yönelik uygulanan 1.6 milimetre kuralını yetersizliğine dikkat çekiyor: Uluslararası standart 1.6 milimetre standartı getirmiş ancak bu çok yetersiz bir uygulama. Diş derinliğinin binek ve hafif araç kış lastiklerinde 4 milimetrenin altında olmaması gerekiyor. 1.6 milimetre kabağa yakın bir lastik ve sürüş güvenliği için de çok tehlikeli bir durum. Avrupa'da bunun ağır taşıtlarda 5 milimetreye getirilmesi konuşuluyor, hatta bazı ülkelerde uygulanıyor. Bizde de özellikle ticari lastiklere bu tür bir uygulamaya getirilmesi gerektiğini düşünüyorum.

Üç tepeli dağ içinde kar tanesi (3PMSF) lastikler

Alpay Lök, özellikle ağır kış koşullarının yaşandığı doğu illerinde üç tepeli dağ içinde kar tanesi lastiklerinin kullanımının önemini vurguluyor: Can güvenliğinin en çok arandığı özellikle şehirlerarası otobüslerde hele hele İç Anadolu ve doğuya giden güzergahlarda dağ içinde kar tanesi olan bütün tekerlekler takılı orijinal ya da kaplama yine kaplamanın da, sertifikası olmak kaydı ile bu tür lastikler kullanılmalı. Almanya'da bu tür tartışmalar var. Orada bir farklılık var. Orada Trafik Sigortası, Kasko Sigortası aracın lastiklerinin uygun olmadığını ispatlarsa tazminat ödemiyor. Ayrıca siz, istediğini kadar mevzuata uygun lastik taktık deyin yolda kalırsa arabanız trafiği engellerse polis size iki katı (ğ 80.-) ceza veriyor. Almanya'da hiç kimse M+S'in yeterli olduğunu iddia etmiyor. Ama çok iyi M+S'ler var. Onlar kış lastiklerinden pahalı. Ayrıca ön lastiklerin de kış lastiği olması gerektiğini düşünüyorum.

Frene bastığımızda, arka tekerlekler yük kaybettiği için arka taraftaki frene ön tarafın yardımcı olması gerekiyor. Frene mesafesinde ön tekerlekler çok önemli. Lastikte de aynı şekilde sade arka tekerlekler kış lastiği taktığınızda, ön taraftaki lastikler yaz lastiği olduğu için viraj dışına çıkma direksiyon hakimiyetini kaybetme riski var. Aracın üzerine hangi lastikler takılabileceğine nihai karar yeri araç üreticisidir. Her araç üreticisinin de aracına uygun yaz lastiği ve kış lastiği alternatifleri onaylı lastikleri vardır.

Lastik denetimine yönelik öneriler

Alpay Lök, lastik denetimlerinin daha kolay yapılabilmesine yönelik bir önerisi de var: 2010 yılında kış lastiği mevzuatı

Almanya'da yenilendiğinde Alman Polis Sendikası (GdP) "biz bu lastikleri kışın karda denetleyemeyiz bizim işimiz bu değil" diyor. "Biz ancak kaza yapan araçların lastiklerini denetleyebiliriz" diyor. Lastiği kontrol eden kişi, kaplama lastiğin sertifikalı olup olmadığını da kontrol etmekle yükümlü olmalı. Siz yol kenarında bir polislin karalıktaki lastikleri bu detayda kontrol edebileceğine inanıyor musunuz, ben inanmıyorum. Ben bir öneri geliştirdim ve bu önerimi de Almanya'ya Alman Polis Sendikası (GdP)'na gönderdim. Kış lastiği logosu boyalı olsun, üretimi de böyle yapılsın ve dışarıdan bakıldığında polis rahatlıkla görebilsin. Ben bunu Türkiye'nin mevzuatına şöyle önerdim; Bir aracın üzerindeki lastiklerin mevzuat şartlarına uygun olup olmadığı belgelendirilsin. Her aracın kış mevsimi girdiğinde lastiğini taktıktan sonra yetkilendirilmiş bir kurum, yetkili araç servisi, yetkili lastik servisi olabilir. Ya da Makina Mühendisleri Odası'ndan eğitim almış yetkili mühendis olabilir. "Bu aracın üzerindeki lastikler mevzuat şartına uygundur, kaplaması orijinal, profil derinliği de, ölçüleri de uygun" diye bir belgelendirme olsun. Ben bunu 2012 Kasım'daki 2.Lastik Çalıştayı'nda da sundum. Kararlar içinde girdi. Her hangi bir kaza olduğunda da kaza tutanağının içine bu lastik belgesi de eklenir. Polislin karalıktaki çamurda o buzda, lastiklerin üzerindeki M+S veya Kış Lastiği Logosunu aramasını istemek işkenceden farksızdır. 2918 sayılı Trafik Kanunu'na işlenebilir. Trafik Kanunu'nda kış lastiği ile ilgili bir madde olarak ekli değil. Sadece bir ceza maddesi (30/1a) var. Araçlarda lastiklerin uygun olması diye. Aracın bir donanımı eksikse sizi yakalıyorlar. 80 lira ceza. 7 günde bu eksikliği gidermezsen, arabayı bağliyorlar. Buna bağlı olarak konmuş. Halbuki siz bunu daha detaylı tanım haline getirip hem zorunlu bulunması gereken teknik donanımlar içine ekleyebilirsiniz, Hem de bu kış lastiği denetim belgesini de oraya yazarsınız ayrıca bunu verebilecek kurumları Sanayi, İçişleri Bakanlığı karar verir"

Ticari araçlara ilave araç muayenesi kuralı

AB ülkelerinde ticari araçlara yönelik ilave araç muayenesi olduğunu belirten Alpay Lök, bu uygulamanın da Türkiye'de bir an önce hayata geçmesi gerektiğini söylüyor: Türkiye'deki araç muayenesi AB direktifine (2009/40/EC) uygun. O direktifte otobüslere de yönelik yılda bir kere yapılmak üzere teknik olarak nelerin kontrol edileceğini yazıyor. Ama bu direktifte üye ülkeler dilerlerse, 'frenle ilgili kısıtları değiştirebilirler ya da ek muayeneler koyabilirler' diyor. Buna dayanarak örneğin Almanya, yıl içinde ilave üç muayene daha yapıyor. Fakat



Trafik kurallarının ülke yorumu

Almanlara göre trafik kuralları şöyle yorumlanıyor; "izin verilmediği sürece yasak", Fransız'a göre; "yasaklanmadığı sürece serbest", İtalyan'a göre "yasaklansa bile sadece tavsiye". Biz Türkler'e kuralın uygulanmasını nasıl sağlayabiliriz, sola dönüş yasasını koyacağız. Bir de ilaveten buraya bir kapan koyacağız. Bu araba buradan içeri girmesin. Biz mevzuatı yaparken de böyle yapmamız lazım. Mesele bu.

Dorsede zorunluluk 1 Aralık 2014'te

Römork tipi kış lastiği Orta Avrupa'da zorunlu değil, yakında olacak. ESP'den dolayı olacak. ESC, 2014-2016 aralığında çeşitli ülkelerde zorunlu hale geliyor...

Türkiye bu konuda önderlik yapacak. Pirelli dorse kış lastiği üretmekle, Türk ekonomisine önemli bir avantaj getirecek. Yurt dışına ihracat şansı olacak.

bunu ayrı bir mevzuata göre yapıyor. Normal periyodik muayene dışında yıl içinde 3 tane daha ilave muayene şartı getirmiş ve bunu 3 ayda bir olarak belirlenmiş. Bu 3 muayene dar ama derindir. Güvenlikle ilgili parçaları kontrol ediyor. Lastik ve fren de bunun bir parçası. Sökme ve takmalı detaylı muayene yapıyorlar. Bu muayeneyi de akredite olmuş yetkili araç servisleri yapıyor. Türkiye'de servisler, bu iş için akredite olabiliyorlar. Siz ne kadar sık muayene ederseniz, o komponentlerin güvenliğini o şekilde sağlıyoruz. İşin bir de ekonomik boyutu var. Otobüsçüler diyecek ki "ben öldüm bittim burası Almanya değil, ben zaten yaşam mücadelesi veriyorum, bize yeni maliyetler yüklemek istiyorsunuz". Ekonomik boyut önemli tabi ama ben yine insan hayatından daha önemli bir şeyin olduğunu düşünmüyorum. Bir öneri de, ticari araçların kışa girmeden önce bir muayeneden geçmesi yönünde bu da mümkün.

Filo mühendisliği

Alpay Lök'ün iş güvenliği yasasında olduğu gibi iş güvenliği uzmanı istihdamının yük ve yolcu taşıyan firmalara yönelik de filo mühendisliği olarak uygulanabileceğini öneriyor: Bu şekilde sorumluluğu denetimi yapan o belgeyi bulunduranın üzerine atıyorsunuz. Herhangi bir şekilde usulsüzlük varsa onu sorumlu tutuyorsunuz. O belgeye imza atanın sorumluluk sigortası yapmasını talep edeceksiniz bunlar o kadar kolay olmayacak. Büyük filolara bu tür bir istihdamı zorunlu tutulması, küçüklerinde bu hizmeti almasını sağlayacak kural getirilebilir. O mühendis belli aralıklarla kontrolleri yapacak.

UDH Bakanlığı'nda teknik komite

Alpay Lök, Sanayi Bakanlığı bünyesinde hizmet veren MARTEK teknik komitesinin benzerinin Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde de oluşturulmasının kazanımlar sağlayacağını belirtiyor: Sanayi Bakanlığı'nda MARTEK adı altında bir komite var. Ayda bir toplanıyorlar. Motorlu Araçlar Teknik Komitesi. Tavsiye kararlar alınıyor. Bunu Ulaştırma Bakanlığı da yapabilir. Teknik mevzuatlar burada tartışılır ve tavsiye kararlar alınır. ■

HD kaliteli içerik

Cloud Kontrol Merkezi

TS 16949 sertifikası

Otomotiv seviyesinde Kalite

MSI/FUNTORO'dan garanti

OTOBÜSLERDEKİ en lüks seyahat deneyimi

TEKNOLOJİ BİLİŞİM LTD. ŞTİ.

FUNTORO

100.71

3 - 9 Şubat 2014

Tasima
Dunyasi

Gündem » 5

Otomotiv Sanayi Derneği 2013 otomotiv pazar rakamlarını açıkladı.

Otobüs pazarı %127 büyüdü

Şehir içi otobüs alımları ile 4.027 adete ulaşan otobüs satışları otomotivde en yüksek büyüyen ürün oldu.

2013 yılı Ocak-Aralık döneminde toplam pazar, 2012 yılı aynı dönemine göre yüzde 9 oranında artarak 893 bin adet düzeyinde gerçekleşti. Aynı dönemde otomobil pazarındaki artış yüzde 19 düzeyinde gerçekleşti ve pazar 665 bin adede yükseldi.

2013 yılı Ocak-Aralık döneminde hafif ticari araç pazarı

bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 15 oranında azaldı ve pazar 189 bin adet düzeyine geriledi.

2013 yılı Ocak-Aralık döneminde bir önceki yıla göre ağır ticari araç pazarı değişmedi ve pazar 40 bin adet düzeyinde gerçekleşti. 2013 yılında 2012 yılı dönemine göre kamyon pazarı yüzde 8 oranında azalarak 32 bin adet düzeyine gerilerken, otobüs pazarı ise özellikle kent içi yolcu taşımacılığı talebindeki olumlu gelişmeler nedeni ile yüzde 67 gibi önemli oranda arttı ve 4.027 adet

oldu.

Son 10 yıllık ortalamalara göre toplam pazar yüzde 30,9 otomobil pazarı yüzde 58,9 artarken, hafif ticari araçlar (HTA) pazarı yüzde 16,4 oranında azaldı. Kamyon pazarında 10 yıllık ortalamalara göre yüzde 3,6 azalırken otobüs pazarı ise yerel yönetim alımları ile yüzde 127,3 oranında artış gösterdi.

Otomobil pazarında 2012 yılının ikinci yarısından sonra ithalatın pazar payı artmaya başladı ve 2013 Aralık ayında yüzde 78 düzeyinde gerçekleşti. ■

Pazar (x 1.000)	10 Yıllık Ortalama	2013	Değişim %
Toplam	682.2	893.1	30.9
Otomobil	418.3	664.7	58.9
HTA	225.7	188.7	-16.4
Kamyon	33	31.8	-3.6
Otobüs	1,772	4,027	127.3



Avrupa ve Türkiye Araç Pazarı Değerlendirmesi

(2012/2013 Aralık)

Otomotiv Sanayi Derneği tarafından hazırlanan "2012-2013 Aralık dönemi Avrupa ve Türkiye Araç Pazarı Değerlendirmesi" raporu yayınlandı. Ağır ticari araçta Avrupa ülkeleri yüzde 6 büyüdü, Türkiye bir önceki yıla göre aynı kaldı.

azaldı ve 29 bin adet düzeyine geriledi.

2013 yılı Ocak-Aralık döneminde AB (27) ve EFTA Ülkeleri'nde ticari araç pazarı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 1 oranında arttı ve 1.770 bin adet düzeyinde gerçekleşti. Aynı dönemde Türkiye ticari araç pazarı bir önceki yıla göre yüzde 13 oranında azaldı ve 228 bin adet oldu.

Ağır Ticari Araçlar Pazarı

2013 yılı Aralık ayında AB (27 Ülke) ve EFTA ülkeleri ağır ticari araç pazarı, bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 108 gibi önemli bir oranında artmış ve 49 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir.

Türkiye ağır ticari araç pazarı 2013 Aralık ayında bir önceki aya göre yüzde 3



oranında artmış ve 5.878 adet düzeyinde gerçekleşmiştir. 2013 yılı Ocak-Aralık

döneminde AB (27) ve EFTA Ülkeleri'nde ağır ticari araç pazarı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 6 oranında arttı ve 349 bin adet düzeyinde gerçekleşti.

Aynı dönemde Türkiye ağır ticari araç pazarı bir önceki yıla göre değişmedi ve 39.746 adet oldu. ■

Otomobil Pazarı

AB (27) ve EFTA ülkelerinde otomobil pazarı 2012 yılı Aralık ayında 839 bin adet iken, 2013 yılı aynı ayda yüzde 13 oranında artmış ve 948 bin adet düzeyine yükselmiştir.

2013 yılı Aralık ayında Türkiye otomobil pazarındaki artış yüzde 25 düzeyinde gerçekleşti ve pazar 101 bin adede yükseldi.

2013 yılı Ocak-Aralık döneminde AB (27) ve EFTA Ülkeleri'nde otomobil pazarı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 2 oranında azaldı ve 12,5 milyon adet düzeyinde gerçekleşti.

Aynı dönemde Türkiye otomobil pazarı bir önceki yıla göre yüzde 19 oranında arttı ve 665 bin adet oldu.

Toplam Ticari Araçlar Pazarı

2013 yılı Aralık ayında, bir önceki yılın aynı ayına göre, yüzde 34 oranında artan AB(27) ve EFTA ülkeleri ticari araç pazarı 176 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir.

Bu ayda Türkiye'de ise 34 bin adet düzeyinde gerçekleşmiş olan ticari araç pazarı bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 14 oranında azalmıştır.

2013 yılı Ocak-Aralık döneminde AB (27) ve EFTA Ülkeleri'nde ticari araç pazarı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 1 oranında arttı ve 1.770 bin adet düzeyinde gerçekleşti.

Aynı dönemde Türkiye ticari araç pazarı bir önceki yıla göre yüzde 13 oranında azaldı ve 228 bin adet oldu.

Hafif Ticari Araçlar Pazarı

AB (27) ve EFTA ülkelerinde Aralık ayı hafif ticari araç satışı bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 18 oranında arttı ve 128 bin adet düzeyinde gerçekleşti.

Ancak Türkiye hafif ticari araç pazarı 2013 yılı Aralık ayında bir önceki yıla göre yüzde 17 oranında

KİLOMETRELERCE EN DÜŞÜK MALİYET İÇİN

Bridgestone R179

Test edildi, onaylandı! Tüm treyler lastikleri arasında en uzun ömür de,* kilometre başına en düşük maliyet de Bridgestone R179'da! **



bridgestone.com.tr

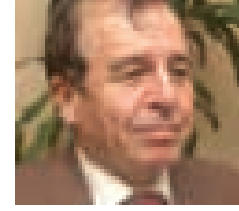


Kilometre Başına Maliyet Endeksi	BS R179	Rakip 1	Rakip 2	Rakip 3
	100	98	81	74

* Milimetre diş derinliği başına yaptığı kilometre.

** Test, Brisa Saha Mühendisliği tarafından Adana merkezli SCANIA – G420 & R420 (4x2) model araçlarda yapılmıştır.

Ömür Endeksi	BS R179	Rakip 1	Rakip 2	Rakip 3
	100	97	92	77



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Kazaların sorumlusu öncelikle taşımacıdır

Gazetemizde kazalara ilişkin haberlere pek yer vermiyoruz. Bu, asla görmezden gelme düşüncemizden değil. Bunların ağır psikolojisinin okuyucular üzerine çökmesini istemememiz önemli. Artan son kazalar bunlar hakkındaki kişisel görüşlerimi yazmamı zorunlu kıldı.

Başkasını suçla!

Kazalara ilişkin düşünceleri sorulan taşımacılar ve onların sivil toplum örgütlerinin temsilcilerinin ilk yaptığı iş kendilerinin sorumlulukları olmadığını belirterek suçlamaları suçlamak, sorulduğunda hemen hiç düşünmeksizin yapılabilecek her şeyi yaptıklarını söylemektir. Acaba gerçek bu mu?

İnsan faktörü

Kazalara ilişkin istatistiklerde çok büyük pay sürücü kuruşu olarak görülür. Taşımacılar bunu pek sevmezler. Kendi sorumluluklarını az göstermek ve bu sorumlulukları için tazminat ödemekten kaçınmak için devletin böyle gösterdiğini söylerler. Ben ise buna katılmıyorum. Açıklamaya çalışacağım üzere; aslı kusur sürücüde ve bu kusuru engelleyemeyen taşımacılardır. Tabii ki biz, ticari araçlar hakkında konuşuyoruz.

Yol faktörü

Şüphesiz ki yol yeterliliği kazalar açısından çok önemli. Bu yeterlilik içinde iki husus aklıma geliyor: Birincisi yol miktarı, yani çok fazla yol veya çok serili yol olması. Böylece yoğunluk azalacağı, imkanları zorlamak gerekmeyeceği için kazalar azalacak. Ötekisi ise yolun kalitesi. Teknik yönden uygun yollar tabii ki kazaları azaltır.

Son dönem

Son yıllarda yol yeterliliği her iki anlamda da iyileşti. Bölünmüş yollar solamaya bağlı kazaları önemli ölçüde azalttı. Gerek karışan gelen araçla gerekse takip edilen veya sollamada aralarına girilen araçlarla ilgili kazalar çok düştü. Üstelik bunların bir kısmı kafa kafaya dedğimiz kayıp büyük olduğu kötü kazalar idi.

Yol bakımı

Yolun olması yetmez. Değişik nedenlerle meydana gelen aşınma, yıpranma ve bozulmaların zamanında iyileştirilmesi gerekir. Aksi halde iyi yolda dahi olumsuz sonuç kaçınılmazdır. İklim koşullarına tedbir alınması da buna dahildir. Zaten eğim vs. yönünden iklim koşullarına uygun olması gereken yollarda donma vs.ve karşı tedbirlerin zamanında alınması gerekir.

Aksi halde...

Yolun yeterliliğinin ve şartlarının iyi olmaması kazalardan yolun sorumlu olması anlamına gelir mi? Bana göre hayır. Her sürücü yolun bilinen şartlarına göre hareket etmek, mevcut imkanlarla yetinmek zorundadır. Kalabalık veya buzlu yolda dikkatli ve sabırlı olmak gerekir. Belli bir saatte yolu kat edip belirli saatte bir yere varmak gerekliliği bir savunma olamaz. Yani "mecburen hız yapıyorum" denilemez.

Şüphesiz ki sürücünün yol sorumluluğu sınırsız değildir. Hiç kimseden "ya yolda bir çukur oluştysa, ya yola bir cisim düştüyse" diye düşünüp çok yavaş gitmesini bekleyemeyiz. Burada ticari araç sürücüleri yol koşullarını bilme bakımından biraz daha sorumludur.

Denetim

Şüphesiz ki sürücü ve araçların sefere ve sürücü davranışlarının seyir kurallarına uygunluğu açılarından denetim çok önemli. Denetim, karşıdakinin kusursuz olmasının istenmesidir; yoksa "beni denetleyin de hata yapmayayım" denemez. Yani taşımacının kendi kusurları denetim yetersizliğiyle açıklanamaz. İki taşımacı arasında meydana gelen kazada taraflar karşı tarafın denetimini istese de aslında her iki tarafın kusuru da denetim kusuru değil, taşımacı kusurudur. Başka bir aracın karışmadığı yoldan çıkma, bir yere uçuş gibi kazalardan tümüyle taşımacı ve/veya sürücüsü sorumludur. Ancak özel araç kusurdan meydana gelen kazalarda taşımacılar denetim savunması yapabilirler.

Terminalden kalkış

Tarifeli taşımacılar adına konuşanlar, sıkça terminalden kalkmayan diğer tarifeli taşımacıları suçlarlar. Halbuki bunların sayısı ve kazalardaki payı çok azdır. Kazalarda terminalden kalkma zorunluluğu olan ve büyük ölçüde de buna uyan tarifeli taşımacıların payının yüksekliliği dikkat çekicidir. Bu da sefer hızlarıyla ilişkilendirilebilir. Terminal kalkış zorunluluğu olmayan tarifesiz taşımacıların daha kusurlu olduğunu söylemek mümkün değildir. Amacı hedef sapırmak veya terminal gelirini arttırmak olan terminal dışı kalkış iddialarına fazla itibar etmemek gerekir. Aksi doğru olsaydı tüm taşımacılar terminalden yaptırmak gerekirdi. Terminallerin menfaatini savunanlar bundan çok da memnun olurlardı.

Terminal denetimlerine evet, ama asli olarak tarifeli-tarifesiz, yolcu-yük, ticari-hususi ayrımı olmaksızın tüm taşıtlara daha yoğun yol denetimi esas olmalıdır.

Taşımacı düşünmeli...

Taşımacılar önce kendi sorumluluklarını kabul edip ne yapabiliriz sorusunu sormalı. Araçların ve sürücülerin sefer öncesinde polis denetimine gerek olmaksızın taşımacı tarafından denetlenmesi, seferlerde sürat istenmemesi aksine yol ve iklim koşullarına göre daha düşük hızda seyir istenmesi çok önemlidir. Bunun için firmalarda başsoförlar gibi bir unvanı olabilecek kontrol görevlileri düşünülebilir. Hatta her seferin en azından başlangıcında bir rapor tanzim edilmesi bile istenebilir.

Bir öneri de şu olabilir: Medyanın, taşımacılara "kazalar hakkında ne düşünüyorsunuz" veya "kazalardan kim sorumlu" gibi cevabı belli sorular yerine "kazaları önlemek için taşımacı veya onların örgütü olarak -başkalarını hedef gösterme dışında- ne yapıyorsunuz" diye sorması faydalı olabilir.

Bu arada taşımacıların ve sürücülerin ekonomik olarak zorda olması kazaları etkilese de sürücü ve araçlara ilişkin, yorgun sürücü, eski lastik, bakımsız araç gibi tedbirsizlikler ile sürücülerin dikkatsizliklerinin ekonomik imkansızlıklarla açıklanması kabul edilemez.

Sigorta konusu

Sadece kazalara bakış açısından önemli bir örnek teşkil etmesi nedeniyle sigorta düşüncesini örnek vermek isterim. Zorunlu sigorta teminatlarının yüksek ve primlerinin herkese eşit olması iyi ile kötüyü aynı kaba koymaktır. Kim ki bunları istiyorsa, kötünden yanadır. Neyse ki artık sigorta primleri serbest piyasada belirleniyor da yüksek prim yoluyla kötülere küçük de olsa bir ceza düşüyor.

Taşımacıların bireysel sorumluluğu esastır. ■

Mengerler İstanbul'dan 50 Axor teslimatı

Özseç Beton ve Balkaya Nakliyat firmalarının sahibi Nesrullah Balkaya, Mengerler İstanbul'dan 50 adet Mercedes-Benz Axor 1840 kamyon satın aldı, 40 adet kamyon da takasa alındı.

Mengerler İstanbul Kamyon Satış Müdürlüğü Aytolan Yılmaz ve Kamyon Satış Danışmanı Kenan Uslu, firma sahibi Nesrullah Balkaya'yı Habipler Beton Santralinde ziyaret ederek teşekkür plaketi sundu.

200 araçlık filo

Özseç Beton ve Balkaya Nakliyat sahibi Nesrullah Balkaya, toplamda araç parklarında yaklaşık 200 araca sahip olduklarını belirterek, yaklaşık 20 yıldır Mercedes-Benz marka kamyonlar ile yıllar önce başladığı sektöre yine Mercedes-Benz ile yola devam etmenin gururunu yaşadığını belirtti. ■



Mengerler'den 7 Travego, 4 Tourismo teslimatı

Bireysel otobüsçülerin giderek azaldığının konuşulduğu süreçte yeni yılın ilk yatırımcıları arasında bireysel otobüsçüler de bulunuyor.



Midyat Seyitoğlu Turizm'e 4 Travego

Midyat Seyitoğlu Turizm firma sahibi Muhammed Akkurt, 4 adet 2013 model Travego 15 SHD tip aracını teslim aldı. Firma yeni yatırımında 5 aracını da takasa verdi. Teslimatta üç kuşak bir arada bulunmanın mutluluğunu yaşadılar. Dede Mehmet Emin Akkurt, amca Ata Akkurt ve torun Muhammed Akkurt araçları kaptanlarla birlikte teslim aldılar.

Adalı Turizm'e 1 Travego

Adalı Turizm, 2012 model Tourismo 15 RHD aracını takasa vererek 1 adet 2013 model Travego 15 SHD otobüsü teslim aldı. Araç İstanbul Seyahat filosunda hizmet verecek.



Nebi Kart Nakliyat'a Tourismo

Konya Metro filosunda bireysel otobüsçü olarak hizmet veren Nebi Kart Nakliyat sahibi Murat Kart, 1 adet aracını takasa vererek 2013 model Tourismo 15 RHD aracını teslim aldı.



Selman Reklam'a 2 Tourismo

Mersin'de reklamcılık işi ile uğraşan Selman Ebe, 2 adet Tourismo 15 RHD otobüs yatırımı yaptı. Şirket, yeni yatırım için iki aracını takasa verdi. Araçlar Mardin Seyahat firmasının filosunda hizmet verecek.

Düzce Berceste Tesisleri'ne 2 Travego

2 araç takasa verilerek 2 adet 2013 model Travego 15 SHD yatırımı yapıldı. Araçlar Düzce'de bulunan tesislerde servis taşımacılığında hizmet verecek. ■

Brisa, Profleet ile

500 bin lastiğe dokunacak

Filo yönetim çözümlerini tek çatı altında birleştiren Profleet hizmeti ile, 2013 yılında birçok filonun operasyonel maliyetlerinde tasarruf sağlayan Brisa, bu yıl da özel eğitimli 100 Profleet Danışmanı ile 65 bin araç ve 500 bin lastiğe hizmet vermeyi hedefliyor

Türkiye'de ilk kez filoların beklentilerine tam anlamıyla cevap verebilecek bir ürün ve hizmetler bütünü, "360 derece

danışmanlık" anlayışla hayata geçiren Brisa, maksimum tasarruf sağlanmasına yönelik sürdürülebilir filo yönetim çözümleri sunuyor. Profleet filo yönetim çözümleriyle filolara ekonomik ve çevresel katma değer sunmayı hedefliyor.

Brisa, geçtiğimiz yıl içinde 73 Profleet Danışmanı ile 300 tanesi yeni olmak üzere, 2000'e yakın filo müşterisinin ihtiyaçlarıyla birebir ilgilenerek, yaklaşık 40.000 aracın ve 300 bine yakın lastiğin bakımını gerçekleştirdi. 2014 yılında ise 100 Profleet Danışmanı ile 65 bin araç ve 500 bin lastiğe hizmet vermeyi hedefliyor.



Bandag kaplama

Brisa'nın Cut-Cure teknolojisi lastiğe değer katıyor

Brisa'nın 360 derece lastik yönetimi anlayışının en önemli değerlerinden biri olan Bandag kaplama işinde Cut-Cure teknolojisiyle yeni bir dönem başlıyor.

Brisa, lastik yönetimi işinin en değerli bileşenlerinden biri olan kaplama ile ilgili markası Bandag'ın Cut-Cure sistemiyle dönüm noktası oluşturuyor. Sektörde "orbit kaplama" olarak bilinen yöntemi kullanan Cutcure kaplama fabrikalarında, Brisa'da üretilen ve özel bileşimi olan Cut-Cure markalı kauçuk kullanılıyor.

Brisa, Cut-Cure sistemini, zor şartlarda çalışan (liman, maden) yol dışı iş makinelerinin kullanımı için özel olarak geliştirdi. Konvansiyonel kaplama yöntemlerine göre çok daha dayanıklı olan Cut-Cure sistemi, zorlu şartlarda çalışan ağır iş makinelerinin en büyük kurtarıcısı olarak göze çarpıyor.

Brisa Pazarlamadan Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Levent Akpulat "Brisa olarak 360 derece lastik yönetimi ile müşterilerimize kattığımız değere odaklanıyoruz. Bu işin en değerli bileşeni soğuk kaplamanın mucidi Bandag markasıyla gerçekleştirdiğimiz işbirliğiyle birlikte kaplama konusu. 2013, Brisa için kaplama alanında yenilikler yılı oldu. Türkiye'de 22 yıldır başarıyla yürüten soğuk kaplamaya Cut-Cure dedğimiz kaplama sistemini de ekledik. İş makinası lastiğinde soğuk kaplamada

Continuum markamız da sektörün en güçlü lastik kaplama çözümlerinden biri olmaya devam ediyor. Cutcure'le de sektörde önemli bir fark yarattığımıza inanıyoruz. 2013'ü kaplama olarak hedeflerimizin üzerinde tamamladık, özellikle Cut-Cure olarak hedefimizi aştık. İlk yıl olmasına rağmen 1.000'e yakın talep geldi. 2014 yılı için 3 kat büyüme öngörüyoruz" diye konuştu.

Halen Trabzon, Ankara ve İzmit'te 3 noktada, hem Cut-Cure hem de Continuum sistemiyle hizmet sunan Brisa, talebe göre tesis sayısını artırmayı hedefliyor. ■



Profleet kapsamındaki çözümler

Mobilfix

Dünyada geliştirilen ilk ve tek mobil TIR bakım servisi olan Mobilfix, ağır ticari araçlara yerinde servis ve bakım hizmetleri sunarak, araç sahiplerinin zandan ve maliyetten tasarruf etmesini ve iş sürekliliklerini korumalarını sağlıyor.

Filofix

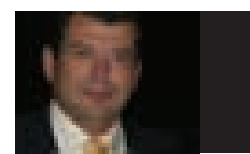
Profleet kapsamında Brisa, Filofix adı altında filolara özel 7/24 yol yardım hizmeti de sağlıyor. Yolda bir sorunla karşılaşıldığında, Türkiye'nin ve Avrupa'nın her yerinden Filofix'i arayarak, Türkçe hizmet almak mümkün.

Aspects+

Brisa, Profleet kapsamındaki lastik takibi ve hızlı ölçüm gibi hizmetleri "Aspects+" adı altında bir programla filolara sunuyor. Aspects+ ile filolardaki bütün araçların faaliyet gösterdiği operasyon alanlarına gidilerek aks detayına kadar tüm lastikler ölçülür ve anında raporlanır, bu sayede doğru lastik bakımı ve servis hizmetleri doğru zamanda yapılıyor.

ProPratik

2013 yılında ilk ProPratik mağazasını açan Brisa, bu konsept ile ağır ticari araç sahiplerinin, lastik ve kaplama başta olmak üzere, kamyon ve otobüslere yönelik birçok ürün ve hizmete aynı çatı altında erişebilmelerini sağlıyor. ProPratik mağazalarında, Bridgestone ve Lassa'nın otobüs-kamyon segmentindeki ürünleri ile Bandag lastik kaplama, temel araç ve lastik bakım hizmetleri veriliyor.



Cumhur Aral

cumhuraral@gmail.com

Duygusuz olmaz!

İnsan beyni ve karar alma üzerine yaptığı araştırmalarla çığır açan Antonio Damasio'nun bir hastası olan Elliot kaza geçirir ve beyni hasar görür. Elliot'un bilgisinde, hafızasında, mantık yürütmesinde hiçbir eksiklik yoktur. Kusursuz konuşmakta, soyut matematik problemlerini çözmektedir. Ancak en sıradan kararları bile veremez haldedir. Çünkü kaza, Elliot'un duygusal beynine zarar vermiştir. Bütün bilgilere sahip olmasına rağmen, bu verileri işlerken ihtiyaç duyduğu duygulara ulaşamadığı için Elliot, karar alamaz olmuştur. Damasio'nun çalışmaları, insanın duygusuz karar alamadığını, tercih yaparken duyguların vazgeçilmez olduğunu kanıtladı.

Düşünsel beyin insan beynine sonradan eklenmiştir. Düşünsel beyin yavaştır, hemen karar veremez, bir şeyi anlamaya çalışırken daha iyi karar verebilmek için aynı zamanda ertelemeye de yatkındır. Eğer her gün yaptığımız seçimleri, sadece mantığımızı kullanarak yapıydık, hem çok zaman harcar hem de çok yorulurduk; yolda karşıdan karşıya geçmek, bir yemek seçmek gibi kolayca yapılan işler bile eziyet olurdu. Alınacak her kararda bütün bilgileri toplamak, bütün olasılıkları düşünmek, bunları değerlendirmek ve sonunda bir karar almak gibi bir yol izleyecek hayat yaşanmaz olurdu.

Uyaran, ihtiyaçları değerlendiren, alternatifleri derecelendiren, iyi veya kötünün bilgisini veren duygulardır. Duygu, bilgiye anlam ve bağlam katar. Duygu olmadan bilginin bir değeri yoktur. Elliot'un bütün bilgilere sahip, mantığının çok berrak olmasına rağmen karar alamaması duygulardan yoksun olmasındandır. İnsan önemli önemsiz bütün kararlarını duygularını ve mantığını birlikte kullanarak alır.

Pek çok şirket, eski alışkanlıklardan kurtulamayıp insanları mantık yoluyla ikna edeceğini zannederek boşa çaba sarf ediyor. Araştırmalar, insanların "satın alma düğmesine" basmak için duygularını harekete geçirmenin şart olduğunu kanıtladı. Bir marka ne kadar çok duyguyu harekete geçiriyorsa tüketiciyle o kadar çok yakınlık ve güçlü bağlar kuruyor. Satın alma süreci "mantıkla" değil, "hissederek" başlıyor. Önce duygularla karar veriyor ve sonra verilen kararı mantık zeminine oturtmaya çalışıyoruz.

Sadece özel hayatta değil iş hayatında da karar alırken duygular son derece belirleyicidir. Her kararını mantıkla aldığı iddia eden işinsanları bile büyük ortaklıklara ya da projelere imza atarken duygularıyla karar verirler.

Eskiden duyguların "değişken", "anlaşılmaz", "kaygan", "kontrol edilemez", dolayısıyla "güvenilmez" olduğunu zannedilirdi. İnsanlık, aklı yüceltip duyguyu ikinci plana itti. Oysa bugün bırakın ikinci plana atmayı duygular olmadan karar bile alınmadığı anlaşıyor.

Herkes, kendinden başlayarak insanı daha iyi anlamaya çalışmalıdır. İnsanları hiç yargılamadan olduğu gibi kabul etmelidir. İnsanın hiç sahip olmadığı aklıcılığı, insanda varmış iddiasında bulunulmamalıdır.

Elbette akıl insana özgü bir özelliktir ama insanın her koşulda akılcı kararlar aldığı iddia etmek, insanı hiç anlamamak demektir. İnsanın sadece aklıyla karar aldığı zannetmek, sadece gerçeklerden koparmakla kalmaz aynı zamanda hem özel hayatta hem de iş hayatında büyük yanlışlara sürükler.

Beğensek de beğenmesek de insan duygularıyla ve sezgileriyle karar alan, zafiyetleri olan, karar verirken fazla mantıklı olmayan bir canlıdır.

Dünyanın en akıllı canlısı olsa bile durum budur. ■



www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

Yerel Süreli Haftalık Gazete

Yıl: 3 • Sayı: 124 • 3 - 9 Şubat 2014

Sahibi ve Sorumlu Yan İşleri Müdürü

Muammer BAŞKAN

Editör

Korkut AKIN

Reklam / Abone

Özgür ALKAN

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

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

Genel Yönetmen

Eren YILMAZ

Haber Merkezi

Caner ÖZCAN

Genel Yürütme Danışmanı / Baygıyaz

Dr. Zeki DÖNMEZ

İş Geliştirme Danışmanı

Mehmet ÇIKINCI

Hukuk Müşavirleri

Elnur KOÇOĞLU

Murat KOÇOĞLU

Taşıma Dünyası, basın meslek ilkelerine uymaya söz verir.

Taşıma Dünyası Gazetesi ve ekinde yayınlanan yazı, 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.

facebook.com/tasimadunyasi | twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

GÜNEŞLİ
PP2
İSTANBUL

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

3 - 9 Şubat 2014 • Fiyatı: 25 Kr

www.tasimadunyasi.com

Size de... Anahtar teslimi işler üretelim.

- medya iletişim danışmanlığı
- kurumsal dergi, gazete yapımı ve yayını
- kurumsal kitap, anı, biyografi kitabı yazımı, yapımı ve yayını
- kurumsal kimlik tasarımı
- reklam tasarımı
- basılı işçi tasarımı
- web tasarımı
- fotoğraf/film

Oyna kurucu siz olma!

Pivot
M E D Y A

Tel: 0212 558 87 83
Gsm: 0549 341 55 56
pivotmedya@gmail.com

Yaşaroğlu Otomotiv'den Caprice Gold'a 8 lüks Sprinter



Didim Akbük'te yılın 12 ayı müşterilerine hizmet veren Caprice Gold Thermal Otel, Yaşaroğlu Otomotiv AŞ'den aldığı 8 özel yapım Mercedes Sprinter ile filosunu yenileyip güçlendirdi.

Teslimat töreninde Yaşaroğlu AŞ Satış Müdürü Deniz Satılmış, araçları firma yetkilileri Cüneyt Özdilek ve Bülent Tunç'a teslim etti.

Caprice Gold Thermal Otel yetkilisi Cüneyt Özdilek, araçları İzmir Adnan Menderes Havaalanı'ndan aldıkları müşterilerinin otele transferi için kullandıklarını ifade etti: "Müşterimizin, ilk karşıladığımız andan itibaren, konfor ve güvenliği bizim için çok önemli. Bu yüzden yenileme zamanı gelmiş araçlarımızı Yaşaroğlu firması tarafından

dizayn edilmiş konfor ve estetik olarak üst düzeyde tasarlanmış araçlarla değiştirdik. Her geçen gün artan yolcu transfer sayımızı karşılamak amacıyla ilave araçlarla da filomuzu güçlendirdik. Yaşaroğlu Otomotiv, ilk andan itibaren bize güvenli ve sorunsuz alışverişin keyfini yaşattı. Duyarlı yaklaşımları ile araçların temini, iç dizayn işlemleri ve araçların bizim özel rengimize dönüştürülmesi son derece hızlı olarak halledildi. Tercihimizden ve alışveriş yaptığımız firmadan son derece hoşnut olarak araçlarımızı teslim alıyoruz."

Yaşaroğlu Otomotiv Satış Müdürü Deniz Satılmış ise "Otokar bayiliği ilk ve esas işimiz. Ancak geçtiğimiz yıldan

itibaren pazarın ihtiyaçları doğrultusunda müşteri taleplerini karşılamak amacıyla Yaşaroğlu Dizayn şirketini kurduk. Bu şekilde özel imalat içyapılı araçları dizayn etmeye başladık. Seçilen malzeme ve işçilik kalitesi piyasa standardının üzerinde. Karlılığı ilk hedefimiz olarak görmekten çok müşteri memnuniyeti bizim için daha önemli prensibinden ayrılmadan hizmet vermeye çalışıyoruz. Caprice Gold Thermal Otel'e, tercihini bizden yana kullandığı için teşekkür ederiz. Yürüyen reklam panoları olarak gördüğümüz araçlarımızın yollarda artması bizim gurur kaynağımız" dedi. ■



Tedarik Zinciri Yönetimi ve Optimizasyonu Konferansı yapıldı

Vector Events tarafından organize edilen Türkiye pazarının önde gelen 24 farklı sektörden 160'ın üzerinde tedarik zinciri yöneticilerinin ve diğer üst düzey karar mekanizmalarının katıldığı, Tedarik Zinciri Yönetimi ve Optimizasyonu'14 Konferansı 16 Ocak 2014 tarihinde İstanbul'da

gerçekleşti.

Tedarik zinciri yönetimi ve lojistik maliyetlerinin optimizasyonu konularında yenilikçi vaka çalışmalarının ele alındığı konferansta, endüstrinin son durumunun yanında 2014 yılı öngörülleri, sektöre genel bakış, depo yönetimi konuları da kaneat önderleri tarafından tartışıldı. ■

Yüzde 40 daha yüksek performans sağlıyor

Castrol'den ağır ticari araçlar için yeni motor yağı: Vecton

Castrol, özellikle ağır hizmet araçları pazarı için geliştirdiği ve Sistem5 teknolojisine sahip yeni ürünü Vecton'u ülkemizde satışa sundu. Castrol'un Gemlik'te yer alan fabrikasında üretilmeye başlanan Vecton, bağımsız laboratuvar testleri sonucu yağ kalınlaşması, tortu ve kurum oluşumuna, aşınma ve korozyona karşı mükadelede API ve ACEA endüstri standartlarına oranla yüzde 40'a kadar daha yüksek performans göstermesiyle ön plana çıkıyor.

Motor içindeki zorlu koşullara adapte olan ve performansı azaltan etmenler ile savaşan, yeni ve benzersiz bir motor yağı olarak nitelendirilen Castrol Vecton, yağ kalınlaşmasına karşı sağladığı faydayla yakıt tasarrufu sağlıyor. Bunun yanında, yağ içinde biriken kurumun olumsuz etkisini minimize ederek daha fazla motor gücü elde edilmesine yardımcı olmasıyla da



dikkat çekiyor. 3 bin saate yakın süren testler sonucunda 5 temel alanda (yakıt tüketimi, yağ tüketimi, yağ değişim aralığı, parça ömrü ve güç) maksimum performans gösterecek şekilde geliştirilen Castrol Vectron, 20 litrelik ambalajlarda başta SAE 10W-40 viskozite sınıfıyla olmak üzere BP istasyonları ve yetkili/özel servislerde raflarda yerini aldı. ■

Alcoa Ticari Kamyon Jantını piyasaya sürüyor

Dövmeye alüminyum jantın mucidi ve bu alanda küresel lider olan Alcoa, en dayanıklı ve bakımı kolay ticari kamyon jantını piyasaya sürdü.

Alcoa'nın yeni yüzey işlemi Dura-Bright® EVO wheel jantı, kendisinden önceki XBR® teknolojisine sahip Dura-Bright® jantın tüm avantajlarını korumakla birlikte, jantın performansını yeni bir düzeye taşıyor. Dura-Bright® EVO wheel jantı, özellikle yol tuzları ve hava koşulları nedeniyle oluşan aşınmaya karşı 10 kat daha dayanıklı. Ayrıca jant, kamyon vb. ykamak için kullanılan en zorlu temizlik maddelerinde bulunan hidroflorik asit gibi kimyasallara karşı neredeyse üç kat daha dirençli. Bu sayede, bakımı kolaylaştırmak için daha fazla temizlik çözümü çeşidi kullanılabilmekte ve ayrıca jantın bütünlüğü ve parlaklığı

korunuyor.

Alcoa Jant Üretim Başkanı Başkanı Tim Myers, "Dura-Bright® EVO wheel jantı, Alcoa'nın bugüne dek ürettiği en bakımı kolay janttır ve standart ticari kamyon jantlarını aşındırabilen ve matlaştırabilen en zorlu hava koşullarına, yol tuzlarına, kire ve temizlik maddelerine karşı dayanıklıdır" dedi.

Ticari Araç Jantları Avrupa, Japonya ve Güney Afrika Başkan Yardımcısı ve Genel Müdürü Scott Kerns, "Avrupa'da Alcoa'nın alüminyum jantlarına yönelik talep büyümeye devam etmektedir; emisyon düzenlemeleri ve bakım masrafları nedeniyle, taşıma kapasitesini yükseltecek, masrafları azaltacak ve sürdürülebilirliği artıracak daha güçlü, daha hafif ve daha bakımı kolay jantlara yönelik ihtiyaç büyümektedir" diye konuştu. ■

Alcoa, standart ticari kamyon jantlarını aşındırabilen ve matlaştırabilen hava koşullarına, yol tuzlarına, kire ve temizlik maddelerine karşı daha dayanıklı, firmanın en sağlam, bakımı kolay ticari kamyon jantı olarak bilinen Dura-Bright® EVO Wheels jantlarını piyasaya sürdü.



Sahaya güvenilir yedeklerle çıkın!

ORİJİNAL PARÇA YATIRIMI KORUR

- Araçın ömrünü uzatır
- Yatırım değerini artırır
- Maksimum çalışma süresi sunar
- Konfor sağlar

En çok talep gören ve maksimum güvenlik sağlayan 200'ün üzerinde farklı Scania bakım onarım parçası hem %60'a varan indirim oranlarıyla, hem de garantili... Gönülden bağlı Scania taraftarlarını Türkiye genelindeki 20 Scania Yetkili Servisi'ne bekliyoruz.

Castrol

SCANIA

Trafik Hayatı | Doğu Otomotiv | www.scania.com.tr | 24 Saat Müşteri Danışma Hattı: 444 72 44 (444 SC 44)

Fotoğrafta görülen araç, standart donanımlı araçtan farklılıklar gösterebilir. Kampanya stoklarla sınırlı olup, kampanya kapsamındaki avantajlar, aynı anda uygulanabilecek başka bir kampanyanın avantajlarıyla birleştirilemez. Doğu Otomotiv kampanyayı istediği herhangi bir zamanda sonlandırma hakkını saklı tutar. İndirimler tavsiye niteliğinde olup, kampanyaya katılan Yetkili Servislerimizde geçerlidir.