

Kış lastiği takmadan araçlarımızı sefere çıkarmayalım.

facebook.com/tasimadunyasi twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

GÜNEŞLİ PP2 İSTANBUL

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

Yıl: 4 • Sayı: 166 • 15 - 21 Aralık 2014 • Fiyatı: 25 Kr

www.tasimadunyasi.com

BUSSTORE

Mercedes-Benz'den 2. El Otobüsler ve Midibüsler



Uzman Alpay Lök, araç muayene sistemini değerlendirdi ve önerdi:

İYİ MUAYENE

- Trafiğe çıkan araçların teknolojik gelişmişliği karşısında, özellikle ticari araçların teknik denetiminin yetersizliği kazaları arttırmıştır.
- Ülkemizde araç muayenesi AB'nin ilgili teknik mevzuatının (2009/40/EC) minimum şartlarını sağlayacak şekilde tasarlanmıştır.
- Araçlar "Yetkilendirilmiş Akredite Yetkili Servisler" tarafından çok detaylı bir teknik güvenlik denetiminden geçirilmelidir.
- Almanya'daki ek denetimlerde, otobüs dahil tüm ağır taşıtların frenlerinin hizmet süresince "ilk günkü gibi" olması istenmektedir.
- Ağır ticari taşıtların hayati konularını MMO (Makina Mühendisleri Odası) tarafından yetkilendirilmiş "Filo Mühendisi" de denetlemelidir.

Ticari araçların muayene periyodunun bir yıldan altı aya indirilerek yılda bir yerine iki fenni muayene yapılmasına ilişkin çalışmaların gazetemizde gündeme getirilmesi üzerine, konu uzmanı Alpay Lök, önemli açıklamalarda bulundu.

Gazetemizin çok önemli bir konuyu gündeme getirdiğini belirten Lök, ülkemizdeki mevcut muayene sistemini değerlendirip bunun yetersizliklerini giderici önerilerini sıraladı.

✓ Minimum denetim

Ticari Araç Teknik Güvenlik Denetimi denildiğinde akllara ilk gelen "Araç Muayenesi", AB'nin ilgili teknik mevzuatının (2009/40/EC) minimum şartlarını sağlayacak şekilde tasarlanmıştır. Yeni şekli 2014/45/EC olan ve 2018'de devreye girecek olan AB'nin bugünkü 2009/40/EC "Yola Elverişlilik Denetimi" teknik mevzuatına göre "Basit, Çabuk ve Ucuz" olarak sökmeye takma olmadan, yapılması gereken Araç Muayenesi fren sistemini yine ilgili AB mevzuatının minimum şartlarına göre denetlemektedir.

✓ Akredite servisler

Ülkemizin henüz taraf olmadığı 2009/40/EC'ye uygun "Basit, Çabuk ve Ucuz" muayenede; karmaşık düzeneklerin detaylı denetimi yapılamaz. Bu tür karmaşık düzeneklerin, gelişmiş AB ülkelerinde olduğu gibi, ulusal olarak düzenlenen, "Yetkilendirilmiş Akredite Yetkili Servisler" tarafından yapılacak, sökmeye ve takmalı, çok detaylı ve ek bir teknik güvenlik denetiminden geçirilmeleri gerekmektedir.

✓ Ağır ticari taşıtlar

İhtiyaçlardan dolayı Almanya'da otobüsler yılda üç (3), diğer 7,5 ton üstü ağır taşıtlar bir ek ulusal teknik denetimden (SP) daha geçmektedir. Bu ek ve farklı içerikteki denetimde otobüs ve ağır taşıtların fren denetimi "fabrika çıkış değerlerini sağlama" ölçütüne göre denetlenmekte frenlerinin "ilk günkü gibi" olması istenmektedir.

✓ Filo mühendisliği

Ağır ticari taşıtların hayati konularını "Filo Mühendisi" de denetlemelidir. MMO tarafından eğitilip sertifikalandırılmış ve ilgili bakanlık tarafından yetkilendirilmiş yaklaşık 3500 Filo Mühendisiince yapılacak ticari araçların teknik güvenlik denetimi, "Sürdürülebilir Yola Elverişlilik"i perçinleyecektir. ■ 6'da



Turizm kaptanları eğitimden geçti



Turizm Taşımacıları Derneği'nin, İstanbul Ticaret Odası ve Turizm Geliştirme Vakfı işbirliğiyle düzenlediği turizm şoförlerine yönelik eğitim seminerlerinin ilk bölümü yapıldı. Otobüs İşletmeciliği Mesleki Gelişim Eğitim Programı çerçevesi altında yapılan seminerler, 10-12 Aralık 2014 tarihleri arasında İstanbul Ticaret Üniversitesi Eminönü Yerleşkesi'nde düzenlendi.

Seminerde, Turizm Taşımacıları Derneği Başkanı Sümer Yığıcı, Başkan Yardımcısı Mehmet Öksüz, İstanbul Ticaret Üniversitesi Turizm İşletmeciliği Bölüm Başkanı Prof. Dr. Nüzhet Kahraman, Tüm Otobüsçüler Federasyonu Genel Sekreteri Nusret Ertürk ile kaptanlar hazır bulundu. ■ 4'te

Temsa, İZTAD üyelerini Adana Fabrikasında ağırladı

21 otobüslük anlaşma yaptı



Kocaeli'de

200 P plaka 23 Aralık'ta ihalede

2'de

Konya-İstanbul

YHT seferleri

17 Aralık'ta başlıyor

İstanbul- Konya Yüksek Hızlı Tren (YHT) seferleri, Mevlana'yı anmak için düzenlenecek Şeb-i Arus törenlerinin yapılacağı 17 Aralık günü başlıyor.

Konya Valiliği, Konya- İstanbul arası YHT seferlerinin herhangi bir aksilik olmadığı takdirde 17 Aralık günü başlayacağını açıkladı. Valilik, Mevlana'yı anma törenleri nedeniyle Konya- Ankara YHT seferlerinde de 10- 17 Aralık tarihleri arasında ek sefer düzenleneceğini belirtti. Açıklamada, "Şeb-i Arus törenleri nedeniyle Konya- Ankara arasında 10- 17 Aralık tarihlerinde ek YHT seferleri başlıyor. Mevcut saat 21.00'deki sefer, saat 20.00'a alınırken, saat 23.00'da ek sefer konuluyor" denildi. ■



Dr. Zeki Dönmez

Amaaan petrol!

5'te



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

Demiryolu, Çevresel Faktörler ve Önlemler - 2

2'de



Mustafa Yıldırım

Sadaka mı veriyorsunuz?

5'te



Akif Nuray

2008 Devam Ediyor!

2'de



Salim Altunhan

Sular Çekilince...

4'te

2 » Kentiçi

Tasıma
Dünyası

15 - 21 Aralık 2014

Demiryolu Güzergahlarında Çevresel Faktörler ve Alınması Gereken Önlemler - 2

Geçen hafta başladığımız 'Demiryolu güzergahlarında çevresel faktörler ve alınması gereken önlemler' temalı yazımıza, Kanada örneği üzerinden devam ediyoruz. Bilindiği gibi yapılanlar yapılacakların teminatıdır.

Ulaştırımda Mevcut Durum

Rocky ve Columbia dağları karayolu ve demiryolu inşaatı ve işletimine zorlu bir engel oluşturmaktadır. TCH ve CPR değişen genişlikteki vadiler boyunca kanallardan geçmekte ve 3 dağ geçidi boyunca drenajları birbirine bağlamaktadır. Dik, sarp arazi, buzullar, kayalar ve çığ, ulaşım koridoru güzergahı için seçenekleri azaltmaktadır. Bu şartlar karayolları ve demiryollarını dağların arasından paralel rotalar konusunda kısıtlamakta ve birçok alanda bu iki hattı birbirine oldukça yaklaştırmaktadır. TCC boyunca birçok işletimsel zorluklar bulunmaktadır: eğim değerleri, sert kış şartları (kar hareketleri, yağış donları, çığları), yaz aylarında ortaya çıkan seller, kaymalar, kaya düşmeleri, doğal yaşam alanı ile karşılaşmalar.

Rocky ve Columbia dağlarında TCC boyunca planlama, inşaat ve işletim çok paydaşlı sorumluluk gerektirmektedir. Karayolunun farklı kesimlerinden 4 farklı kurum doğrudan sorumludur: Alberta Otoyol Başkanlığı, British Columbia Otoyol Başkanlığı, Kanada Parkları ve Kanada Kamu İşleri. CP Rail ise demiryolunun tek sahibidir.

Doğal Yaşam Alanı-Ulaştırma Uyuşmazlıkları

Bu alanda doğu-batı eksenindeki TCC ile kuzeybatı-güneydoğu ekseninde uzanan dağlar ve vadilerde keşifmekte, bu da doğal yaşam alanında birçok uyumsuzluk meydana getirmektedir. Bunlar şu şekilde başlıklandırılabilir: a) doğrudan habitat kaybı, b) doğrudan olmayan habitat kaybı, c) habitat bölünmesi, d) doğrudan doğal yaşam ölümleri ve e) kamu güvenliği.

Doğrudan Habitat Kaybı

Karayolları, demiryolları ve diğer ulaşım türleri dahil bütün insan kullanımları, büyük bir canlı çeşitliliğinin olduğu ve kış aylarında yoğun hayvan nüfusunun olduğu düşük kotlarda gerçekleşmektedir. Bu da yerleşim de sert bir rekabeti beraberinde getirmektedir. Habitat kayıpları; yol yüzeyi, bitkilendirme ve çukur kazıları ile işletimsel gereksinimlerdeki kayıpları da içermektedir. Habitat kayıpları, bölgeye göre önemsiz görülebilmektedir çünkü en kıt habitat türlerinde ortaya çıkmaktadırlar, doğal hayatın etkisine göre bu kayıp düzeyleri artabilmektedir. Örneğin Kuzeyli uzun kulaklı yarasalar için tek kuluçkalama alanı olarak bilinen yer Mount Revelstoke Millî Parkında, TCH tarafından bölünmüştür. Bu türleri alt kotlarda bulunmaktadır. TCC dahilinde, alt kotların diğer insan kullanımları için gelişimi, önemli miktarda bir kümülatif çevresel etki potansiyelini ortaya çıkarmaktadır.

Doğrudan Olmayan Habitat Kaybı

Demiryolu ve karayolu, doğal yaşam için duyuşsal bir engel formu oluşturabilmektedir. Bu formdaki bir habitat kaybı, daha geniş bir koridorda etki potansiyeline sahip olmasına karşın, demiryolu ve karayolu kaynaklı duyuşsal rahatsızlıklar üzerine yeterince eğilinmemiştir. TCC civarındaki ren geyiği ve boz ayı yaşam alanları üzerine yapılan ön çalışmalar bu türlerin bazı bireylerinin fiziksel engel olduğu durumlarda TCH yol yüzeyi civarlarına yada doğrudan geçiş yapmaya eğilimli olmadıklarını göstermektedir. TCC boyunca kış dönemlerinde çığ kontrolü bir diğer potansiyel duyuşsal rahatsızlık kaynağını oluşturmaktadır. Rogers Pass, dünyadaki en büyük mobil ve doğrudan çığ kontrolü tekniğidir. Yılda ortalama bin dolaylarındaki patlamayla alanda TCH ve CPR üzerinde çığ kontrolü gerçekleştirilmektedir. Bu etkinlik, rahatsızlık alanından yolun sağı doğrultusundan 8 km mesafelere kadar genişletilebilmekte ve hem duyuşsal rahatsızlık hem de hayvan ölümleri ile ilgili sonuç vermektedir.

Habitat Bölünmesi

Habitat, dağlık arazi yapısı nedeniyle doğal olarak çok bölünmüş olsa da, doğu-batı TCC'nin kuzeybatı-güneydoğu yönünde uzanan vadilerle kesilmesiyle doğal yaşam için bölgesel bağlantılarda ilave zorluklar oluşturmaktadır. Bu zorluk, TCC ve doğal yaşam alanının her ikisinin, en büyük dağın geçtiği yerdeki drenaj bağlantılarını kullanması olasılığıyla artmaktadır. Hayvan hareketlerinin kısıtlanmasının birkaç farklı şekli vardır. Örneğin ihata uygulaması doğrudan hayvan ölümlerini azaltmak için tasarlanmış olup eğer doğal yaşam alanı geçişleri göz önüne alınmazsa, habitat bölünmesi artabilir. TCC ile birlikte yaşam alanı çeşitliliği problemi karmaşılaşmaktadır: bir tür için gerçekleştirilen çözüm diğer tür için sonuç vermemektedir. 1990'da Banff Ulusal Parkında TCH'nin bir parçası olarak ihata-doğal yaşam alanı geçiş kurulumu tanımlanmıştır. Bu yapılar, ilave bağlantılar olmaksızın hayvan ölümlerini azaltmış olmalarına karşın, aynı yapılar memeliler için bir engel olarak ta görünmektedir. Ayrıca, Rocky ve Columbia dağları gibi çoklu türlerin yaşadığı alanlarda, azaltma programları türden türe göre değişen sorumluluk ve etkinlik zorlukları bulunmaktadır. Habitat bölünmesi ve parça alanların oluşturulması doğal yaşam alanıyla bağlantılı temel bir ulaşım konusu olarak görülmektedir. Ayrıca trafik hacimlerindeki artış, otoyol kapasitesindeki büyüme ve ikincil gelişimlere etkisi habitat bölünmesini güçlendirmektedir. Eğer otoyol ve demiryolunun



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

TCH yol ölümleri zirve sayısına ilkbahar ve sonbaharda rastlanılmaktadır. En çok demiryolu ölümleri kış aylarında ortaya çıkmaktadır. Hem demiryolu hem karayolu hattı boyunca, doğal yaşam alanı çarpışmaları yersel olarak büyük değişimler göstermektedir. Memelilerin büyük çoğunluğunu teşkil eden Kanada geyikleri, Rocky Dağlarında en çok yol ölümlerine maruz kalan türdür ve Columbia Dağlarında da sıyah aylar en çok yol ölümleriyle karşı karşıya olan türdür. Ayrıca ulaşım koridoru ile doğal yaşam hareket koridoru kesişiminde, yolun sağ tarafı civarındaki yaşam alanı kaynaklı çeşitli faktörlerden dolayı karayolu ve demiryolu hayvan ölümleri yoğunlaşmaktadır. Örneğin peyzaj eğimli alanların stabilizasyonunda kullanılmakta ve zemin işleri de doğal yaşam alanı üzerinde etkiler oluşturabilmektedir. Tuzlar ve asındırıcılar kuşları ve toynaklıları çekebilir. Karayolu ve demiryolu kazaları, doğal yaşamı tehlikeli yol alanına çekecek şekilde doğal olmayan besin konsantrasyonuna neden olabilmektedir. Ve sonuç olarak yollar, özellikle kar yağışlı dönemlerde yollar doğal yaşamın geçiş koridoruna dönüşebilmektedir.

Demiryolu ve karayolundaki küçük memeli ve kuş ölümleri genelde belgeye dökülmemiştir. Bunun önemli bir istisnası ise kış aylarında TCH'de Columbia dağlarının olduğu mevkiideki çam isketelerinin ölümleridir. Bu aylarda binlerce kuş tuz ve kum için yol yüzeyine hareket etmekte ve yüzlerceisi araçlara çarparak ölmektedir.

TCC üzerinde doğal yaşam çarpışmalarının azaltılması için birçok teşebbüste bulunulmuştur. Bu teşebbüsler; çit uygulaması, kamu bilgilendirmesi, hız düşürmesi, peyzaj yönetimi ve kaza derlemeleridir. Bunlardan çit uygulamasının, koridorun doğu yakasında, düşük kar yağışlarında toynaklılarda etkin bir çözüm getirdiği ispatlanmıştır. TCC boyunca diğer doğal yaşam çarpışmalarının büyük bölümü ise tam olarak çözülmemiştir.

Kamu Güvenliği

Yollarda büyük oranda bir doğal yaşam ölüm problemi var ise bu aynı zamanda bir kamu güvenliği problemidir. Kanada Sıradaglarında, doğal yaşam çarışmalarına bağlı olarak çok sayıda araç hasar ve insan yaralanması durumu

sağ tarafı, hayvan hareketleri için bölünmüş alanlar olursa dağılım için çeşitli kısıtların ortaya çıkma potansiyeli oluşacaktır.

Doğrudan Doğal Yaşam Ölümleri

Doğal yaşam alanı otoyol ölümleri ve demiryolu ölümleri, dağlar doğrultusunda TCC boyunca sık olup ulaşım gelişimleri ve doğal yaşam arasındaki uyumsuzluğun en iyi dokümantasyonunu oluşturmaktadır. Bu hem otoyol hem de demiryolu için doğru olmasına karşın, CPR ve TCH' deki doğal yaşam çarpışma problemleri tanımlanabilir değildir. Örneğin

veya sürücü zorlukları söz konusudur. Buna karşın, demiryolu ölümlerinde ise insan yaralanmaları ve tren hasarlarına nadiren rastlanılmaktadır.

Öneriler

1. Batı Kanada'da, batı-doğu ana ulaşım koridoru Kanada sıradaglarının kuzeybatı-güneydoğu ekseninde kesmektedir. Bu; demiryolu ve karayolu inşaatında zorluklar ve doğal yaşamda büyük çevresel etki potansiyeli anlamına gelmektedir.

2. Rocky ve Columbia dağlarında TCC boyunca demiryolu ve karayolu inşaatı için en uygun zeminlerde kış zorluk değerleri ve canlı çeşitliliği en yüksektir. Arazide diğer insan kullanımları da düşünüldüğünde rekabet alanları söz konusudur. Yolun sağ tarafının genişliğini en aza indiren, peyzaj çalışmalarını içeren karayolu ve demiryolu tasarımları, çukurlar ve ekipman bakım alanları doğrudan habitat kaybının azaltılmasına yardımcı olacaktır.

3. Arazi ölçeğinde, TCC ve yaşam alanı arası uyumsuzluklar yersel olarak farklılıklar göstermektedir. Küçük ölçekli çevresel analizler tekil inşaat projeleri ile yürütülmekte olup bu da ekolojik ölçekte önemli konuların tanımlanmasını zorlaştırmaktadır. Bu öneriler de, stratejik, çoklu yönetsel yaklaşımların tanımlanması, iş sırası ve yaşam alanı uyumsuzluklarının belirlenmesini gerektirmektedir.

4. TCC boyunca kurumlar arası işbirliğinin resmi ve resmi olmayan mekanizmaları mevcuttur. Verili ulaşım-yaşam alanı konusunun çok yönlülüğü, TCC'deki çözümlerin potansiyel maliyetleri, yeni fon mekanizmaları ve ortaklıklar gerektirmektedir. Örneğin otomotiv sigorta şirketleri, azaltılan ölümli yol kazaları ve ayrıca çözümlerdeki yatırımlardan fayda elde edebilirler. Yolun sağ tarafındaki peyzaj yönetim teknikleri karayolu ve demiryolu arasında değiştirilebilir olabilir. TCC ölçeğinde (arazi kotu) bir kurumlar arası komite bu şekildeki işbirliği ve bilgi paylaşımını kolaylaştırabilir.

5. Yaşam alanı-ulaşım konuları, hem planlama/inşaat ve hem de işletim düzeyinde tanımlanmalıdır. Siliciler, yol yüzeyi buz çözücüler ve kaza temizleyicileri gibi işletimsel konuların çevresel etkileri inşaat yöntemleri ve güzergah geçişine göre değişmektedir.

6. Verili arazi yapısının karmaşıklığı ve tür çeşitliliğindeki zenginlik, karayolu ve demiryolu etkilerinde, türlerin ve konuların belirlenmesini gerektirmektedir. Bir probleme getirilen çözüm (doğal yaşama çit uygulamaları) başka bir problem (çatlak bölgesi) meydana getirebilir.

7. Demiryolu ve karayolu hatlarının birbirine ve diğer çizgisel özelliklere (insan yerleşimleri, su kanalları) yakınlıkları, çevresel etkilerin analizlerinin yapılmasını ve azaltma başan sürecini olumsuz etkileyebilmektedir. Bu da, TCC boyunca koordineli bir azaltma programının uyumlu bir yönetim şeması ile uygulanması (deneme ve değerlendirme) gerektirmektedir.

Hepinize sağlıklı huzurlu mutlu ve başarılı bir hafta dilerim. ■



anuray59@gmail.com

Akif Nuray

2008 Devam Ediyor...

Bu yıl sık sık 2008'in bitmeyeceğini, birbirini izleyen başka başka etkiler yapacağını konuşarak bugünlere geldik. Bitmiyor, gerçekler kabardıkça sözle yönlendirmek de zorlaşıyor. Para baskıları devam ediyor, büyümler düşüyor, siyasal sonuçlar artıyor. Mesela 230 bin beklenen ABD aylık istihdamı 321 bin geliyor, yüzde 40 büyük ve de isabetsiz! Çok zayıf olan olumlu etkisi sadece dakikalar sürüyor.

Bu ay hem Japonya'da hem de Yunanistan'da seçimler var!

Petrole olan ihtiyaç öyle azalıyor ki petrol fiyatları yüzde 40 düşüyor kısa zaman içinde. Düşmeye de devam edeceği anlatılıyor. 2015 yılında Türkiye'nin olumlu yönde ayrılmaya devam edeceğini de aynı kişiler bildiriyor.

Başka hammadde fiyatları da berabercede düşüyor, bir ABD'linin sözü hatırlanıyor: "2008 finansal krizinin gelecekteki daha büyük bir krizin öncüsü olmasından korkuyorum."

Bugünkü durumu 1929'a benzetenler var! Hayır, kriz değil.

Dünyada Dönüşüm Yaşanıyor. . .

2014 Gelir Dağılımı Raporunda, OECD ülkeleri arasında,1985-2012 arasında gelir dağılımını -az da olsa- düzelten 2 ülke var: Yunanistan ve Türkiye. Ama ikinde de mali kayıtlara erişim ile bütçe kaynaklarının açıklığı kapkaranlık, değerlendirmeye giremiyor bile! Yolsuzluk ile Gelir Dağılımı bozukluğu arasında bağlantı var mı, araştırıyoruz. Geçen haftaki Çuvaldız yazısını hatırlıyor musunuz?

Yavaşlayan dünyada, üçüncü çeyrek büyümemiz yüzde 1,7 oldu, düşük. Ama ihracat yüzde 8; Finans-Sigorta yüzde 5,2; katma değeri çok yüksek olan Turizm yüzde 4; İmalat yüzde 2,2 büyümüş. Sadece Tarım küçülmüş. Zaten mali piyasalar bu olumsuz haberi hiç de önemsemedi. Bir artış düzeltmesini bu aritmetik ile bekliyoruz.

İhracatımız son 5 yılda Almanya'ya yüzde 55, İngiltere'ye yüzde 75, ABD'ye yüzde 85 arttı. İhracatımızın yarısını karayolu ile yapıyoruz. İran ülkesindeki taşımacılık %90'ını kendi kamyonlarına yapıyor, taşımacılık dünyasının temsilcisi olan UNOD sorunu yönetmekte zorlanıyor. AB ülkeleri olan Avusturya'yı, Bulgaristan'ı hatırlarsınız, bu yıl yolları kestiler. İhracat hatlarında sorun üstüne sorun çıkıyor, neden?

Rekabet! Ticari Ahlak! Çok değerli, hiç bulunmadığı için...

İşler ahlaka bırakılmaz, sisteme bırakılır. ABD uzaktan Gümrük Birliği Antlaşmasını bizim için inceleyen bir toplantı düzenledi, AB'ye tavsiye bulundu. DTÖ temsilcimiz iş dünyamızın konulara gösterdiği zayıf ilgiden şikayetçi. Sorunlarla boğuşmak yerine sistemle ilgilenmeliyiz.

Sorun zaten, o zaman bitecek.

Dünyada Dönüşüm Yaşanıyor, devam edecek. ■

Transist Fuarı 19-20 Aralık'ta

Transist 2014 Uluslararası Ulaşım Teknolojileri Sempozyum ve Fuarı "Toplu Ulaşım'da 4S: Smart (Akıllı), Safety (Güvenli), Simplicity (Kolay), Sustainability (Sürdürülebilir) teması ile; İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İETT işbirliği ile 19-20 Aralık 2014 tarihlerinde İstanbul Kongre Merkezi'nde gerçekleştirilecek.

Toplu taşımacılık alanında hizmet veren tüm kurum ve otoritelerin yanı sıra ulusal ve uluslararası alanda büyükşehir ve il belediyeleri,

üniversiteler, akademisyenler, deniz, kara, demiryolu ve raylı sistem ulaşımında ürün tedarik eden ve hizmet veren firmalar ile sivil toplum kuruluşlarının da katılacağı bu büyük organizasyona ev sahipliği yapan İETT, "Uluslararası Ulaşım Teknolojileri Sempozyum ve Fuarı" ile küresel farkındalık oluşturmaya hedefliyor.

Fuara katılan firmalar arasında Mercedes-Benz Türk, Temsa, Otokar, Anadolu Isuzu, Karsan, Gülergüz Cobra, ZF, Brisa yer alıyor. ■

İTÜ'nün test aracı yollarda

Kalkınma Bakanlığı koordinasyonunda İstanbul Kalkınma Ajansı tarafından desteklenen İTÜ ve İETT ortaklığında yürütülmekte olan "İstanbul'daki Dizel Motorlu Toplu Taşıma Araçlarının Egzoz Filtrelerini Temizlemeye Yönelik Yeni Bir Sistem Geliştirilmesi" adlı projesi başlatıldı.

Egzoz Emisyon projesinin ilk test sürüşleri İTÜ-ATUM Müdürü Prof. Dr. Cüneyt Arslan başkanlığında, İETT Ulaşım Teknolojileri Teknoloji Geliştirme Müdürü Ensar Kızılaslan ve Mühendis Erdiç Bozkurt'un katılımıyla gerçekleştirildi.

Egzoz emisyon ölçümlerinin yapılacağı 40B Sanyer-Beşiktaş ve 41AT Ayazağaköyü-Davutpaşa

Yıldız Teknik Üniversitesi güzergahlarında çalışmakta olan otobüslerden özel olarak belirlenen test araçları "Yeşil Kampüs" çalışmaları kapsamında İTÜ Ayazağa Yerleşkesine getirildi.

Proje için özel olarak

görevlendirilen test araçları ölçüm ve analiz çalışmalarını sürsünce, Kalkınma Bakanlığı, İstanbul Kalkınma Ajansı, İETT, İTÜ ve İTÜ-ATUM logoları ile özel olarak giydirilerek 2015 yılı Ağustos ayı başına kadar İstanbul halkının kullanımına sunuldu. ■



30 yılın ardından...

... geriye baktığımızda büyük bir başarı gördük, mutluluk gördük, bitmeyen bir azim, paha biçilmez bir emek gördük. En önemlisi de bize inanan on binlerce insan gördük. Tam 30 yıldır bize yol arkadaşlığı yapan herkese teşekkürlerimizle...



isuzu.com.tr
facebook.com/isuzuTürkiye
twitter.com/isuzuTürkiye

30 YIL ISUZU

15 - 21 Aralık 2014

Tasima
Dünyası

Gündem » 3

Temsa, İzmir Toplu Taşımacılık ve Servis Hizmetleri Derneği (İZTAD) üyelerini Adana fabrikasında ağırladı.

Temsa İZTAD üyeleri ile 21 otobüslük anlaşma yaptı

İzmir merkezli hizmet veren turizm taşımacıları, İZTAD yönetimiyle birlikte Temsa'nın Adana fabrikasını ziyaret etti. Üretim tesisleri hakkında bilgiler alan İZTAD üyeleri ile 2015 yılına yönelik 21 adetlik ilk bağlantı da yapıldı.

Geçtiğimiz hafta gerçekleşen ziyarete İZTAD Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Cirit, Yönetim Kurulu Üyeleri ile toplam 27 dernek üyesi katıldı. Konuklara Temsa Bölge Satış Yöneticileri İrfan Özsevim, Satış Sonrası Hizmetler'den İsmail Barlak, Pazarlama ekibinden Serkan Büken ve Mina Özer, Antoto Bayi'den Hikmet Göksoy, Mehmet Kırkgaç, Şakir Yılmaz eşlik etti.

İzmirli taşımacılar TEMSA ile buluştu

Bu yıl Adana üretim tesislerine ilk toplu ziyareti İzmir bölgesinden İZTAD üyelerinin gerçekleştirdiğini belirten Temsa Bölge Satış Yöneticisi İrfan Özsevim, "Temsa, midibüs alanında Ege bölgesinde de lider konumda. Burada araçlarımıza gösterdikleri ilgi ile bölgelerinde bizi lider marka haline getiren İzmir merkezli firmaları ağırlamaktan mutluluk duyuyoruz. Müşterilerimizle kurduğumuz bağ sadece satış süreci ile bitmiyor. Onlara satış sonrası hizmet süreçlerinde de en iyi hizmeti sunmayı her zaman birinci önceliğimiz olarak belirledik. Antoto İzmir şubemiz iş ortağımız olarak gördüğümüz taşımacı dostlarımıza her türlü takas ve finansman imkanı sunarken, iki servisimiz de satış sonrası hizmetlerle yanlarında oluyor" dedi.

2015'in ilk bağlantısı İZTAD üyeleri ile

İZTAD üyeleri ile yaptıkları görüşmeler sonucunda 2015'in ilk bağlantısını da gerçekleştirdiklerini ifade eden İrfan Özsevim, "Bu yıl Prestij'de Ekim ayı itibarıyla 1000 adedin üzerine çıkan bir performans



elde edildi. Prestij aracımızı taşımacıların vazgeçilmez aracı haline getiren en önemli özelliği ise düşük yakıt tüketimi ile işletme maliyetlerinde sağladığı avantajlar. Aracımız konfor ve sessizliği ile taşımacı dostlarımızın işlerine de Prestij katıyor" diye konuştu.

Kampanyalar süreci

Temsa Bölge Satış Yöneticisi İrfan Özsevim, 2014 yılında Ege bölgesinde

taşımacılara yönelik düzenledikleri özel avantajlar sunan kampanyalara 2015'te de devam edeceklerini sözlerine ekledi.

Temsa bizi dinliyor, başarılı oluyor

27 üyeyle birlikte Temsa'nın fabrikasına ziyaret gerçekleştirdiklerini belirten İZTAD Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Cirit,

"Temsa, bu yıl pazara sunduğu ürünlerle taşımacıların işletme maliyeti sağlayan araçlara yönelik taleplerini karşılıyor. Temsa, taşımacıların beklentilerini iyi ölçüyor ve onlarla sürekli bir diyalog halinde.

Bu ziyaretimiz sırasında filolarımızda kullandığımız ve çok memnun kaldığımız araçların son derece modern teknolojiyle üretildiğini görmek ve bu araçların

sadece Türkiye pazarına değil Avrupa'nın birçok ülkesine ihraç edildiğini öğrenmek bizi çok mutlu etti.

Temsa ile 2015 yılına yönelik 21 adetlik bir araç alımı konusunda ilk bağlantımızı da yapmış olduk. 2015'in turizm ve servis taşımacısı açısından iyi gideceğini düşünüyoruz. Beklediğimiz gibi geçerse yeni yatırımlar yapmaya da hazırız" dedi. ■



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



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



**Salim
Altunhan**

salim.altunhan@tasimadunyasi.com

Sular çekilince...

Yazın kuraklık olacak, susuz kalacağız diye kaygılanıyorduk. Ama, meteorologların deyişle 'modeller' kışın zorlu geçeceğini işaret ediyordu. Hava, modellere her zaman uymuyor; kafasına göre takılabiliyor. Kışın ortasında yaz havası yaşayabiliyoruz, yazın ortasında da palto aradığımız olabiliyor.

İçinden nehir geçen Edirne, en çok yağın yoğun yağmurdan etkileniyor. Arda ile buluşarak daha da büyüyen Meriç'e bir de şehrin içinde Tunca birleşiyor. Bu güzel bir şey, tabii altyapı olursa. Sağanaklar birden bastırıldığında, Bulgaristan baraj kapaklarını haber vermeden açtığında Edirne sular altında kalıyor. Bu görüntü payitaht olan şehrimize yakışmıyor, ama önlem de alınamıyor bir türlü.

Bu yıl birden bardaktan boşanırcasına bastıran yağmur nedeniyle tarihi köprüler sular altında kaldı ve geçişler engellendi. Üstüne bir de Bulgaristan baraj kapaklarını açınca insanlar işlerine gidemedi, okullar kapandı, sosyal hayat sekteye uğradı. Sular çekilir, kalıntılar temizlenir, yaşananlar unutulur, ama gönül ister ki bir daha yaşanmasın böylesi durumlar. Çok zor olmasa gerekir. Yöneticilerin basiretli olması istenir, öyle ifade edilir. Her durum için bir çözüm yolu bulması, bulamasa da önermesi beklenir. Üç beş yılda bir, o da birkaç gün için onca masrafa değer mi diye düşünebilirsiniz. Ancak Edirne hem tarihi hem de doğal güzellikleriyle, sosyal gelişmişliğiyle turizmin göz bebeği. Haberleri kötü örneklerle değil iyi örneklerle verilmeli.

Buna bir de, sınır kapılarından geçişleri eklemek istiyorum. Zaten otobüsçüyle her türlü zorluk çıkaran bürokrasi, koltukların doluluğunun yanında bir de geçişlerde x-ray cihazıyla denetim yapmaya başlayınca Edirne düşmanlarının ekmeğine yağ sürülmüş oldu. Sel dolayısıyla ulaşımın kesilmesi de cabası.

Gümrüklerden geçişlerde denetimlerin sıklaştırılması, uyuşturucu, silah ve benzeri kaçak geçişlerin engellenmesini hepimiz istiyoruz. Ancak bu, gününbirlik şehrimizi ziyarete gelen turistleri, alışveriş yapmaya gelenleri, iyi ilişkiler kuracak olanları engellemeli.

2015'ten başlayarak istenmeyen durumların yaşanmaması, sıkıntıların azaltılması, şehrimizin tarihi ve doğal güzelliğinin daha çok insan tarafından gezilip görülmesi için Valilik, Belediye, sivil toplum kuruluşları, büyük şirketler, esnaf ve halk olarak elimizden geleninde daha fazlasını yapmalıyız.

Biliyorsunuz, başka Edirne yok! ■

Turizm kaptanları eğitimden geçti



Turizm Taşımacıları Derneği'nin, İstanbul Ticaret Odası ve Turizm Geliştirme Vakfı işbirliğiyle düzenlediği turizm şoförlerine yönelik eğitim seminerlerinin ilk bölümü yapıldı. Otobüs İşletmeciliği Mesleki Gelişim Eğitim Programı çerçevesi altında yapılan seminerler, 10-12 Aralık 2014 tarihleri arasında İstanbul Ticaret Üniversitesi Eminönü Yerleşkesi'nde düzenlendi.

Otobüs olmazsa turizm olmaz

Seminerler İstanbul Ticaret Üniversitesi Turizm İşletmeciliği Bölüm Başkanı Prof. Dr. Nüzhet Kahraman'ın Otobüs İşletmeciliği konulu sunumu ile başladı.

Kahraman, turizmde otobüs taşımacılığının vazgeçilmez bir unsur olduğunu belirterek,



**Caner
ÖZCAN**

caner.ozcan@tasimadunyasi.com

otobüsün birçok yönü ile uçak ve trene göre konforlu olduğunu belirterek, otobüs taşımacılığının sanılanın aksine güvenli bir taşıma modu olduğunu söyledi: "Otobüs olmazsa turizm olmaz. Yerli ve yabancı turistlerin otobüslerle seyahat etme istekleri arttıkça otobüs ile turist taşıma hizmetlerinin de sayı ve nitelik olarak artış gösterdiğini görüyoruz. Otobüs seyahatlerinin konforu, araçlarının modern oluşu ve otobüs taşımacılığında kapıdan kapıya ulaştırma olanağı, geçilen yerlerde doğal güzellikleri seyretme, tarihi ve kültürel yerleri ziyaret etme açısından otobüs turizm amaçlı turlarda ideal bir ulaşım aracı.

Turizmi geliştirebildiğimiz ve büyütebildiğimiz ölçüde ülkemizde otobüs ile seyahat talebi de bugünkünden daha üst noktalara ulaşacak. Türkiye'deki otobüsler birçok ülke ile karşılaştığında daha konforlu."

Otobüsün en güvenli ulaşım araçlarından birisi olduğunu dile getiren Kahraman, "Otobüs ile ulaşım güvenli bir ulaşım şeklidir. Almanya'da yapılan resmi istatistiklerle özel otomobil kazalarında yılda ortalama 23 kişi ölürken uçak kazalarında 6, tren kazalarında 3, otobüs kazalarında 1 kişinin hayatını kaybettiği belirtiliyor. Otobüs geçmiş yıllara göre artık daha rahat. Orta mesafeler için otobüsün aslında akılcı düşünüldüğü zaman tercih edilmesi gerektiği kanaatindeyim" dedi.

Negatif ayrımcılık yapılıyor

Tüm Otobüsçüler Federasyonu Genel Sekreteri Nusret Ertürk, havayolu, özel otomobil taşımacılığının, şehirlerarası ve turizm taşımacılığında pay aldığını dile getirerek, "Şehirlerarasında otomobil satışlarının artması bayram ve yaz tatillerinde otomobil tercih edilir duruma geldi. Otomobil ile yapılan taşımacılık, şehirlerarası yolcu taşımacılığında her sene yüzde 10-12 pay alıyor. Havayolu taşımacılığı da şehirlerarası ve turizm taşımacılığında pay alıyor. İç hatların artması, havaalanlarının gelişmesi ile birlikte uçak ile bölgesel taşımalar arttı. Seyahat acenteleri önceden otobüs ile yaptıkları programları şimdi uçak ile yapıyorlar. Devlet bizden aldığı vergilerle havayolunu desteklememeli. Aynı şartlarda bizi desteklemeli. ÖTV'yi onlardan almıyorsa bizden de almamalı. Burada bizim üzerimizde negatif ayrımcılık yapılıyor" dedi.

Atıl kapasite, haksız rekabete yol açıyor

Türkiye'de 37 bin aracın turizmde hizmet verdiğini belirten Ertürk, "Biz yerli ve yabancı olmak üzere yılda toplam 50 milyon turist taşıyoruz. Bunu 10 bin araç ile

yapabiliriz. 24 bin araç, atıl kapasite yarattı. Araçların fazlalığı, firmalar arasında fiyat rekabetine yol açıyor. Tur paketleri, toplam maliyetinin altında satılıyor. Bu da turizm taşımacısının gelirlerine yansıyor" diye konuştu.

Kaptan bulmak zor

Ertürk, sektörde kaptan sıkıntısı yaşandığını bu nedenle otobüs kaptanlığı meslek yüksekokullarının sayılarının artırılması gerektiğini söyledi. Turizm taşımacılarının gelirlerinin azaldığını belirten Ertürk, "Muavinlikten şoför yetişmiyor. Hiçbir aile çocuğunu şoför olsun diye birine çarık vermiyor. Mesleğin itibarı aşağıya düştü. Gelir payı düştü, şoförlük mesleği bir iş bulamayan, meslek sahibi olmayan insanların yöneldiği iş oldu. Şoförlük sevgi işidir, aşk işidir. Usta çırak ilişkisi ile yetişen otobüsçü kalmadı. Sektör, otobüs kaptanı bulmakta sıkıntı yaşıyor. Meslek yüksekokullarının, Türkiye genelinde artırılması lazım. Mesleğimizin ya meslek liseleri düzeyinde veya iki yıllık akademik düzeyde kaynak okullara ihtiyaç var. Bu sektör ileride kaptan sıkıntısını daha fazla hissedecek" diye konuştu.

Eğitim seminerinde söz alan birkaç turizm kaptanı ekonomik şartlarının iyileştirilmesini talep ettiler; sektörde kaptan sıkıntısı yaşanmasını da ekonomik şartların iyi olmamasına bağladılar.

Makale hazırlayacak

Prof. Dr. Nüzhet Kahraman, turizm şoförlerinin çalışma şartları ve ekonomik durumunu içeren bir makale hazırlayacak. Kahraman'ın, turizm taşımacılarının çalışma şartlarının ve ekonomik durumlarının iyileştirilmesine katkıda bulunmak amacı ile hazırlayacağı makale UDH Bakanlığı başta olmak üzere, Çalışma, Kültür ve Turizm Bakanlıkları ile TÜRSAB ve sivil toplum kuruluşlarına gönderilecek ve kamuoyu oluşturulmaya çalışılacak. ■

Dünyanın en karizmatik şoförüne Mercedes mühendislerinin cevabı: Yeni Sprinter.

Karizmatik dış tasarımı, konforu artırılan koltukları, geliştirilen güvenlik donanımı ve standart olarak sunulan fonksiyonel özellikleriyle Yeni Sprinter. Tıpkı sizin gibi. Mengerler'e gelin, onu yakından tanıyın.

%0,84 sabit faiz

11.000 TL'ye
varan peşin indirimi

Mercedes-Benz Finansal Hizmetler



SPRINTER



Mercedes-Benz

Belirtilen özellikler seçtiğiniz pakete göre farklılık gösterebilir. Yukarıda belirtilen faiz oranı, Mercedes-Benz Kasko'nun tercih edilmesi halinde sunulup kişisel ve kurumsal müşteri aylık ödeme tutarları değişiklik göstermektedir. Kampanya çerçevesinde geçerli olan tüm diğer koşullar ve işlem masraflarıyla ilgili detaylı bilgi alabilmek için Mercedes-Benz Satış Temsilcisi'ne danışabilir, www.mbfh.com.tr'yi ziyaret edebilirsiniz.

Mengerler Tic. Türk A.Ş. Mercedes-Benz Türk A.Ş. Bayi
Davutpaşa Yıllanlı Ayazma Sokak No: 12 Davutpaşa, Topkapı İstanbul, Telefon 0212 484 33 00 **Bostancı** Değirmenyolu Caddesi N0:28 Bostancı, Telefon 0212 484 33 00
www.mengerler.com Mengerler Ticaret Türk A.Ş. Mengerler T.T.A.Ş.

Kocaeli'de 200 P plaka ihalesi 23 Aralık'ta

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Toplu Taşıma Dairesi Başkanlığı tarafından yapılacak ihaleyle 200 adet P plaka satışa çıkıyor.

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nin (UKOME) P plaka ihalesi 23 Aralık saat 09.30'da Leyla Atakan Kültür Merkezi'nde gerçekleştirilecek. 200 P plakanın verileceği ihalede plakaların muhammen bedeli

74 bin lira olarak belirlendi.

2007'den sonra ilk ihale

Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME), yoğun talep ve ortaya çıkan ihtiyaç üzerine 2007 yılından bu yana ilk kez 200 P plaka veriyor. İhaleye katılmak isteyen tüzel kişiler ve vatandaşlar 150 lira karşılığında Toplu Taşıma Dairesi Başkanlığı Kara Ulaşım Şube Müdürlüğü'nden şartname alabilecek. Şartnamede yer alan şartları taşıyanların katılacağı, kapalı zarf usulü ile yapılacak ihalede her kişi ve kurum sadece bir plaka alabilecek. ■



15 - 21 Aralık 2014

Tasıma
Dünyası

Gündem » 5



Mustafa Yıldırım

TOF Tüm Otobüsçüler
Federasyonu Genel Başkanı

my@ulusoy.com.tr

Sadaka mı veriyorsunuz?

Dünya piyasalarında petrol fiyatının düşüşü Rusya-Amerika savaşı gibi algılsa da dünyada petrol fiyatları yüzde 45 oranında geriledi. Bugün 65 dolarlar konuşuluyor yarın 60'lar konuşulacak. Maalesef Türkiye, üçüncü-dördüncü sırasını birinciliğe taşıdı. En başarılı olduğumuz petrol üzerindeki vergiler. Tabii, petrol fiyatları sektörlerimize, Türkiye ekonomisine, enflasyona çok ciddi tetikleyici bir faktör. Bizim sektörümüzü yaşanmaz hale getiriyor, sosyoekonomik çöküntü yaratıyor.

Biz işimizi dürüstçe yapıyoruz...

Bu arada Enerji Bakanı ve EPDK, pompacının cebinden bize bağışta bulunmaya çalışıyor. Bizim sadakaya ihtiyacımız yok; net söylüyorum bunu. Onun için enerji piyasasında pompacının cebinden 10 kuruş, 20 kuruş bağış yapılması doğru bir anlayış değil. Enerjide, sabit vergilerden dolayı, vergi fazlası doğuruyorlar şu anda. Biz yüksek oranlara razı olduk onlar bile uygulanmıyor. Şu anda Türkiye, bütçe fazlası yaratıyor bizim üzerimizden, nakliyecilerimiz üzerinden, kamyoncu üzerinden, traktörücü çiftçi üzerinden, minibüsçü otobüsçü üzerinden.

Herkes aklını başına toplasın!

Herkes hakkını aramakta sorumludur. Hak aramak da bir sorumluluktur. Herkes, ulaşım sağlayan insanlar bundan etkileniyor. Dünya piyasalarında yükselirken, zam yapılıyor; o zaman dünya piyasalarında düşerken de indirimlerin yapılması lazım. Ama sabit vergilerden dolayı Türkiye, akaryakıtı hala 4 liranın üzerinde satıyor. Bulgaristan'da 2 lira 70 kuruş, Almanya'da 3 lira, Avusturya'da 2 lira 95 kuruş. Danimarka'dan sonra ikinci idik, şu anda birinci olduk. Danimarka bile bizden ucuz.

Vergi adaletsizliğine son

Biz; tıpkı tren, uçak, vapur gibi toplu taşıma yapıyoruz. Özel tüketimin adı üzerinde, kişisel ihtiyaçlar için tüketmek özel tüketimdir. Akaryakıtı özel olarak tüketmiyoruz, deprem yıllarında, Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) ihdas edildi, her şeyin üzerine kondu, geçici vergi idi, kalıcı hale geldi. Türkiye'yi bir vergi cehennemine döndürmek, kayıt dışılığı tetiklemektir. Üretimde de, ulaşım da kayıt dışılık, akaryakıt kullanımında ülke ekonomisine çok ciddi kayıplar yaşıyor. Bu ülkede namuslu vatandaşlar cezalandırılıyor ve kayıt dışılık tetikleniyor. Devlet yolları üzerinde 'ucuz akaryakıt' diye satılan yakıtların menşesine bakılmıyor. Yakıtı kaçırانlarla, yakıtı pompadan namuslu şerefli bir şekilde alanlar arasında devlet negatif ayrımcılık yapıyor. Siyasetin başarısı kayıt dışılığı önlemektir, vergi adaletini sağlamaktır.

Türkiye'nin enerji politikasında kayıt dışılığı tetikleyen, kaçırانı ödüllendiren, ödeyeni cezalandıran anlayışa son vermesi lazım. Açık konuşuyorum, ulaşım ile geçinen, ulaşım hizmeti veren, akaryakıt kullanan, akaryakıt ile Türkiye ekonomisine katkı sağlayan, üreten ve tüketen kim olursa olsun, ulaşım ihtiyaçlarını karşılayan; tarım yapan, hayvancılık yapan, gıda taşıyan insanların artık buna dur demesi lazım. Kimseyi isyana davet etmiyorum, sektörüm adına hak arıyorum. Bu çağrıya siyasetçilerin kulak vermesi lazım.

Açık çağrı!

Yine söylüyorum: Sayın Başbakan, lütfen, bize pompacının cebinden 10 kuruş, 20 kuruş bağış bizi karşılamaz, onu da istemiyoruz. Bize enerji üzerindeki ağır vergilerin akaryakıt üzerindeki ağır vergilerin kaldırılması konusunda yapılması gerekenleri yapmalarını bekliyoruz. Sayın Başbakanımız, Enerji Bakanımız, EPDK Başkanımız, Ekonomi Bakanımız, Maliye Bakanımız vergileri biraz daha adil hale getirsinler. Kayıt dışılığı tetikleme sinler ve akaryakıt üzerindeki vergiyi makul seviyede karşılasınlar. Yüzde 45 indirim yapıldı, bize yüzde 10'lar bile yansımadı. Onun için el insaf diyoruz, herkesi akla, vicdana davet ediyoruz. ■

Otokar artık ISO 10002 belgeli

Müşteri istek ve beklentilerine önem veren, ürün ve hizmetlerinde sürekli gelişim için çalışan Otokar, ISO 10002 Müşteri Memnuniyeti Yönetim Sistemi Belgesini almaya hak kazandı.

Müşteri memnuniyetinin Otokar için en önemli konulardan biri olduğunu vurgulayan Otokar Müşteri İlişkileri Birim Yöneticisi Ergüder Gürel, "Müşteri memnuniyeti Otokar için

her zaman olmazsa olmazlardan biri olmuştur. Müşterilerimizden gelen talep ve beklentileri en üst seviyede karşılayabilmek için gelişim odaklı olarak çalışıyoruz. Otokar Müşteri Hattı 444 68 57'yi (444 OTKR) devreye aldık. Acil yol yardımı konusunda destek, bayi ve servisler hakkında bilgi gibi hizmetlerin sunulduğu müşteri hattımız, geri dönüşler açısından çok önemli. ISO 10002 Müşteri Memnuniyeti Yönetim Sistemi Belgesi'ni almaya hak kazanmamamız hepimizi gururlandırdı" diye konuştu. ■



ISO'dan Otokar'a bir ödül daha

Otokar, İstanbul Sanayi Odası (ISO) tarafından bu yıl 14'üncüsü düzenlenen Çevre ve Enerji Ödülleri'nde "Büyük Ölçekli Kuruluş Çevre ve Sürdürülebilirlik Yönetimi" kategorisinde üçüncülük ödülüne layık görüldü.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Müsteşarı Prof. Dr. Mustafa Öztürk'ün katılımı ile İstanbul Sanayi Odası Vakfı'nda (ISOV) düzenlenen ödül töreninde ISO Yönetim Kurulu Başkanı Erdal Bahçıvan ödüllü Otokar Genel Müdür Yardımcısı Ali Rıza Alptekin'e takdim etti.

Ali Rıza Alptekin, "Otokar olarak ürün oluşturma ve sunma sürecinde etkileşim içinde olduğumuz kişi, kurum ve kuruluşların çevre bilincini artırmayı, yerel ve bölgesel komşularımıza karşı çevresel sorumluluklarımızı yerine getirmeyi bir görev kabul ediyoruz. Çevreyi korumayı ve her türlü doğal kaynağın verimli kullanımını temel sürdürülebilirlik hedefleri olarak

belirliyoruz" dedi.

Otokar'ın uzun yıllar alternatif yakıtlı araçlar konusunda da çalışmalar yürüttüğünü söyleyen Alptekin, Otokar tarafından yapılan iyileştirme çalışmalarına da değindi: "Şirketimiz bünyesinde, 2012 yılına göre 2013 yılında ünite başına elektrik tüketimi yüzde 5,5, ünite başına doğalgaz tüketimi yüzde 5,5, ünite başına su tüketimi ise yüzde 27 oranında azaldı." ■



Yeni Tempo yine ekonomik!

Düşük işletme giderleri ve yakıt ekonomisiyle kârlı çıkaran Tempo, konforunuz için eklenen üstün donanımlar ve şık tasarımıyla karşınızda.

Tempo alın, ekonomiden ödün vermeden yeniliğin keyfini sürün.

- Havalı Debriyaj
- Yeni Gösterge Paneli
- Yeni Vites Kolu
- Yeni İç Mekân
- Yeni Dış Görünüm



444 6857 (444 OTKR) | www.otokar.com.tr | /OtokarTicariAraclar | /OtokarAS | /OtokarTR



Otokar



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Amaaan petrol!

Petrol, çok öncelerden beri önemlidir. Öyle ki bir zamanlar pek çok yerdeki aydınlatma aracı petrol ürünü olan gazyağını kullanan lambalar olmuştur. Keza bu gazyağı ısınma, yemek pişirme gibi pek çok yerde kullanılmıştır. İlaç olarak dahi kullanıldığını bilenler az olmamalı. Önemine de bağlı olarak ülkemiz, geçmişte Ajda Pekkan'ın seslendirdiği Atilla Özdemiroğlu'nun "Aman Petrol" isimli şarkısıyla Eurovizyon'a katılmıştı. Sonuç pek başarılı olmasa da bu durum önemlidir.

Petrolde adaletsizlik

Petrol bir yeraltı kaynağı. Dünyanın bazı yerlerinde var, bazı yerlerinde yok. Zaten ülke içinde dahi dağılımları rasgele. Ama şimdi biraz tartışılmaya başlasa da ülkenin her yerindeki kaynaklar tüm ülkenin sayıldığı için problem yok. Ama dünyanın farklı bölgelerindeki yeraltı kaynakları tüm insanlığın sayılamıyor. Böyle olunca da petrolü fazla olanlar bunu satıp zengin olurken, buna bedel ödeyenler zorluk çekiyor. Petrol zengini olan ülkelerin bunun kısmının bende hiç sempatisi bulunmaması, hatta bunun da ötesi söz konusu.

Bütün bunlara da bağlı olarak petrole talebin azalacağını, böylece petrolün hem daha az hem de düşük fiyatla satılacağını düşünerek hayli moral kazandım. Böylece dünya üzerindeki bir adaletsizlik giderilecek veya azaltılacaktı. Bu arada petrol/doğalgaz üreticisi olup bunlar sayesinde zenginleşen ülkelerin genelde kızdığım ülkeler olması yanında bir kısmının bende hiç sempatisi bulunmaması, hatta bunun da ötesi söz konusu.

Artan adaletsizlikler...

Petrole ilişkin ülkeler arası adaletsizliğin yanında ek adaletsizlikler de söz konusu. Bazı ülkelerde petrol gelirlerinin tüm halkça eşit veya adil paylaşımı yok. Özel sıfatları olan bazı kişiler aslan payını alabiliyor. Bunun getirdiği zenginlik lüks ve şatafat ile bunlara bağlı övünmeler beni hep rahatsız eder.

Bir de şu var: Bazı insanlar o kadar bencil ki petrol zengini bölge küçük bir ülke olarak dizayn ediliyor. Böylece oranın biraz uzağındaki insanlar bile bu paylaşımına dahil edilmiyor. Böylece daha da zengin olup daha da çok övünüyorlar. Yani daha fazla haksızlık!

Alternatifler...

Bu adaletsiz kazanca kızmama bağlı olarak bazı hayallerim olmuştur. Petrolün tükenmesi de buna dahildir. Tabii, petrolün çevreye olumsuz etkileri de kızgınlıklarımı arttırmıştır. Petrolün tükenmesi dışında değerini düşürecek alternatif enerjilerin bulunması da adalete yönelik hayallerim arasındadır.

Son dönemde petrole alternatif kaynaklar hızla çoğalıyor. Önce doğalgaz var. Onun da petrolden pek bir farkı yok. Olsun, petrole zarar veriyor ya! Aslında ikisinin birbirine zarar veriyor olması daha da iyisi. Bu arada çevre etkisi bakımından petrolden bile kötü olan kalitesiz kömür kaynakları bile bende sempati yaratabilmiştir.

Yeni kaynaklar

Tabii, beni esas sevindiren çevreye zararı az, hatta yok diyebileceğimiz güneş, rüzgar, deniz dalgası gibi enerji kaynaklarının öneminin artması. Su kaynaklarını kullanan çevreci hidrolik santralleri de çok severim, ama son dönemlerde artık doğayı tahrip etme noktasına geldikleri

inçin aram pek iyi değil. Nükleerde de kafam hayli karışık.

Son zamanlarda kayagazı, hidrolik-kırma gibi yeni enerji kaynakları var. Ne kadar çevreci oldukları tartışılır ama adaletsizlik kaynağı kirli petrolün saltanatını sarstıkları için sevindim.

Bütün bunlara da bağlı olarak petrole talebin azalacağını, böylece petrolün hem daha az hem de düşük fiyatla satılacağını düşünerek hayli moral kazandım. Böylece dünya üzerindeki bir adaletsizlik giderilecek veya azaltılacaktı. Bu arada petrol/doğalgaz üreticisi olup bunlar sayesinde zenginleşen ülkelerin genelde kızdığım ülkeler olması yanında bir kısmının bende hiç sempatisi bulunmaması, hatta bunun da ötesi söz konusu.

Hayallerim gerçek oldu...

Son dönemlerde beni çok sevindiren gelişmeler yaşanıyor. Ham petrol tüketimi azalıyor, ham petrol fiyatı düşüyor, haksız gördüğüm zenginler kaybediyor. İşin ilginç yanı nüfus, sanayileşme, otomobil sahipliği artarken; kayagazı, hidrolik-kırma gibi yöntemler henüz büyük ve ucuz üretim başarıları gösterememişken bunlar oluyor. Şüphesiz ki petrol fakiri ülkemizin ödediği dövizin, cari açığın azalması da beni sevindiriyor, ama keyfim bundan da öteye...

Aslında petrol fiyatının neden düştüğüne ilişkin açıklamalar beni pek tatmin etmiyor, ama ne olursa olsun düşsün. Bazı ülkelerin petrol gelirlerini düşürüp bunları cezalandırmak için fiyatların yine diğer bazı ülkelere düşürüldüğü de söyleniyor, buna da üzülemez. Tabii, bunun tehlikeli sonuçları da olabilir. Düşen fiyatların alternatif temiz kaynaklara zora soktuğunu, petrol geliri azalan bazı ülkelerin zora girip karışıklıklar yaşanabileceğini, bundan petrol üretiminin olumsuz etkilenip fiyatların hızla yükselileceğini söyleyenler var. Bekleyip göreceğiz.

Taşımacılar cephesi

Ülkemizde akaryakıt üzerinde önemli bir vergi yükü var: Adaletsiz bir dolaylı vergi. Dünya şampiyonuyuz bu adaletsizlikte. Daha dün okudum, ülkemiz vergi geliri artışında önemli bir başarı göstermiş ve Portekiz'den sonra dünya ikincisi olmuş. İyi bir vergi sistemi ve kayıt dışılığın önlenmesiyle bu başarı sağlansaydı iyiydi, ama değil.

Petrol fiyatındaki düşüş akaryakıt fiyatlarına da yansdı. Benzin ve motorinde yüzde 15'e varan ucuzluk oldu. Petrol fiyatına bağlı olmayan ÖTV olmasaydı bu indirim petrol fiyatına paralel olarak yüzde 30-40'lara varabilirdi, ama ÖTV var. Tabii, ÖTV ödemeyen bazı sektörler bu yüksek indirimde kavuştular. Buna havayolu, denizyolu gibi taşımacılar da dahil. Karayolu kullananlar düşük oranla yetinmek zorunda.

Bazıları diyebilir ki ÖTV de sabit olmayıp oransal olsun. Bu durum, fiyatlar düşerken iyi sonuç verir, ama fiyatlar yükselirken baş edilemez hal alabilir.

Bilmem, otobüsçüler ve ÖTV'li yakıt kullanan diğer taşımacılar mevcut durumu nasıl karşılıyor. Ucuzluk seyahat sayısını artırabilir, taşımacıların işine gelebilir. Tabii, bu ucuzluk kendi aralarındaki rekabetle taşıma fiyatlarını düşürebilir. Keza ucuz petrol özel araç kullanımını cazip kılabilir. Bir de ÖTV'siz akaryakıt kullanıp bu ucuzluktan daha kârlı çıkanlar fiyatlarını düşürerek diğerleri için daha büyük tehdit oluşturabilirler. Siz, esas gümbürtüyü o zaman seyreidin. ■

Ticari Araçlara yılda iki defa muayene tartışmaları...

Ticari araçların muayene periyodunun bir yıldan altı aya indirilerek yılda bir yerine iki fenni muayene yapılmasına ilişkin çalışmaların gazetemizde gündeme getirilmesi üzerine, konu uzmanı Alpay Lök, önemli açıklamalarda bulundu.

Gazetemizin çok önemli bir konuyu gündeme getirdiğini belirten Lök, ülkemizdeki mevcut muayene sistemini değerlendirip bunun yetersizliklerini giderici önerilerde bulundu.

Trafik kazalarına genel bakış

AB'nin nüfusu 505 milyon, Trafik kazalarından yaşamını yitirenlerin sayısı da yıllık 26 bin.

ABD'nin nüfusu 320 milyon, Trafik kazalarından yaşamını yitirenlerin sayısı da yıllık 33 bin. Almanya'nın nüfusu 80 milyon, Trafik kazalarından yaşamını yitirenlerin sayısı da 2013'de **3290**.

Türkiye'de 9 milyon otomobil varken, Almanya'da 45 milyon otomobil var. ABD'de ise 255 milyon. Türkiye'nin nüfusu 77 milyon, Trafik kazalarından yaşamını yitirenlerin sayısı yıllık resmi sayılara göre 4 bin civarında. Ancak sadece kaza yerinde yaşamını yitirenlerin sayısını yansıtan bu değerin uluslararası kriterlere göre, kazadan sonraki 30 gün içinde yaşamını yitiren trafik kurbanları, en az 10 bin olduğu tahmin ediliyor.

Türkiye AB'ye bugün girecek olsa; AB'nin nüfusunu **yüzde 15** artırırken, trafik kurbanlarının sayısını **yüzde 39** artıracak.

Son kazalar

Son aylardaki, özellikle otobüs, kazalarının artması ister istemez şu soruyu akıllara getiriyor: "Bu kazalar neden arka arkaya geliyor?" Kanımızca nicel birikim nitel dönüşüme geçmiştir, yani araç sayısının hızla artmasının yanında risklerin üst üste gelmesi ile kazalar artmıştır. Ülkemizin kabul ettiği yeni AB mevzuatları sonucu trafiğe çıkan araçların teknolojik gelişmişliği karşısında, özellikle ticari araçların teknik denetiminin yetersizliği bu tür kazaların artması ile ortaya çıkmıştır.

Mevcut muayene düzeni

Ticari Araç Teknik Güvenlik Denetimini denildiğinde akıllara ilk gelen "Araç Muayenesi" AB'nin ilgili teknik mevzuatının (2009/40/EC) minimum şartlarını sağlayacak şekilde tasarlanmıştır. Yeni şekli 2014/45/EC olan ve 2018'de devreye girecek olan AB'nin bugünkü

Muayenin süresi değil kalitesi önemli



Makina Yük. Müh. Alpay LÖK / Frenteknik

2009/40/EC "Yola Elverişlilik Denetimi" teknik mevzuatına göre **"Basit, Çabuk ve Ucuz"** olarak sökme takma olmadan, yapılması gereken Araç Muayenesi fren sistemini yine ilgili AB mevzuatının minimum şartlarına göre denetlemektedir.

Bazı sonuçlar

Ülkemizdeki Araç Muayenesi fren konusundaki uygulamasında 2009/40/EC direktifine göre önemli farklılıklar içermektedir. Onaylanmamış fren tadilatları muayene öncesi sökülüp, muayene sonrası takılarak muayenelerden geçmektedir, Kamyon, Çekici ve Römorkların fren denetimi yüklü araçla yapılması gerektiği halde yüksüz yapıldığı için "Kamyon El Freni boşalması" ve "TIR Park Freni Boşalması" gibi kazalar devam etmektedir, Hava veya Vakum destekli Hidrolik fren sistemine sahip eski ticari araçlarda "Düşük Hidrolik Seviyesi Uyarı Düzenegi" denetlenmesi gerektiği halde denetlenmediği için bu araçlarda "Fren Patlaması" kazaları önlenememektedir.

Basit çabuk ve ucuz

Ülkemizin henüz taraf olmadığı 2009/40/EC'ye uygun **"Basit, Çabuk ve Ucuz"** muayenede;

- Aracın fren sisteminde Fren Tıp Onayını düşürecek bir tadilat, yanlış bir Yedek Parça kullanımı (örneğin onaysız fren balatası veya fren diski) veya yanlış bir ayar yapıp yapılmadığı denetlenemez,
- Aracın fren sisteminde "tamir edilemeyecek" parçaların, örneğin bazı fren valflerinin veya havalı disk fren kaliperinin, korsa parçalar kullanımıyla tamir edilip edilmediği denetlenemez,

- Ticari araca özgü OBD (On Board Diagnostic) test düzeneği olmayan muayene istasyonlarında ABS, ASR, Retarder, ESP, AEBS, LDW gibi bir kısmı 2016 yılı içinde zorunlu olacak karmaşık ve araç üreticisine özel Elektronik Güvenlik Sistemlerinin çalışır durumda olduğu denetlenemez,
- "On numara yağ tadilatı", "Yangın Algılama ve Uyarı", "Damper Devrilme Uyarı", "Havalı Kapı kapanma kuvveti denetimi" ve "Güvenlik Kamerası" gibi karmaşık düzeneklerin detaylı denetimi yapılamaz.

Bazı çözümler

Bu tür karmaşık düzeneklerin, gelişmiş AB ülkelerinde olduğu gibi, ulusal olarak düzenlenmiş, "Yetkilendirilmiş Akredite Yetkili Servisler" tarafından yapılacak, sökme ve takmalı, çok detaylı ve ek bir teknik güvenlik denetiminden geçirilmeleri gerekmektedir. Bu teknik güvenlik denetimi sırasında fren gibi yaşamsal önemi olan sistemlerin performansının fabrika çıkışı değerlerden olması aranmalıdır.

Ağır taşıtlara özel

Bu ihtiyaçtan dolayı Almanya'da otobüsler yılda üç(3), diğer 7,5 ton üstü ağır taşıtlar bir ek ulusal teknik denetimden (SP) daha geçmektedir. Bu ek ve farklı içerikteki denetimde otobüs ve ağır taşıtların fren denetimi "fabrika çıkışı değerlerini sağlama" ölçütüne göre denetlenmektedir. Yani otobüs dahil tüm ağır taşıtların frenlerinin hizmet süresince "ilk günkü gibi" olması istenmektedir.

Bakım/Tamir ve Ek Denetimin aynı çatı altında fakat bu denetim için ayrılmış bir hat üzerinde ve bu denetim için yetkilendirilmiş farklı uzmanlarla, yetkili servislerde yapılması sağlanabilir. Bu ek "Ticari

Araç Teknik Güvenlik Denetimi" ülkemizde BSTB (Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı) tarafından organize edilebilir. Bu şekilde onaylanmamış tadilatlar önlenileceği gibi, tip onayların devamının denetimi ve PGD (Piyasa Gözetim ve Denetimi) konusunda da destek alınabilir.

Sektörle işbirliği içinde hazırlanacak ve Türkiye'ye özgü olacak "Yeni Mevzuat ve ISO/IEC 17020 B veya C" ikilisine göre akredite olacak yetkili servisler veya "Yeni Mevzuat ve ISO/IEC 17020 A" ikilisine göre akredite olacak bağımsız kuruluşlar yetkili servislerde bu denetim için ayrılmış bir hat üzerinde gerekli denetimleri yapabilirler.

Filo mühendisliği

- Öte yandan ağır ticari taşıtların; - kullandıkları yedek parçaların güvenli olduğu,
- aldıkları yakıtın doğru olduğu,
- sigorta ve vergilerinin yatınlmış olduğu,

- yıllık muayenesinin yapıldığı,
- eşdeğer parça ile eşdeğer bakım yapıldığı,

- doğru servislerde bakım yapıldığı,

- sürücülerin gerekli eğitimleri aldıkları,

- iş güvenliği yasalarına uyulduğu,

- kışın takmak zorunda oldukları kış lastiklerinin mevzuata uygun (kaplama ise tip onaylı) olduğunun denetimi ve belgelenmesi,

- tip onaylarını düşürecek onaysız bir tadilat yapılmaması,

- ek "Ticari Araç Teknik Güvenlik Denetimi"nin yapılması veya yaptırılması,

- "Yangın Algılama ve Uyarı", "Damper Devrilme Uyarı", "Havalı Kapı kapanma kuvveti" ve "Güvenlik Kamerası" gibi karmaşık düzeneklerinin denetimi,

- "Sürdürülebilir Yola Elverişlilik" gibi hayatı konuları MMO (Makina Mühendisleri Odası) tarafından eğitilip yetkilendirilmiş **"Filo Mühendisi"** tarafından da denetlenmelidir.

- MMO tarafından eğitilip sertifikalandırılmış ve ilgili bakanlık tarafından yetkilendirilmiş yaklaşık 3500 Filo Mühendisinin (300 Araç/Filo Mühendisi ve Türkiye çapında 1 Milyon Ağır Ticari Araç için) eğitilmesi ile ticari araçların teknik güvenlik denetimi

- "Sürdürülebilir Yola Elverişlilik" sağlanacak şekilde perçinlenmiş olacaktır.

- MMO'nun yetkilendirilmesinin ardından sektörün ve üniversitelerin eğitimci desteği vermesiyle 3500 Filo Mühendisi sayısına üç yıl içinde ulaşılması mümkündür. Üç yılın ardından sayıları 500 bini bulan minibüslerin de kapsam içine alınmasıyla **1,5 Milyon ticari taşıt 5000 Filo Mühendisi** ile denetim altına alınmış olur. ■



cumhuraral@gmail.com

Cumhur Aral

HAYVANLAR

Kurumlar ya da insanları, sahip oldukları özellikler veya hacimsel boyutlarıyla bir hayvana benzetiriz genellikle. En basit olarak, pek çok futbol takımı bir hayvanla özdeşleşir. Hayvanların sahip oldukları özellikler ile kurumlar, organizasyonlar, takımlar veya insanlar temsili olarak sembolleşir.

İnsanların gözünde bu hayvanlardan bazıları çok sevilirken, bazıları da nedense hiç sevilmez. Takdir olarak da kullanılan benzetmeler, pek çok zaman da olumsuzluk içeren bir tarza dönüşebilir. Dilimizde ve edebiyatımızda hayvanlar ile ilgili yüzlerce terim, özdeyiş ve atasözü bulunur. Hatta ünlü yazar La Fontaine, hikâyelerinde hayvanları kullanarak insanlara ders verme konusunda çok başarılı olmuştur.

Yedek subay okunda dersimize giren deniz piyade binbaşı, piyadenin önemini anlatmak için; "Komando küçük birimler halinde organize olur ve çekirge gibidir, çok hızlı hareket eder ama elinizdeki bir sineklikle bile onu öldürebilirsiniz. Buna karşılık piyade manda gibidir. Harekete geçmesi zaman alır, yerinden kaldırmak için çok enerji sarf etmeniz gerekir, ama bir de harekete geçti mi hiç bir engel tanımaz karşısına ne çıkarsa, yıkar geçer. Elinizdeki sineklikle vurmanız onun için okşama bile sayılmaz."

Çalışma hayatımda büyük organizasyonlarda hacimsel farklılık ve hareket kabiliyetiyle ilgili farklılıkları inceleme imkânım da oldu. Özellikle sektörümüzde üretim yapan dev organizasyonlarda üretimi harekete geçirmek için; ya da sıklıkla bir döneme girilmişse üretimi durdurmak için epey zaman ve enerji harcamak gerektiğini bizzat yaşadım.

Ülkemizde, zaman zaman tekrar eden ani gelişen ekonomik sıkıntılarda bunu birkaç kez yaşama şanssızlığına yakalandım. Böyle bir durumda bugün düymeye basarsanız, en erken üç ay sonra sistemi ancak durdurabiliyordunuz. Aynı şekilde talep patlaması yaşadığı bir döneme denk gelirsiniz bugün üretim artışı için düymeye basarsanız ilk semelerini yine en erken 3 ay sonra almaya başlayabiliyordunuz.

Geçmişte ülkemizde yaşanan dalgalanmaların sıklığı ve dalga boyu göz önüne alındığında bazen üretim artışı için hedeflediğiniz üretim adedinin ulaştığınızda talep sönümlenmiş bile olabiliyordu. Bu durumda yapılan eylem ve buna karar veren yöneticiler için son derece olumsuz bir senaryo ve kâbus başlanmış olurdu.

O yüzden tepe yöneticilerin hem rakamsal olarak hem de sezgisel olarak çok daha proaktif ve hızlı olması beklerin. Değilse, çok iyi niyetli bile olsalar istemeden hem kendilerine hem de çalıştıkları kurumlara büyük zarar vermeleri iştin bile değildir.

Manda gibi hacimsel büyüklüğü olan bir müessesenin başındaki adamın öküz gibi olması çok tercih edilen bir şey değil demek ki. Bu tepe noktasında oturan adamın çekirge gibi kıvrak ve hızlı hareket eden bir tarzı olması gerekiyor. Ne yaman bir çelişki değil mi?

Bu arada yukarıda söz edilen bazı hayvan isimlerini pek çoğumuz günlük hayatta sıklıkla kullanıyoruz.

Şahsen ben, Manda-Öküz-Sığır arasındaki farkı çok bilmiyordum. Bilmemek değil öğrenmemek ayıp mantığıyla acıptı baktım. Öğrenmenin faydası paylaşımdır düşüncesiyle sizlerle paylaşıyorum.

Bakarsınız bir yerde işinize yarar. Bunlar TDK sözlüğündeki gibi farklı anlamlarda da veya argoda da kullanılmaktadır.

Çünkü etrafta bu kadar çok varken, her gün onlarcasına denk gelmek iştin bile değil.

Manda: Geviş getirenlerden, derisi siyaha yakın uzun seyrek kıllı hayvan. Camız. Kömüş (Buffelus)

Öküz: Çift sürmekte, kağı çekmekte kullanılan, etinden yararlanılan, iğdiş edilmiş erkek sığır / Bön, görgüsüz, kaba, anlayışsız, yeteneksiz kimse / Cıvalı zar

Sığır: Geviş getirenlerden, boynuzlu büyükbaş evcil hayvanların genel adı / Anlayışsız, kaba saba. ■

www.tasimadunyasi.com

facebook.com/tasimadunyasi twitter.com/tasimadunyasi

Tasıma Dünyası Gazetesi

Yerel Süreli Haftalık Gazete

Yıl: 4 • Sayı: 166 • 15 - 21 Aralık 2014

Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: **Barış Can BAŞKAN**

Genel Yayın Yönetmeni

Erkan YILMAZ

Haber Merkezi

Caner ÖZCAN

Reklam Rezervasyon

0532 779 21 82

Dağıtım: Mikail BAYAT

Yönetim Yeri

Atakent Mah. 234. Sok.

Manolya Evleri B-17 Blok D: 4

Küçükçekmece - İstanbul

T: +90.850 202 0 779

Gsm: +90.0532 779 21 82

editor@tasimadunyasi.com

BASKI:

İHLAS GAZETECİLİK A.Ş.

Merkez Mahallesi 29 Ekim Cad.

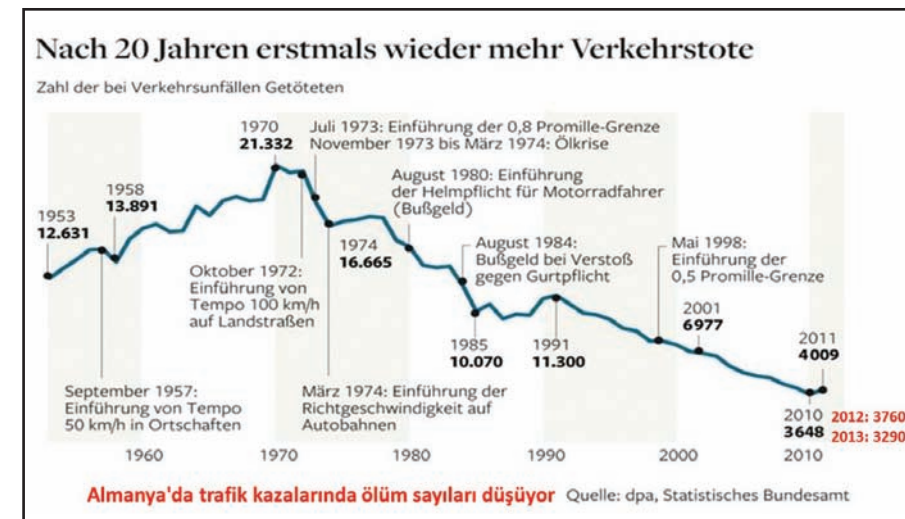
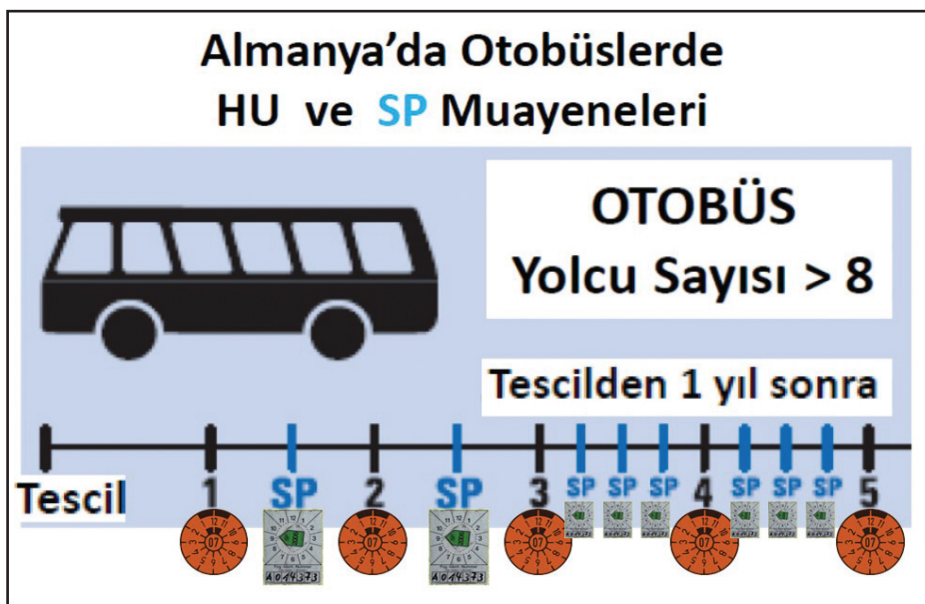
İhsan Plaza No:11 A/41 Yenibosna

Bahçeelievler/ İSTANBUL

Tel: 0212 454 30 00

BÖLGELER: İZMİR **Cumhur ARAL**, ANTALYA **Pınar KILINÇ**

EDİRNE **Hüseyin TOPÇU** DİYARBAKIR **Ramazan DEMİR**



BAŞSAĞLIĞI

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcımız ve
Mini Tur Yönetim Kurulu Başkanı
Mehmet Öksüz'ün
sevgili kayınvalidesi

Emine DEMEN'i

kaybetmenin acısını yaşıyoruz.
Merhumeye Allah'tan rahmet,
kederli ailesine, sevenlerine,
sabır ve başsağlığı dileriz.

Sümer YİĞCI
Yönetim Kurulu Başkanı



BAŞSAĞLIĞI

Yönetim Kurulu Üyemiz ve
Mini Tur Yönetim Kurulu Başkanı
Mehmet Öksüz'ün
sevgili kayınvalidesi

Emine DEMEN'i

Hakkın rahmetine kavuşmuştur.
Merhumeye Allah'tan rahmet, ailesine
ve sevenlerine başsağlığı dileriz.

Mustafa YILDIRIM
Genel Başkan



Tüm Otobüsçüler Federasyonu

BAŞSAĞLIĞI

Turizm Taşımacıları Derneği (TTDER)
Başkan Yardımcısı ve
Mini Tur Yönetim Kurulu Başkanı
Mehmet Öksüz'ün
sevgili kayınvalidesi

Emine DEMEN'i

kaybetmenin acısını yaşıyoruz.
Merhumeye Allah'tan rahmet,
kederli ailesine, sevenlerine,
sabır ve başsağlığı dileriz.

ISUZU

BAŞSAĞLIĞI

Turizm Taşımacıları Derneği (TTDER)
Başkan Yardımcısı ve
Mini Tur Yönetim Kurulu Başkanı
Mehmet Öksüz'ün
sevgili kayınvalidesi

Emine DEMEN'i

kaybetmenin derin üzüntüsünü yaşıyoruz.
Merhumeye Allah'tan rahmet,
kederli ailesine, sevenlerine, başsağlığı ve
sabırlar dileriz.

Has Otomotiv
Mercedes-Benz Türk A.Ş. Bayi



2014 Kasım ayı itibarıyla 25 bin 450 seferle 1 milyon 300 bin civarında yolcu taşıyan Özkaymak Turizm, 2015 yılında 1 milyon 625 bin yolcu taşımayı hedefliyor. Şirket halen filosunda bulunan 77 otobüs sayısını 100'e çıkartmayı planlıyor.

Özkaymak Turizm yönetimi, bölge acenteleri ile bir araya gelerek yılı değerlendirdi, 2015 hedeflerini belirledi. Konya Özkaymak Otel'de gerçekleşen bölge istişare toplantısına Yönetim Kurulu Üyeleri Erol Özkaymak, Özkan Özkaymak, Genel Müdür Metin Cevizci ile 200'e yakın Özkaymak bölge ve acente yetkilileri katıldı.

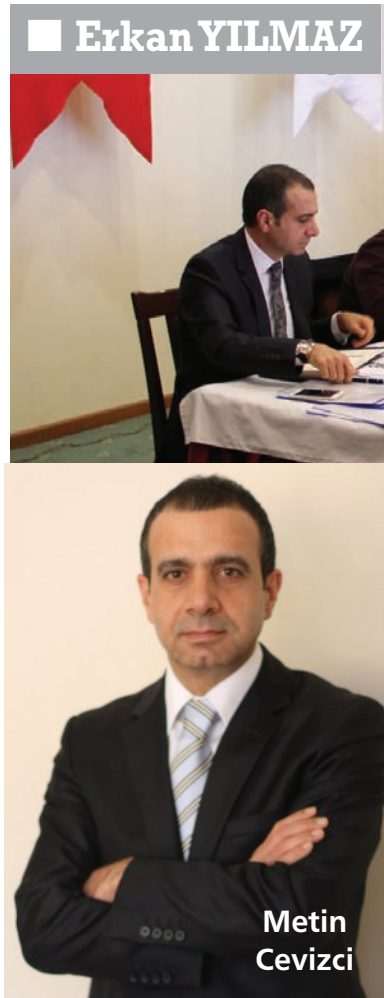
Genel Müdür Metin Cevizli, hem gerçekleştirdikleri toplantı hem firmanın 2014 yılına yönelik elde ettiği rakamları hem de 2015 hedefleriyle taşıma modlarında yaşanan gelişimi Taşıma Dünyası ile paylaştı. Bölgelerle yaptıkları toplantıda koşulsuz müşteri memnuniyeti, personel eğitimleri ile doluluk oranlarının görüldüğünü aktaran Genel Müdür, "Kiş şartları münasebetiyle güvenlik tedbirlerini ekibimizle masaya yatırdık. 2015 yılı içerisinde filomuzu güçlendirmeye adına yeni yatırımlarla yolcularımıza daha konforlu bir seyahat imkanı sunmayı gördük. 2015 hedeflerinin gerçekleşmesinde en önemli unsurun eğitimli ve tecrübeli bir ekip ile mümkün olabileceğini biliyoruz, onun için de yıl içerisinde farklı bölgelerde de yapacağız" dedi.

1 milyon 400 bin ile kapatıyoruz

2014 Kasım sonu itibarıyla 1 milyon 300 bin civarında yolcu taşıdıkları bilgisini veren Metin Cevizci, "11 aylık dönemde 25 bin 450 sefer ile 1 milyon 300 bin civarında yolcu taşıdık. Yılı 1 milyon 400 binin üzerinde kapatmayı hedefliyoruz. 2013 yılına göre daha az seferle daha fazla doluluk oranına ulaşmış olmamız bizi en çok mutlu eden unsur oldu" dedi.

Yeni hatlar, yeni planlar

Cevizci, şu anda 20 hatta sefer yaptıklarını belirterek, bu yıl çok ciddi altyapı yatırımları gerçekleştirdiklerini vurguladı: "Ankara-Antalya gibi merkezlerimizde ciddi altyapı çalışmaları yaptık. Şu anda 20 civarında hatta yolcularımıza hizmet veriyoruz 2014 yılı içerisinde İstanbul Alibeyköy terminalimizi yolcularımızın hizmetine açtık. Denizli, Aydın, Kuşadası, Şanlıurfa, Isparta seferlerimizle daha da güçlendiğimizi belirtmek isterim.



Metin Cevizci

2015 yılında yeni hatlarla ilgili çalışmalarımız devam ediyor."

2015'te 23 otobüs yatırımı

Filolarında 77 araç bulunduğunu belirten Metin Cevizli, 2015'teki otobüs yatırımını şu şekilde açıkladı: "2015 yılı içerisinde filomuzdaki araç sayısını 100'e çıkaracağız. Araçların güvenlik, konfor, yedek parça ve düşük yakıt maliyeti olmasına dikkat ediyoruz. 2015 yılı bizim için hem yatırım hem değişim yılı olacak."

Akılcı olan ayakta kalacak

Taşıma modlarında yaşanan değişim, artan maliyetlerle sektörün yaşadığı zorluklar sonucunda birkaç yıl içerisinde firmaların sayısının 100'e kadar düşebileceğine yönelik değerlendirmelere katıldığını da ifade eden Cevizci, "Ulaştırma Bakanlığı'nın son verilerine göre sektörümüzde D1 belgeli 341 firma var. Firmalar olarak bizler artık kendi içimizde rekabet etmiyoruz. Hava yolu ve tren taşımacılığında yaşanan gelişmeler rekabetin boyutunu değiştirdi. Öte yandan sektör her geçen gün artan maliyetler nedeniyle zorlu bir süreçte yaşıyor. Dile getirilen görüşlere katılıyorum ve önümüzdeki süreçte firma sayısının 100-150'lere kadar gerileyeceğini düşünüyorum. Bu süreçte ekonomisini daha iyi yöneten, masraflarını kusan, akılcı yatırımlar yapan, kurumsallığa yönelik çalışmalar yapan, müşteri memnuniyetine önem veren

Özkaymak Turizm 2015'te yüzde 25 büyümeyi hedefliyor

Hedef: 1 milyon 625 bin yolcu taşımak, 23 otobüs yatırımı yapmak



şirketler ayakta kalacak. Ülkemizde alternatif taşıma araçları olmakla birlikte son zamanlarda hızlı tren gerçeğini göz ardı etmemeliyiz. Günümüzde tüketicinin en çok dikkat ettiği güvenlik, zaman, ekonomik bilet şu anda bu taşıma araçlarında mevcut; dolayısıyla tercih sebebi oluyorlar. Sektörün geleceğiyle ilgili karamsar olmamakla birlikte artan nüfusla birlikte otobüs yolculuğunun asla bitmeyecek, aksine işini daha profesyonel yapan şirketler bundan kazançlı çıkacaktır. Bizler hedeflerimize rakamlarla istatistiklerle ekonomik yapıyı kontrol altına alarak başarıya ulaşabiliriz" dedi.

Sivil toplum örgütleri

Otogar çıkış fiyatlarının yüksek olmakla birlikte ücretsiz servislerin de maliyetleri artırdığına dikkat çeken Metin Cevizci, "Sektörümüzde en büyük gider kalemlerinin mazot, personel maaşları, kıralar, otogar çıkışları olduğu bir gerçek. Sektörümüz sivil toplum örgütleri, Bakanlık nezdinde tüm firmaların kapsayacak şekilde çalışmalar yaparsa en azından artan maliyetlerimizi aşağı çekebilmek adına olumlu sonuç alınabilir" dedi.

Ücretsiz servisin çözümü belediyelerde

Ücretsiz servis maliyetlerinin yolculara ücret olarak yansıtılmasının yolcu da memnuniyetsizlik yaratacağını da belirten Metin Cevizci, "Bu noktada çözüm, belediyelerin yapacağı toplu taşıma seferlerini artırılmasıyla ücretsiz seferleri kaldırmak olabilir" dedi.

Entegre taşıma

Hızlı trenle Konya'ya gelen yolculara Manavgat-Alanya-Antalya hattında entegre bir taşımacılık hizmeti verdiklerini vurgulayan Metin Cevizci şunları söyledi: "8 Kasım 2013 tarihi itibarı ile Yüksek Hızlı Tren ile entegre taşımacılığı Konya'dan

Manavgat-Alanya-Antalya hattında gerçekleştiriyoruz. Bu taşımacılık şekli ile yolcularımızı varacakları noktaya 2,5 saat daha kısa şekilde ulaştırıyoruz. Bu bölgeler yazlık bölgeler olduğu için şimdilik doluluk oranları yüksek olmamakla birlikte yolcularımızı daha bilgilendirerek 2015 yılı içerisinde belirli doluluk oranlarına ulaşacağımızı tahmin ediyorum."

Konya - Karaman hattı

Metin Cevizci, TCDD'nin Konya-Karaman hattında raylarını YHT uyumlu hale getirmesi için açtığı ihaleye Özkaymak, Kamil Koç, Kontur ve Birer Turizm katıldı. İhaleyi Özkaymak Turizm olarak biz kazandık. Bu kapsamda 15 Aralık itibarıyla Konya-Karaman hattında 4-6 aylık bir süre ile taşımacılığı biz üstlendik. Ankara'dan TCDD aracılığı ile direkt Karaman bileti alan yolcularımız Konya'ya kadar YHT ile gelecek. Konya garından

Duayenimiz Rahim Özkaymak

Her zaman "Koşulsuz Müşteri Memnuniyeti" sloganı ile hareket ettiklerini vurgulayan Metin Cevizci, "Şirketimizin kurucusu Duayenimiz Sayın Rahim Özkaymak'ın engin tecrübesi, onun hiç bitmeyen heyecanı bize her zaman ışık tutuyor, güç veriyor. Onun destekleri ile yolcularımıza en iyi hizmeti sunmaya ve koşulsuz müşteri memnuniyetini sağlamaya yönelik çalışmalarımız devam edecek. Şirketimizde çalışan her personel sorumlu olduğu pozisyonu ile ilgili kendini geliştirmek zorunda. Biz yöneticiler olarak da hedefimize rakamlarla, istatistiklerle ekonomik yapıyı daha güçlü ve kontrol altına alarak başarıyla hizmet verme hedefini sürdüreceğiz" dedi.

Karaman'a ulaşımın Özkaymak otobüsleri ile sağlanacak. Yine aynı şekilde Karaman'dan Konya garına getireceğimiz yolcular da YHT ile Ankara'ya ulaşacak."

Konya-İstanbul hızlı tren seferleri bizi etkiler

Konya-İstanbul hızlı tren seferlerinin başlayacak olmasının firmalarını olumsuz etkileyeceğini vurgulayan Metin Cevizci, "Konya-İstanbul hızlı treni sabah ve akşam olmak üzere 2 kez yapılacak ve Konya-İstanbul hattı tahmini seyahat süresi 5 saate inecek. Kuşkusuz bu seferler hızlı yolcu talebi açısından olumsuz etkileyecek. Fiyatların 75 ile 95 TL aralığında olacağı ifade edildi. Zaten halihazırda bu hatta 730 km'lik mesafeyi otobüslerimizle 9 saatlik seyahatle 75 TL'ye taşıyoruz. Devletin bu fiyatlarla demiryolunu sübvansetmesi bizi ciddi anlamda etkiliyor. Hızlı tren rekabetçi anlayışını uzun süre devam ettireceği benziyor. Bu taşıma modeline yönelik gerçek taban-tavan fiyatı yürürlüğe girerse otobüsçüler rahat bir nefes alacaktır. Zaten Avrupa'da uygulanan fiyat politikası ile Türkiye'de uygulamanın arasında ciddi fark var. Bu süreçte biz de yeni arayışlar ve çözümler bulma çabası içinde olacağız. Bununla birlikte trenle olan entegre çalışmalarımızı daha geniş kapsamda devam ettireceğiz" dedi.

Halkalı' açıldığında düşüş yüzde 50'e varır

Ankara-İstanbul hızlı tren hattı Halkalı'ya ulaştığında 'sektörün omurgası kırılacak' yorumlarına yönelik değerlendirmelerde de bulunan Cevizci, "Ankara-İstanbul seferleri Halkalı'ya ulaştığında bundan en çok etkilenenler, Ankara-İstanbul arasında yoğun sefer gerçekleştiren firmalar olacak. Bence bu hatta firmaların yolcusu yüzde 50 civarında düşecek, tabii bundan bireysel otobüsçüler de

çok etkilenecek. Bizler bu olumsuzluktan etkilenmemek adına, hatlarımızı kalkıştan itibaren daha ileri illere taşıyarak ara duraklardaki yolcularla belirli doluluk oranına ulaşmaya çalışıyoruz" dedi.

İnternet bilet satışında yüzde 35 artış

Metin Cevizci, internet bilet satış oranlarının her yıl artarak devam ettiğini de belirtti: "Biz, 2013 yılında yolcunun on-line bilet alırken daha kolay daha hızlı sonuç almasını sağladık. 2013 yılında, 2012 yılına göre yüzde 100 artışla projemizde başarılı olduğumuzu gördük. İnternet satışlarımız 2013 yılında 177 bin, 2014 yılında da 234 bin yolcuya ulaştı. Yüzde 32'lik bu artış bizi memnun etti. On-line bilette daha uygun fiyat politikamızla 2015 yılında yüzde 30-35 civarında artış bekliyoruz."

Bölgeselden ulusal ölçeğe

Özkaymak Turizm olarak önümüzdeki süreçte güçlü mali yapıya sahip bölgesel firmalarla işbirliğine gitmeyi düşündüklerini de belirten Metin Cevizci, "Şirketimizi, yeni katılımlar ve işbirliği ile ulusal bir firma ölçeğine taşımak istiyoruz" dedi. ■

3 bini aşkın istihdam

D1 belgelerinin yanı sıra D2 belgelerine de sahip olduklarını vurgulayan Metin Cevizci, Özkaymak Turizm'in farklı sektördeki faaliyetleri ile 3000 civarında bir istihdam oluşturduğunu kaydetti: "Şirketimiz krom, magnezit, otelcilik alanlarında kendini kabul ettirmiş ve 3000 civarında bir istihdam oluşturmuş durumda. Şirketimiz devlete karşı sorumluluğunu bilen, zamanında vergisini ödeyen büyük bir kuruluştur."

Has Otomotiv'den İkiçelebi Turizm'e Turismo teslimatı



Has Otomotiv 8. Travel Turkey İzmir Fuarı standında müşterilerini ağırladı. Fuar esnasında İkiçelebi Turizm'e Mercedes Turismo satıldı.

Araç İkiçelebi Turizm sahibi İlker ve oğlu Ömer Soner Çelebioğlu teslim aldı. Çelebioğlu, araç parklarını çoğaltacaklarını, Has Otomotiv'den alışveriş yaptıktan memnun olduklarını belirterek yeni yatırım yapacaklarını da açıkladı.

Has Otomotiv Otobüs Satış Müdürü Soner Balaban, fuarın çok yararlı geçtiğini, birçok müşteri ile yatırım görüşmeleri yaptıklarını belirterek, "Standımızdaki otobüsümüzü İkiçelebi Turizm'e verdik. Hayırlı olsun" dedi. ■

Has Otomotiv müşterilerini Kıbrıs'ta ağırladı

Mercedes-Benz Türk bayii Has Otomotiv, yıl içerisinde müşterilerine yönelik düzenlediği etkinliklerin en sonuncusu 5-7 Aralık tarihleri arasında Kıbrıs'ta gerçekleştirdi.

Etkinlikte şehirlerarası otobüs, turizm taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firmaların yanı sıra uluslararası nakliye firma yetkilileri de yer aldı. Has Otomotiv'in 5-7

Aralık'ta gerçekleştirdiği müşteri buluşmasına Yönetim Kurulu Başkanı Latif Karaali, İcra Kurulu Üyesi Mustafa Sangül, İstanbul Genel Müdürü Cem Aşık, İzmir Genel Müdürü Turan Dik, Susurluk Genel Müdürü Gülseven Diken ve satış müdürleri eşlik etti.

2014 yılının yorgunluğunu atma fırsatı bulan taşımacılar, Kıbrıs'ta şehitlik, çıkartma plajı, yeşil hat sınır

gezisi, Ledra Palas Sınır Kapısı ve Girne Limanını ziyaret ettiler.

Her yıl düzenlenen etkinliklerle, müşterilerle buluşmaya büyük önem verdiklerini belirten Has Otomotiv İcra Kurulu Üyesi Mustafa Sangül, "Yıllardır iş ortağımız olarak gördüğümüz müşterilerimizle bir araya geliyoruz. Bu yılın en son etkinliğini de bu sefer yolcu ve nakliye alanında olmak üzere geniş

bir müşteri grubuyla gerçekleştirdik. Bu etkinlikte yılın yorgunluğunu atarken gelecek yıla da bir anlamda enerji depoluyoruz. Aynı zamanda onlarla birlikte görüş alışverişinde bulunarak bizlerden beklentilerini öğrenme fırsatı elde ediyoruz. Şimdiden tüm taşımacı dostlarımızın yeni yılını kutluyor ve 2015'te sağlık ve mutluluk dolu bir yıl geçirmelerini diliyoruz" dedi. ■

