

Bayram sevinciyle karışık sektör halleri

Bayram, herkes için mutluluk kaynağıdır, ama İstanbullu için Bikiye, hatta üçe katlanır mutluluk, hele de yazsa... Hafta sonu

ile birleştğinde, fırsat bu fırsattır herkes düşer yollara. Kendi aracıyla yola çıkan için büyük zorluktur o yoğun trafik. ■ 8'de

facebook.com/tasimadunyasi

twitter.com/tasimadunyasi

GÜNEŞLİ
PP2
İSTANBUL

Taşıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

Yıl: 3 • Sayı: 150 • 11 - 17 Ağustos 2014 • Fiyatı: 25 Kr

www.tasimadunyasi.com

KTY ile DTY (Demiryolu Taşıma Yönetmeliği) taslağı çok farklı

BU FARK NİYE?

● Yolcu taşımacılarını en çok ilgilendiren eksiklikler olarak ücret, zaman, güzergâh ve bilet düzenlemelerinin DTY'de yer almaması gösterilebilir.

● Yük taşımacılarını ilgilendiren sorunlar olarak 'lojistik işletmeciliği' ve 'taşıma işleri organizatörlüğü' konularındaki çelişki ve belirsizlikler sayılabilir.

● Kapsamında yer aldığı görülen pek çok hususta Yönetmeliğin metin kısımlarında bir düzenlemenin bulunmaması çok büyük eksiklik.

Özel sektörün tren işletmeciliği yapmasına imkan veren demiryolu yapılanmasına yönelik Kanun değişikliği sonrasında buna ilişkin Demiryolu Taşıma Yönetmeliği (DTY) taslak olarak UDH Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM) tarafından hazırlanıp görüşe sunulmuş bulunuyor. Zamanla geliştirilmesi beklenen bu taslakta pek çok yetersizlik ve eksiklik dikkat çekiyor.

Taşımalar

Özellikle yolcu taşımacılığına ilişkin zaman ve ücret tarifeleri ile hat düzenlemeleri taslakta yer almıyor. Bilet ve taşıma sözleşmesi zorunluluğu dışında, bunlara ilişkin hiçbir düzenleme bulunmuyor. Yolcu hakları da yok.

Taşıma araçları

Taşıtlara ilişkin sözleşmeli-özmal ve hat-özmal ilişkileri, taşıtların özellikleri, taşıtların bir belgeye kaydı ve başkalarının kullanılamaması hususlarında neredeyse hiçbir düzenleme yok.

Yetki belgeleri

Trenle yolcu ve yük taşımacılığı belgeleri dışındaki belgeler için genel şartlar dışında aranacak bir özel şart neredeyse hiç bilinmiyor. Bazı belgeler için özel hiçbir düzenleme de yer almıyor.

Yük taşımacılığı

KTY'deki taşıma da yapabilen lojistik işletmecisi yerine DTY'de taşıma yapamayan 'lojistik merkezi işletmecisi' var. KDGM'den alınan 'taşıma işleri organizatörlüğü' belgesine benzer yetkilere sahip 'organizatör' yetki belgesi DDGM'den alınabilecek.

Temel anlayış ne olacak?

DTY'nin geliştirilmesinde ve KTY-DTY uyumunun sağlanmasında KTY'deki zorunlu olmayan düzenlemelerin kaldırılması veya benzerlerinin DTY'ye de eklenmesi seçeneklerinden hangisinin esas alınacağı önemli. ■



ÖZEL
HABER

Adana Büyükşehir Belediye
Başkanı Hüseyin Sözlü:

Yıllık 30 milyon TL sübvansiyon artan taşımalara yetmeyecek



Başkan Hüseyin Sözlü, kentiçi ulaşımı yıllık 30 milyon TL'nin üzerinde sübvansiyon ettiklerini, ilçe taşımacılığının tamamının belediyelerin sorumluluğuna geçmesiyle ulaşım maliyetlerinin daha da artacağını belirterek, bu sübvansiyonun

azaltılmasının yollarını aradıklarını belirtti. Başkan Sözlü, yeni otobüs yatırımı planlarını da yaptıklarını, orta ve küçük boy otobüslerin belediyelerin filolarında önümüzdeki dönemde daha çok yer alacağını kaydetti. ■ 3'te

BUSSTORE

Mercedes-Benz'den 2. El Otobüsler ve Midibüsler

2. El otobüs ve midibüste güven!



Mercedes-Benz
İletişim Hattı
4446244

www.BusStore.com.tr

Lastik ve servisin yolları

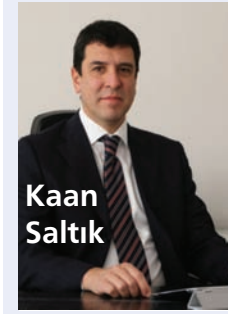
Brisa ve Authority Group
işbirliğiyle birleşti



Brisa'nın iş zenginleştirme vizyonu ve Authority Group'un yaygın servis ağıyla araç sahiplerine yüksek kalitede ürün ve hizmetleri sunma vizyonu doğrultusunda hayata geçirilen işbirliğiyle, Authority Group'un 200'ü aşkın Speedy ve Lastik Vs noktalarında Brisa ürünleri müşterilerle buluşuyor.

Brisa Genel Müdürü Hakan Bayman ve Authority Group Ceo'su Gür Yalman "Birlikte daha güçlüyüz" dediler. ■ 4'te

Treyler sektörünün kanayan yarası: Sahtecilik



Kaan
Saltık

TREDER çözüm için Başbakanlık'ta

TREDER Başkanı Kaan Saltık: "Sektörümüzün saygınlığını zedeleyen, üyelerimizi ve sektörümüzü büyük zararlara uğratan bu sahteciliklerle mücadelemizi kararlılıkla sürdüreceğiz." ■ 7'de

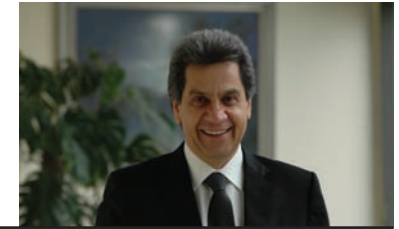


U.N Ro-Ro'yu, Actera ve
Esas Holding alıyor

6'da

UND, Ro-Ro şirketi kuracak

UND, Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoglu imzasıyla yaptığı bir açıklamayla Ro-Ro şirketi kurma yönündeki çalışmalarını sürdüreceğini açıkladı. ■ 6'da



Dişarbakır Otogarı'nda hizmet kalitesi artacak



Dişarbakır Büyükşehir Belediyesi Eş Başkanı Fırat Anlı, Dişarbakır Şehirlerarası Terminal İşletmeleri'ni (DİŞTİ) gezerek fiziki şartlarını daha da iyileştirecek bir dizi çalışma yapılacağını bildirdi. ■ 7'de



Dr. Zeki
Dönmez

Demiryolu Taşıma
Yönetmeliği (DTY)

5'te



Prof. Dr.
Mustafa
Ilıcalı

Yüksek Hızlı Demiryolları,
Ulaştırmadaki Yenilikler
ve Türkiye -2-

2'de



Mustafa
Yıldırım

8+1 düzenlemesi
bayram müjdesi oldu

5'te



Akif
Nuray

İş Modeli...

4'te



Salim
Altunhan

Hayatın içinde
bakan neler gizli...

4'te

2 » Kentiçi

Tasıma
Dünyası

11 - 17 Ağustos 2014

Yüksek Hızlı Demiryolları, Ulaştırmadaki Yenilikler ve Türkiye -2-

Yüksek hızlı demiryolu hatları, yüksek standartlı altyapı gerektirir. Bunun anlamı; konvansiyonel demiryolu hattından daha yüksek bir maliyetle yapılacak olmasıdır. İlk yatırım maliyetlerinin çok yüksek oluşu bu ulaşım alternatifini pahalı bir seçenek haline getirmektedir. Bu nedenle, yüksek hızlı demiryolu hatlarının yapımı, ulaşımında zaman kazanımı, trafik sıkışıklığının azaltılması ve çevresel maliyetlerinin azaltılması, arazi kullanımı gibi hususlar göze alınarak ülkelerin ulaşırma politikaları ile alakalıdır.

Emniyetli, dakik ve konforlu yüksek hızlı tren işletmeciliğinin sürdürülebilir olması, beraberinde yüksek işletmecilik maliyetlerini getirmektedir. Bu nedenle, özellikle yüksek hızlı tren işletmeciliğinin yapılacağı güzergâhların belirlenmesi sürecinde yapılacak fizibilite çalışmalarının, objektif değerlendirme kriterleri doğrultusunda yapılması gerektiği açıktır. Bu açıdan bakıldığında, yapımı devam eden ve 2023 yılı vizyonu doğrultusunda yapımı hedeflenen yüksek hızlı demiryolu hatlarından sadece “çekirdek ağ” olarak tanımlanan bölümde yüksek hızlı tren işletmeciliğinin yapılması; diğer hat kesimlerinde ise yüksek standartlı yolcu taşımacılığı ile birlikte yük taşımacılığının da yapılması hususu göz önünde bulundurulmalıdır. 2009 yılında gerçekleştirilen 10. Ulaştırma Şurası ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayımlanan “Türkiye Ulaşım ve İletişim Strateji Belgesi” kapsamında demiryolu sektörünün 2023 yılına kadar hedefleri ortaya konulmuştur. Bu kapsamda belirlenen 10 bin km.lik YHT ve 4 bin km konvansiyonel demiryolu hatlarının yapımı desteklenmelidir.

Konvansiyonel hatlarda yolcu taşımacılığının geliştirilmesi amacı ile de özellikle bazı hat kesimlerinde çalışan ana hat ve bölgesel trenlerin sefer başı ortalama tehir sürelerinin azaltılması sağlanmalıdır. Hizmet kalitesinin ve tehir sürelerinin azaltılması için tek taraflı bir iyi niyet uygulamasına geçiş sağlanmalı;

öngörülen tehir sürelerinin aşıldığı yolculuklarda “yolcu hakları kavramı” kapsamında belirli yaptırımların uygulanmasına başlanılmaktadır. Bu uygulama, işletmecilik ve altyapı çalışmalarının daha planlı olmasına zemin hazırlayacak ve aynı zamanda “müşteri odaklı” bir yaklaşımın başlangıç noktası olacaktır. Tehir sürelerinin azaltılması için aynı zamanda mevcut hatların modernizasyon, sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımlarına devam edilmelidir.

Yolcu-yük paylaşım alanı...

Diğer taraftan, uzun mesafeli gece trenleri hariç olmak üzere, bölgesel ve anahatlarda lokomotif+vagon uygulamasından tren seti uygulamasına geçilmesi gerekmektedir. Bu sayede, lokomotif ve personel bağlılığının ve aynı zamanda yolcu-yük paylaşım alanlarının azaltılması sağlanmalıdır.

‘İnsan odaklı’ bir yaklaşım, bütüncül bir algı ile desteklendiginde; ‘teknik imkanlar’ doğru zaman ve doğru yerlerde en üst düzey bir katkı ile kullanılmış olacak, gerekli hukuki altyapının da varlığına dayalı olarak geliştirilen sosyal politikaların(egitim-bilinçlendirme) öncülüğünde doğru yatırımlarla ‘Ulaşım ve Trafik Güvenliği’ konusunda istenen mesafe kaydedilmiş olacaktır. Bugün; trafik kaza kayıplarının genel olarak ve ülkemiz özelinde ‘savaş ve terör kayıpları’ndan daha fazla olduğu düşünülürse; bu konunun hayatiyeti ve insanlığı daha iyi anlaşılacaktır. Hızlı teknolojik gelişimler; fırsatları ve tehditleri aynı anda ve büyük ölçeklerde önümüze sunmaktadır. Teknolojinin amaç değil araç olarak ‘akılcı’ kullanımı,



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

kayıpları’ çıkmazından kurtulacak ve tam anlamıyla ‘temel bir hizmet sektörü’ ne dönüşecektir.

Nüfus yoğunluğu belirleyici...

Bütün bu coğrafi-tarihi-sosyolojik-teknik tahlilleri takiben, yer kürede nüfus yoğunlaşmasının Kuzey ya da Güneyden ziyade, Ekvator hattı ve çevresinde olduğunu; bunun da Kuzey Afrika, Afrika Sahili Bölgesi, İç Asya, Güney Avrupa, Ön Asya, Kafkaslar, Doğu Avrupa, Hint Alt Kitası, Hindi Çin, Uzak Asya ve Orta-Güney Amerika gibi alanları ifade ettiğini söyleyebiliriz. Bu da ekonomik-sosyal hızlı gelişmelerin olduğu, Dünyanın yeni yüzölçümü formatlayabilecek dinamikleri içeren ve ‘Kadim Dünya’nın merkezliğinde bir coğrafya ve beşeri havza’ya işaret etmektedir. Bu itibarla; her ne kadar daha çok Batı’nın gündeminde ve güdümünde gibi gözükse de ‘sürdürülebilirlik’ bütün hatlarıyla hepimizi muhatap almakta ve de içerisinde ve komşuluğunda bulunduğu bütün bu geniş Coğrafyalarda daha büyük bir risk ve fırsat alanını ifade etmektedir.

40 yıl önceki ilk büyük petrol krizinden bu yana teknik ilerlemeler, uygun maliyetli enerji verimliliğindeki gelişmeler ve siyasi çabalara karşın

geliştireceğimiz ‘güçlü perspektifimizin (insan odaklı) önemli bir donanımı haline dönüştürülebilir.Nasil ki; teknoloji büyük fırsat ve tehditleri beraberinde getirmektedir; bu aynı şekilde ulaşırma sistemimizde dahil bütün sistemlerimizde ‘potansiyel olarak’ kendini gösterebilmektedir. Burada; geliştirebileceğimiz ‘insan odaklı’ yaklaşım bağlamındaki doğru yatırımlarla ulaşırma sistemimiz ‘kaza

taşımacılık sisteminde temel bir değişiklik yaşanmamıştır. Ancak taşımacılık çevreye daha duyarlı bir hale gelmiştir. Ancak artan taşıma hacmi gürültü ve yerel hava kirliliğinin önemli bir kaynağı olmaya devam ettiğini göstermektedir. İklim değişikliğini 2°C’nin altında sınırlamak amacıyla dünya Sera Gazı Emisyonu’nun (SGE) önemli ölçüde azaltılması gerektiği yönünde Birleşmiş Milletlerce bir çağrı yapılmış ve uluslararası toplum da bunu kabul etmiştir. SGE’lerinin önemli ve gittikçe artan bir kaynağı olan taşımacılık sektöründe 2050 yılına kadar SGE’lerinin 1990 yılına nazaran en az yüzde altmış azaltılması gerekmektedir. Son yirmi yılda taşımacılık emisyonlarındaki önemli artış dikkate alındığında, bu hala 1990 seviyesinin yüzde 8 üstündedir. Yeni araç teknolojileri ve yeni trafik yönetimi sistemi tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de taşımacılıktan kaynaklanan emisyonların azaltılmasında önemli bir rol oynayacaktır. Sürdürülebilir hareketlilik yarış tüm dünyada mevcuttur.

Verimlilik ve ekonomi...

Geç kalınmış eylem ve yeni teknolojilere atılan cesaretsiz adımlar Türkiye taşımacılık endüstrisini geri döndürü olmayan bir gerilemeye ve dolayısıyla hareketliliği kısıtlamaya mahkûm edebilir. Önümüzdeki süreçte Türkiye taşımacılık sektörü hızla gelişen dünya taşımacılık pazarlarında giderek artan bir sert rekabete karşı karşıya kalabilecektir. Hedef, verimlilikten ödün vermeden ve hareketliliği tehlikeye atmadan taşımacılık sistemini petrol bağımlılığından kurtarmak olmalıdır.

Bir taraftan kaynaklarını daha verimli kullanırken diğer yandan da ekonomik ilerleyişini destekleyecek, rekabeti arttıracak ve yüksek kalitede hareketlilik hizmetleri sunacak bir sistemin oluşturulmasını tamamlamalıdır. Ulaştırma sektörü daha az ve daha temiz enerji kullanmalı, modern altyapıdan daha fazla yararlanmalı ancak su, toprak ve ekosistem gibi önemli doğal varlıklar

ve çevre üzerindeki olumsuz etkisi de azaltılmalıdır.

Yeni taşımacılık modelleri ortaya çıkmalı ve daha büyük hacimdeki yük ve daha fazla sayıda yolcu buna göre en verimli çoklu ulaşırma sistemleri ile varacakları yere kadar ortaklaşa taşınmalıdır.

Strateji belgesi...

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı koordinatörlüğünde kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının katılımı ile hazırlanan “Enerji Verimliliği Strateji Belgesi 2012-2023” Yüksek Planlama Kurulunca kabul edilerek 25.02.2012 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Enerji Verimliliği Strateji Belgesine göre; 1998-2008 döneminde Türkiye’nin toplam nihai enerji tüketimindeki yıllık ortalama artış oranı yüzde 3,81’dir. Aynı dönem için yıllık ortalama artışların sanayi sektöründe yüzde 3,56; konut sektöründe yüzde 3,49; ulaşırma sektöründe yüzde 4,07 hizmet sektöründe ise yüzde 7,44 civarında olduğu görülmektedir. Bireysel araç kullanımının artmasından ve hizmet sektöründeki yatırımlardan dolayı son on yılda kaydedilen en büyük artışların bu iki sektörde olduğu dikkat çekmektedir. Türkiye’de gelir düzeyindeki büyümeyle beraber yük ve yolcu taşımada büyük bir artış olmuş; hatta taşımadaki bu artış gelir düzeyindeki büyümenin neredeyse iki katı oranında gerçekleşmiştir.

Dolayısıyla, ulaşırmadan kaynaklı emisyon miktarı göreceli olarak düşük olsa da, emisyonlardaki artış hızı son derece yüksektir. Taşımacılığın en ağırlıklı olarak gerçekleştiği tür olarak karayolları, ulaşırma sektöründen kaynaklı CO2emisyonlarında en yüksek paya sahiptir. Bu nedenle kentçi ve kentlerarası ulaşırma raylı sistemler kullanılmıdır.

Hepinize, sağlıklı huzurlu mutlu bir hafta diler, yüksek lisans tezindeki bilgilerden paylaşımlarda bulunduğum Asistanım Mehmet Çağrı Kızıltaş’ a teşekkür ederim. ■

Kayseri Büyükşehir Belediyesi’nde

Bozankaya ile 30 tramvay protokolü

Toplu taşımacılık çözümleri için son teknolojiyle yeni araç projeleri geliştiren Bozankaya AŞ, Kayseri Büyükşehir Belediyesi ile 30 yeni tramvay için anlaşma yaptı. Sözleşme, Kayseri Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Özhasaki ile Bozankaya AŞ Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bozankaya tarafından törenle imzalandı.

Kayseri Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Özhasaki, 30 araç için yaklaşık 42 milyon Euro yatırımlarının söz konusu olduğunu belirterek, “Eskiden raylı sistemler için yabancı firmalardan alım yapmak durumundaydık. Şimdi Türk mühendislerle çalışıp, yerli üretim araçlar temin edebiliyoruz. Bozankaya gibi bir Türk firmasının ihaleyi kazanması bizi gururlandırıyor” dedi.

Bozankaya Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bozankaya, “Yerli üretimle yerli üretim araçlar temin sunabilmek bizim için gurur kaynağı. Araçlarımızın gördüğü ilginin yatırımlarımızın ve emeğimizin karşılığı olduğuna inanıyoruz” dedi. Üretimin Ankara’da planlandığını belirten Murat Bozankaya, Kayseri’nin de üretim yeri olabileceğini vurguladı. ■

Yolculuğun En Yeni Yolu Isuzu Novo



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

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

ISUZU



Çağrı Merkezi: 444 4 1S2 (479)
isuzu.com.tr • facebook.com/IsuzuTürkiye • twitter.com/IsuzuTürkiye

Anadolu Isuzu Soma’nın çocuklarına moral verdi

Galatasaray ve Atletico Madrid, maden kazasında yaşamalarını yitiren Somalı işçi ailelerine yardım amacıyla düzenlenen özel maçta karşı karşıya geldi. Anadolu Isuzu, gerçekleştirilen maçta Somalı kazazede maden işçilerini ve ailelerini unutmadı.

Anadolu Isuzu, 6 Ağustos tarihinde İzmir Atatürk Standı’nda “Dostluk ve Soma’ya Yardım” için oynanan Galatasaray-Atletico Madrid maçına Soma’dan maden işçileri ve çocuklarından oluşan 90 kişilik bir grubu davetli olarak götürdü. Soma’daki acılı aileleri ziyaret eden Anadolu Isuzu yetkilileri, babalarını kaybeden çocuklarla bir araya geldi. Özel

otobüslerle İzmir’e getirilen çocuklar birlikte öğle yemeği yiyip, İzmir turu yaptı. Atatürk stadında soyunma odalarına inerek Galatasaraylı futbolcularla buluşan çocuklar maç öncesinde sahaya inerek Atletico Madrid oyuncuları ile de hatıra fotoğrafı çekti.

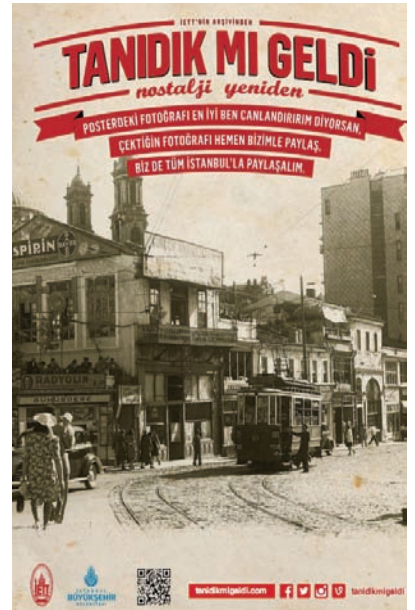
Anadolu Isuzu Pazarlama Müdürü Bilge Gündüz, “Soma’da yaşanan facia sonrası ailelere manevi destek vermek istedik. Güzel bir organizasyon ile hoşça vakit geçirmelerini sağlarsak ne mutlu bize” ifadelerini kullandı. Maç heyecanı gözlerinden okunan 9 yaşındaki Asil Yanık ise, ilk defa canlı maç izlediğini belirterek, etkinliği düzenleyenlere teşekkür etti. ■



Tanıdık mı geldi?

İETT ilginç bir yarışmayla nostaljik ve modern İstanbul’u buluşturuyor. Düzenlenen fotoğraf yarışmasıyla İstiklal Caddesi’ndeki nostaljik tramvay geçmişle bugün arasında bir köprü olacak. İETT’nin kurulduğu 1871 yılından itibaren İstanbul’un simgelerinden biri olan nostaljik tramvayın geçirdiği değişimler, İstiklal Caddesi’nin düni ve bugünü çeken fotoğraflarla gün yüzüne çıkacak.

Fotoğrafçılardan www.tanidikmigeldi.com web sitesinde ve afişlerinde yer alan ya da kendi arşivlerinde olan fotoğraflardaki yerlerin şimdiki durumlarını çekmeleri, veya fotoğrafta yer alan kişilerle aynı poz vererek nostaljik fotoğrafları yeniden canlandırmaları isteniyor. İstanbul’un son yüzyılda geçirdiği değişimlerin kayda düşüleceği yarışma bir görsel bellek oluşturmayı hedefliyor. Amatör ve profesyonel tüm fotoğrafçıların



Adana Büyükşehir Belediye Başkanı Hüseyin Sözlü:

Yıllık 30 milyon TL sübvansiyon artan taşımalara yetmeyecek

ÖZEL
HABER

Başkan Hüseyin Sözlü, kentiçi ulaşımı yıllık 30 milyon TL'nin üzerinde sübvansiyonla desteklenmesini, ilçe taşımalarının tamamının belediyelerin sorumluluğuna geçmesiyle ulaşım maliyetlerinin daha da artacağını belirterek, bu sübvansiyonun azaltılmasının yollarını aradıklarını belirtti. Başkan Sözlü, yeni otobüs yatırımı planlarını da yaptıklarını, orta ve küçük boy otobüslerin belediyelerin filolarında önümüzdeki dönemde daha çok yer alacağını kaydetti.

■ Erkan YILMAZ / ADANA

Adana Büyükşehir Belediyesi Başkanı Hüseyin Sözlü, Taşıma Dünyası'na kentiçi ulaşımı yönelik yaptıkları çalışmalar ve hedefleri noktasında özel açıklamalarda bulundu.

Vatandaşın beklentisi sınırsız

Başkan Hüseyin Sözlü, vatandaşın kaliteli hizmet beklentisinin çok yüksek, hatta sınırsız olduğunu belirterek, "Vatandaş sizden kalite ve konfor isterken, 3-4 yolcu olan her noktaya dahi ulaşım talebi bulunuyor. Büyükşehir yasasının getirdiği zorunlulukla birlikte belediyelerin maliyetleri artacak, zaten kâr edilemediği gibi zararlar da büyüyecek. Adana'nın Kayseri sınırındaki bir ilçesine zorunlu olarak toplu taşıma hizmetini sunmak durumunda olacaksınız. O noktaya gittiğinizde; vatandaş, araç benim de köyümden



geçsin diyebiliyor. Tabii, bunun yüksek maliyetleri var. Biz zaman içerisinde bunu nasıl yapabileceğimiz üzerinde çalışıyoruz. Maliyetlerimiz ne olacağını ancak uygulamadan sonra görebileceğiz. Şu an bunun planlamalarını yapıyoruz" dedi.

Orta ve küçük boy otobüsler

Önümüzdeki dönemde büyükşehir belediyelerinin orta boy ve küçük otobüslere daha çok ihtiyaç duyacağını düşündüğünü belirten Başkan Sözlü, "İlçelerin haricinde, ana arter yolları üzerindeki köylerin toplu ihtiyaçlarını karşılamak için şehirciğinde kullandığımız o büyük otobüslerin fazla gelebileceğini düşünüyorum. Verimlilik anlamında da küçük araçların önemli katkılar sağlayacağına inanıyorum" diye konuştu.

Sübvansiyon ve yeni yatırımlar

Büyükşehir Belediyesi olarak ulaşımı yıllık 30 milyon

TL'nin üzerinde sübvansiyon yaptıklarını vurgulayan Sözlü, "Bu çok iyi bir yol değil. Sübvansiyonu azaltmamız ve ulaşımı daha verimli hale getirmemiz gerekiyor. Sadece ulaşım 30 milyon TL sübvansiyondan bahsediyoruz, belediye olarak yapmak zorunda olduğumuz zorunlu başka hizmetler de var. Belediyeler, bu şekilde yeni yatırımlar yapamaz. Yatırım yapamayan belediye de hizmet üretmez" diye konuştu.

Uygulamaları inceliyoruz

Diğer büyükşehirlerdeki ulaşım yatırımlarını da incelediklerini belirten Başkan Sözlü, doğru uygulamaları örnek alabileceklerini söyledi: "İstanbul metropol haline geldi. İnsanlar iki saatlik yolu bir buçuk saatte aldıkları zaman kendilerini mutlu sayıyorlar. Adana'da da sabah ve akşam mesai saatlerinde on-on beş dakikalık trafik sıkışıklığında vatandaş hemen patlıyor. Biz vatandaşları İstanbul'a götürsek, İstanbul belediyecileri

kendilerini yerinde bulamazlar. Vatandaş hem İstanbul'daki yaşam koşullarına itiraz ediyor hem de vazgeçmiyor. Onun için İstanbul'da toplu taşımada uygulanan modeller o sıkışıklığı rahatlatmış zaman, oralarda yüksek kârlar da görebiliyorsunuz. Tercihli, hatlarda da gördük ama bizim burada, o şekilde doluluk oranı olan otobüsler bile vatandaş patlatmaya yeter. Vatandaş Adana'da daha yüksek konfora sahip. Belediye bir hattı satabilir ama önemli olan o hattın işlerliği. Biz ilçenin tamamının ulaşımını yeni üstlendik. İstanbul bu konuda daha tecrübeli. Orada yapılan doğru uygulamalardan kentimiz için istifade edebiliriz."

Engelli taşımacılığa uygun

Engelli taşımacılığa uygun araçları belediye olarak filolarına daha çok katacaklarını ve standartları sağlayacaklarını belirten Hüseyin Sözlü, araç filolarının eskidiğini ve yeni araç yatırımı bu doğrultuda yapacaklarını söyledi.

Halk otobüsleri de yenilenecek

Özel halk otobüsçülerini yeni araç almaya yönlendireceklerini belirten Hüseyin Sözlü, "Onlara da bir

standart getireceğiz ve filolarını yenileyecekler. Dolmuşları en az 9-10 metrelik otobüse çevireceğiz. Ortak bileti sistemi konusunda minibüslere yönelik çalışmalara başladık" diye konuştu.



Raylı sistem ihtiyacı

Adana'nın raylı sistem ihtiyacının da bulunduğunu belirten Hüseyin Sözlü, "Adana'nın ulaşımın modernleşmesini, orta ve uzun vadede, raylı sistemde görüyoruz. Toplu taşımadan vazgeçmeyeceğiz, ama ana

arterlerde mevcut raylı sistemin eksik kalan döngüsünü tamamlayıp yeni alanlarla da besleyeceğiz. Adana'nın mevcut raylı sistemi güdük kalmış. Şu anda mevcut 13,5 kilometre. 24 km olduğu zaman bir döngü tamamlayacak ama bizim hedeflerimiz 24 km'nin de üzerinde olacak" dedi. ■

SAFİR VIP

Uzun Yolda **VIP** konforu...

www.temsa.com.tr

4 » Yolcu Taşımacılığı



**Akif
Nuray**

anuray59@gmail.com

İş Modeli...

Tam 100 yıl önce; Ağustos 1914 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu, Alman İmparatorluğu ile olan tarihi işbirliğini 1. Dünya Savaşına girme kararına kadar getirdi ve bu büyük savaşı girdiğini ilan etti. Sait Halim Paşa İstanbul, Yeniköy'deki yalısında bu önemli imzayı attı.

Tam 100 yıl önce.
Bu savaşın asıl amacı sadece Osmanlı İmparatorluğunu usulünce paylaşmaktıysa da tüm imparatorlukları tarihe gömmesi en büyük sonuçtur. Bu gazeteyi okurken bir başka tarihi adım yaşamış olacağız; Türkiye, cumhurbaşkanını ilk defa halk oylaması ile seçmiş olacak. Milletvekilleri de halk oylaması ile seçilecek!

Gazetemizin geçen haftaki haber başlığı çok doğru bir otobüsçü seslenişi idi: "İş Modelimizi Değiştirelim".

YHT İstanbul-Konya arasını birleştirdi. Bir yıl içinde bu hattın adı Edirne-Konya olacak. Birkaç yıl içinde Konya, hem Nevşehir ile hem de Antalya ile bağlanacak. Ankara ise İzmir ve Sivas ile bağlanacak. Ankara, Konya, Eskişehir, İstanbul, Edirne, İzmir, Sivas, Antalya, Nevşehir YHT ağının şehirleri olacak. Her hat açıldığında tren yolcusu ortalama 10 kat artıyor. Seferler tarifeye uyuyor. Yol süresi otobüs süresinden kısa. Bilet fiyatları rekabetçi. Konfor ve güvenlik daha ileri. Taşıma arzı artıkça gezinti (mobilité) artacak, nüfusun akışkanlığı artacak. Ulusal Strateji taşıma türlerinin rakip değil, kardeş çalışmasını zorluyor.

İstanbul-Kars otobüs yolculuğunun 36 saat olduğu yıllara bugün nasıl da hayret ediyoruz, değil mi?

Yakında; taşıma türlerinin hepsine bilet kesen elektronik yazıhaneler; aynı yolcuyu otomobile trenle, uçakla, gemi ile taşıyan tümeşik firmalar; otobüsü, uçağı, gemisi treni olan kombine yatırımcılar olacak. Yatırımcılar her aracın ömür maliyetini hesaplayacaklar. Günümüzde araç satıcıları geri almalı tekliflerinde bu maliyeti hesaplıyorlar, zaten. Yatırımcılar işletmecilerden ömür maliyetini ve makul kârlarını isteyecekler. Gelecek yılların işletmecileri -yepyeni ve bambaşka iş modelleri ile- ulaştırmacılığı, taşımacılığı iş olarak yapacaklar.

Araç türlerinin verimliliklerini karşılaştırdıklarında aradaki büyük israfları görecekler.

Uçağı 60 personel işletiyor, otobüsü acaba kaç personel? Korsan otobüsler, uygunsuz akaryakıtlar, şan, şöret ortadan kalkacak model oturduka. Bakalım ne modeller geliştirecekler...

Güneydoğunun 6 ilinde elektrik tüketim ortalaması, ulusal ortalamanın 2,2 katı!

Bölgesel tüketimin 75'i kaçak. Bu oran ulusal tüketimde yüzde 15. Kaçak tüketimin yarısı Atatürk Barajı'ndan gelen suyun tarlalara pompalanmasında kullanılıyor, yıllardır.

GAP'ın sulama ağı tamamlandığında bu kaçığın yarısı ortadan kalkacak.

Elektrik dağıtım işinin özelleşmesi ile güncel bir süreç başladı orada. Bir iş modelini yeni tanıyor bölge tüketicileri!

İngiltere'de mahkeme çok ilginç bir gerekçe duyurdu.

Bir İngiliz bankası repo oranlarını manipüle ederek haksız kazanç sağladı. Bu bankaya mahkeme milyar sterlin ceza verdi. Gerekçe ise Vergi Mükelleflerini Zarara Uğratmak. Kaçak elektrik, kaçak akaryakıt, sahte yıldızlı oteller, kaçak vergi hep mükellefi zarara uğrattı. Milletin parasını çalan cezasını görüyor. Bizde de bu yeni iş modeli hayata geçecektir...

Karşılaştıрма:
ABD'den, tıp eğitiminde kullanmak için, kadavra (ölü beden) ithal ediyoruz. Adedine 10 bin Dolar veriyoruz.

Otomotiv komple ürün ihracatında adette 15 bin Dolar alıyoruz. ■

Tasima Dünyası

Lastik ve servisin yolları

Brisa ve Authority Group işbirliğiyle birleşti

Brisa'nın iş zenginleştirme vizyonu ve Authority Group'un yaygın servis ağıyla araç sahiplerine yüksek kalitede ürün ve hizmetleri sunma vizyonu doğrultusunda hayata geçirilen iş birliğiyle, Authority Group'un 200'ü aşkın Speedy ve Lastik Vs noktalarında Brisa ürünleri müşterilerle buluşuyor.



ulaştıracaklarını aktaran Bayman, Authority Group ve Brisa'nın kendi alanlarındaki tecrübelerini birleştirmesinin sektöre yeni bir soluk getireceğini savundu.

"Full Servis" konsepti

Avrupa'da fast-fit sektörünün lideri olup, Türkiye'de de bu alandaki ilk marka olan Speedy'nin 26 noktası ile pazara yenilik getirirken, Lastik Vs'nin 240 noktası ile de yaygın bir teşkilat ile araç sahiplerine ulaştıklarını aktaran Authority Group CEO'su Gür Yalman, "Authority Group olarak 2003 yılından beri otomobil sektöründe hızlı araç bakım servisi, lastik satışı ve servisi, araç boya koruma ve detaylı temizlik, ikinci el araçlarda ekspertiz sistemlerinin sağlayıcısı olarak önemli bir oyuncuyuz. O günden bu yana pazara birçok marka kazandırdık. Speedy, Lastik Vs, Garanto, Speedy wash+wax ve son olarak Türkiye temsilcililiğini aldığımız araç teknik bilgi sağlayıcısı Autodata markalarımız ile her zaman kaliteyi önceliğimize alarak müşterilerimize örnek

bir hizmet sunmak için çalışıyoruz" dedi.

Yalman, Brisa'yla hayata geçirdikleri işbirliğiyle hem pazardaki rekabette önemli bir rol üstleneceklerini hem de franchise ve bayiler bazında yapacakları yatırımlarla 45 ilde araç sahiplerine ulaşacaklarını ileri sürdü.

Bu işbirliğinin aynı zamanda fırsatları gerçekleştirmeye sağlayacağını vurgulayan Yalman, "Bu işbirliği ile Speedy markamızla daha da güçlenerek orta vadede agresif bir büyüme öngörüyoruz, hedefimiz 2015 yılı sonunda 100 servis noktasına ulaşmak olacak. İşbirliğimiz, Avrupa'da yüzde 25 pazar payı olan fast-fit sektörünün Türkiye'de de bu seviyelerde bir pazar payına ulaşmasında rol oynayacak. Brisa ve Authority Group iş ortaklığı gelişme potansiyeli çok yüksek olan bu kanalda önemli bir rol oynayacak. 'Full Servis' konseptini Türkiye'de ilk uygulayan markayız, mekanik onarımların yanı sıra hasar onarım alanına da gireceğiz" diye konuştu. ■



**Salim
Altunhan**

salim.altunhan@tasimadunyasi.com

Hayatın içinde bakın neler gizli...

Otobüsçüler, bilirsiniz, yerlerinde durmazlar. Türkiye'nin her noktasına hizmet götürmek için gece gündüz, karanca gibi çalışırlar. Vizyonumuz da misyonumuz da yolda kimsenin kalmamasına hedefler...

O nedenle de ben, sürekli gezerim. Hem gittiğim yerlerde neler olup bittiğini gözlemlerim hem de işime yönelik neler yapılması gerektiğini belirlerim. Benim yaptığım bir nevi fizibilite çalışması sayılır. Tabii, her zaman ilginç bir olayla karşılaşma imkanı hep var. İşte, bu kez bir sahtekarlığı yakaladım.

Üç büyükler olarak anılan takımlardan Beşiktaş 111 yaşında bir kulüp. Bu 110 yılda nice başarılarla imza atan nice sporcular geldi geçti, formasını terletti. Başansının rantını yiyeni, mirasını kullanıyı gördük, ama sahte olanına ilk defa rastladım.

1936-47 yılları arasında Beşiktaş'ın top koşturarak formasını terletmiş Hristo Kostanda, 1979 yılında Hakkın rahmetine kavuşmuş. Ancak bir yanlışlık sonucu Beşiktaş Jimnastik Kulübü, 2003 yılında, kulübün 100'üncü yılı şerefine bütün sporcularına ödül verilirken isim benzerliğinden yararlanarak Gökçeada Zeytinli Köyünde yaşayan sahtekar Hristo da ödül almış. Gerçek Hristo'nun kızı, milli voleybolcu kızı Violet Kostanda doğruyu söylese de Gökçeada'da sahtekar Hristo yalancılığı sürdürmüş... hala da sürdürdüğünden başka.

Tarihi bilmek işte bu nedenle çok önemli. Çünkü bu olayda olduğu gibi birçok yerde birçok nedenle birçok insan sahtekarlık yapıyor. "Yahu, senin yaşı tutmaz" deseniz de kendisinin İstiklal Savaşı gazisi olduğunu ileri sürenlerden tutun da milli sporcu olduğunu söyleyenlere, hatta yaptığı alet edevatın, ürettiği ilacın çare olduğunu iddia edenlere kadar sahtekarlar bitmiyor... Bu tür sahtekarlık yapanların ipliğini açığa çıkarmak gerekir ki kimseyi kandırmasın, kimsenin duygusunu sömürmesin...

Otobüsçüler hizmet vermeyi görev bilir, ancak hiçbir otobüsçü sahtekarlığa fırsat vermez, insan kandırmaya izin vermez. Biz, otobüsçüler olarak yolcumuza en iyi, en kaliteli hizmet için canımızı vermekten çekinmeyiz, ama bunu kullanmaya kalkanlara da cevabımız çok sert olur.

Türkiye'yi taşıyan otobüsçülerin bugüne kadar hizmet verdiği halkın beklentilerini, umutlarını, ilgilerini sömürenlere göz açtırmadık, açtırmayacağız. ■

Bu kampanya kaçmaz!

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



**2010 - 2011
OTOKAR
SULTAN 140 S**



**2003 - 2006
MAN
FORTUNA**



**2004 - 2005
MERCEDES
403**



**2004 - 2005 - 2006 - 2007
MITSUBISHI
SAFİR**



**2008 - 2009
MERCEDES
TRAVEGO**



**2008
MAN
TOURLINER**



**2011
MERCEDES
TOURISMO**

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: Altıntepsi Mh.
Yeni Otopar içi No: 38-50
Bayrampasa - İstanbul
T: 0212- 658 27 50 F: 658 27 57
Şafak Kıyar - 0530 969 27 72

İzmir Şube: İzmir-Ankara Asfaltı Belkahve Mevkii No: 409 Bornova-İzmir
İletişim: Şakir Yılmaz - 0532 345 06 34

İSAROD'dan Servis taşımacılarına önemli duyurular

İstanbul Umum Servis Aracı İşletmecileri Odası servis taşımacılarına yönelik önemli üç duyuru yayınladı. Bu duyurularda minibüsler ve servis araçlarına GPS ve kamera takma süresi 31 Aralık 2014 tarihine kadar uzatıldığı, güzergah izin belgesinin internet üzerinden verilmeye başlandığı, resmi ve özel okullarda taşımacılık yapan esnafın yaşadığı sorunların esnafın lehine çözümlendiği ifade edildi.

Minibüslere ve servis araçlarına GPS ve kamera takma süresi uzatıldı

İstanbul Umum Servis Aracı İşletmecileri Odası tarafından yapılan açıklama ile

minibüslere ve servis araçlarına GPS ve Kamera takılmasını zorunluluğu 31 Aralık 2014 tarihine kadar uzatıldı.

İSAROD açıklamasında 4 Temmuz 2014 tarihinde alınan UKOME kararı ile GSP ve kamera takma zorunluluğu 31 Aralık 2014 tarihine kadar uzatıldığı belirtildi. Açıklamada, "Esnaflarımız Güzergah Kullanım İzin Belgelerini sorunsuz şekilde almaya devam edecekler" denildi.

Sosyal aktiviteler güzergah kullanım izin belgesi verilmeye başlandı

İstanbul Umum Servis Aracı İşletmecileri Odası



(İSAROD) tarafından yapılan açıklamaya göre, sosyal aktiviteler güzergah kullanım izin belgeleri internet ortamında verilmeye başlandığı belirtildi.

Açıklamada, "UKOME tarafından onaylanan ve teknik düzenlemesi yapılmaya başlanan 'Sosyal Aktiviteler Güzergah Kullanım İzin Belgesi' internet ortamı üstünden verilmeye başlanmıştır. Belge ücretsiz olarak alınacaktır. Ruhsat Fotokopisi-Ehliyet-Trafik Sigortası-Ehliyet GBT(son iki aylık) - Faaliyet Belgesi ile birlikte Oda Merkez ve Şubelerine başvurulabilir" denildi.

Resmi ve özel okullarda taşımacılık yapan esnafa duyuru

İSAROD tarafından yapılan açıklama ile uzun süredir çalıştıkları bir konunun daha esnafın lehine yönelik çözüme kavuşturulduğu belirtildi.

Açıklamada, Okul müdürlerinin ve aile birliklerinin esnaf üstündeki ağır ekonomik baskısının kalkacağı, ilgililerin gerekli sorumlulukları göz ardı etmemesi istendi. ■

BUDO ile Kamil Koç'un örnek işbirliği

BURULAŞ ile Kamil Koç tarafından başlatılan işbirliği kapsamında Erdek-Avşa-Tekirdağ BUDO biletini ibraz eden yolcular, Kamil Koç'tan Erdek biletlerini 20 TL yerine 16 TL'ye satın alabiliyor.

Bursa ile İstanbul arasında deniz taşımacılığının markası haline gelen BUDO, vatandaşlardan yoğun ilgi görüyor. Erdek-Avşa-Tekirdağ BUDO biletini ibraz eden yolcular, Kamil Koç'tan Erdek biletlerini 20 TL yerine 16 TL'ye satın alabiliyor.

Bursa ile İstanbul arasında deniz ulaşımında yeni bir marka olan Bursa Deniz Otobüsleri İşletmesi (BUDO), Temmuz ayı itibarıyla toplam 1 milyon 330 bin yolcu topladı. Mudanya ile Kabataş arasında ulaşımında ekonomi ve konforun vazgeçilmesi haline gelen BUDO, tatilcilerden gelen yoğun talep üzerine programa aldığı Erdek - Avşa - Marmara Adası - Tekirdağ seferlerinin ilkinde de 27 Temmuz Pazar günü yani Ramazan Bayramı arife gününde Erdek'ten hareket eden gemi ile başlattı. Bursa ile İstanbul'u birbirine yakınlaştıran BUDO'nun Erdek-Avşa-Tekirdağ seferleri de bayram coşkusunu tatille harmanlayan vatandaşlardan yoğun ilgi gördü.

11 - 17 Ağustos 2014

Taşıma
Dünyası

my@ulusoy.com.tr

Mustafa Yıldırım

TOF Tüm Otobüsçüler
Federasyonu Genel
Başkanı

8+1 düzenlemesi Bayram müjdesi oldu

Öncelikle bütün meslektaşlarımızın, okuyucularımızın geçmiş Bayramını tekrar kutluyorum. Bayramda yoğun çalışma temposu içinde iyi bir tatil de yaptık. Onun için yazı da yazamadım.

Talebimiz hayata geçti

Bayram sürecinde, taleplerimizden birisi olan 8+1 konusu kısmen de olsa çözüme kavuştu. Eski 8+1 araçlar belgeye kayıtlı ise bunlar tadilatlı şekilde 9+1'e dönüştürülerek kullanılabilir. Bu sevindirici bir haber. Bu, zaten yazılı ve sözlü olarak ilettiğimiz bir talepti. Geç de olsa talebimize cevap alabildik. Zaten 2016 yılına kadar kullanma hakkı vermişlerdi. Turizm taşımacılarının kullandığı 5 bine yakın taşıtın yeniden ekonomiye kazandırılması ve kullanılabilir olması bizi de mutlu etti. Bu tür mevzuatlar hazırlanırken sosyal ve ekonomik sonuçlarının da göz önüne alınması ve oldubittiyi getirilmemesi gerekiyor. Sivil toplum örgütlerinin işlerinin de bu olmalı. Onların haklarını arayıp, yatırımlarının heba olmamasını sağlamalıyız.

Bayram müjdesi oldu

Bu uygulama bir hak gaspıydı. Bakanlığın yayınladığı genelge, mensuplarımızı mutlu ettiği ve bir Bayram müjdesi oldu. Hayırlı olsun. Bana göre bu araçların tadilatsız da ekonomik ömrü tamamlanana kadar kullanılması gerekiyordu. 5 bin araç ekonomiye kazandırıldı. Bakanlık bürokratlarına da teşekkür ederim.

E-bilet konusu

Bayram öncesinde Gelir İdaresi Başkanlığı'na bir ziyarette bulundum. Sayın Metin Kilici'nin yerine Sayın Adnan Ertürk atandı. Hem hayırlı olsun ziyareti hem de elektronik bilet konusunu görüştük. Sektörün büyük bir açmaz içinde olduğunu, trende ve uçakta olduğu gibi sektörümüzde de uygulanması gerektiğini, kayıt dışılığın, rekabet koşullarının eşitlenmesi açısından önem taşıdığını anlattık. Sanal ticaretle ilgili mevzuatların yeterli hale getirilerek e-biletin bir an önce hayata geçmesi gerektiğini düşünüyorum. Sıkıntılardan biri de resmi olmayan satın alma hakkının verilmesi. Biz hizmet sektörüüz. Hizmet önceden satın alınabiliyor, ama alınan süre ile kullanılan süre arasında değişiklikler yaşanabiliyor. Bilet tehir edilebiliyor, tarih değişiyor, iade edilebiliyor, iptal edilebiliyor... yani işlem sayısı çok. Birtakım pratik çözümlerin hayata geçmesi gerekiyor. Maliye Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı arasında çalışma başlatılarak, firmaların e-biletle hızlı şekilde geçebileceği düzenlemenin yapılması önem taşıyor. Sayın Ertürk, yardımcılarından birini bu konuyla görevlendirdi; biz de sektör olarak kendi aramızda bir rapor hazırlayarak isteklerimizi iletebileceğiz. Acentelerin sayısının azaltılarak daha verimli hale getirilmeli ve servis arabalarının giremeyeceği noktalarda acente olmaması gerekiyor. Acentenin hizmet bedelinin yolcudan, aynen uçakta olduğu gibi, ayrı şekilde alınması gerekecek.

10 numara yağ konusu

Sayın Ertürk'e 10 numara yağ konusunu da dile getirdik. Yolların üzerinde 4 liranın altında yakıt satan müesseselerin varlığı bir ihbardır. Bunun değerlendirilmesi gerektiğini söyledim. Akaryakıt piyasasındaki vergi kaybının önlenmesi için akaryakıtın fiyatının aşağıya çekilmesi gerekir. EPDK'nın denetim sistemlerini geliştirmesiyle Ulaştırma Bakanlığı'nın istasyonlarında da bunu kontrol etmesi 10 numara yağ kullanımını Türkiye'de tarihe gömecektir. Sektörümüzün artık 10 numara yağa güvenerek fiyatlarını düşük tutmaması, boş sefer yapmaması gerektiğine inanıyorum.

Hızlı tren

Bayramın hemen ardından Ankara-İstanbul hızlı tren seferleri başladı. Bilet fiyatlarında bir değişikliğe gidildi. Hızlı demiryolları Türkiye'nin vazgeçilmez ihtiyacı. Bu gelişime karşı değiliz. Bu taşıma fiyatları ile demiryolları kar mı eder, zarar mı; ona bakmak gerekiyor. Türkiye giderek artan ulaşım talebini sübvansiyonlarla taşıyamaz. Ben, ulaşım sistemlerinde "kullanan öder" mantığıyla yeniden yapılandırma gerekliliğine inanıyorum. Şu anda devlet ödüyor. Devlet onu dolaylı vergilerin üzerine salarak hiç kullanmayan insandan da o hizmetin bedelini vergi olarak alıyor. Bu tür popülist yaklaşımların artık aşılması lazım. Devlet eliyle yapılan havayolu ve demiryolu taşımacılarına bizimle rekabet ediyor. Gelişmiş ülkelerde demiryolu fiyatları uçaktan çok farklı değil. Özellikle hızlı demiryollarının ucuyla arasında yüzde 10-20 fark var. Bizde de otobüsten ucuz tren olmamalı. Devlet karayolu taşımacılığı yapıyor olsaydı, bunu yapmazdı. O zaman biz şirketlerimizi devlete verelim, o işletsin; bize çok cüzi bir kâr versin. Serbest piyasa ekonomisinde bu kadar kuralsızlık doğru değil diye düşünüyorum.

Demiryolu özelleştirilmeli

Biz devletin taşımadan çekilmesini istiyoruz. Devletin demiryolu taşımacılığını özelleştirmesi lazım. Vagon bazında, dizim bazında mutlaka özelleştirmesi lazım ve özel sektör hizmet yarışına girmesi lazım. Konsorsiyumlar şeklinde demiryolu taşımacılığına girmenin koşullarını konuşmalıyız...

Hepinize iyi bir hafta diliyorum. ■

Hızlı tren esnek bilet uygulamasına geçti, fiyatlar 4 kategoriye ayrıldı

YHT'de fiyat düştü

Esnek bilet

Buna göre, hesaplı bilet (değişim ve iadesi yapılmayan) fiyatı 35 lira, standart bilet fiyatı 35-70 lira, esnek bilet (değişim ve iadesi yapılabilen) fiyatı ise 84 lira olarak belirlendi. Yiyecek ve içecek ikramının yapılacağı business plus ile ekonomi plus bilet fiyatları 50 ile 113 TL arasında değişecek. Hızlı tren biletleri yolcu.tcdd.gov.tr adresinden, TCDD'nin mobil uygulamalarından veya garlardaki kiosklerde satılacak. ■



Sultan S'den 29 yolcu standardı!

Sultan S'de 29 yolcu kapasitesi artık standart.
İşletme giderleri düşük, dayanıklı Sultan S, 29+1 yolcu kapasitesiyle daha çok yolcuyu daha hesaplı taşımanızı sağlar.

444 6857 [444 OTKR] www.otokar.com.tr [f](#) /OtokarTicariAraclar [t](#) /OtokarAS

Otokar

Koç

Gündem » 5



zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Dr. Zeki Dönmez

Demiryolu Taşıma Yönetmeliği (DTY)

Demiryolu işletmeciliğinde yeni bir anlayış dönemine geçişi sağlayan Demiryolu Kanunu değişikliği sonrasında, hazırlanması gereken Yönetmeliğin ilk taslağı elimize ulaştı. Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM) tarafından taslağı hazırlanan Demiryolu Taşıma Yönetmeliği (DTY) doğrultusunda denizyolu (DDGM?- DTY?) ve havayolu (SHGM-HTY?) için de benzerleri hazırlanmalı... Bazıları diyebilir ki "onların ayrı mevzuatı var". Evet, ama büyük farklılıklar nedeniyle amaçlar gerçekleşmiyor.

Önemli hususlar

Karayoluyla ilgili olarak Karayolu Taşıma Kanun ve Yönetmeliği dışında Karayolları Trafik Kanun ve Yönetmeliği ile Türk Ticaret Kanunundaki taşıma düzenlemeleri bulunuyor. Denizyolu için de Türk Ticaret Kanununda çok geniş bir bölüm var. Demiryolu Kanun ve Yönetmeliği ise tüm boşlukları doldurmak zorunda. Taşıtların tescil ve kayıtları ile sürücüleri, seyirleri, emniyet tedbirleri ve denetimleri gibi pek çok hususun KTY'de değil, trafik mevzuatında yer aldığı düşünülürse, bunların tamamına yer verilen DTY yerine ek mevzuat da gerekeceği açık. Nitekim elimizde bir de Demiryolu Emniyet Yönetmeliği taslağı ulaştı. Bu dahi yetmez...

Bir düşünce

Demiryolu alanında biri altyapıya, diğeri üstyapıya yani taşımaya yönelik iki farklı faaliyet var. Bunlar için ayrı ayrı mevzuat düşünülebilir, çünkü çok farklı işler... Bunun yanı sıra, yolcu-yük taşımacılığı için ayrı mevzuat istenebilir de, ben karayolundaki gibi tek mevzuattan yanayım.

Önce tanımlar doğru olmalı

Karayolu Taşıma Yönetmeliğindeki yanlış tanım anlayışı artarak Demiryolu Taşıma Yönetmeliğine de girmiş. Üzerinde durayım...

Siz, gıda ile ilgili bir mevzuatta bir nedenle sadece iri ve kırmızı elmaların kullanımına, tüketimine izin verebilirsiniz. Bu durum, kırmızı veya iri olmayanların elma olmadığı anlamına gelmez. Eğer siz, buradaki elma tanımında, 'bu mevzuata uygun dersiniz' kırmızı ve iri dışındaki elmaları dışarıda bırakıyorsanız... Hâlbuki yanlış. Bu nedenle 'bu mevzuata uygun'luk gibi ifadeler tanımlarda yer alamaz. Mevzuatın ilgili bölümünde, buna uygunluğu, ayrıca belirtirsiniz... Zaten mevzuat bunun için vardır. Kısacası taşıt, taşımacı, terminal, lojistik merkez, gar, istasyon, sürücü/şoför/makinist gibi unsurlardan Yönetmeliğe uymayanlar da tanım içindedir, ama Yönetmeliğe aykırı olduklarından geçersiz/yasak olup gerektiğinde cezalandırılırlar. Örneğin, KTY'de otobüsler için belgeye kayıt zorunluluğu var. Peki, belgeye kayıtlı olmayan otobüse 'otobüs değil' diyebilir miyiz? Tabii ki hayır. Bu, ancak kullanımı yasak olan ve suç teşkil eden bir otobüstür.

Kavramların iyileştirilmesi

Genel araç tanımı dışında; çeken ve çekilen araçlar ile bakım araçlarının ayrı ayrı tanımlanması iyi olabilir. Hatta altyapı ve üstyapı (çeken-çekilen) araçları ve bakım araçları da ayrılanabilir. Yetki belgeleri de ayrı olduğuna göre yük ve yolcu treni işletmecileri de ayrı ayrı tanımlanmalı. Anlamı net olmayan demiryolu işletmecisi kavramı, ancak genel anlamda kullanılabilir. İstasyon tanımında yolcu veya yük indirme bindirmesi ile aktarılması ifade edilmeli. Uluslararası taşıma olduğu gibi yurtiçi taşıma tanımı da gerekir. Keza şehirçi taşıma, ilçi (büyükşehir içi) taşıma ve bölgesel (banliyö) gibi kavramlar da iyi olur. Bu eksikliklerin giderilmesinin ardından ücret tarifi, zaman tarifi, taşıma sözleşmesi, bilet gibi kavramlar da eklenmelidir.

Lojistikçilik

Lojistik ilgi çekiyor, sahipleniliyor. Peki, bu kimin işi? Taşımacılık ve dağıtım dışındaki yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, sipariş planlaması, teslimat vb. faaliyetler kimin ilgi alanında? UDH Bakanlığı mı, Ticaret Bakanlığı mı? Eğer Ticaret Bakanlığının ise bu faaliyetlere (taşıma ve dağıtım hariç) UDH izin veremez. Zaten izin gerekip gerekmediği de ayrı bir konu. Eğer izin UDH bakanlığına ait ise çok modlu (kara, demir, deniz ve hava) lojistik faaliyetlerinin yapıldığı bir lojistik merkezin iznini hangi Genel Müdürlük verecek? Bu arada, KTY'deki lojistik işletmecisi ile DTY'deki lojistik merkezi işletmecisi çok farklı kavramlar; hangisi gerekli?

Organizatörlük

KTY'deki taşıma işleri organizatörlüğü yerine DTY'de organizatör tanımı var. Her işin organizatörü olabileceğine göre DTY'de, hiç olmazsa, taşıma organizatörü demeli... Bu kişiler farklı modlarda iş yapıyor. Demiryolu ve karayolunda faaliyet gösterecek bir taşıma organizatörü kimden (KDGM, DDGM) hangi yetki belgesini alacak?

Kombine taşıma

Birden fazla modda faaliyet gösterilen yer ve işlerde (lojistikçilik, lojistik merkez işletmeciliği, taşıma organizatörlüğü gibi) belirsizliğin giderilmesi için kombine taşıma kavramı hatırlanmalı ve bununla ilgili işler, bununla ilgili Genel Müdürlüğe yönlendirilmelidir.

İstasyon, gar, terminal, otogar kavramları

Bunların yer olarak kendi yeterlilikleri ile işletmecilerinin yeterlilikleri tamamen ayrı konular. Gar ve istasyonun yeterlilikleri belirlenmemiş. Karadaki terminaler için belirlendi de ne oluyor? Keza işletmecisine belge verseniz ne oluyor? Bunlarda hangi yeterliliği niçin anıyorsunuz ve size ne sağlıyor? Buraların sahibi olan belediye/TCDD istediğine versin, nasıl olsa, ihale yapacak.

Zaten acente, komisyoncu, araç kiralamacısı gibi ayrı ve özel mevzuatı olan faaliyetlerde, bir de siz yetki belgesi verseniz ne olacak? İlave bir şart ve kural koyamıyorsunuz nasıl olsa.

DTY taslağı önemli, ama üzerinde epey çalışılması gerekir. ■

UN Ro-Ro'yu KKR'dan almak için anlaştılar

U.N Ro-Ro'yu, Actera ve Esas Holding alıyor

Özel sermaye fonu Actera Group ve Esas Holding, UN Ro-Ro işletmeleri'ni satın almak için özel sermaye şirketi KKR ile anlaştı.

Actera ve Esas Holding tarafından yapılan açıklamada anlaşmanın 1 Ağustos'ta yapıldığı ifade edildi. Ancak açıklamada, anlaşmanın mali değeri ve şartları yer almadı.

KKR, UN Ro-Ro'nun yüzde 97.6 hissesini 2007 yılında 910 milyon euroya satın almıştı. Alım işleminde Morgan Stanley, Actera ve Esas Holding'e mali danışmanlık hizmeti verdi. ■



UND, Ro-Ro şirketi kuracak

UND, Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoglu imzasıyla yaptığı bir açıklamayla Ro-Ro şirketi kurma yönündeki çalışmalarını sürdüreceğini açıkladı.

UND'den yapılan açıklama, özetle şöyle: "Türkiye'nin 2008- 2013 yılları arasında özellikle karayolu taşıma alanında pazar kaybetmesi bizi farklı alternatif yollar aramaya sevk etmiştir. Bu sebeple dernek olarak üzerimize düşen görevi yerine getirmek için UN Ro-Ro'ya yeniden talip olduk. Türkiye'nin uluslararası

karayolu taşımacılığında deniz ulaşımı stratejik öneme sahip. Ro-Ro hatları, sıkıntılı olan karayolu güzergâhlarına çok iyi birer alternatif oluşturuyor. Bu nedenle Ro-Ro taşımacılığını karayolunun rakibi değil alternatifi olarak görüyoruz. Bu çerçevede UN Ro-Ro'nun bir Türk firması tarafından satın alınmasını çok olumlu karşıyoruz. Biz UND olarak uluslararası taşımacılığın verimliliğini artırılması yönünde çalışmalarımızı sürdüreceğiz. Bu nedenle UND olarak daha önce açıkladığımız gibi bir Ro-Ro şirketi kurmak yönündeki çalışmalarımızı sürdüreceğiz." ■



Otokoç'tan Murat Lojistik'e 18 Ford Cargo

Otokoç, İstanbul Kamyon Şubesi'nde dondurulmuş gıda nakliyesi ve zincir mağaza tedarikçisi olarak faaliyet gösteren Murat Lojistik Ekspres'e 18 Ford Cargo kamyon teslimatı gerçekleştirdi.

Araçların teslimatı İstanbul'da Murat Lojistik Ekspres Taşımacılık Yönetim Kurulu Üyesi Celal Yüksel, Otokoç Otomotiv İstanbul Kamyon Satış Müdürü İsmail Yılmaz ve Otokoç Otomotiv İstanbul Kamyon

Satış Danışmanı Çağdaş Kaleli'nin katılımıyla gerçekleştirildi.

Araç parkında 220 adet araç bulunan Murat Lojistik ve Ekspres, bu teslimatla filosunu güçlendirerek Ford Cargo araç sayısını da 100'e yükseltmiş oldu. Celal Yüksel teslimat sırasında yaptığı konuşmada "Filo sayımızdaki artış bizi sektörümüzde gün geçtikçe daha güçlü bir konuma getiriyor, ihtiyaçlarımızı en hızlı ve uygun şekilde karşılayan Otokoç ile işbirliğimiz gelecekte de artarak devam edecek" şeklinde konuştu. ■



Türk limancılığında bir ilk

80 metre yüksekliğinde bin 3 yüz ton ağırlığında dev STS vinçlerin Türk limanlarında ilk kez bir Türk firması tarafından kurularak Türk bandıralı Yüzer Duba (Barge) sistemiyle bir başka limana taşınması başarı ile gerçekleştirildi.

Liebherr firmasından satın alınan, yirmi üç sıralı gemilerden konteyner elleçleyebilen demonte haldeki iki vinç kurulumlarının ardından, Türkiye'de ilk defa Türk bandıralı yüzer duba sistemi ile son durakları olan Eyyap Limanı'na taşındı. Demonte vinçlerin İzmit-Derince limanına getirilmesinin ardından parçalarının sahaya yerleştirilme işlemi sürdü. Eyyap Limanı'nda yeterli alan olmaması sebebiyle, Portunus şirketinin 34 kişilik montaj ekibi tarafından gerçekleştirilen çalışmalarla Derince Limanı'nda gerçekleştirilen montaj işlemi sonrasında ilk vinç 15 Haziran, ikinci vinç ise 5 Temmuz tarihinde taşınmaya hazır hale getirildi.



Vanguard Logistics Services Türkiye'deki faaliyetlerini genişletiyor

Vanguard Logistics Services (Vanguard), başta ihracat ve ithalat olmak üzere tüm hizmetlerini sunmak üzere Vanguard Turkey Lojistik Hizmetler AŞ'yi kurdu. Vanguard Logistics Services uzun yıllardır Türkiye'deki hizmetlerini JMS ile başarılı bir ortaklık üzerinden sağlamaktaydı. JMS ekibinin Vanguard Grubu bünyesine katılımıyla Vanguard markası, Türkiye pazarında genişleyecek; bölgeye ve bölgeden yapılan sevkiyatlarda müşterilerine tümüyle entegre hizmetler sunacak. Vanguard ve JMS ekip olarak birlikte, mevcut ve yeni müşterilerine üstün hizmetler ve kusursuz bir performans sunmayı sürdürmeyi taahhüt ediyor.

Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO Charlie Brennan bu gelişme hakkında, "Dünyanın önde gelen servis sağlayıcısı sıfatıyla, Türkiye'deki faaliyetlerimizi kendi kurumsal yapımıza dâhil ederek Vanguard olarak kapsamlı erişim olanaklarını üstün hizmet anlayışımızla müşterilerimize götürmeyi sürdüreceğiz" dedi. ■

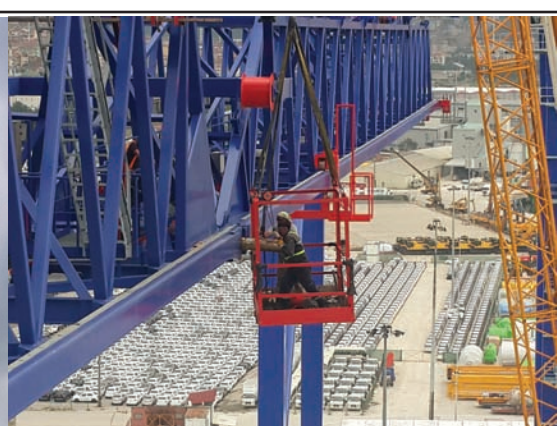
UPS'nin hisse başı kazancı %7,1 arttı

2014 yılının ikinci çeyreği için düzeltilmiş hisse başına seyreltilmiş kazancı geçen yıla kıyasla yüzde 7,1 artışla 1,21 dolar olduğunu duyurdu. ABD'deki e-ticaret gönderileri ve uluslararası ihracattaki kuvvetli büyüme, UPS'in küresel paket gönderilerinin yüzde 7,2 oranında artmasını sağladı.

Şirket Teamsters'a üye bazı çalışanların belirlenmiş katkı esaslı sağlık planlarından kaynaklanan emeklilik sonrası borçlarının devrini tamamladı ve 665 milyon dolar vergi sonrası masraf tahakkuk etti.

Raporlanmış verilere göre, bu masraf da dahil edildiğinde, ikinci çeyrek hisse başına seyreltilmiş kazancı yüzde 57 azalarak 0,49 dolar olarak gerçekleşti.

UPS Başkanı ve CEO'su Scott Davis, "Bu çeyrekteki güçlü gelir artışı, portföyümüzün müşteriler nezdinde yankı uyandırdığını ve her gün daha fazla müşterinin UPS'i lojistik tedarikçisi olarak tercih ettiğinin bir kanıtıdır. Daha önce de söylediğimiz gibi, 2014 bizim için müşteriye yatırım yapma yılı. UPS'in pazarın sürekli artan ihtiyaçlarına yanıt vermesini sağlamak için yeni beceriler sunuyor ve kapasitemizi artırıyoruz" diye konuştu. ■



80 metre yüksekliğinde bin 3 yüz ton ağırlığında dev STS vinçleri.

www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

Yerel Süreli Haftalık Gazete • ISSN: 2148-4295
Yıl: 3 • Sayı: 150 • 11 - 17 Ağustos 2014

Sahibi ve Sorumlu Yayın İşleri Müdürü

Muammer BAŞKAN

Editor

Korkut AKIN

Reklam / Abone

0532 779 21 82

Dağıtım: **Mikail BAYAT**

Yönetim Yeri

Evren Mah. Cami Yolu Cad.

Bariş Apt N: 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

Cad. İhlaz Plaza No:11 A/41

Yenibosna

Bahçelievler/ İSTANBUL

Tel: 0212 454 30 00

Genel Yayın Yönetmeni

Erkan YILMAZ

Haber Merkezi

Caner ÖZCAN

Genel Yayın Danışmanı / Bayyazlar

Dr. Zeki DÖNMEZ

İş Geliştirme Danışmanı

Mehmet ÇIKINCI

Hukuk Müşavirleri

Elaanur KOÇOĞLU

Murat KOÇOĞLU

Taşıma Dünyası,

basın meslek ilkelerine

uyumaya söz veriz.

Taşıma Dünyası Gazetesi ve

eklerinde yayımlanan yazı, haber

ve fotoğrafların her türlü telif

hakkı Pivot Medya Pazarlama

İletişimi ve Organizasyon,

Tanıtım, Yayıncılık San. Tic.

İd. Şh.'ne aittir.

İzin alınmadan, kaynak

gösterilerek dahi iktibas

edilemez.

BÖLGELE: İZMİR Cumhur ARAL, ANTALYA Pınar KILINÇ

EDİRNE Hüseyin TOPÇU DİYARBAKIR Ramazan DEMİR

11 - 17 Ağustos 2014

Taşıma
Dünyası

Lojistik » 7

İran tarafı yeşil ışık yaktı

Türk TIR'larına eşit muamele yapılacak

7-8 Ağustos 2014 tarihlerinde İran İslam Cumhuriyeti Sanayi, Ticaret ve Madenler Bakanı Rıza Nematzade ve beraberindeki heyetin ülkemizi ziyareti ve bu vesileyle Ekonomi Bakanı Nihat Zeybekçi'nin nakliye sektörü için önem arz eden konuları İranlı Bakana aktarmış olması, UND tarafından memnuniyetle karşılandı.

UND'den yapılan açıklamayı aktarıyoruz...

"İhracatımız ve uluslararası taşımacılarımız için hayati öneme sahip Irak'ta Musul'un işgaliye başlayan gelişmeler sonrasında, Habur Sınır Kapısı üzerinden bu bölgeye doğrudan taşımacılar ciddi güvenlik sorunları nedeniyle sektöre uğramıştır.

Bu açmaz karşısında, Türk ihrac ürünlerinin Irak'a ulaştırılması için alternatif güzergah arayışlarında İran güzergahının, stratejik önemi artmıştır.

Ote yandan, IŞİD'in Irak'ta yarattığı sıkıntılar öncesi ve sonrası güzergah maliyetleri Derneğimiz tarafından incelenmiş olup yapılan tespitlere göre, IŞİD öncesi orta ve güney Irak'a yapılan taşımalarda Türk taşımacılarının maliyeti ortalama 2.500 USD iken, bugün İran üzerinden Irak'a taşımaları maliyeti 5.500 USD'a çıkmıştır.

Navlun fiyatlarının söz konusu maliyetleri karşılamaması sebebi ile

Rıza
Nematzade

İran üzerinden Irak'a taşımacılar yapılamamaktadır. Zira, Türk taşımacılarının İran'a yapılan taşımacılarındaki en önemli maliyet kalemi olan "Akaryakıt Fiyat Farkı" uygulaması, Irak taşımacılarını da imkansız hale getirmiştir.

Bu vahim tablo, Sayın Bakanımıza Derneğimiz tarafından bizzat aktarılmış ve gerekli raporlar kendisi ile paylaşılmış olup, firmalarımızın Irak'a taşımacılarına devam edebilmeleri için maliyetlerimizin düşürülmesi amacıyla, özellikle İran transit geçilmek suretiyle Irak'a giden yükler başta olmak üzere akaryakıt fiyat farkının kaldırılması talep edilmiştir.

Bu vesileyle, İran Bakanı Sayın Nematzade'nin bugün Reuters haber ajansına yaptığı açıklama sektörümüz

adına memnuniyetle karşılanmıştır.

Sayın Nematzade açıklamasında, Türkiye'nin Irak'a ticaretini durma noktasına getiren son gelişmelerin bertaraf edilmesi amacıyla, Ekonomi Bakanımız Sayın Nihat Zeybekçi'nin talebi doğrultusunda İran'ı transit geçerek Irak'a taşıma yapacak Türk TIR'larına kolaylık sağlanacağını vurgulamıştır.

Bilindiği gibi, bir süredir, ihracatımızın ve ihracat taşımacılarımızın yüzde 50'sinin gerçekleştiği, en büyük karayolu taşıma hizmeti pazarımız olan Irak'a ulaşamaz hale gelen sektör firmalarımıza hızlı bir çözüm arayışındaydık. İran, kısa dönemde çok önemli bir can simidi oldu ancak bu güzergah, son olaylar öncesinde de, İran

Nihat
Zeybekçi

üzeri gerçekleştirilen taşımacılar için bazı sorunlar ortaya koymaktaydı. İranlı Bakanın açıklaması, son dönemde bu güzergahın artan önemi doğrultusunda yoğunlaşan girişim ve taleplerimizin, İran tarafında yanıt bulmaya başladığının ilk göstergesi olarak sektörümüz adına umut vericidir.

Bu güzergahı Türk taşımacılar için kullanılabilir hale getirebilecek olan taleplerimizin İranlı yetkililere geçince yansıtılmasında, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın süren yoğun çabaları için ve Ekonomi Bakanımız Sayın Nihat Zeybekçi'ye bizzat sahiplenerek konuyu muhatap bakana aktarması yönünde ortaya koyduğunuz liderlik ve desteğinden dolayı içten teşekkürlerimizi sunuyoruz." ■

Treyler sektörünün kanayan yarası: Sahtecilik

TREDER çözüm için Başbakanlık'ta

Türkiye treyler sanayisi ile üretiminin geliştirilmesi ve sektörün uluslararası rekabet gücünün artırılarak global pazarlarda kalıcı bir yer edinmesi için çalışmalar yapan TREDER Treyler Sanayicileri Derneği, sahtecilik (change) olaylarıyla mücadele ediyor.

TREDER, artan sahtecilik olaylarına karşı; Başbakanlık Halkla İlişkiler Dairesi Başkanlığı'na, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nda Sanayi Genel Müdürlüğü'ne, Sanayi Ürünleri Güvenliği ve Denetimi Genel

Kaan
Saltık

Müdürlüğü'ne, Rehberlik ve Teftiş Başkanlığı'na ve Bakanlık Müsteşarlığı'na, ilgili dökümanlarla birlikte rapor yolladı. Raporda

sahteciliğin nasıl yapıldığı, hangi yöntemler izlendiği örnekleriyle anlatılırken, denetim yapan kolluk kuvvetlerinin ve Ulaştırma Bakanlığı denetçilerinin daha dikkatli olması yönünde uyarıda bulundu.

TREDER Başkanı Kaan Saltık, "Sektörümüzün saygınlığını zedeleyen, ürünlerimizin bankalar ve finans kurumları tarafından finanse edilmesini güçleştiren, üyelerimizi ve sektörümüzü büyük zararlara uğratan bu sahtekarlıklar, ilgili adli makamlara da bildirilerek takip edilmekte olup TREDER, bu konudaki mücadelesini geçmişte olduğu gibi gelecekte de kararlılıkla sürdürecektir." dedi. ■

Sahtecilik Nasıl Yapılıyor?

Trafikte tescilli yapılan, ruhsatında 'rehinli' ibaresi bulunan borçlu treylerlerin, sahtecilik yapan firmalar tarafından şasi numaraları siliniyor, yeni bir şasi numarası ile başka bir üreticiye ait bir uygunluk belgesi ve uygun olmayan bir fatura ile tekrar trafikte tescilli yapılıyor.

Ayrıca sahtecilik uygulamalarında, sökülen dingil, fren sistemi, elektrik sistemi gibi ekipmanlar başka araçlarda da kullanılıyor. Tüm bu işlemler; İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik (AİTM) ve Motorlu Araçlar ve Römorkları Tıp Onayı Yönetmeliği'ne (MARTOY) aykırıdır.

OMSAN'dan,

Koton'a, gece dağıtım hizmeti

OMSAN, sektöründe öncü firmalar için geliştirdiği yenilikçi lojistik çözümlere bir yenisini daha ekledi, perakende sektörünün önde gelen şirketi Koton'un gün içinde Bursa, Ankara, İzmir mağaza ürün dağıtımlarını gerçekleştirirken şimdiki de bu illerdeki 37 mağazasına gece dağıtım hizmeti vermeye başladı.

2010 yılından bu yana Koton'a lojistik hizmetler veren OMSAN, kurduğu altyapıyla firmanın kolili, askılı nakliye, aktarma merkezi, tersine lojistik operasyonlarını gerçekleştiriyor. Koton'un yurtiçi dağıtım ağının önemli bir kısmını yöneten OMSAN, sunduğu gece dağıtım hizmeti ile Koton'a rekabet avantajı sağlayarak müşteri odaklı hizmet vermesine yardımcı oluyor.

OMSAN Dağıtım Operasyonları Yöneticisi Atilla Alver, Türkiye'nin 81 ilinde dağıtım hizmeti veren OMSAN'ın, 40 ilde ise aynı hizmeti kendi lojistik altyapısı ile sağladığını ifade etti ve hedeflerinin bu hizmeti 2015 yılında 65 ile çıkarmak olduğunu ifade etti. ■



Mağdenli Nakliyat, 30 tren treyleri aldı

İntermodal taşımacılığın her aşamasında öncü taşımacılık çözümleri sunan Tırsan, Mağdenli Nakliyat'a en kapsamlı yük emniyet sistemine sahip, 30 adet tren yüklemeli Tırsan Perdeli Mega Semi-treyler teslim etti. Tırsan Adapazarı fabrikasında düzenlenen törene Mağdenli Nakliyat Yönetim Kurulu Üyesi Fatma Gülçin Topçu, Marmara Bölge Müdürü Sadık Baş, DAF-TIRSAN Genel Müdürü Ferda Özmen ve DAF-TIRSAN Satış Yöneticisi Ertuğrul Erkoç katıldı.

Mağdenli Nakliyat Yönetim Kurulu Üyesi Fatma Gülçin Topçu, "Tırsan vermiş olduğu güven ve kaliteli ürün gamına sahip olması öncelikli tercih sebebizdir" dedi. Treylerlerde bulunan hidrolik çatı kaldırma sistemi ile tüm kaldırma pozisyonlarda yük emniyet sertifikası sunulduğunu, ayrıca hidrolik çatı kaldırma sistemi sayesinde farklı iç net opsiyonları ile operasyonel işlerde hızlı yükleme ve boşaltma işlemlerinin kolaylıkla yapılabildiğini ifade eden Topçu, "Tren Yükleme Sistemi" sayesinde yakıt tasarrufu, tamir bakım masrafı, lastik ve işletme maliyetlerinin azalıyor olması da bizim için büyük avantaj" diye konuştu. ■

Gökdenizler'e 20 Volvo

Mersin'de 2005 yılında kurulan Gökdenizler Group, yurtiçi ve yurtdışı lojistik faaliyetleri için 20 Volvo çekici alımı gerçekleştirdi. Gökdenizler Group'un bu alımla birlikte Volvo çekici sayısı toplam 52 oldu.

Törene Gökdenizler Group Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Cengiz Gökdeniz, Genel Koordinatör Mehmet Deniz Gökdeniz, Volvo Kamyon Bölge Satış Müdürü Devrim Karataş katıldı. ■



Diyarbakır Otogarı'nda hizmet kalitesi artacak



Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi Eş Başkanı Fırat Anlı, Diyarbakır Şehirlerarası Terminal İşletmeleri'ni (DİŞİTİ) gezerek fiziki şartlarını daha da iyileştirecek bir dizi çalışma önlem alınacağını bildirdi.

Eş Başkan Anlı, Kaynak Geliştirme Daire Başkanı Zehra Demir, Fen İşleri Daire Başkanı Bülent Uçan, Ulaşım Daire Başkanı Hikmet Altuğ ile birlikte otogara kente yakışır bir fiziki mekana kavuşması için çalışma yürütüleceğini belirtti. Anlı, kente gelen insanların ilk gördüğü otogarda hizmet kalitesinin artırılacağını söyledi.

Otogarda kısa zamanda 'yolcu bekleme alanı' oluşturulacak, araç kalkış saati ve hangi peronda araç kalkacağı ekrandan izlenebilecek. Otogaran iç ve dış bakım ile boyası yapılacak, çatısında yalıtım gerçekleştirilecek. Belediye Halkla İlişkiler Masası olacak. Kent tanıtım noktası oluşturulacak. Taksimetre açmayan taksilere yaptırım uygulanacak. Kaldırım ve peyzaj düzenlemesi gerçekleştirilecek. ■



facebook.com/tasimadunyasi twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

11 - 17 Ağustos 2014 • Fiyatı: 25 Kr www.tasimadunyasi.com

GÜNEŞLİ P2 İSTANBUL

Bayram sevinciyle karışık sektör halleri

Binek otomobiliyle yola çıkanların büyük çoğunluğunun uzun yol deneyimi yoktur. Yoğun trafiğe bir de yetişememe kaygısı eklenince (gurbetçilerin sıla hasretiyle sevdiklerine bir an önce kavuşma arzusu da benzerdir) yorgunluk etkisini hemen gösterir... Kaza kaçınılmaz olur.

Uzun bayram tatilinde...

Hafta sonu ile birleşen uzun tatilde seyahat için en



Korkut AKIN

uygun, en akılcı yöntem şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüslere binmektir. Hem koltuğunuzda rahat rahat oturup, çayınızı kahvenizi yudumlar, ister çevreyi seyrederek, ister kitap okur, isterseniz de koltuk arkası ekranların nimetlerinden faydalanırsınız (gençler o ekranlara flaş bellek takıp oyun oynuyor, gıpta etmemek mümkün mü). Yola dikkat etmek, karşınızdaki gelin,

arkanızdan kitap edeni, sollayan ve/veya sağlayanı, emniyet şeridini ihlal edeni düşünmezsiniz.

Her güzelin bir kusuru vardır...

Tatil öncesi yola çıkmak, sonrasında da geri dönmek... İstanbul Otogarı, yerinin yetersiz oluşu, genişleme imkanının bulunmaması dolayısıyla, ama daha önce indirme ve bindirme yerlerinin

paraya tamah edilip satılmasıyla bir perona sıkışma nedeniyle tatillerde işkence merkezine dönüşüyor. Tatil başlangıcında otogardan çıkmak saatleri alıyor, bir de köprüler... lanet okutturuyor.

Biz, bayram dönüşü Edirne'ye gitmek üzere Anadolu yakasından bindiğimiz otobüsle Bayrampaşa'ya kadar rahat geldik. Otogar girişlerine 100 metre kala başlayan kuyrukla yukarı çıkmak tam bir saat

sürdü. Biz de, diğer yolcular da, kaptanlar da cinnet geçireyazdı...

Peronlarda kavga...

Gelen yolcusunu bekleyenler, giden yolcusunu uğurlamak için otobüs bekleyenler zaten yorgunlar, bir de sıkışıklıkla sabırlarının son noktasına gelmişler... anlamsız bir nedenle bile birbirlerine bağırıyor. Bizim otobüsün hostu, "Burnunun ortasına vurmamak için zor tuttum kendimi" diye dert yanıyordu yola çıktığımızda, gerisini varın siz düşünün. Gürültü, kalabalık, sıkışıklık, bir de ne olacağını bilememeye kaygısı kavganın temel nedeni. Az sonra sorsanız bir incir çekirdeğini bile doldurmayacak sudan sebepler olduğunu onlar da kabul edecek... Bilmem kaç numaralı koltuğun sahibi binmemiş otobüse... Bilmem hangi koltuktaki çocuk da sıkıştığandan annesi tarafından tuvalete götürülmüş... Alın bir sudan sebep daha. Yerini al(a)mamış yolcu, kalabalıktan ulaşamadığını, çocuğunu tuvalete götürürse tuvalet kuyruğunda kalakalmanın sıkıntısını anlatıyor yüksek sesle.

Çözümü vardı muhakkak...

Çözümü olmaz olur mu, tabii ki var. Ancak başta siyasetal iktidar, sonra yerel yönetim, ardından otogar yönetimi ve firma sahipleri kabul edecekler ve çözüm noktasında buluşacaklar. Değilse, sittin sene sürer bu karmaşa, sittin sene çözülmemek ve sittin sene yakınır dururuz. Yani, sektörün yıllardır söylediği gibi yine birlik, birlik, birlik. İşte, çözüm.

Hızlı tren...

Edirne yolu sakın, kaptanımız rahat... bir işmar çakıyorum hosta, yerini veriyor bana. Hem zaten ikram zamanı... İlk çay, konuk olduğumdan olsa gerek bana.

Kaptanımız Sezai Akçakaya, arkadaşının yerine sadece bir gidiş geliş için anlaştığını, onun için de konuşmasının pek anlamı olmadığını söylüyor. Yolların düzgün, teknolojinin gelişkin, bağlı olarak da yolcunun sabırlı olduğunu ifade ediyor, sanki az önce otogarda yaşananları bilmiyormuşçasına. Hatırlatıyorum... eskiden daha kötü olduğunu, şimdilerde her şeyin düzgün işlediğini, sorunların da giderek eriyeceğine inandığını beni de inandırıyor. Ama Ümit Deniz, pek olumlu düşünmediğini fısıldıyor kulağıma...

Konuyu derinleştirmek için



Sezai Akçakaya

yeni açılan hızlı trenin sektöre etkisini soruyorum. Topa girmiyor, ikisi de... Deneyimliler besbelli. Sezai Kaptan, özellikle Trakya'nın demir ağlarla baştanbaşa donanacağını otobüsçülüğün sonunun geleceğini söylüyor satır arasında. Yıllarca kaldığı ve taşımacılık yaptığı Avrupa'da da böyle olduğunu söylüyor. Aile mesleği olduğu için şimdilik muavinlik yaptığını, ama işleyişin değişmesi yüzünden host olarak hizmet verdiğini söyleyen Ümit Deniz ise kısa mesafe olması ve bagaj yüzünden otobüsçülüğün bitmeyeceğini düşündüğünü bildiriyor. Hızlı trenin de uçak gibi fazla bagaj almayacağını, o nedenle de yolcunun otobüsten vazgeçmeyeceğini söylüyor. Ama hızlı trenin çoktan da çok etkili olacağını, sektörü sarsacağını da ifade ediyor.



Ümit Deniz

Bir sarsıntı da uygulamada...

Muavinliğin sona erdiğinden söz ediyorum, otobüslerde artık yalnızca host bulunmasının yetkin kaptanlık kurumunun önüne geçtiğini söylüyorum. Kaptanımız rahat yine, okullu kaptanlardan çekinmediğini, çünkü bu işin böreği kadar küreği de olduğunu, okullu arkadaşların zorlanmaya hiç mi hiç gelmediğini söylüyor. Host ise gidiş geliş üzerinden aldıkları ücretin çok düşük olması yüzünden bu işi sevmeyen kimsenin kalıcı olamayacağını, o nedenle de gelecekte korkmadığını dile getiriyor. Benim de aklıma bir kurt düşüyor; sahi, gerçekten bir kabuk değişimi, bir kan değişimi olmayacak mı? Olmasını bekleyeceğiz artık...

Ümit çay servisine başlıyor, çayımı alıp arkama yaslanıyorum... İyi yolculuklar. ■

Ulaşım sektörü Vodafone teknolojileriyle yarına hazır

Has Turizm, araç içi ve dışı tüm ortamları kamerayla görüntüleyerek saha operasyonlarını daha verimli yönetti. Vodafone'un makineler arası iletişimdeki 20 yıllık global tecrübesiyle verimliliği artırmak işte bu kadar kolay!

vodafone.com.tr/isortagim

Vodafone

İşOrtağım

“Uzakta olsam bile hep şirketimin başındayım.”

Nezih Kara

Has Turizm
Yönetim Kurulu Üyesi

İhtiyaca göre geliştirilen M2M çözümleri kurumsal müşterilere sunulmaktadır. Vodafone Group, 20 yıldır Makineler Arası İletişim alanında hizmet vermektedir.



İstanbul Otogarı