

Bulgaristan, 120.000 geçiş belgesini Bakanlığa teslim etti, sorun çözüldü



Lütfi Elvan

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Bulgaristan Geçiş Belgelerine yönelik bir duyuru yayımladı. Duyuruda, Bulgaristan'ın taşımacıların beklediği 120 bin geçiş belgesini Bakanlığa teslim ettiği bilgisi yer aldı. ■ 7'de

UND ve AEBTRI ortak hareket edecek

UND ve AEBTRI (Bulgaristan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı ve Karayolu İşletmecileri Derneği) bir araya gelerek bundan sonra birlikte hareket etme kararı aldılar. UND ve AEBTRI yılda iki defa bir araya gelerek gelişmeleri değerlendirecek. ■ 7'de



Cetin Nuh-oğlu Georgi Petar-naychev

Küresel lojistik şirketi olma vizyonlu OMSAN Lojistik'in Genel Müdürü Osman Küçükertan: Vizyonumuza yönelik çok önemli yatırımlar yaptık



2013 yılının değerlendirmesini ve OMSAN Lojistik'in 2014 yılına yönelik hedeflerini öğrenmek için sorularımızı yönelttiğimiz Genel Müdür Küçükertan, Bulgaristan'la aramızda yaşanan geçiş sorununu da içeren

sorularımızı yanıtladı. Küçükertan, lojistik sektörünün genel sorunlarına da eğildi ve çözüm önerilerini paylaştı. Pnömatik tahliye sistemli ilk Türk bayraklı çimento gemisinin Türkiye'ye kazandırıldığını da duyurdu.

6'da

facebook.com/tasimadunyasi twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

Yıl: 3 • Sayı: 126 • 17 - 23 Şubat 2014 • Fiyatı: 25 Kr

www.tasimadunyasi.com

Ortaya çıkan bazı ihtiyaçlar taşıma anlayışında yeni iyileştirmeler yapılmasını gerektiriyor

BELGE KAPSAMLARI YENİLENSİN!

● Ticari veya hususi otomobillerin mevcut grup yolcu taşıma belgelerine kaydına ve belgenin tanımına uygun kullanımına izin verilmeli, yetersizlikler giderilmelidir.

● Mevcut yük taşıma belgelerine otomobil ve minibüslerin, mevcut yolcu taşıma belgelerine de kamyonetlerin kaydına ve ticari olmayan taşımalarda kullanımlarına imkan verilmelidir.

8+1 koltuklu taşıtlarla artan tartışmalar, mevcut yetki belgelerine taşıtların kaydı ve taşımalarda kullanılması konusunda yeni ihtiyaçları gündeme getirdi. Bunlara ilişkin taşıma yeterliliklerine uygun önerilerin, Yönetmelik düzenlemelerinde dikkate alınması gerekiyor.

✓ Otomobil kullanımı

● Diğer tüm yurtdışı belgelere verilen yurtiçi faaliyet hakkı, A2 otomobille yurtdışı grup yolcu taşıma belgelerine de tanınmalıdır.

● Diğer tüm taşıtlar için B3, D3, C1, K2 gibi belgelerle sağlanmış olan ticari olmayan taşıt kayıt ve kullanım hakkı, uygun bir belge ile otomobiller için de sağlanmalıdır.

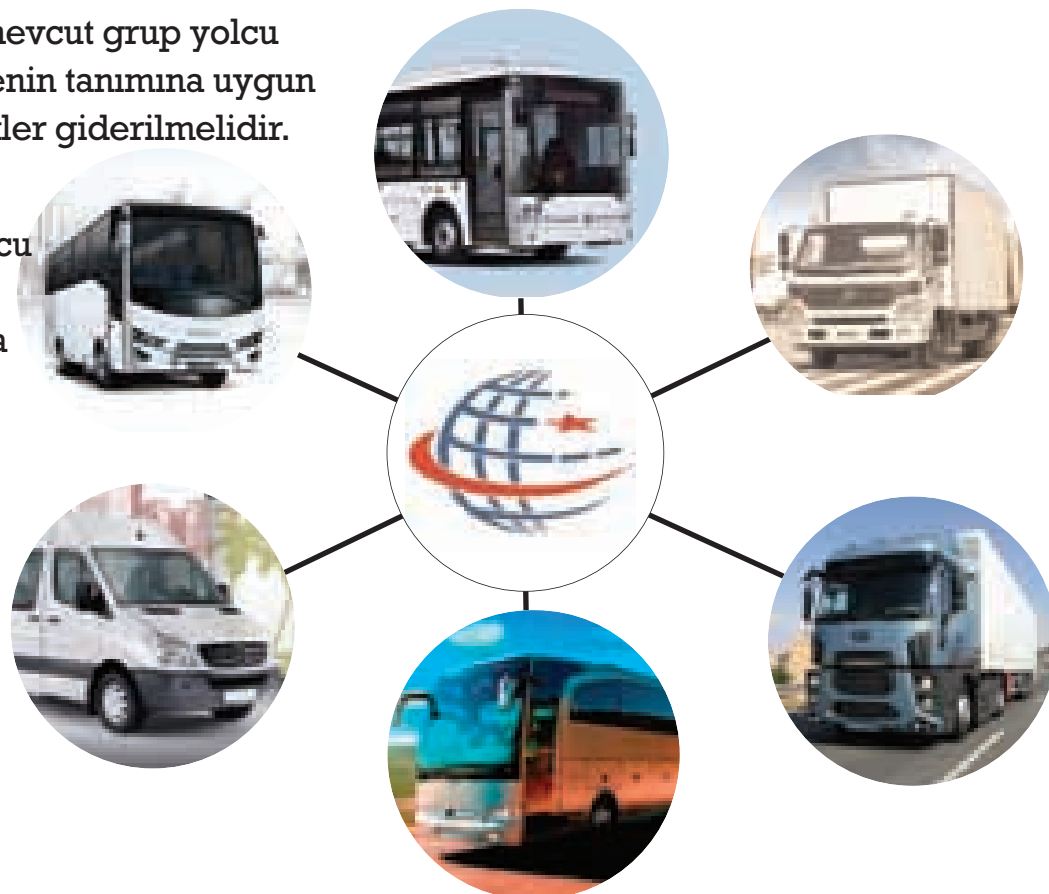
● B2 ve D2 gibi belgelere ticari amaçlı ticari otomobil, B3 ve D3 gibi belgelere de doğrudan ticari olmayan ticari veya hususi otomobil kaydı ve kullanımı mümkün olmalıdır.

✓ Farklı taşıt kullanımı

M ve P belgelerinde olduğu gibi diğer yük taşıma belgelerine de ticari veya hususi otomobiller ile minibüslerin ve B ve D belgelerine de ticari veya hususi kamyonetlerin ticari amaçlı kullanılmamak üzere kayıtlarına imkan verilmelidir.

✓ Kentiçi taşımalar

Yeni büyükşehir mevzuatı gereği 30 Mart sonrası nüfusun yüzde 75'inin yaşadığı büyükşehir statülü illerdeki tüm ilçe yolcu taşımalarının belediyelere geçerek sadece onların mevzuat ve denetimleriyle yapılmasının uygun olup olmadığı acilen değerlendirilmelidir. ■ 5'te



The Brand Age Dergisi tarafından sektörün önde gelen temsilcilerinin tüketiciler tarafından değerlendirildiği araştırmada Kamil Koç, "Finansal Sağlamlık", "Yönetim Kalitesi", "Ürün/ hizmet Kalitesi" gibi yedi kriter çerçevesinde, itibar listesinde ilk sırada yer aldı. ■ 4'te



Firma sahibi Aydın Opcin, 2014'te yeni yatırımlar yapmaya devam edeceklerini belirterek, "3 Turismo 15 RHD ile yıla güçlü bir başlangıç yapma fırsatı elde ettik." dedi. ■ 4'te

Sakarya VİB ve MP Turizm'e 24 Prestij



3'te

Yeni Aydın Otogarı 1 Mart'ta açılacak



3'te



Dr. Zeki Dönmez

5 dakika, 5 sorun, 5 öneri

5'te



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

Şehiriçi ulaşımda AUS ve parklanma uygulamaları-4

2'de



Mustafa Yıldırım

İTO ve TOBB görüşmeleri

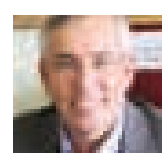
3'te



Akif Nuray

Güç ekonomide...

4'te



Salim Altunhan

Yerelden genele sorunlarımız

4'te



Şehiriçi Ulaşımda Yenilikçi Uygulamalar, AUS ve Parklanma Uygulamaları - 4

Dünya genelindeki dağılıma daha yakından baktığımızda, 4 farklı kıtadan 4 ülkenin en çok hatta sahip olduğu görülmektedir. Şekil 1'de ülke dağılımı verilmiş olup, Şekil 2'de ise, şehirlerin metro kilometre dağılımında ilk 3 sırada Avrupa'dan hiçbir şehrin olmadığı görülmektedir.

- Dünyada uzun metro hatlarından bir kısmı fiilen otomatik olup (otomasyonun en çok kısa hatlara uyumlu olduğuna dair geçmiş kabulün aksine) diğer otomatik hatlar ise oldukça kısadır, kabul edilen ortalama değer 15 km olup bu değer özellikle metro hatları için kabul edilmiştir.

- UTO'da (değerlendirme dışı tren işletimleri) bir hattın inşaat modeli birçok faktör üzerinde önemli etkiye sahiptir. Özellikle tünellerde, mevcut yolcu tahliye prosedürleriyle doğrudan ilgilidir.

- Bir UTO hattının en önemli avantajlarından birisi, artan frekansları karşılayabilecek kapasiteyi sağlamasıdır. Bu; uzun mesafelerde daha büyük tren setleri kullanmak yerine, yüksek frekanslarda çalışan daha küçük trenlerle işleme imkan vermektedir. Yolcular için bu 'aynı kapasitede, daha yüksek hizmet parametreleriyle yolculuk yapmak' anlamına gelmektedir.

Otomatik Metro Gözlemevi; bütün yeni UTO projelerini içeren bilgi toplamakta olup bunlar mevcut işletimdeki hatların uzatılmasının yanı sıra önümüzdeki yıllarda UTO sistemlerinde yeni inşa edilecek olan kilometrelerin öngörüsünü de sağlamaktadır. Toplanan veriler, açılması öngörülen her yeni proje bazı olarak gelişimin zamana yayılı bir tahminini sağlamaktadır. Yeni projeler için toplanan gözlemevi verileri, metro otomasyonundaki hızlı gelişim için bir eğilim ortaya koyacaktır: Önümüzdeki on yılda, tam otomatik hatların, mevcudun 3 katına çıkacağı ve dolayısıyla 2025 itibarıyla 1.800 km'nin üzerine ulaşacağı beklenmektedir (Bakınız: Şekil 4 ve Şekil 5).

Şekil 5 on yıllık periyotlar halinde bir analiz sunmakta olup her on yılın sonunda bir önceki döneme en az 2 katlık bir artış olduğu görülmektedir. Gelecekte bu artış; bir önceki dönemin 3.5 katı boyutlarına çıkacaktır.

Coğrafik olarak 2014-2025 döneminde Avrupa; gelişimin öncüsü olacaktır. Bu dönemde; Asya ve Ortadoğu UTO'daki varlıklarını güçlendirirken, Sao Paulo'nun başarısının ardından Güney Amerika'da otomatik hatlar yaygınlaşacaktır. Ayrıca önemli bir nokta da Avustralya'nın UTO

haritasına dahil olacaktır.

Mevcut durumla karşılaştırıldığında; bugün itibarıyla otomatik metro hatlarının yüzde 40'ı Asya'da, yüzde 32'si ise Avrupa'da (Şekil 2) toplanmış olup, gelecek projeksiyonları, 2025 itibarıyla, Asya ve Avrupa toplamının, dünya genelinin yüzde 67'sini teşkil edeceğini öngörmektedir. 2025'te Avrupa'nın metro

otomasyonunda dünya lideri konumuna gelmesi beklenmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, son on yıllık süreçte, yaptığı metro yatırımlarıyla şehrin mevcut metro ve hafif raylı sistem hatlarının geometrik olarak artırmıştır. Ancak; halihazırda İstanbul ölçeklerinde bir şehir için önemli oranda metro hattına ihtiyaç bulunmaktadır. 10.Kalkınma Planı ve 11.Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası'nda İstanbul özelinde ortaya konan hedeflerde, İstanbul'da 2014, 2019 ve 2019 sonrası metro hatları için inşa, yapım ve işletim projeksiyonları ortaya konmuş olup şehrimizin 10 yıl içerisinde dünya çapında en çok metro ağına sahip şehirler arasına girmesi öngörülmektedir. Aşağıda Şekil 8'de metro hatlarındaki gelişim gösterilmektedir.

İstanbul'da 2004' ten günümüze önemli oranda metro ve hafif raylı sistem hattı inşası devam etmekte olup geçtiğimiz yıl itibarıyla Kadıköy-Kartal Metro Hattı işletime alınmıştır. Bu hattın; etaplar halinde Pendik'e kadar uzatılması çalışmaları devam etmektedir. Kadıköy'den Pendik'e kadar uzatılacak olan hat burada, 2014 Şubat ayı itibarıyla tamamlanması öngörülen Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu (YHD) Hattı ile entegre olacaktır. Böylelikle; Ankara-Eskişehir-İstanbul YHD hattı ile Pendik'ten Kadıköy'e (Ayrılıkçeşme) metro vasıtasıyla, oradan da Marmaray ile Kazlıçeşme'ye kesintisiz ulaşım imkanı oluşacaktır. İleri tarihlerde Marmaray'ın, banliyö hatlarının rehabilitasyonunun da tamamlanmasıyla Halkalı'ya Marmaray ile ulaşım sağlanacak, Halkalı-Bulgaristan YHD Hattı'nın da devreye girmesiyle, YHD, Marmaray ve Kentiçi



PROF. DR. MUSTAFA İLÇALİ
mustafa.ilcali@bahcesehir.edu.tr
mustafa.ilcali@ibb.gov.tr

Çekmeköy-Sancaktepe hattının inşası da devam etmekte olup 2015 itibarıyla bu hattın da tamamlanması öngörülmektedir.

Sonuç olarak; İstanbul'da ulaşım değerlerine bakıldığında; özellikle son yıllarda Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH)'nin da artışıyla birlikte araba sahipliği oranlarının katlanarak arttığı görülmektedir. Bu çerçevede; yapılan karayolu yatırımları tek başına yeterli olmamakta, uzun yıllarda, planlama-entegrasyon eksikleri ve bunlardan kaynaklı Ulaşım Ana Planı-İmar Planı eşgüdümünü sağlamak ile trafik tıkanıklığı sorununun etkin bir şekilde önüne geçilememektedir. Son yıllarda; gerçekleştirilen yerel yönetimler reform süreci ile birlikte şehirlerin daha etkin bir şekilde yönetimi amaçlanmakta, bu bağlamda büyükşehir belediyesi sayısı 30' un üzerine çıkmakta olup, büyükşehirlerin yetki ve sorumluluk alanları sadece merkez ilçeleri değil bütün il sınırlarını kapsamaktadır. Bu anlamda; gerek şehirçilik ve gerekse de ulaşım alanlarındaki yatırımların niceliksel olarak artışının yanı sıra niteliksel olarak artışı da hayati bir öneme sahip olmaktadır, olacaktır. Ülkemizdeki (özellikle İstanbul) otomobil sahipliği oranları hızla üst seviyelere ulaşmış olup halen, kapitalist sistemin başkentleri konumunda olan kimi Batılı şehirlerin net bir şekilde gerisindedir. Ancak; kapitalist sistem içerisinde var olan ve kendini tanımlayan bu şehirlerin, hali hazırda kendi iç dengeleri (üretim-tüketim) üzerine kurulu bir yapıları vardır. Dolayısıyla, her geçen gün küresel sistem içerisinde yerini tahkim eden ülkemiz ve bölgemiz şehirlerinde, bunun yan etkilerinin çok daha derinlikli olarak ölçülmesi gerekmektedir. Buradan hareketle; trafik

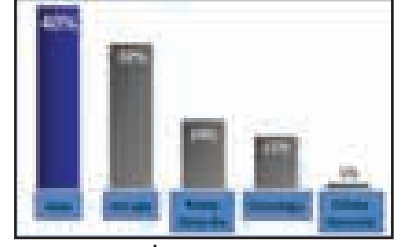
gerekmektedir. Buradan hareketle; trafik tıkanıklığı ve tıkanıklık kaynaklı sorunların en aza indirilmesinde teknik, politik karar ve çözümlerin yanı sıra, toplumun radikal bir şekilde değişen tüketim kültürü alışkanlıklarının yönetimi gerekmektedir. Ayrıca; ülkemizde gerek ulaşım alanında ve gerekse de diğer alanlarda imlenen 'yerli üretim' in daha da güçlendirilmesi ve verimli bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir. Burada da AR-GE faaliyetleri, akademi-piyasa entegrasyonu, kamu-özel sektör ortaklaşmaları ve teori-pratik entegrasyonu öne çıkmaktadır. İstanbul'da ulaşım değerlerine bakıldığında; özellikle son yıllarda Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH)'nin da artışıyla birlikte araba sahipliği oranlarının katlanarak arttığı görülmektedir. Bu çerçevede; yapılan karayolu yatırımları tek başına yeterli olmamakta, uzun yıllarda, planlama-entegrasyon eksikleri ve bunlardan kaynaklı Ulaşım Ana Planı-İmar Planı eşgüdümünü sağlamak ile trafik tıkanıklığı sorununun etkin bir şekilde önüne geçilememektedir. Son yıllarda; gerçekleştirilen yerel yönetimler reform süreci ile birlikte şehirlerin daha etkin bir şekilde yönetimi amaçlanmakta, bu bağlamda büyükşehir belediyesi sayısı 30' un üzerine çıkmakta olup, büyükşehirlerin yetki ve sorumluluk alanları sadece merkez ilçeleri değil bütün il sınırlarını kapsamaktadır. Bu anlamda; gerek şehirçilik ve gerekse de ulaşım alanlarındaki yatırımların niceliksel olarak artışının yanı sıra niteliksel olarak artışı da hayati bir öneme sahip olmaktadır, olacaktır. Ülkemizdeki (özellikle İstanbul) otomobil sahipliği oranları hızla üst seviyelere ulaşmış olup halen, kapitalist sistemin başkentleri konumunda olan kimi Batılı şehirlerin net bir şekilde gerisindedir. Ancak; kapitalist sistem içerisinde var olan ve kendini tanımlayan bu şehirlerin, hali hazırda kendi iç dengeleri (üretim-tüketim) üzerine kurulu bir yapıları vardır. Dolayısıyla, her geçen gün küresel sistem içerisinde yerini tahkim eden ülkemiz ve bölgemiz şehirlerinde, bunun yan etkilerinin çok daha derinlikli olarak ölçülmesi gerekmektedir. Buradan hareketle; trafik

gerekmektedir. Buradan hareketle; trafik tıkanıklığı ve tıkanıklık kaynaklı sorunların en aza indirilmesinde teknik, politik karar ve çözümlerin yanı sıra, toplumun radikal bir şekilde değişen tüketim kültürü alışkanlıklarının yönetimi gerekmektedir. Ayrıca; ülkemizde gerek ulaşım alanında ve gerekse de diğer alanlarda imlenen 'yerli üretim' in daha da güçlendirilmesi ve verimli bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir. Burada da AR-GE faaliyetleri, akademi-piyasa entegrasyonu, kamu-özel sektör ortaklaşmaları ve teori-pratik entegrasyonu öne çıkmaktadır. İstanbul'da ulaşım değerlerine bakıldığında; özellikle son yıllarda Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH)'nin da artışıyla birlikte araba sahipliği oranlarının katlanarak arttığı görülmektedir. Bu çerçevede; yapılan karayolu yatırımları tek başına yeterli olmamakta, uzun yıllarda, planlama-entegrasyon eksikleri ve bunlardan kaynaklı Ulaşım Ana Planı-İmar Planı eşgüdümünü sağlamak ile trafik tıkanıklığı sorununun etkin bir şekilde önüne geçilememektedir. Son yıllarda; gerçekleştirilen yerel yönetimler reform süreci ile birlikte şehirlerin daha etkin bir şekilde yönetimi amaçlanmakta, bu bağlamda büyükşehir belediyesi sayısı 30' un üzerine çıkmakta olup, büyükşehirlerin yetki ve sorumluluk alanları sadece merkez ilçeleri değil bütün il sınırlarını kapsamaktadır. Bu anlamda; gerek şehirçilik ve gerekse de ulaşım alanlarındaki yatırımların niceliksel olarak artışının yanı sıra niteliksel olarak artışı da hayati bir öneme sahip olmaktadır, olacaktır. Ülkemizdeki (özellikle İstanbul) otomobil sahipliği oranları hızla üst seviyelere ulaşmış olup halen, kapitalist sistemin başkentleri konumunda olan kimi Batılı şehirlerin net bir şekilde gerisindedir. Ancak; kapitalist sistem içerisinde var olan ve kendini tanımlayan bu şehirlerin, hali hazırda kendi iç dengeleri (üretim-tüketim) üzerine kurulu bir yapıları vardır. Dolayısıyla, her geçen gün küresel sistem içerisinde yerini tahkim eden ülkemiz ve bölgemiz şehirlerinde, bunun yan etkilerinin çok daha derinlikli olarak ölçülmesi gerekmektedir. Buradan hareketle; trafik

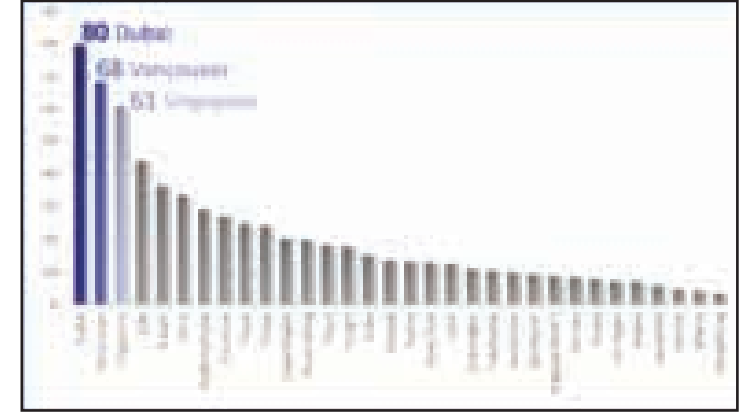


Şekil 1. 2013 İtibarıyla Otomatik Metro Hattına Sahip Şehirler

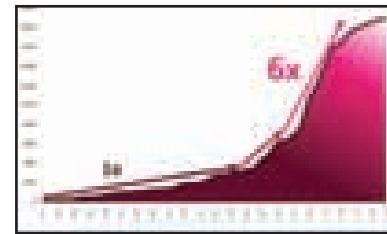
tıkanıklığı ve tıkanıklık kaynaklı sorunların en aza indirilmesinde teknik, politik karar ve çözümlerin yanı sıra, toplumun radikal bir şekilde değişen tüketim kültürü alışkanlıklarının yönetimi gerekmektedir. Ayrıca; ülkemizde gerek ulaşım alanında ve gerekse de diğer alanlarda



Şekil 2. 2013 İtibarıyla Otomatik Hatların Coğrafik Dağılımı



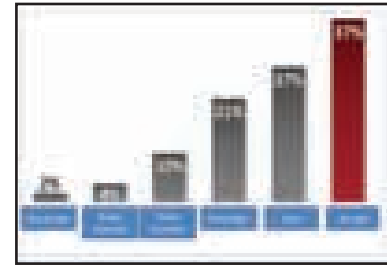
Şekil 3. 2013 İtibarıyla Şehir Bazında Otomatik Metro Kilometreleri



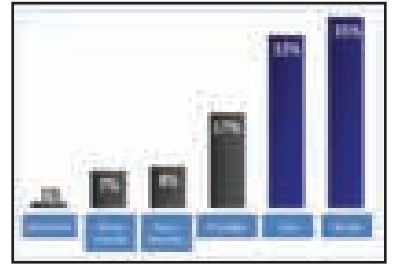
Şekil 4. Gelişim Eğrisi ve UTO Kilometrelerinin Dünyadaki Karşılaştırmalı Oranı



Şekil 5. On Yıllık Gelişim Periyotları



Şekil 6. On Yıllık Gelişim Periyotları (2014-2025 Arasında Yapılacak Kilometreler)



Şekil 7. 2023 İtibarıyla Dünyada Kilometre Bazında Kıtasal UTO Dağılımı

imlenen 'yerli üretim' in daha da güçlendirilmesi ve verimli bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir. Burada da AR-GE faaliyetleri, akademi-piyasa entegrasyonu, kamu-özel sektör ortaklaşmaları ve teori-pratik entegrasyonu öne çıkmaktadır. Hepinize; başarılı sağlıklı huzurlu ve mutlu bir hafta dilerim. ■



Şekil 8. 2004-2013 İstanbul'da Metro Gelişimi

LİDERLİĞİ VE GURURU TAŞIYORUZ

Isuzu küçük otobüsleri 10 yıldır ihracat lideri yapan, dünyanın dört bir tarafında tercih eden herkese teşekkür ederiz.



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

ISUZU

Bursa özel halk otobüsçüleri Başkan Altepe ile buluştu

Bursa Özel Halk Otobüsçüleri Odası'nın 9 Şubat'ta yapılan kongresinde başkanlığa seçilen Sadi Eren ve yönetim kurulu üyeleri, ilk ziyaretini Başkan Altepe'ye yaptı. Görüşmede, sektörün yaşadığı sıkıntılar ve çözüm yolları tartışıldı.

Büyükşehir Belediye Başkanı Recep Altepe, daha önce gerçekleşen olaylarda özel halk otobüsü esnafının kendilerine karşı dayatmada bulunduğunu, belirledikleri doğrularla işi çıkarma sürüklediğini belirtti. Altepe, geline noktada belediyesiz bir çözümün olmayacağını gördüğünü kaydetti. Altepe, "Metro hatlarının yoğunlaşması, tramvay ve ara arter seferleriyle birlikte 'beklenen modernizasyonu gerçekleştiremeyen' özel halk otobüslerinin gittiği noktalarda ister istemez müşteri kaybı yaşandı. Esnafımız, gerek ulaşım

master planının bir sonucu olarak gerekse kendilerinin neden olduğu hatalar nedeniyle gelir kaybına uğradı" dedi. Özel halk otobüsçülerinin yaşadığı sıkıntıların kökten giderilmesini, esnafın eskisinden daha iyi gelirlere ulaşmasını istediklerini söyleyen Altepe, "Alacağımız bir kararla milyonlarca TL'lik artı değer oluşturabiliriz. Ama bu dayatmayla, 'Ben yaparım, belirlediğim hatlarda seferlerime devam ederim' demekle olmaz. Siyasi irade bizi, ne istenecekse bizden istenir. İnat etmekten vazgeçilir Büyükşehir Belediyesi'yle birlikte bu şehrin menfaatleri doğrultusunda hareket edilirse, yeni ekmecek yollar ararız. Hedef para kazanmaksa mağduriyet ortadan kalkar. Şehrin ulaşım planı da aksamamış olur" diye konuştu.

Bursa Özel Halk Otobüsçüleri Odası Başkanı Sadi Eren ise, bundan sonra kurum olarak Büyükşehir Belediyesi'yle ortak hareket edeceklerini söyledi. ■



17 - 23 Şubat 2014

Yeni Aydın otogarı 1 Mart'ta açılacak

Aydın Belediye Başkanı Özlem Çerçioğlu, inşaatın bittiğini ve içerisindeki dükkanların ihalesini yapacaklarını belirtti.

Aydın-Muğla karayolunun 7'nci km.sinde yer alan yeni terminal binasında bulunan dükkanlar ve alışveriş merkezi için ihale süresi bekleniyor. İhale ilanına çıkılan dükkanların teslim edilmesinin ardından yeni otogar hizmete girecek.

Kentin uzun yıllar sıkıntısını çektiği otogar sorunun nihayet çözüldüğünü belirten Aydın Belediye Başkanı Özlem Çerçioğlu, mevcut otogarın şehrin ortasında sıkışık kaldığını dikkat çekerek, "Kentin ihtiyaçlarına cevap veremeyen mevcut otogarımız şehir içi trafiğini de olumsuz etkileyen otogardan kurtulmamıza az kaldı. İhale süreci tamamlanmasıyla yeni otogarımızı 1 Mart'ta açacağız" dedi.

Alışveriş merkezi ve düşün salonu

Otogar projesi inşaatına başlamadan önce Antalya otogarı ve değişik otogarlarda incelemelerde bulunduklarını

söylen Başkan Özlem Çerçioğlu, "Mevcut otogarımıza günde ortalama 200-250 otobüs giriş çıkış yapıyor. Otobüslerden inen, binen, bekleme sırasında alışveriş yapan yolcuların hesaplamalarını yaptık ve de yeni otogarımız için Antalya otogarı incelemede bulunduk. 20 dönüm arazi üzerinde 28 bin m2 kapalı alana sahip otogarımız toplam 3 katlı. 36 adet bekleme peronu ve 6 adet transit geçiş peronu ile 22 adet acente bürosu bulunuyor. Bodrum katta 200 araçlık minibüs garajı ve 65 araçlık otopark yer alıyor. Bin 200 metrekairelik alışveriş merkezinin üzerinde bin kişilik düşün salonu da açacağız" diye konuştu.

Şehrin vitrini

Fiziki koşulları çok kötü olan mevcut otogardan yeni otogara geçen esnafın ve otogarı kullananların konforlu bir hizmet alacağını kaydeden Çerçioğlu, "Otogarlar şehirlerin dışı yönelik şehrin vitrini ve fotoğrafıdır. Bu anlamda Aydın'ın kötü bir imajı



vardı. Biz göreve gelmeden önce bu imajımızı düzelterekimizi söz vermiştik. Bu anlamda çok ciddi adımlar attık ve şuanda Aydın-Muğla karayolu üzerinde çok güzel bir kompleks yükseldi. Otogar projemiz şehrin sadece otogar ihtiyacını değil, sosyal alan sorununu, insanların ihtiyaç duyduğu düşün salonu sorununu da çözecek" dedi.

Minibüs garajı otogar içinde yer alacak

Aydın şehir merkezinde kalan şehirlerarası otobüs terminalinin yanı sıra şehir içerisinde olan minibüs garajı da yeni terminal binasının tamamlanmasıyla şehir dışına taşınmış olacak. Aydın'ın Köşk, Koçarlı, Yenipazar ve Çine ilçelerinin ve çok sayıdaki beldesinin yanı sıra onlarca köyün Aydın ile bağlantısını sağlayan minibüslerin kullandığı Zafer Meydanı'ndaki minibüs garajı da yeni otogar ile birlikte yıllardır kullandığı yerden kalkarak Muğla yolu üzerindeki yeni terminale taşınacak. Böylece Aydın şehir içerisindeki trafik yoğunluğu bir nebze daha olsa rahatlamış olacak. ■



İTO ve TOBB görüşmeleri

Geçtiğimiz hafta, Çevre ve Şehircilik Bakanımız Sayın İdris Güllüce İstanbul Ticaret Odası'na davetliydi. Bakanımız, Ticaret Odası mensuplarını dinlerken, biz de sektör mensupları olarak kendimizle ilgili bir talebi ilettik. Türkiye genelinde otogarların ve ulaştırma sistemlerinin birbirine entegre olması; ulusal anlamda, otogarların yer seçimi projeleri konusunda bir çalışma grubu oluşturulmasını talep ettik. Şehircilik, İçişleri ve UDH Bakanlığı'nın ihtiyaç programının doğru belirtilmesi, otogara gelen giden insanların rahat bir şekilde gelip gitmelerinin sağlanması kentiçi ulaşım sistemlerinin beslenmesi, tek vasıta ile gidebileceği noktaya gidecek şekilde, otogarların planlanması konusunda bir çalışma grubu talebimiz oldu. Sayın Bakan da bu konuyu değerlendireceklerini ifade etti. Bu talebimizin peşini bırakmayacağız.

5 Mart Şurası'nda sektör sorunları

Yine hafta içinde TOBB'da bir toplantımız oldu. Otogarların konumları ve projelendirilmesi konusunda bir çalışma grubu oluşturulması konusunu Başbakan Yardımcısı Sayın Ali Babacan'a iletmek üzere bir rapor hazırladık. 5 Mart'ta bir şura yapılacak, o şuraya, biz de sektör mensupları olarak 5 madde ile gidiyoruz.

İlk konu engelli uyumu

Birinci madde olarak engellilerle ilgili düzenlemenin durdurulması konusu var. Bizim açımızdan, uygulanması mümkün olmayan bir kararı Anayasa Mahkemesi'ne taşıyacağız ve durdurma talebinde bulunacağız. Engellilerin başımızın üstünde

yeri var. Her türlü desteği sağlamaya hazırız. Ama bizim üzerimizden engellilere, teknik ve donanım olarak üstesinden gelemeyeceğimiz, olmayacak bir madde bulunmasına da karşıyız. Gönül isterdi ki, bu konu Mecliste tartışılırken, bizi savunan birileri olsun. Uygulanmasının mümkün olmadığı ifade edilsin.

Bize danışılmadı

Ne Sanayi, ne UDH ne de İçişleri Bakanlığı'nın görüşü alınmadan sadece emrivaki ile Aile ve Sosyal Politikalar Bakanımızın engellilerle yaptığı görüşme sonrası kolaycı bir üslup ile söz vermesi ve onun ardından da uygulanmayacak bir kararın düzenlenmesi yapıldı. Bu karar devletin işlettiği diğer sistemlerde yok. Peki, niye bize yapıyorsunuz? Ben, bu konuda karar veren siyasetçilerimizi kınıyorum, yanlış bir karar aldılar; ayrıca dünyada örneği olmayan bir karar. Ne yapmak lazım sorusunun cevabı da bizde. Biz de otogarlarımızda engellilere yardım edecek, gerek bayan gerek erkek eleman ve gerekli vasıtaları bulunduralım. Otogarlara engelli rampası yapılsın, bunların hepsine varız. Ama engelli bir insanın yardım görmeden yaşayacağı bir ortamı önce devletin yaratması lazım. Otobüslerde 4 koltuğu iptal ederek yapılacak asansörün maliyeti kullanma katsayısı ve eski arabalarda bunun yapılması mümkün gözüküyor. Biz bir girişimde bulunup bu konuda üreticileri, kullanıcıları bir araya getirerek gerekli çalışmayı yapacağız.

Sigorta konusu da var...

Bunun dışında sigorta mevzuu var gündemde. Artan



Mustafa Yıldırım

TOF Tüm Otobüsçüler Federasyonu Genel Başkanı

my@ulusoy.com.tr

maliyetler karşısında neler yapılacağı konusuna konuştuk. Kapasite kullanımı ve verimliliğin önündeki engellerin mevzuatla yeniden düzenlenmesi konusunda çalışma yapılması söz konusu.

8+1 sorunu...

8+1 ile ilgili durum var. Bu konuda yürütmenin durdurulmasına yönelik davayı takip ediyoruz. 2016'ya kadar uzamış olması bir şanstır, mutlaka devamı gelecektir. Gerekli müdahaleyi yapıp daha fazla uzatılmasını sağlayacağız. Uluslararası taşımalarda yüzde 25 doluluk kapasitesi hiçbir işe yaramayan, dahası taşımanın önüne engel olan bir düzenleme. Bakanlık bunu yurtdışı seferlerinde sırf akaryakıt kaçakçılığını önlemek için yapıyorsa, böyle bir düzenleme gümrüklerimizdeki işler acısı durumu ortaya koyar. Bu düzenlemenin ortadan kalkması lazım. Ulaşımın önündeki engeli ortadan kaldırmak, kaçakçılığı önlemek için yeterli olmuyor. Bunun bilinmesi lazım.

Gelecek vizyonu..

2015 vizyonu diyoruz; 2015 yılına yönelik bizim bir akademik çalışmayı şimdiden başlatmamız ve genel seçim sürecine girmeden siyasi partilerin önüne koymalıyız, ki onlar da planlarına alsınlar, bize destek olsunlar.

Sektörün durumu iyi gitmiyor, akaryakıt fiyatları durmuyor. Yolcu sayılarında büyük bir daralma var. Hareketlilik azaldı. Daha tedbirli daha düzenli çalışmalar yapacağız.

Herkese iyi haftalar diliyoruz. ■

Sakarya VİB Turizm'e 15, MP Turizm'e 9 Prestij

Temsa Prestij teslimatlarını hız kesmeden sürdürüyor. Daha kaliteli araçlarla yolcu memnuniyetinde prestij kazanma hedefini belirleyen firmaların tercihleri de "Prestij Super Deluxe" oluyor. Zemzem Turizm'e geçtiğimiz hafta 65 adetlik dev satış gerçekleştiren Temsa, Sakarya VİB Turizm Kooperatifi'ne 15, MP Turizm'e 9 Prestij Süper Deluxe teslim etti.



Ant Oto'nun Sakarya VİB Turizm Kooperatifi'ne gerçekleştirdiği satış sonrasında düzenlenen teslimat törenine Kooperatif Başkanı Seyhan Azder ve kooperatif üyeleri, Temsa Bölge Satış Yöneticileri Baybars Dağ, Sonat Demirci, Ant Oto Yönetim Kurulu Üyesi Hasan Göksoy ve Satış Müdürü Şafak Kıyar katıldı.

Yeni Prestij araçları İstanbul ve Adapazarı'nda servis hizmetinde bulunacaklarını belirten Kooperatif Başkanı Seyhan Azder, "15 Prestij yatırımı ile filomuzdaki toplam servis aracı sayısı 40'a ulaştı. Küçük otobüslerimizin tamamı Prestij oldu. Büyük otobüs olarak filomuzda ise 54 adet Travego bulunuyor" dedi.

Prestij'den memnunuz

Prestij yatırımlarında en önemli etkenin düşük yakıt tüketiminde sağlanan avantaj olarak açıklayan Seyhan Azder, "2009 yılında filomuza Prestij araçlardan kattık. Bu süre zarfında araçlardan aldığımız verimlilik ve işletme

avantajlarında yaşadığımız yüksek memnuniyet bizi yeni yatırımlarda tercihimizi Prestij yönünde yapmamızı sağladı" dedi.

2014 yılında okulların yarıyıl tatilinin sektöre hareket getirdiğini, tatilin ardından yolcu talebinde düşüklük yaşandığını ifade eden Azder, "Şu an için çok durgun bir sezon yaşıyoruz. Yaz sezonuyla birlikte tekrar hareketli günlerimize döneceğimizi düşünüyoruz" dedi.

Non-stop Adapazarı-İstanbul

İstanbul-Ankara hızlı tren hattının açılmasıyla birlikte yeni bir sefer planlamasına da gideceklerini belirten Seyhan Azder şunları söyledi: "Hızlı tren hattı ile birlikte Adapazarı-Ankara hatında non-stop seferler yapmaya başlayacağız. Böylece trenle aynı saatte yolcularımızı ulaştırmış olacağız. Ayrıca fiyatlar da hızlı trene göre daha ekonomik olacağı için yolcularımızın yine bizi tercih edeceğine inanıyoruz."

Adaletli yönetim ve paylaşım

44 ortakla birlikte adaletli yönetim ve adaletli paylaşım ilkesiyle uyum içinde çalışmalarını belirten Seyhan Azder, "Üyelerimiz ile uyumlu birlikteliği sağlamaktan mutluyuz" açıklamasında bulundular.

Sakarya VİB Turizm



Ant Oto Yönetim Kurulu Üyesi Hikmet Göksoy, Sakarya VİB ile gerçekleştirdikleri işbirliğinden duydukları memnuniyeti vurgulayarak, "Prestij aracın işletme avantajları otobüsçünün yüzünü güldürüyor. Ekonomiklik ve konfor arayan otobüsçülerin öncelikli tercihinin Prestij olmaya devam edeceğine inanıyoruz. Bu yıl Prestij satışlarımızın geçen yılın da üzerinde olacağını düşünüyoruz" dedi.

MP Turizm'e 9 Prestij

Prestij yatırımını yapan firmalar arasına MP Turizm de katıldı. Araçlar düzenlenen törenle, Temsa Bölge Satış Yöneticisi Baybars Dağ tarafından firma ortakları Mansur Nalbant ve Abdurrahman Çavuşoğlu'na teslim edildi. MP Turizm'in bu yılki hedefi Prestij yatırımını 25 araca çıkarmak.

1989 yılında kurdukları firmaları ile personel ve öğrenci taşımacılığı alanına adım atıklarını belirten Mansur Nalbant ve Abdurrahman Çavuşoğlu, "Faaliyet alanımız arasına daha sonra turizm taşımacılığı, havaalanı transferleri, araç ve yat kiralama ile ticari ve binek oto alım satım işini ekledik. Müşterilerimize sunduğumuz hizmetlerde güvenilirlik ve dürüstlüğü ön planda tutarak, ihtiyaçları önceden fark etmek, katma değer yaratmak ve üst düzeyde müşteri memnuniyeti yaratmak öncelikli hedefimiz arasında" diye konuştular.

Nalbant ve Çavuşoğlu, yaşanan ekonomik dalgalanmalara rağmen iyi

bir dönem geçirdiklerini de bunun da yatırıma yansığını ifade ettiler.

Avantajı düşük yakıt tüketimi

Prestij araçları tercih etmelerini, yakıt tüketiminin düşüklüğü ve 40 bin km.de bir bakım aralığı ile maliyetlerinin düşük olması olarak açıklayan Nalbant ve Çavuşoğlu, "Artık ekonomiklik özellikle araç yatırımda öncelikli tercih olarak öne çıktı. Filomuzda kullandığımız Prestij ve Safir araçların yakıt tüketimi diğer araçlara göre çok avantajlı. Ayrıca 40 bin km.de bir bakım aralığı olması da maliyetlerimizi düşürüyor. Şu anda filomuzda 60'ı özmal 150 otobüs bulunuyor. Temsa marka araç sayısı ise 15'e ulaştı. Bu yıl Prestij yatırımı 25 araca çıkarma planımız var" diye konuştular.

Belediyelere kiralık olarak pikap ve hafif kamyon araç verdiklerini de belirten Nalbant ve Çavuşoğlu, "Burada tercihimiz Mitsubishi L 200 ve Canter araçlar oldu. Filomuza 3'er adet araç ekledik" açıklamasını yaptılar.

Temsa Bölge Satış Yöneticisi Baybars Dağ, 2014 yılına hızlı bir teslimat süreçleri ile girdiklerini belirterek, "Zemzem Turizm'in ardından Sakarya VİB ve MP Turizm'e toplamda 24 araç teslimatı gerçekleştirmek ve araçların işletme avantajlarını müşterilerimiz tarafından dile getirilmesi olması da bizi çok memnun ediyor. Biz teslimatların artarak devam edeceğine inanıyoruz" dedi. ■

MP Turizm



4 » Yolcu Taşımacılığı

Tasima
Dunyasi

17 - 23 Şubat 2014



**Akif
Nuray**

anuray59@gmail.com

Güç ekonomide!

Bir ulusal sorun karşısında ilk defa gördüğümüz bir güç birliğini takdir edelim: TUSİAD, MÜSİAD, TOBB, TİM ve UND bir çözüm gerçekleştirdiler. Bulgaristan karşısında ihracat yüklerimizin yolunu açtılar. Bu birlik herhalde ülke ekonomisinin yüzde 75'ini temsil eder. Beraberinde kamu desteği de gelince tüm geçiş hakları elde edildi. Bu oluşumu ben "Yönetmelik Bütünlük" konusunda üstün bir ulusal örnek olarak görüyorum.

Taşıma dünyası adına büyük başarıdır, tebrikler UND'ye, öncülüğü için...

1996 yılında, Gümrük Birliği Anlaşması yapılırken, kendi yükümüzü kendimizin taşıması konusunda bir noktayı atmışız. Bu nedenle böyle geçiş belgesi kısıtlamasına, kotasına bağlanmamız. Yukarıdaki kudretli grup, 1996 yılından kalmış bu eksikliği giderecektir ve sorun ortadan kalkacaktır. Bu vesile ile Anadolu'dan topladığı demiryolu yükünü Kapıkule'de Avusturya demiryollarına teslim eden BALO'nun Avrupa yolu da dilerim açılır.

İnsan neleri başarıyor, olanaklar elverdiğinde. Bu hafta 19. İnsan Kaynakları (İK) Zirvesi yapıldı. Zirvenin adı Provokatif İK; yani soran, sorgulayan, iyileştiren, geliştiren, yenileyen çalışanların olduğu ve bu tutumlara yol veren liderlerin bulunduğu bir insan kaynağını anıyor zirve. Böyle insan kaynağını da eğitim ve öğretim sistemlerimizi yetiştirecek!

"Türkiye'nin Eğitim Atlası" adı ile yayımlanan bir eğitim envanteri var. Bunu Bakanlık değil bir STK olan TEDMEM hazırladı. Envantere yansıyanlara göre; kaç okulumuz olduğuna bilmediğimiz gibi, kaç öğretmen açığımız olduğuna tam bilemediğimiz anlaşıyor. OECD ülkelerinde yüzde 25 olan orta eğitim düzeyinin altındaki yetişkin nüfusu Türkiye'de yüzde 68. Seçmeli olan satranç dersini sadece 8 öğrenci seçmiş.

Bu atlas, bu envanter ilk defa yapıldı, her yıl tazelenecek. Bu doküman Millî Eğitim Bakanlığı'nın strateji belgesini de zenginleştirilecek.

Bir STK'nın ne çok faydalı olabildiğinin göstergesi!

Demek ki 20. İK Zirvesi'nde kamu ve özel temsilcileriyle STK'ları da görmemiz sağlanmalı. Millî Eğitim Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, TOBB, BilumumSİAD ve benzerlerinin katılması bu faaliyete gerçek zirve özelliğini kazandıracak ve beklenen faydayı oluşturacaktır. Böylece İK zirveleri pazarlama faaliyeti kapsamında ulusal faydaya ilerleyecek ve stratejik etkiler yaratacağı.

Yukarıda Bulgaristan çözümünde de gördüğümüz gibi ekonomik güç çözüm yaratabiliyor. Gücünüzü görelim...

Ocak ayı ihracatı yıla çok iyi bir başlangıç yaptı sanayi üretimi ve ara mali imalatı artarken hafif ve ağır ticari araç kesimlerinin fazlaca daralmasını anlayamıyorum. Üzülsek mi? Yüzde 75 ithal oranı ile büyümeye devam eden otomobilin maliyeti yükselmese de vergi gelirleri artmaya devam ediyor demektir. Sevinsek mi?

Ekonomiyi doğru yönetelim, siyaseti de uyarınca düzeltiriz zaten.

Güç ekonomide! ■

Kamil Koç en itibarlı şirket



**Kemal
Erdoğan**



çıkabilmek ve bu unsurların arkasında kararlılıkla durabilmekten geçmektedir. Kâmil Koç'un bu anlamda ciddi bir kararlılık gösterdiği ve son yıllarda yapılan birçok araştırma sonucuyla da tescillenmektedir. The Brand Age Dergisi'nin "İtibar Değerlendirmesi" araştırmasında Kâmil Koç üç yıldır karayolunun en itibarlı şirketi olarak gösterildi. Ayrıca birçok bağımsız araştırmada

da karayolunda Türkiye'nin en çok tercih edilen, en beğenilen şirketi olarak gösterilmektedir. Sonuç olarak Türk halkının gözünde bugün bulunduğumuz noktaya bu kurucumuz Kâmil Koç'un bize miras bıraktığı değerlere sahip çıkarak mümkün olabildi. Kâmil Koç bugün olduğu gibi yarın da bu değerlerden ödün vermeden yolcularına en iyi hizmeti sunmak için çalışmaya devam edecek." ■



Duse Turizm'e 3 Turismo

Turizm taşımacılığı firmalarından Duse Turizm filosuna Mercedes-Benz Tourismo araçlarla güçlendirdi. Hoşdere Pazarlama Merkezi'nde düzenlenen törenle, araçlar Has Otomotiv Otobüs Satış Danışmanı Özden Dönmez, Duse Turizm firma sahibi Aydın Opcin'e teslim edildi.

Törende kapitanlar Semih Eraydın, Muammer Erdal ve Orhan Avcı da hazır bulundu. Firma sahibi Aydın Opcin, 2014 yılında yeni yatırımlar yapmaya devam edeceklerini belirterek, "3 Turismo 15 RHD ile yıla güçlü bir başlangıç yapma fırsatı elde ettik" dedi. ■



**Salim
Altunhan**

salim.altunhan@tasimadunyasi.com

Yerelden genele, çözüm bekleyen sorunlarımız

Yerel seçimlere iki aydan kısa bir süre kaldı ve hepimiz yoğun bir propaganda bombardımanı altında kalmaya başladık. Adaylar haklılar, onca umut bağladıkları yöneticiliği rakip adayların arasından sıyrarak kazanabilmek için çok çalışmak zorunda olduklarından her fırsatı değerlendiriyorlar.

Biz, vatandaşlar olarak onlara karşı bir şeyler yapmak, düşüncemizi ve görüşlerimizi anlatmak zorundayız. Hoş, hemen hiçbir bizi dinleyecek zamanı bulamayacaktır. Onun için de yazmayı tercih ediyorum. Sizler de bana yazarsanız, onları da kaleme almaya çalışırım. Edirne, sadece sınır ili olarak görülmeyiz.

Bakın, Bulgaristan, 125 bin geçiş hakkı tanınması gerekirken bunu 5 binle sınırladı. Dolayısıyla da ihracat mali yükü TIR'lar kapılarında yığıldı. Taşımacılar mağdurdur... Süreli mallar, özellikle taze meyve ve sebzeler bozulabilir. Yani sıra zamanında ulaştırılmadığı için belli bir tazminat da söz konusu...

Bu açıdan bakınca, Edirne'nin sınır kapısı olması dolayısıyla da bu tür uluslararası sorunların muhtemel sonuçlarının da düşünülmesi gerekir. Daha önce bu köşede dile getirdiğim köprüler meselesi bir kere daha öne çıkıyor demektir. Şehirleri ve şehirlerarası ile uluslararası yolların düzenlenmesi, yapılması, genişletilmesi, bakım ve onarımlarının bir an evvel gerçekleştirilmesi gerekiyor. Tabii, bunların hepsi yerel yöneticilerin sorunu değil, ancak onların da devreye girmesiyle olabildiğince erken sonuçlanması mümkün olabilir. Şehirleri yollar belediyeyle doğrudan ilişkili ve özellikle köprülerin trafiğe açılmasıyla şehrin içindeki yoğunluk giderilebilir.

Bunlara da bağlı olarak tarihi ve doğal güzellikleriyle turist çeken ilimizin bazı temel ihtiyaçlarının dile getirilmesi gerekiyor. Süslü, büyük, şaşıla, ayda yılda bir kullanılacak, giriş bedeli yüksek olduğu için vatandaşın girmekten kaçındığı tekno parklar yerine sosyalleşmeyi sağlayacak her türlü çalışmanın yapılmasından yana olduğumuzu sizler adına da söylememde bir sakınca bulunmuyor, sanırım.

Adaylar yol, su, elektrik, kanalizasyon gibi temel ihtiyaçlarla ilgili proje oluştursada Edirneli daha çok memnun olur. Şurası unutulmamalıdır ki, tekno parklara ve benzeri özel yerlere asla karşı değilim. Önce temel ihtiyaçların çözülmesini istiyorum sadece o kadar.

Mesleki bir sorunla bu yazımı noktalamayım: A1 belgeli binek otomobillerle yapılan yolcu taşımacılığının kanunlar çerçevesinde gerçekleştirilmesi için adayların, bu sorunu çözme sözü vermesini diliyorum. ■

HD kaliteli içerik

Cloud Kontrol Merkezi

TS 16949 sertifikası

Otomotiv seviyesinde Kalite

MSI/FUNTORO'dan garanti

as TEKNOLOJİ
BİLİŞİM LTD. ŞTİ.

FUNTORO

Otobüslerdeki en lüks seyahat deneyimi

Bu kampanya kaçmaz!

Tüm 2.el otobüslerde uygun fiyat ve cazip ödeme koşulları ANTOTO'da



ANTOTO Otomotiv A.Ş.

www.antoto.com.tr

Genel Merkez: Altınova Sinan Mah. Serik Cad No: 103/A Antalya
T: 0242 340 55 50
F: 0242 340 55 51

Şube: Altıntepe Mh. Yeni Otogar içi No: 38-50 Bayrampaşa - İstanbul
T: 0212- 658 27 50
F: 0212-658 27 57
G: 0530-969 27 72

İzmir Şube: İzmir-Ankara Asfaltı Belkahve Mevkii No: 409 Bornova-İzmir
İletişim: Mehmet Kırkağaç -Tel: 0530 151 15 93

Ortaya çıkan bazı ihtiyaçlar taşıma anlayışında yeni iyileştirmeler yapılmasını gerektiriyor

BELGE KAPSAMLARI YENİLENSİN!

● **Ticari veya hususi otomobillerin mevcut grup yolcu taşıma belgelerine kaydına ve belgenin tanımına uygun kullanımına izin verilmeli, yetersizlikler giderilmelidir.**

● **Mevcut yük taşıma belgelerine otomobil ve minibüslerin, mevcut yolcu taşıma belgelerine de kamyonetlerin kaydına ve ticari olmayan kullanımlarına imkan verilmelidir.**

Taşıma belge düzenine ilişkin çeşitli sorunlar ve sorular dile getiriliyor. 8+1 koltuk kapasiteli taşıtların otobüs sınıfından otomobil sınıfına geçişi sonrası, bunda yoğunlaşma oldu. Önemli Yönetmelik değişikliklerinin olmasının muhtemel gözüktüğü bu günlerde belge ve taşıt kayıt düzenine bakmakta yarar var.

Önce bakış açısı...

Hemen soralım: Önceden otobüs sayılıp uygun belgelere kaydedilen 8+1 koltuklu taşıtlar şimdi bu belgelere yazılamıyor. Otomobil sayılması, bunların taşıma yeteneğini veya yeterliliğini değiştirmede, öyleyse bu taşıtlar niye kullanılamasın? Bu soruya verilebilecek “Efendim, yazılabilecekleri uygun bir belge yok” cevabı yeterli mi? Bu soruya verilebilecek “uygun belgeyi bul, yarat veya mevcudu değiştir” karşı cevabı haklı değil mi? Önce biraz mevzuata göz atalım.

Mevzuat özeti...

2003 yılında ülkemiz ilk Karayolu Taşıma Kanununa kavuştu. Bunun gereği olan Karayolu Taşıma Yönetmeliği de 2004’te yürürlüğe girdi. Bu mevzuatın en önemli kısmı yurtiçi yük taşımacılığını düzenlemesiydi. Yeni düzenlenen bu grup, önceden yetersiz de olsa düzenlenmiş olan yurtiçi ve uluslararası yolcu taşımacılığı ile uluslararası yük taşımacılığı faaliyetlerinden çok daha büyüktü. Bu düzenlemede yük taşımacılığının AB’nin öngördüğü yeterlilikler (mali ve mesleki yeterlilik ile mesleki saygınlık) çerçevesinde ele alındığını belirtmek gerekir. Önceden düzenlenmiş alanlar da bu anlayışla geliştirildi.

Kentçi ve dışı...

Karayolu taşıma mevzuatı tüm taşımaları kapsama anlayışıyla hazırlandı. Ancak belediye mevzuatında, yolcu taşımacılığına ilişkin belediyelere verilmiş bazı haklarla çelişti. Halen kentçi ve dışı tüm yük taşımaları bu mevzuata tabiyken, yolcуда durum farklı. Kentçi taşımalar belediye yetkisinde. Bakanlık, bir süre bazı zorlamalar ile bazı kentçi taşımaları kendi alanında görse de korsan taşımaları önlemek amacıyla Trafik Kanununa yapılan “tüm kentçi yolcu taşımalarının belediye iznine tabi olması” eklemesiyle Bakanlık bu alandan çekilmek zorunda kaldı. 30 Mart itibarıyla nüfusun yüzde 75’inin yaşayacağı kentçi taşımaların sadece belediye izni ile yapılmasının uygunluğunun ayrıca ele alınması gerekiyor.

Yurtiçi ve dışı...

Yönetmeliğin ilk düzenlemesinde yurtiçi ve yurtdışı taşımalar için ayrı belgeler söz konusuydu, yani yurtdışı belgeler yurtiçi taşıma yapamazdı. Bu durum yeterlilik anlayışına aykırıydı. İstanbul’dan Sofya’ya taşıma yapabilen bir taşımacının yeterliliğinin, İstanbul’dan Edirne’ye taşıma yapmaya yetmemesi kabul edilemezdi. Bunları da dikkate alan Bakanlık gecikmiş de olsa tüm yurtdışı belgelerin kendisine ilişkin yurtiçi faaliyeti de yapabilmesi yönünde düzenleme yaptı. Bunun tek istisnası vardı; o da otomobille uluslararası yolcu taşıması yapabilen A2 belgelerinin, A1 belgeleriyle yapılan otomobille yurtiçi yolcu taşımalarının yapamamasıydı. Bu eksiklik giderilmelidir.

Liberallik anlayışı

Ülkemiz mevzuatı pazara/piyasaya giriş konusunda serbest piyasa ekonomisinin gereklerine uyumluydu. Bu durum taşımacı ve taşıtları için geçerliydi. Bazıları kendi menfaatleri için bunlara sınırlama getirmek istese de Bakanlık bunlara prim vermedi. Avrupa’nın getirmeye çalıştığı serbestlik halen bizde mevcut.

Taşıt tanımları

Avrupa’da yolcu taşıtları M, yük taşıtları ise N sınıfı. M1 sınıfı sürücü dahil en fazla 9 (8+1) koltuklu küçük araç. Bundan büyük olanlar ise ağırlıklarına göre M2 veya M3 oluyor. Ülkemizdeyse önce otomobil, minibüs ve otobüs tanımları vardı. Önceden 7+1 koltuklu olabilen otomobiller Kanun değişikliğiyle 8+1’e yükseltildi ve M1’e eşitlendi.

Yükte ise N1 kamyonet ve N2-N3 kamyon tanımları zaten Avrupa ile uyumlu.

Bu arada ayrı değil ama otobüs içinde minibüs ve kamyonet içinde panelvan tanımları da var. UDH Bakanlığının mevzuatında otobüslerin 25 koltuğun üzerinde ve altında olma ayrımları da bulunuyor.

Taşıtlara göre mevzuat

Küçük yolcu taşıtı olan otomobiller A belgelerine, büyük yolcu taşıtı olan otobüsler (minibüs dahil) B ve D belgelerine kaydediliyor. Önceden otobüs sayılıp D belgelerinde özel belge koşulları ve belge ücretleri var. Bu özel belgelere kamyon yazılamıyor. Bu, bir bakıma aynı harfli farklı belge demek olmuyor mu?

Yük taşımacılığında küçük kapasiteli kamyonetler ile büyük kapasiteli kamyonlar için belge ayrımı yok. Hepsi C ve K belgelerine kaydediliyor. Buna L, M, N ve H belgeleri de dahil. Yani sadece kamyonet kaydedilen bir belge yok. Acaba bunlardan hangisi doğru: Yolcu taşımacılığındaki küçük-büyük taşıta ayrı belge mi, yük taşımacılığında tek belge mi?

Kamyonetler özel

Her ne kadar kamyonetler için otomobil gibi özel bir belge yok ise de sadece kamyonetler için alınan yük taşıma belgelerinde özel belge koşulları ve belge ücretleri var. Bu özel belgelere kamyon yazılamıyor. Bu, bir bakıma aynı harfli farklı belge demek olmuyor mu?

Bu arada şu soruyu sormak gerekiyor: Eğer kamyonetler için ayrı, kamyonlar için ayrı belge olsaydı -ki bir anlamda da var- kamyon belgesine kamyonet yazılabilecek miydi? Mevcut duruma bakıldığında yazılabileceği görülüyor. Nitekim yazılıyor da... Öyleyse niye yolcуда durum farklı?

Öneriler

Halen sadece A1 belgelerine kaydedilen ve sadece grup taşıma yapabilen otomobillerin mevcut D2 belgelerine de kaydı mümkün olmalıdır. Aynı şey D4 belgeleri için dahi söylenebilir. Benzer şekilde B2 belgelerine de hem A1 türü hem de A2 türü kullanımı otomobil kaydı mümkün olmalıdır (Zaten A2'lere yurtiçi kullanım imkanı verilirse A2 yeterlidir). Bu yorumlar iletildiğinde, halen sadece D4 belgeleriyle yapılabilen ilçi ve kısa mesafe taşımaların D1 belgeleriyle de yapılabilmesi noktasına gelinebilir. Bu

yorumda D1'lere bu türden hat yazımının trafik komisyonu iznine tabi olması sürecidir.

A3 olur mu?

Doğrudan ticari olmayan kullanımları için otobüs türü taşıtların yazılabileceği B3 ve D3 belgeleri, kamyon ve kamyonet türü taşıtların yazılabileceği C1 ve K2 belgeleri bulunmakla birlikte otomobil türü taşıtların kaydedilebileceği A3 gibi bir belge bulunmuyor. Öyle bir belgenin gerekliliği bir yana, daha da önemlisi doğrudan ticari kullanımı olmamak üzere otomobillerin B3 ve D3 belgelerine kaydı neden olmasın. A3 dışında bu kullanımların A1 ve A2'lerin ticari olmayan halleri olarak düşünülmesi gerekir.

Otomobilin kaydı gerekir mi?

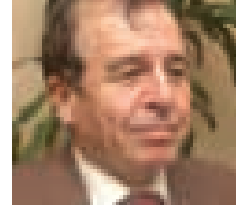
Mevzuat özel otomobil kullanımına belge istemiyor. Otomobil dışı taşıtların özellikle de büyük otobüs ve kamyonların özelinin olup olmayacağı, olacaksa belge gerekip gerekmediği ayrı sorular. Peki, özel otomobillerin kullanımı için belge faydalı mı? Belgeler ticari taşıt alım ve kullanımında işe yarıyor mu? 8+1 taşıtlar özellikle de ticari iseler nasıl kullanılabilirler? Bu arada Yönetmeliğin yük taşımacılığı belgeleri olan M ve P belgelerine yolcu taşıtı olan otomobillerin (motosikletler de) yazımına izin verdiğini, bunun hem ticari hem de hususi otomobilleri kapsadığını hatırlayalım. Demek ki hususi otomobil kaydı da bu belgelere mümkün ve bu taşıtlar ticari de olabiliyor. Öyleyse hususi ve ticari otomobiller aynı tür yani yolcu taşıması yapan B ve D belgelerine niye kaydedilemesin? B3 ve D3’e yapılacak kayıtlarda otomobiller tabii ki doğrudan ticari kullanılamayacak.

Bir genelleştirme

M ve P belgelerine yapılabilen hususi veya ticari otomobil kaydı, başta yolcu taşıma belgeleri olmak üzere M ve P dışındaki diğer yük taşıma belgelerine doğrudan ticari kullanımı olmamak üzere neden mümkün olmasın. Biraz daha genelleştirirsek C1 veya K2 gibi belgeleri olan birisi aynı B3 veya D3 almadan bu belgelere niye ticari olmayan otobüs (en azından belirli koltuklu minibüs gibi küçük otobüs) kaydı mümkün olmasın. Keza B3 veya D3 belgelerine ticari olmayan yük taşıma aracı (en azından küçük kapasiteli, yani kamyonet) kaydı niye olmasın. Keza ticari olmayan belgelere verilebilecek bu taşıt hakları ticari amaçlı taşıma yapan belgelere de kullanımı “ticari amaçlı olmama” sınırlamasıyla niye verilmesin. Özetlersek doğrudan ticari kullanımı olmamak üzere B ve D belgelerine kamyonet, halen otomobil kaydedilebilen M ve P belgelerine küçük otobüs (minibüs), C, K, L ve N belgelerine otomobil ve küçük otobüsler hususi veya ticari olarak niye kaydedilmesin.

Sakıncası var mı?

Yapılan öneriler yeni belge almaksızın ve herhangi bir kayıt yaratmaksızın ihtiyaç duyulan taşıtların mevcut belgelere kaydına ve kullanımına imkan verir. Özellikle kentdisi taksicilik diyebileceğimiz A belgeli otomobil kullanımındaki sorunlar ve yetersizlikleri giderebilir. Öneriler değerlendirilirken bazı hallerde kaydedilen taşıtların kullanımının ticari olamayacağına dikkat edilmelidir. Böyle bir önerinin akla gelebilecek tek zararı UDH Bakanlığının belge gelirlerinin azalması olabilir ki bir karar kriteri olmamalıdır. ■



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Beş dakika, beş sorun, beş öneri...

Bu haftaki yazımda iki konuyu ele alacağım. Birisi mevzuat düzenlemesi, diğeri de sektör sorunlarına çözüm önerileri. Bunları seçmemin nedenleri var ve bunu ilgili bölümde açıklayacağım.

Mevzuat düzenlemesi

Torba kanunlarda yapıldığı için pek duyulmasa da biz, kanun değişikliklerini duyurmaya çalışıyoruz. 2013 yılı içinde Trafik Kanununda değişiklik yapıldı. Bunun içindeki taşıt tanımları, Karayolu Taşıma Yönetmeliğini (KTY) çok etkiliyor. Ayrıca Karayolu Taşıma Kanununda (KTK) da iki değişiklik yapıldı. Bunlardan idari para cezası değişikliklerinin Yönetmeliğe (KTY) yansıtılması gerekir. Şimdi TBMM’de kabul edilen yeni bir torba kanunda KTK’nın yetki devri ve yönetmelik başlıklı maddeleri değişti. Yakında yayınlanıp yürürlüğe girecek. Yönetmelik maddesinin değişmesi tabii ki Yönetmeliği etkileyecek.

Yönetmelik çok değişecek

Her yıl Aralık ayı sonuna doğru yönetmelik değişikliği yapılması, neredeyse adettendir. Bu sene olmadı. Bunu Bakan değişikliğine bağlamak kısmen mümkün, ama yetmez! Kanundaki son değişiklikler beklenmiş olmalı. Bunlara da bağlı olarak önemli bir Yönetmelik düzenlemesi bekliyorum. Bu hafta manşetimiz de biraz buna yönelik. Bakanlık, bunu temel anlayışı çerçevesinde “Bu taşıtların bu belgelere kaydı ve bunlarla taşıma yapılmasında bir yeterlilik eksikliği var mı” diye değerlendirirse çok iyi olur.

Beş dakikada Beşiktaş!

Beşiktaş taraftarıyım. Semt olarak da Beşiktaş ve çevresini severim. Hatta Beşiktaş’ı, biraz da Beyoğlu’nu İstanbul’un merkezi olarak görürüm, ama konumuz Beşiktaş’la ilgili değil. Bu başlığı hatırlatan şey ise 14 Şubat günü Hürriyet gazetesinde yayımlanan “Beş dakikada beş soru, beş çözüm” başlıklı yazı oldu. Yazılarımda beğendiğimi belirttiğim hatta övdüğüm Başbakan Yardımcısı Ali Babacan’ın başkanlığındaki ekonomi yönetimi “Son dönemde yaşanan dalgalanmalardan sonra reel sektörle hasar tespiti yapmak” üzere 4 Mart’ta TOBB’da 60 ana sektörün temsilcileriyle buluşacakmış. TOBB Başkanı, sektör temsilcilerine “beş sorununuzu ve beş çözüm önerinizi getirin” demiş. Toplantıda her sektöre beş dakikada bunu anlatın denilecekmiş. Burada herhalde ayrı sektör meclisi olan sektörler kastedilmiş olmalı.

Beş dakika yeter mi?

Bizde genelde çok fazla konuşmak, detaylı bilgileri geniş biçimde tekrar tekrar vermek esastır. Taşımacılar için de bu, böyledir. Sınırlandırılmış, hele 15 dakikadan az konuşmayı pek sevmezler. Ama anlatmayı bilene anlatılmaya değer konusu olana beş dakika yeter. Haklı olmadığın talepler için tabii ki uzun uzun konuşup karambola getirmek gerekir. 60 sektöre beşer dakika, toplam 300 dakika, yani beş saat eder. Uzamaları ve aralarıyla bu, sekiz saati bulur, yani tam bir gün demek.

Başlıca konular

Gazetede toplantının gündemi olarak; SGK primleri ve vergiler, gıdada kayıt dışılık, dışı hayvan sayısında azalma, müteahhitlik sektörünün teminat mektubu sorunu ve bankacılık sektörüyle reel sektör arasında son dönemde artan sorunlar belirtiliyor. Bu kapsamda kredi kartı sınırlamalarının getirdiği sıkıntılar aktarılacakmış.

Yük taşımacılığı

Lojistik ve Taşımacılık Sektör Meclisi, böyle durumlarda sorun ve öneri tespitini ciddi biçimde yapıyor. Ancak bazı noktalara dikkat çekmek gerekiyor. Bu Meclis, yurtiçi ve yurtdışı taşımacıların ortak meclisi, ama etkin örgütlenmesi bulunmayan yurtiçi taşımacılar burada da zayıf kalıyorlar. Dolayısıyla sadece yurtdışı taşımacıların sesi duyulabiliyor. Bu nedenle ortak sorunların ele alınmasına özen gösterilmesi, beş sorundan ikisi yurtdışına özgü olsa da üç tanesi ortak yurtiçi konular olmalı. Bekleyip görelim.

Yolcu taşımacılığı

Geçen defa; akaryakıttaki ÖTV’nin yüksekliliği ve bunun indirilmesi veya kısmen de olsa iadesi, bilet KDV’sinin düşürülmesi, kazalardaki manevi tazminatların taşımacılık sigortasına dahil edilmesi, plaka tahdidi olan yerlerde tahditten öte ek taşıt kayıt imkanı yaratılması, UKOME ve trafik komisyonları kararlarının KTK ile çelişmemesinin sağlanması önerileri yapılmış. Bir kısmı haklı nedenlerle olmak üzere, bu güne kadar bunlarda bir ilerleme de olmamış. Bakalım bu kez daha ciddi bir sorun ve öneri tespiti yapılabilecek mi? Örneğin, otobüsçüler şikayet etse de böyle yerlerde yansıtılmaktan korkulan yüksek terminal ücretleri için “en yüksek çıkış ücretinin şimdiki en yüksek çıkış ücretinin yarısı kadar olacağı bir tavan ücret esası getirilmesinin bu rekabetsiz alanda sürekli biçimde uygulanması” gibi bir şey diyebilecekler mi? Bana göre, bunu diyebilecek ne Sektör Meclisi var ne de sivil toplum örgütü kaldı. Bekleyip göreceğiz. Bu arada önerilen ücretin terminaller için yeteceğini samimi olarak belirtmek isterim.

Akaryakıt/enerji maliyetleri

Reel sektörün tümü akaryakıt ve/veya diğer enerji kaynaklarını kullanır. Tabii, taşımacıların girdileri ve maliyetleri içinde payı hayli yüksektir. Tıpkı taşıma gelirlerinden alınan KDV gibi bu konu bazı taşımacılar ile diğer bazı sektörler için ortaktır. Dövize bağlı artışlar, bu konuyu daha da önemli kılabilir. Buna rağmen belirlenmiş ortak gündem içinde yer verilmemiş. Şimdi, sektör meclislerinin özel gündemlerinde mi yansıtılacak, düşünülmeli.

Ekonomik konular önemli

Şüphesiz ki her problemin sonunda bir ekonomik bedeli vardır. Buna rağmen Sayın Babacan’a daha doğrudan ekonomik konuların anlatılması faydalı olabilir. Özellikle UDH Bakanlığına ilişkin konuların burada yansıtılmasında fayda olmayabilir. Bunlar UDH Bakanlığına zaten söylenebilmekte... Eğer sonuç alınamıyorsa burada söylenmekle veya diğer bir deyişle daha yukarıya şikayet etmekle bir şey değişeceğini sanmıyorum. Bu nedenle konu seçimi önemli. Ne de olsa beş dakika, beş sorun ve beş çözüm sınırlaması var.

Bir de oda, daire, apartman gibi lüzumsuz isteklere, verildiğinde neyi nasıl çözecekleri belli olmayan yetki devri gibi abes konulara yer vermenin takdirini okuyucularıma bırakıyorum. ■



6 » Lojistik

Küresel lojistik şirketi olma vizyonlu OMSAN Lojistik'in Genel Müdürü Osman Küçükertan:

Vizyonumuza yönelik çok önemli yatırımlar yaptık

2013 yılının değerlendirmesini ve OMSAN Lojistik'in 2014 yılına yönelik hedeflerini öğrenmek için sorular yönelttiğimiz Genel Müdür Küçükertan, Bulgaristan'la aramızda yaşanan geçiş sorununu da içeren sorularımızı yanıtladı. Küçükertan, lojistik sektörünün genel sorunlarına da eğildi ve çözüm önerilerini paylaştı. Pnömatik tahliye sistemli ilk Türk bayraklı çimento gemisinin Türkiye'ye kazandırıldığını da duyurdu.

■ UND Başkanının, "UBAK belgeleri aleyhimize oluyor 5 milyar dolar ülke zararımız oldu, buna karşı mücadele edeceğiz" açıklaması konusunda görüşlerinizi açıklar mısınız?

- Türkiye'de lojistik sektörünün önemli temsilcilerinden biri olan UND'nin UBAK belgelerinin kullanımına yönelik önemli çalışmaları bulunmaktadır. Kotalar başta Türkiye olmak üzere birçok ülke için uluslararası ticaretin önünde büyük bir engel olduğu için UND'nin bu konudaki mücadelesini haklı buluyor ve destekliyoruz.

■ Son günlerde Bulgaristan ile yaşanan sorunlar ve transit geçişleri engellemesi konusunda yaklaşımınızı açıklar mısınız?

- Bulgaristan ile yaşanan sorunların Türkiye'nin Avrupa'ya yaptığı uluslararası taşımaları ciddi şekilde etkilediği görülmektedir. Bulgaristan'ın transit geçişleri engellemeye yönelik uygulamalarını haksız buluyoruz. Uluslararası mevzuat açık bir şekilde transit geçiş hakkının engellenemeyeceğini ortaya koymaktadır.

■ Lojistik sektörüne yabancı sermaye yatırımları 2014'te nasıl bir seyir izleyecek? 2014'te sektör ne oranda büyüyecek?

- 2013 yılında sektörde yaşanan satın alma ve birleşmelerin yabancı yatırımcıların girişiyle 2014'te de devam edeceği öngörülmektedir. Lojistik sektörünün önümüzdeki yıl yaklaşık yüzde 8-10 büyüyeceği tahmin edilmektedir.

■ Sektörde rekabet, kalite ve servis hızında mı, fiyatta mı? Yıkıcı rekabet var mı?

- Sektörde çeşitli ölçeklerde çok sayıda firma faaliyet göstermektedir. Lojistik firmaları sermaye yapıları, ciroları ve verdikleri hizmetler açısından farklılıklar göstermektedir. Diğer taraftan lojistik hizmet satın alan firmaların davranışları da faaliyet gösterdikleri sektörün rekabet yapısına bağlı olarak çeşitlilik göstermektedir. Bu nedenle lojistik hizmetleri bir emtia olarak gören firmalarda fiyat rekabeti açık bir şekilde öne çıkarken, bu hizmetleri bir rekabet avantajı olarak konumlandıran firmalarda ise kalite ve hız öne çıkmaktadır. Ancak genel bir eğilim olarak bilgi ve deneyime dayalı kaliteli lojistik hizmetlerin rekabet avantajı sağlamadaki rolünün firmalar tarafından her geçen gün daha fazla anlaşıldığını söyleyebiliriz.

■ Sızce sektörün en önemli sorunu nedir?

- Sektördeki altyapı eksikliklerinden kaynaklanan verimsizlikler, hukuki altyapı eksiklikleri, mevzuatların getirdiği

bürokratik engeller, lojistik konusunda eğitilmiş işgücünün azlığı ve teknolojinin yeterince etkin kullanılmaması sektörün istenilen seviyeye ulaşmasındaki en büyük engeller olarak karşımıza çıkmaktadır. Geçiş belgesi, kota ve vize sorunları ile yüksek otoyol vergilerinin varlığı lojistik hizmeti sunan şirketlerin belini bükmektedir. Bu alanlarda gelişim sağlanması gerektiği sıklıkla dile getirilmekle birlikte şu ana kadar ciddi bir atılım yapıldığını söylemek maalesef mümkün değildir. Yine her zaman ifade ettiğimiz gibi bu tür sorunlar devlet, özel sektör ve STK'ların işbirliği içerisinde üzerlerine düşeni yapmaları ile düzelebilecektir.

■ Sektörün kamudan beklentileri nedir?

- Sektörün kamu kurum ve kuruluşlarından en büyük beklentisi sektöre yönelik kolaylaştırıcı mevzuat değişikliklerinin gerçekleştirilmesi ve sektörde faaliyet gösteren tüm firmaların mevzuata tam olarak uymalarının sağlanmasıdır. UDH Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı arasında tam bir koordinasyon ile sektördeki uluslararası gelişmelerin de göz önünde bulundurulmasıyla gerekli tedbirlerin alınması beklenmektedir.

Sektörde eğitilmiş insan kaynağının oluşturulmasında devlete önemli bir rol düşmektedir. Sektörde insan kaynakları arz ve talep yapısı konusunda iyi bir analiz yapılması ve Yükseköğretim Kurumlarının ve Milli Eğitim Bakanlığı'nın sektörün ihtiyacına yönelik bir düzenlemeye gitmesi beklenmektedir.

■ OMSAN Lojistik, 2013'ü nasıl kapattı, ne kadar büyüdü, hangi alanda gelişme sağladı?

- 2013 yılında OMSAN hem operasyonel hem de finansal alanda başarılı iş sonuçlarına ulaşmıştır. Bu iki alandaki başarısına ek olarak OMSAN, küresel lojistik şirketi olma vizyonuna yönelik çok önemli yatırımları da hayata geçirmiştir.

Müşterilerine sunduğu güvenilir, esnek, hızlı ve entegre hizmet anlayışı ile başarılarından adını sıkça söz ettiren OMSAN, 2013 yılında birçok sektörün öncü firmalarını portföyüne katmıştır. OMSAN müşteri sayısını artırmanın yanı sıra mevcut müşterilerinin memnuniyetinin artırılmasına da büyük bir titizlik göstermiş, tarafsız araştırma kuruluşları tarafından yapılan araştırmalar OMSAN müşterilerinin memnuniyetinin arttığını kanıtlamıştır.

Finansal öngörülerini doğrultusunda hedeflemiş olduğu büyüme hedefine ulaşmayı başarmış olan OMSAN, Türkiye ve Avrupa'da ekonomideki büyümenin yavaşlamasına rağmen sektörün ortalamasının üzerinde büyüyerek 2013 yılını yaklaşık 650 milyon TL'lik bir ciro büyüklüğüne ulaşarak tamamlamıştır.

Son dönemdeki global ekonomik koşullar Kuzey Afrika başta olmak üzere gelişmekte olan çeşitli ekonomileri önemli bir konuma taşımıştır. OMSAN, bu gelişim fırsatını değerlendirmek amacıyla 2013 yılında Fas'ta OMSAN Maroc adlı bir şirket kurmuştur.

OMSAN'ın 2013 yılında gerçekleştirdiği bir diğer önemli yatırım da MV Unyecem 1 adlı bir çimento gemisinin satın alınması olmuştur. Bu gemi pnömatik tahliye sistemli haiz ilk Türk bayraklı çimento gemisi olması nedeniyle Türkiye'ye kazandırılmış önemli bir yatırımdır.

OMSAN, çevreci ve rekabetçi bir taşıma modu olan demiryolu taşımaları için filosuna 180 adet konteyner



eklemiştir.

Öte yandan OMSAN, müşterilerine sunduğu depolama hizmetlerini geliştirmek amacıyla ileri teknoloji yatırımlara da ağırlık vermiştir. Tuzla deposunda kendi bünyesinde geliştirmiş olduğu "Otomatik Aydınlatma Sistemi"ni devreye almıştır. Projenin sonraki aşaması için TÜBİTAK-TEYDEB'den hibe alınarak mevcut sistemin geliştirilmesine başlanmıştır.

2013 yılı içerisinde OMSAN'ın güvenilirliğinin tescil edildiği bir önemli gelişme de OMSAN Lojistik ve OMSAN Fransa'nın, AEO yani Basitleştirilmiş Gümrük İşlemleri Sertifikası'nı alması olmuştur. Böylece, OMSAN Lojistik tüm Türkiye gümrüklerinde, OMSAN Fransa ise tüm AB gümrük ofisleri nezdinde güvenilir firma kategorisinde değerlendirilmeye başlanmıştır.

■ 2014 yılında ne kadar büyüme bekliyor, yeni yatırımları olacak mı, araç yatırımı planlad mı?

- OMSAN, Türkiye'nin 2023 yılı hedefleri ile uyumlu olarak küresel bir lojistik şirketi olmayı hedeflemektedir. OMSAN'ın 2014 yılı için büyüme hedefi yüzde 15 olup, yılı yaklaşık 750 milyon TL'lik bir ciro ile kapatması hedeflenmektedir. OMSAN'ın 2014 yılı yatırım bütçesi ise 15 milyon USD'dir.

OMSAN, 2013 yılında olduğu gibi 2014 yılında da denizyolu ve demiryolu taşımalarının portföyündeki ağırlığını artırmayı, gemi, lokomotif ve müşterilerinin sektörlerine özel vagon yatırımlarıyla intermodal taşımacılığın avantajlarını kullanarak, Anadolu'nun her köşesindeki müşterilerini Avrupa'nın tamamına en rekabetçi koşullarda taşımayı hedeflemektedir.

OMSAN, 2014 yılında Malatya ve Gaziantep'te 2 yeni bölge müdürlüğünü daha hayata geçirerek yurtiçindeki yapılanmasını güçlendirmeyi hedeflemektedir.

OMSAN yeni depo ve araç park

sahası yatırımlarıyla depolama ve araç stoklama kapasitesini artırmayı, mevcut depolarında kullanılan ekipmanlarını modernleştirmeyi, iş süreçlerinin verimliliğini artırmaya yönelik bilgi teknolojileri yatırımlarını tamamlamayı planlamaktadır.

■ OMSAN Lojistik'in karayolu, demiryolu, havayolu, multimodal/intermodal ve denizyolu modlarında taşıma oranlarını paylaşır mısınız?

- OMSAN, müşterilerine tüm taşıma modlarında entegre lojistik hizmetler sunmaktadır. Taşıma modlarına göre taşıma oranlarımız aşağıdaki gibidir.

Karayolu Taşımacılığı
yüzde 60
Denizyolu Taşımacılığı
yüzde 20
Demiryolu Taşımacılığı
yüzde 15
Havayolu Taşımacılığı
yüzde 5

OMSAN tüm taşıma modlarını optimum şekilde kullanarak müşterilerine en ekonomik intermodal taşımacılık hizmetlerini sunmaktadır. ■



www.omsan.com.tr

OTOMOTİV LOJİSTİĞİNDE OMSAN'LA İLERİYE.

Karayolu, Havayolu, Denizyolu ve Demiryolu taşımacılığındaki gücümüzü otomotiv sektöründeki uzmanlığımızla birleştirerek daima bir adım önde olmanızı sağlıyoruz.

17 - 23 Şubat 2014



Bulgaristan, 120.000 geçiş belgesini Bakanlığa teslim etti

geçiş sorunu
çözüldü

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Bulgaristan Geçiş Belgelerine yönelik bir duyuru yayımladı. Duyuruda, Bulgaristan'ın taşımacıların beklediği 120 bin geçiş belgesini Bakanlığa teslim ettiği bilgisi yer aldı.

Duyuru şu şekilde yapıldı: Bilindiği üzere, 2014 yılında Bulgaristan ile teati edilmesi gereken

tüm geçiş belgelerinin Bulgar makamlarına teslim edilmesine rağmen, Bulgaristan makamlarınca 2014 yılının ilk yarısı için taşımacılarımıza verilmesi gereken transit geçiş belgelerinin eksik olarak teslim edilmesi ve bütün girişimlerimize karşın herhangi bir sonuç alınamaması üzerine 30.01.2014 tarihinde, Bulgaristan ile teati edilen bütün geçiş belgeleri U-NET Otomasyon Sistemi

üzerinden kullanıma kapatılmıştı.

Bulgaristan makamlarınca 2014 yılının ilk yarısı için taşımacılarımıza verilmesi gereken transit geçiş belgelerinin geri kalanı olan 120 bin adet geçiş belgesi 12.02.2014 tarihinde Bakanlığa teslim edilince, geçiş belgeli taşımacılar 13.02.2014 günü başladı. ■

GEFCO Grup Orta Avrupa, Balkanlar ve Ortadoğu Bölge Direktörlüğüne Pierre-Jean Lorrain atandı

Daha önce GEFCO İtalya'nın Genel Müdürlüğünü yapan Pierre-Jean Lorrain, GEFCO Grup'un Orta Avrupa, Balkanlar ve Ortadoğu Bölgesinden Sorumlu Direktör olarak atandı. ■



Yurtiçi Lojistik

Yüzde 20 büyüdü

Yurtiçi Lojistik, 2013 yılında hem yurtiçi entegre lojistik hizmetlerinde, hem de uluslararası nakliye hizmetlerinde portföyüne kattığı yeni müşteriler ile bir önceki yıla göre % 20'lik bir büyümeye gerçekleştirdi. Müşterilerinin ihtiyaçlarına göre şekillendirilen esnek operasyon ve bilgi sistemleri altyapısı ile Yurtiçi Lojistik, 2013 yılında başta otomotiv ve beyaz eşya sektörü olmak üzere kazanmış olduğu yeni müşteri kontratları ile hem hizmet verdiği lokasyon sayısını hem de personel sayısını artırdı.

2014 yılına, mevcut 16 lojistik platformuna ek olarak hizmet vermeye başladığı 5 yeni lojistik platformu ve toplamda 100 bin metrekarenin üzerinde depolama alanı ile merhaba diyen Yurtiçi Lojistik, nakliye ve depolama hizmetlerini Türkiye'nin her bölgesine kendi altyapısını kullanarak ulaştırıyor. Sadece yurtiçi hizmetlerinde değil, uluslararası nakliye alanında da geniş acenta ağı ile tüm taşıma modlarında forwarder olarak hizmet vererek bu büyümeyi gerçekleştiren Yurtiçi Lojistik, 2014 yılında da ürün çeşitliliğini artırarak, müşteri odaklı hizmet anlayışı ile büyümeyi hedefliyor

Hızlı sonuç almanın, anlık ve esnek çözüm üretbilmenin büyük önem taşıdığı günümüzde, Yurtiçi Lojistik; genişleyen altyapısını, insan kaynağını ve sektör tecrübesini müşterilerinin yeni pazarlara daha hızlı ve uygun maliyetler ile ulaşmalarını sağlamak için kullanmayı amaçlıyor. ■

UND ve AEBTRI ortak hareket edecek

UND ve AEBTRI (Bulgaristan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı ve Karayolu İşletmecileri Derneği) bir araya gelerek bundan sonra birlikte hareket etme kararı aldılar. UND ve AEBTRI yılda iki defa bir araya gelerek gelişmeleri değerlendirecek.

UND merkezinde gerçekleşen UND- AEBTRI toplantısında ilişkilerin sağlıklı şekilde devam etmesi ve yanlış anlaşılmalardan kaynaklanabilecek sorunların önüne geçmek için karşılıklı mutabakat sağlandı. Toplantıya AEBTRI Başkanı Georgi Petarneychev ve dernek genel sekreteri Plamen Tzalkov; UND Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoglu, İkinci Başkan Şerafettin Aras, Yönetim Kurulu Üyesi Nagihan Soylu ve UND İcra Kurulu Başkanı Fatih Şener katıldı.

AEBTRI Başkanı Petarneychev, "Şu an gelişen sonuç çok iyi. Bu toplantı ile karşılaştığımız bütün sorunların nedenini anladık. İlerleyen za-



manlarda aramızda bir mutabakat zabtı imzalayacağımıza dair anlaşmaya vardık ve bu mutabakat zabtı ile bütün sorunların çözüleceğine inanıyorum. Bir daha böyle yanlış anlaşılmalardan olmaması için her altı ayda bir buluşmaya karar verdik. Direkt bir telefon bağlantımız olsun istedik, bu sayede bir problem olursa bu telefon ile anında iletişim kurup halledebileceğiz. Bu ve benzeri sorunların yaşanmaması için birlikte hareket edeceğiz" dedi.

UND Başkanı Çetin Nuhoglu ise "2001 yılından bu yana iki dernek olarak çok yakın çalışıyorduk. BSEC-URTA'nın ortak kurucusu-

yuz ve IRU'nun da üyesiyiz. Bundan sonra iki ülke nakliyecilerinin geleceğini birlikte planlayacağız. Umarım ki, bu iki derneğin yaklaşması iki ülke ulaştırma bakanlıklarına da bir mesaj verir. Ve bakanlıklarımız da bu verilerle bozulmayacak kalıcı anlaşmalar yapar. Karar onların karardır. Bu iki ülke bakanlıklarının da iki derneğin alması olduğu kararı destekleyeceğini düşünüyorum" diye konuştu. ■



Alışan Lojistik-Petkim iş ortaklığı



Müşterilerinin ihtiyaçları doğrultusunda uluslararası standartlarda hizmet veren Alışan Lojistik; 60'ı aşan petrokimyasal ürün yelpazesi ile Türkiye'nin ilk ve tek petrokimya hammadde üreticisi Petkim'in kooperatif haricinde kalan yurtiçi paketli ve likit dağıtımlarında ana servis sağlayıcısı olarak Temmuz 2013 tarihinden beri tüm operasyon süreçlerini yönetiyor.

Kimya sektörüne verdiği hizmetler ve tehlikeli madde taşımacılığı konusundaki ciddi uzmanlığı ile öne çıkan Alışan Lojistik; ADR yönetmeliğine uygun operasyon ve ekipman sistemi ile de Petkim'in lojistik faaliyetlerini büyük bir titizlik ve profesyonellikle hayata geçiriyor. ■



Sıcak iklim paketiyle donatılmış

Ford Cargo Suudi Motor Show'da

Ford Otosan, müşteri ihtiyaçları doğrultusunda geliştirdiği; sıcak ve tozlu bölge koşullarına uygun olarak güçlendirilmiş klima, filtre ve radyatör içeren "Sıcak İklim Paketi" donanımlı Ford Cargo'ları, Cidde'de düzenlenen Uluslararası Suudi Motor Show'da sergiledi. Körfez bölgesinin en önemli araç fuarlarından biri olan Suudi Motor Show'a, en yüksek satış hacmine sahip Ford bayilerinden biri olan Al Jazirah Vehicle Agencies ile katılan Ford Otosan, 5

günlük fuarda yüzlerce ziyaretçisini ağırladı.

Bölge iklimine uygun olarak açık havada düzenlenen fuarda ziyaretçiler, pazara uygun özelliklerle donatılmış Ford Cargo'ların 1843T çekici ve 4135 mikser modellerine büyük ilgi gösterdi. 1843T çekici; 430PS güçlü motoru, otomatik ZF şanzıman seçeneği, yeni göz alıcı aerodinamik konforun ön planda olduğu kabin seçenekleri ile dikkatleri üzerinde topladı. ■

PERFORMANS VE GÜVENİLİRLİK. TESTED BY DAKAR.

Cesaret, azim, kararlılık, her zorluğun üstesinden gelen güç ve güvenilirlik. Bunlar Iveco'nun dünyanın en zorlu yarışları olan Dakar 2014'e taşıdığı değerler. IVECO araçlarımız ile, engellerle dolu 9.000 kilometrelik bir parkuru tamamlayarak IVECO Cursor Euro 6 motorlarımızı, sahip oldukları teknolojiyi ve güvenilirliklerini test ettik. Araçlarımızın gücünün ve IVECO Cursor 13 Euro 6 motorlarının güvenilirliğinin bir ispatı olarak yarış, birincinin üç dakika gerisinde ikinci sırada bitirdik. Bizi çok mutlu eden bir diğer husus ise bütün araçlarımızın yarış tamamlayışydı.

2'nci Gerard De Roy (IVECO) +3dk 11sn. • 7'nci Hans Stacey (IVECO) +5saat 14dk 57sn.
10'uncu Pep Vial Roca (IVECO) +7saat 53dk 35sn. • 22'nci Jo Adua (IVECO) +22saat 18dk 58sn.

Harika ekibimize teşekkürler.

IVECO
WWW.IVECO.COM

Facebook, Twitter, YouTube, LinkedIn icons.

Bir Dostumuzu Daha Kaybettik!

Değerli büyüğümüz Saip Konukoğlu'nun acısı daha kalbimizdeyken, Konukoğlu Ailesinden bir dostumuzun daha kaybıyla derin bir üzüntüye kapıldık.

Seç Turizmin kurucusu
Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun sevgili kardeşleri

MEHMET KONUKOĞLU'nun

vefatını büyük bir üzüntüyle öğrenmiş
bulunmaktayız.

Merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesine ve
sevenlerine başsağlığı dileriz.



BAŞSAĞLIĞI

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

Mehmet Konukoğlu'nun

vefatını öğrenmenin
üzüntüsü içerisindeyiz.

Merhuma, Allah'tan rahmet;
ailesi, yakınları ve tüm sevenlerine
başsağlığı dileriz.

Koç

Otokar

UPS, büyümesini sürdürdü

UPS, 2013 yılının dördüncü çeyreğine ait sonuçlara ilişkin ayrıntıları yayınladı. Hisse başına seyreltilmiş kazanç, 2012 yılının dördüncü çeyreğindeki düzeltilmiş sonuçlara oranla 0.07 dolar azalarak toplamda 1.25 dolar olarak gerçekleşti. Aralık ayında teslimatlarda yaşanan yüzde 20 artış neticesinde, günlük ortalama paket adedi yüzde 6 oranında yükseldi. Öngörülen adedin çok üzerine çıkılması ve kötü hava koşulları, sonuçları olumsuz etkileyerek ABD'de ek operasyon giderine neden oldu.

UPS, 2012 yılının dördüncü çeyreğinde emeklilik fonunun gerçeğe uygun değerlemesiyle vergi sonrası, gayri nakdi 3 milyar dolarlık harcama nedeniyle 1.83 dolarlık seyreltilmiş hisse başına zarar bildirdi.

UPS Başkanı ve CEO'su Scott Davis, "Perakende pazarı, doğrudan tüketiciye modeline geçiş yaptıktan, çok daha fazla sayıda şirket UPS'nin çözümlerini kullanmaya başladı. Bunun neticesinde, adette öngörilemeyen bir artış yaşadık ve en iyimser planlarımızın bile üzerine çıktık. Gönderi adedindeki artış, ulaştırma ağıımızı zorladığı için gecikmelere neden oldu. UPS, maliyetten çok hizmete önem vererek bu durumu çözmek için ek personel ve ekipman kullandı. UPS, pazarın ihtiyaçlarını karşılayabilmemizi sağlamak için gerekli olan yatırımları ve operasyonel iyileştirmeleri gerçekleştirecektir."

Şirket, 2013 yılının düzeltilmiş sonuçlarının yüzde 11 ile yüzde 16 üzerinde olmak üzere tüm yılın hisse başına seyreltilmiş kazancının 5.05 dolar ile 5.30 dolar aralığında olmasını bekliyor.

UPS, dördüncü çeyrek boyunca günde 20 milyon paket teslim etti. 2013 yılındaki toplam gönderi adedi, 2012 yılına oranla yüzde 3.9'luk bir artışla 4.3 milyar adede çıktı. ■



Kış Olimpiyatları trafiği MAN'a emanet

2014 Kış Olimpiyatları'nın gerçekleştirildiği Rusya'nın Soçi kenti, satın aldığı 9 adet MAN TGS 8x4 kamyondan oluşan ağır tonajlı kurtarma aracı filosu ile trafikte yaşanabilecek sorunlara etkili bir önlem aldı. MAN TGS 8x4 kamyonlar, açılış töreninin yapıldığı 7 Şubat günü, tüm dünyanın dikkatle izlediği Soçi'de hizmete girdi.

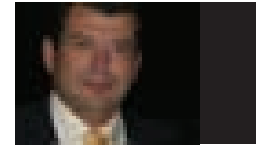
41 tonluk bu dev araçlar; otobüs, kamyon, ağır treylerlerin çekilmesi ve yolun çok kısa bir süre içinde yeniden trafiğe açılabilmesini sağlamak için özel olarak tasarlandı. 9 adet MAN TGS 8x4 kamyondan oluşan ağır tonajlı kurtarma aracı filosu, kış olimpiyatlarından sonra da Karadeniz sahilindeki kentin trafiğine hizmet verecek. Bu güçlü kurtama filosu, kentin toplu taşıma sisteminin en önemli araçları olan otobüslerle ilgili de büyük bir rahatlama sağlayacak. ■



Hedef Filo, Gençlerbirliği'nin ulaşım sponsoru oldu

Hedef Filo, 1923 yılında Ankara'da kurulan ve Cumhuriyet ile aynı yıl kurulması nedeniyle "Cumhuriyet Takımı" olarak da bilinen Gençlerbirliği Spor Kulübü'nün futbol takımı ile "ulaşım sponsorluğu" için el sıkıştı.

Hedef Filo, kırmızı-siyahlı takım ile gerçekleştirdiği sözleşme kapsamında 2013-2014 sezonunda 12 adet araç tahsisini gerçekleştirerek, ulaşım ve forma kol reklamları sponsoru oldu. İş birliği kapsamında Türk futboluna verdikleri destek ile sektöre öncülük ettiklerini belirten Hedef Filo Yönetici Direktörü Ersan Öztürk, "Sporu desteklemek adına Gençlerbirliği ile gerçekleştirdiğimiz sponsorluktan mutluluk duyuyoruz" dedi. ■



Cumhur Aral

cumhuraral@gmail.com

Hangi sistem?

Resmi daire, banka veya bir işletmede ve hatta siyasette bile bazen işlerin yavaşlaması ya da uzamasından şikayetçi olduğunuzda aldığınız cevap neredeyse tamamen aynıdır. "Sistem böyle çalışıyor" veya "Sistem yavaşladı". Şahsen tüm kabahatli sisteme yüklemeyi insanı dikkate almayan ve çıldıratan gerekçe olduğuna inandığımdan; inisiyatif kullanma düşüncesi ve müşteri odaklı olmayan çalışan bahanesi olarak algıladım.

İşletmelerin sistemi gibi insanları da yöneten bir sistem var mıdır diye araştırıldığında; çok ilginç olarak aslında insanı yöneten bir değil iki sistemin bulunduğu öğrendim. Nobel ödüllü psikologlar, yaptıkları çalışmalarla beynimizde iç içe çalışan iki istemin varlığını ortaya koydular. Birinci sistem çok hızlı karar alan; ikinci sistem ise verileri dikkatlice inceleyen, hesap kitap yapan ve çok daha yavaş çalışan sistemlerdir.

Karşılaştığımız durum hangisinin uzmanlık alanında ise iki sistemden biri devreye girer. Refleks gibi, otomatik olarak doğal dürtüler ve içgüdülerle, bir gayret göstermeden adımıza karar alan birinci sistemdir. Bir tür oto pilot işlevi gören hiç düşünmeden birçok işi yapmayı sağlayan, sezgisel kısa yolları kullanarak karar veren, hayatı hızlandıran ve kolaylaştıran bu sistemdir.

Hayatta kalmayı güvence altına almayı programlanmış, düşmanlardan, tehlikelerden koruyan ve atalarımızdan devralınan içgüdüler bu sistem'e ait özelliklerdir. İnsan vücudu "en az zahmet ve en düşük enerji" yasına uyduğu için gündelik hayatta çoğu işi birinci sistem yönetir. Farkında bile olmadan bütün verileri toplar, değerlendirir ve karar almayı sağlar.

Analiz yapan, düşünen, yavaş, dikkatli ve zor karar veren sistem diğeridir. Bu sistemin çalışması fazladan bir güç harcadığı için enerji tüketir ve yorar. Kimi zorlu kararları aldıktan, bazı problemleri çözdükten sonra bedenini yorulması, fiziksel olarak yerimden hiç kalkmadan insanın kendini savaştan çıkmış gibi hissetmesi ikinci sistemin çalışması için harcanılan yoğun enerji nedeniyle. Düşünerek hayatını kazanan insanlar bu nedenle çok yorulurlar. Analiz yapıp seçeneklerin değerlendirilmesi gerektiğinde birinci sistem yerini diğerine bırakır.

Birinci sisteme göre, olaylar ve olguların arasında mutlaka bir neden olmalıdır. Her durumda nedensellik arayan sistem zamanla kendine göre bir "ezber" oluşturur ve buna göre süratli şekilde, neredeyse hiç düşünmeden karar alıp, tepki verir. Bu özellik tehlikelerden korur fakat kimi zaman da yanılır. Zihnin bu özelliği, inanılmaz bir sürat ve beceri kazandırır ama zafiyetleri de vardır. Sezgislerin zaman zaman hataya sürüklenmesi bu nedenledir.

Herkes kararlarını bilinçli aldığını zanneder. İnsan kendini, her durumda, alternatifleri mantıklı bir şekilde tartan, akılcı seçimler yapan rasyonel insanlar olarak kabul eder. Halbuki daha yavaş düşünen, daha rasyonel çalıştığını varsayılan 2.sistem, aslında sezgisel ve daha hızlı olan birinci sistem tarafından çok fazla etkilenir. Yani duygular ve sezgiler mantığa yön verir.

Tüketicilerin bir markayı birinci sistem ile satın almaları durumunda, sadakatleri yüksek demektir. Hiç düşünmeden alınan markalar, pazarın en güçlü markaları arasında yer alır. Bu nedenle sadık bir müşterinin davranışını değiştirmek ancak onun söz konusu durumu ikinci sistem ile değerlendirmesiyle mümkün olur.

Kendilerini kabul ettirmek isteyen markalar, tüketicilerin ikinci sistem ile düşüncelerini sağlamak zorundadırlar. Rakibin marka sadakatini kırmak ancak bu şekilde gerçekleşebilir. İnsanın aklının nasıl çalıştığını; duyguların, sezgilerin ve mantığın hangi durumlarda hangi rolleri üstlendiğini anlamak, bizi daha bilgili ve güçlü kılar. En azından neyin neden olduğunu veya olmadığını anlama imkânı buluruz.

Bu bile hiç anlamamaya kıyasla çok daha iyi bir durumdur. ■



www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

Yerel Süreli Haftalık Gazete

Yıl: 3 • Sayı: 126 • 17 - 23 Şubat 2014

Sahibi ve Sorumlu Yayın İşleri Müdürü

Muammer BAŞKAN

Editör

Korkut AKIN

Reklam / Abone

Özgür ALKAN

Dağıtım: **Mikail BAYAT**

Yönetim Yeri

Evren Mah. Cami Yolu Cad.

Başı 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

İhlal Plaza No:11 A/41 Yenibosna

Bahçelievler/ İSTANBUL

Tel: 0212 454 30 00

Genel Yönetmen

Erkan YILMAZ

Haber Merkezi

Caner ÖZCAN

Genel Yürütme Danışmanı / Bayyazar

Dr. Zeki DÖNMEZ

İş Geliştirme Danışmanı

Mehmet ÇIKINCI

Hukuk Müşavirleri

Elanur KOÇOĞLU

Murat KOÇOĞLU

Taşıma Dünyası,

basın meslek ilkelerine

uymaya söz verir.

Taşıma Dünyası Gazetesi ve

eklerinde 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.

BAŞSAĞLIĞI

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**MEHMET
KONUĞOĞLU'nu**

kaybetmenin derin üzüntüsünü yaşıyoruz.

Merhuma Allah'tan rahmet,
kederli ailesine, sevenlerine ve sektörümüze
başsağlığı dileriz.

TOFED

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu
adına

Mehmet Erdoğan
Genel Başkan

BAŞSAĞLIĞI

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**MEHMET
KONUĞOĞLU**

Hakkın rahmetine kavuşmuştur.

Merhuma Allah'tan rahmet,
ailesine, dostlarına ve sevenlerine,
başsağlığı dileriz.

Mustafa YILDIRIM

Tüm Otobüsçüler Federasyonu Genel Başkanı

BAŞSAĞLIĞI

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**MEHMET
KONUĞOĞLU'nu**

kaybetmenin acısını yaşıyoruz.

Merhuma Allah'tan rahmet,
kederli ailesine, sevenlerine ve sektörümüze
başsağlığı dileriz.

ISUZU

VEFAT

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
SANKO'nun kurucusu
Merhum Sani Konukoğlu'nun yeğeni,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**MEHMET
KONUĞOĞLU'nun**

vefatını büyük üzüntüyle öğrenmiş
bulunuyoruz.

Merhuma Allah'tan rahmet; ailesi, dostları ve
Seç Turizm camiasına başsağlığı ve
sabır dileriz.

BRİSA

BAŞSAĞLIĞI

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**MEHMET
KONUKOĞLU'nu**

kaybetmenin derin üzüntüsünü yaşıyoruz.

Merhuma Allah'tan rahmet,
kederli ailesine, sevenlerine, sektörümüze
başsağlığı ve sabırlar dileriz.

Has Otomotiv
Mercedes-Benz Türk A.Ş. Bayi

BAŞSAĞLIĞI

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**MEHMET
KONUKOĞLU'nu**

kaybetmenin derin üzüntüsünü yaşıyoruz.

Merhuma Allah'tan rahmet,
kederli ailesine, sevenlerine ve sektörümüze
başsağlığı dileriz.

Galip Öztürk
Metro Holding
Yönetim Kurulu Başkanı

BAŞSAĞLIĞI

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**MEHMET
KONUKOĞLU'nu**

kaybetmenin acısını yaşıyoruz.

Merhuma Allah'tan rahmet,
kederli ailesine, sevenlerine ve
sektörümüze başsağlığı dileriz.

Yalçın Şahin
MAPAR Otomotiv San. ve Tic. Ltd. Şti.

BAŞSAĞLIĞI

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**MEHMET
KONUKOĞLU**

Hakkın rahmetine kavuşmuştur.

Merhuma Allah'tan rahmet,
kederli ailesine ve sevenlerine
başsağlığı dileriz.

Anadolu

BAŞSAĞLIĞI

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**MEHMET
KONUKOĞLU**

Hakkın rahmetine kavuşmuştur.

Merhuma Allah'tan rahmet,
ailesine, dostlarına ve çalışanlarına
başsağlığı dileriz.

**BAŞSAĞLIĞI**

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**Mehmet
KONUKOĞLU**

Hakkın rahmetine kavuşmuştur.

Merhuma Allah'tan rahmet,
ailesine, dostlarına ve sevenlerine,
başsağlığı dileriz.

**BAŞSAĞLIĞI**

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**MEHMET
KONUKOĞLU'nu**

kaybetmenin derin üzüntüsünü yaşıyoruz.

Merhuma Allah'tan rahmet,
ailesine, dostlarına, sevenlerine,
sabır ve başsağlığı dileriz.

Mengerler İstanbul

www.mengerler.com

BAŞSAĞLIĞI

Seç Otobüs ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Kurucusu Merhum Saip Konukoğlu'nun oğlu,
Ömer ve Settar Konukoğlu'nun kardeşi

**MEHMET
KONUKOĞLU**

Hakkın rahmetine kavuşmuştur.

Merhuma Allah'tan rahmet,
ailesine, dostlarına, sevenlerine ve
sektörümüze başsağlığı dileriz.



As Teknoloji Bilişim Ltd. Şti.

facebook.com/tasimadunyasi | twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

17 - 23 Şubat 2014 • Fiyatı: 25 Kr

www.tasimadunyasi.com

GÜNEŞLİ P2 İSTANBUL

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 işler tasarımı
- web tasarımı
- fotoğraf/film

Oyuna kurata siz olma!

Pivot M E D Y A

Tel : 0212-555 49 65
Gsm : 0349 341 55 56
pivotmedya@gmail.com

Temsa 2015'te pazar liderliğini hedefliyor

Temsa Genel Müdürü Dinçer Çelik, 2013 yılını başarılarla kapattıklarını belirterek, "9 yeni ürünün lansmanını yaptık ve bu ürünlerin birçoğunun satışına başladık. 2013'te geçmiş yılların en iyi üretim sürecini yaşadık. En iyi yılın yüzde 30 daha üzerinde otobüs üretimi yaptık" dedi.

2014 yılına çok iyi başladıklarını kaydeden Çelik, "Tüm satışlarımızın yaklaşık 6' da birini Ocak ayında yaptık. Çok başarılı bir ayı geride bıraktık. Hatlarımız tamamen dolu. 2015'te de tüm sınıflarda pazar liderliğine oynayacağız" diye konuştu.

10 bininci midibüsü banttan indiriyor olmaktan dolayı gurur duyduklarını anlatan Çelik, bu yıl 1000 adet Prestij Süper Deluxe satmayı hedeflediklerini söyledi.

Daralmaya rağmen büyüme

Son yıllarda gerçekleştirdikleri

çalışmalarla, üretim kalitesi konusunda çok önemli bir noktaya geldiklerine işaret eden Genel Müdür Dinçer Çelik, "Artık araçlarımız, banttan indiğinde doğrudan doğruya müşteriye teslim edilecek kalitede üretiliyor. Bu nedenle geçtiğimiz günlerde son kontrolü de kaldırdık. Bu gelişmeden dolayı tüm çalışanlarımızı kutluyorum" ifadesini kullandı.

Çelik, ekonomide yaşanan dalgalanmaya rağmen, 2014 yılında 2.200 adetlik otobüs ve midibüs üretimi planladıklarını, bunun 400 adedini de ilk iki ayda sattıklarını vurgulayarak, "Biz satışlarımızı geçen yılın da üzerinde bir seviyede kapatacağımıza inanıyoruz. Ayrıca önümüzdeki aylarda ihracatımız da hızlanacak. 2014'e yönelik bakışımız olumlu" dedi.

Geçen yıl şehir içi otobüs pazarında paylarını yüzde 18'e çıkarttıklarını, 2014'te ise şehir içi otobüs pazarında yaşanacak daralmaya rağmen pazar paylarının yüzde 39'a çıkacağını belirten Çelik, 2013 yılında midibüs pazarında yüzde

15 olan paylarını da bu yıl yüzde 29'a çıkaracaklarını kaydetti. Çelik, turizm ve şehirlerarası otobüs pazarındaysa geçen yıl 1351 adet satışla ulaştıkları yüzde 17'lik pazar payını da bu yıl yüzde 18'e yükselteceklerini, böylece toplam pazar paylarının da yüzde 29 seviyesinde olacağını sözlerine ekledi.

Avrupa pazarında yaşanmaya başlanan iyileşmenin, ihracatlarını da etkileyeceğini, 2014 yılında bu kıtada toplamda yüzde 3.4 pazar payına ulaşmayı hedeflediklerini ifade eden Çelik, özellikle şehir içi otobüs pazarına yönelik ürün hazırlıklarını tamamladıklarını ve iddialı olacaklarını kaydetti. ABD kıtasının, en önemli ihracat pazarlarından biri haline geldiğini, Amerika'da yeni pazara sundukları üçüncü modelle de büyük başarı beklediklerini söyleyen



Dinçer Çelik

Temsa Genel Müdürü Dinçer Çelik, "2010'da adım attığımız ABD pazarında çok büyük başarılarla imza attık. Şu anda 25 eyalette 421 aracımız

var. ABD'ye ihracatımız 2013 yılında 50 milyon dolar oldu. 2010'dan bugüne kadar da toplamda 130 milyon dolarlık ihracat yaptık" dedi. ■

Performans, Ekonomi, Konfor... Bu mudur? **Budur!**



TEMSA



Prestij Super Deluxe

"Konforlu olsun, içi geniş ve tavanı yüksek olsun, mazotu koklasın, rampada sollasın. Üstüne bir de yakışıklı olsun" dediniz, biz yaptık.

Rahatlığın ve teknolojinin yüzü **Prestij Super Deluxe**, yüksek performans ve eşsiz konfor sağlıyor. Güvenlik ile kazancı bir araya getiriyor. Sizi konforun, performansın, kazancın zirvesine davet ediyor.

Öyleyse şimdi sıra sizde: **"Rampayla yarışın, pompayla barışın."**

www.temsa.com.tr