

2 » Kentiçi

Tasıma
Dünyası

20 - 26 Nisan 2015

Demiryolu Yatırımları ve Çevresel Etkilerinin Yerel Kuşlar ve Memeliler Bazında Değerlendirilmesi -2

Bir diğer çalışma Çek Cumhuriyeti’nde Trhová t pánov ve Benešov u Prahy arası demiryolu hattında yürütülmektedir. Çalışma alanın 33 km’lik bir hat olup çok sayıda farklı yaşam alanından geçmekte ve konuya daha kapsamlı bir bakış açısı gerektirmektedir. Bu hattaki ilk araştırma 1999-2000 kışında yapılmış olup hat boyunca belirli sayıda yürüme çalışmalarını içermekte, tren tarafından ezilen hayvanların iskelet analizleri yapılmaktadır. Analizler kazaya en çok maruz kalan türlerin karacalar ve tavşanlar olduğunu göstermektedir. Kazaya maruz kalma oranları, yabancı tavşanlarda yüzde 32, toynaklılarda yüzde 22, etoburlarda yüzde 18, kuşlarda yüzde 10, böcekçillerde yüzde 4 ve sürüngenlerde yüzde 2’dir. Hattın yarma ve dolgularında belirgin bir yükseklik engeli oluşturmadığı bu kesimlerdeki ceset artıklarından bulgular elde edilmiştir. Kotlandırılmış ve çalılıklarla çevrili olan bu noktada, sülün ölümleri bulunmuştur. Hattın yarma bölgelerinde hareket halinde karacalar olmasına karşın, bu geçiş noktalarında ya da civarında herhangi bir karaca ölüsüne rastlanmamaktadır. Bütün karaca ya da tavşan ölümlerine hattın açık ve düz kesimlerinde rastlanmakta olup bu bölgeler hayvanların uzun süreli ve düzenli olarak bulunduğu yerlerdir. Çek Cumhuriyeti demiryolu personeline göre en yoğun hayvan-tren çarpışmaları gece saatleridir. Mevcut çalışmaya kıyasla yaban hayatında çarpışmalardan en çok etkilenen türler tavşanlar ve karacalardır. Mevcut çalışmaya göre çarpışmalar en çok tarım alanlarından geçen yerlerde görülmektedir.

Mayıs 2006’ da, Trhová t pánov ve Benešov u Prahy demiryolu hattında bir diğer araştırma projesi yürütülmüştür. İkinci araştırmanın analizinde, karaca ölümlerinde bir artış gözlemlenmiştir. Mevcut çalışmanın sonuçlarına kıyasla, bu çalışmada büyük orman alanlarında da



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

yüksek miktarda tren-hayvan çarpışması olduğu ortaya konmuştur.

Peyzaj uygulamaları...

2008 yılında Çek Cumhuriyeti’nde Moravya Dağlarında yapılan bir araştırma projesi olduğu da bilinmektedir. Demiryolu hattının 6 km’lik bir kesiminde (Dobrá voda u Pelhřimova – Hřibův) demiryolu ulaştırmasına bağlı olarak hangi türlerin en çok tehdit altında olduğunu tanımlanması amacıyla düzenli bir değerlendirme için haftalık keşif yürüyüşleri gerçekleştirilmiştir. Hayvanlar, kan kokusu üzerine eğitilmiş bir köpeğin de eşliğinde tespit edilmiştir. Hemen hemen bütün çalışma kesimi ormanlık bir alandan geçmektedir. Bu hat sadece bölgesel trenleri içermekte olup kısıtlı bir demiryolu yük taşımacılığı

yapılmaktadır. Gözlem periyodunda (1 yıl) 10 karaca, 3 tavşan ve 1 yaban domuzu ölüsü bulunmuştur. Bir başka çalışmada Norveç’teki demiryolu hattı boyunca çit uygulaması, peyzaj uygulaması ve besin çeşitliliğinin etkinliği incelenmiştir. Çalışma 1985’te başlatılmış ve 1990’da tamamlanmış olup bu süre içerisinde 1.045 hayvan-taşıt çarpışması kaydedilmiştir. Uygulamaya geçildikten sonra memeli ölümlerinde yüzde 46’ ya varan azalma tespit edilmiştir. Peyzaj ve besin çeşitlendirmesi uygulamalarının ölüm azaltmalarında başarılı olduğu ispatlanmıştır. Demiryolu hattı boyunca gürültü bariyeri uygulaması da etkilidir fakat bu birçok hayvan için tümüyle bir engel oluşturmakta, arazi bölünmesine sebep olmakta ve bariyer etkisinde önemli bir artışa neden olmaktadır. Çit uygulamasının etkinliği ise bu çalışmada sorgulanan önemli bir noktadır. Çalışmanın sonuçlarına göre en uygun azaltma yöntemi hayvan ölümlerinin azaltılması bağlamında peyzaj çalışmasıdır.

İnsan aktivitesi...

Bu araştırma ile bahsi edilen çalışmaların kıyaslanmasıyla, Çek Cumhuriyeti’nde lineer yapılarda demiryolu hattından en çok etkilenen türün karaca olduğu ve bunu tavşanın takip ettiği sonucuna varılabilir. Yabancı hayvan türleri için, ölüm trafik kazalarının en görünür etkisidir. Her yıl milyonlarca hayvan kara ulaştırmasından kaynaklı ölmekte ya da yaralanmaktadır. Son otuz yıldır hayvanlara en büyük kaybı verdiren insan aktivitesinin ulaştırma olduğu ve avlanmayı bu konuda geride bıraktığı düşünülmektedir.

Yaban hayatı için tehlikeli

50 km’lik Plzeň–Hora ovice banliyö hattı araştırması süresince (1 Ocak 2009-31 Aralık 2009) 60 hayvan ezilmiştir. Bu kayıpların yüzde 60’ını karacalar, yüzde

17’sini tavşanlar, yüzde 13’ünü sülünler, yüzde 5’ini yırtıcı kuşlar, yüzde 3’ünü yaban domuzları, yüzde 2’sini ise kızıl tilkiler oluşturmaktadır. Elde edilen veriler hayvan ölümlerinin yüzde 52’ sinin tek hat üzerinde (36 km) ve yüzde 48’inin çift hat üzerinde (24 km) gerçekleştiğini göstermektedir. Fakat sadece bu bulgulardan hareketle tek hatlı sistemlerin çarpışmalara karşı herhangi bir engele sahip olmadığı ve bu güvenliğin sağlayanın sadece çift hatlı sistemler olduğu söylenemez. Bahsi edilen sonuçlar demiryolu hatlarının yaban hayatı için tehlike arz ettiği net bir şekilde göstermektedir. Demiryolu hatlarına karşı en büyük tehdit altındaki tür ise karacalardır.

Doğal çevrenin bölünmesi

Hayvanların doğal çevrelerinin bölünmesi ve ekosistemin daha küçük parçalara ayrılarak birbirinden izole sistemlerin oluşması çevresel koruma ve biyolojik çeşitlilik anlamında en büyük küresel tehditlerden biri olarak gözükmektedir. Bir arazinin azaltma potansiyelinin iyileştirilmesi arazi planlama politikaları ve arazi planlamasının bütüncül bir amacıdır. Bu kabul, ekolojik dengenin sınırlı sistem konsepti için ana teorik temeli teşkil etmektedir. Bu durum hem arazi bölünmesinin ve hem de popülasyon azalmasının nedeni olarak büyük doğrusal sistemlerde dikkate alınmalıdır.

Arazinin göç geçirgenliğinin sağlanması konusu bazen büyük dikkat gerektirir ve uygun ulaştırma yapısına bağlı olarak gerekli ölçekler dahilinde tanımlanan ön koşullara göre özel metotlar gerektirmektedir. Alan bölünmesi ve göç geçirgenliği değerlendirme metodolojisi, ulaştırma yapıları tasarımında devreye giren bir konudur. Bununla beraber pratikte ise bu tür metodolojik yaklaşımlara nadiren başvurulmaktadır. Lineer yapılar için

bölünme ve göç geçirgenliğine bağlı detaylı analizler nadiren hazırlanır ve gerekli ölçeklerin uygulanması da çok yaygın bir durum değildir.

Fiziksel bariyerlerin hayvan hareketleri olan etkisi yeterli düzeyde tartışılmış olmasına karşılık, habitatlardaki, ekotonlardaki ve alanlar arası habitatlardaki geçişlere yeterince önem verilmemektedir. Kuşlar genellikle sürü halinde hareket etmekte olup arazi yerleşimleri tarafından rahatsız edilmemelidirler. Burada, kuşların hareketlerinin davranışsal olarak kısıtlanması ve geniş bir çerçevede değişen hareket kısıtlamaları önemlidir. Bu çerçevede, bir ekotona girişte, alanlar arası geçişte, alan büyüklüğünün etkisi vb. konulara dayalı olarak hayvan hareketlerinin tanımlanmasını yapan bir model oluşturulmuştur. Yayınlanan gözlemlerden, kuş hareketleriyle ilgili davranışsal kısıtlardan hareketle hipotez ortaya konmuştur.

Fiziki engeller

Kuşlar için dağılım ve göç gibi hareketlere karşı fiziksel engeller rahatlıkla fark edilebilir. Örneğin, hareketler geniş coğrafi özellikler, söz gelimi dağlarla kısıtlanabilmektedir. Uzun mesafeli hareketler, psikolojik kısıtlarla da sınırlandırılabilir, örneğin, büyük çöller ve ya da su alanlarını geçerken yağ depolama gereksiniminin oluşması gibi. Bu konuda belirlenen hedef, nispeten akıllı bir fiziksel engel ile, hayvanın hareketini seçeneklendirerek kısıtlamaktır. Aynı zamanda bu çalışmada, daha genel göç hareketlerinden ziyade, dağılımın karakterine göre arazi lokasyonu bazlı olarak konulara odaklanılmaktadır. Böylelikle, hareketin davranışsal olarak yönlendirilmesi öne çıkmaktadır.

Hepinize; huzurlu sağlıklı başarılı ve mutlu bir hafta dilerim. ■

ESHOT’tan 9 ilçeye toplu ulaşım müjdesi

ESHOT Genel Müdürlüğü, 1 Mayıs’tan itibaren 9 ilçede daha otobüs seferlerini başlatıyor. İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin toplu taşıma yaptığı alan böylece Aydın ve Balıkesir sınırına kadar genişleyecek.

6360 Sayılı Kanun’la birlikte İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin hizmet verdiği ilçe sayısı 21’den 30’a çıktı. Büyükşehir Belediyesi, vatandaşlardan gelen yoğun talep üzerine toplu ulaşım da atağa kalktı. ESHOT Genel Müdürlüğü, kentin batı bölümünde yer alan Karaburun ve Çeşme, kuzeyindeki Bergama, Dikili ve Kınık ile güneydeki ilçeler Ödemiş, Beydağ, Kiraz ve Tire’ye 1 Mayıs’tan itibaren otobüs seferlerine başlama kararı aldı. Yolcu yoğunluğunun fazla olduğu Çeşme, Bergama, Ödemiş ve Tire’de seferler tüm güne

yayılırken Beydağ, Kiraz, Kınık, Dikili ve Karaburun’daki seferler sabah saatlerinde ve öğleden sonra karşılıklı olarak gerçekleştirilecek.

Toplu ulaşım da 30’da 30

Bu ilçelerin kent merkezine uzaklığı nedeniyle ciddi bir inceleme süreci yürüten ESHOT, söz konusu yerleşimlere İZBAN raylı sistemi ile entegrasyon sağlayacak şekilde hat planlamalarını oluşturdu. ESHOT Genel Müdürlüğü yetkilileri, “9 yeni ilçemizde yaşayan vatandaşlarımızdan yoğun bir şekilde gelen toplu ulaşım taleplerini karşılamak için elimizden geleni yapacağız. Artık onlar da İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin sunduğu ekonomik ulaşım imkanlarından faydalanacak” diye konuştu. ■



Manisa’ya 12 metrelik Isuzu Citiport



Manisa Büyükşehir Belediyesi kentiçi ulaşım filosunu büyötmeye devam ediyor. Belediye en son olarak 12 metrelik iki Isuzu Citiport aracı filosuna kattı.

Yeni araçların tanıtımı Ulaşım Daire Başkanı Mümin Deniz, MANULAŞ Genel Müdürü Mehmet Oluklu, Toplu Ulaşım Şube Müdürü Kurtuluş Kuruçay, Trafik İşleri Alt Yapı Müdürü Serdar Akçam ve Ulaşım Koordinatörü Ali Demirkaya’nın katılımıyla yapıldı. Mümin Deniz, “Bu iki aracımız şehir merkezinde bizim denetimimizde hizmet veren Özel Halk Otobüsleri ile entegre biçimde çalışacak. Bundan sonraki süreçte Büyükşehir Belediyesi olarak, gerek şehir merkezinde, gerekse ilçelerimizde hizmet verecek toplu ulaşım araçlarını hizmete sokarak halkımıza daha etkin bir hizmet verebilmek için çalışacağız” dedi. Deniz, “Araçlarımız alçak tabanlı olmasının yanında, engelli rampaları ile engelli vatandaşlarımıza büyük kolaylık sağlayacak. Engelli vatandaşlarımız, merdivenli, yüksek tabanlı araçlarda yaşadıkları sorunları artık yaşamayacaklar” dedi.

Yeni araç alımı

Muradiye’de kooperatife bağlı toplu taşıma hizmeti veren araçlarla ilgili daha önce bir çalışma başlattıklarını hatırlatan Deniz, “Araçların yenilenmesi konusunda da sona gelindi. Alınacak araçlar belirlendi. Yakın zamanda bu araçlarda hizmete başlayıyor. Bununla müjdesini verelim” dedi. İlk etapta 12 numaralı hatta hizmet veren araçların sayıları vatandaşlardan gelecek talep doğrultusunda arttırılacak ve diğer hatlarda da kullanılmaya

başlanacak. Vatandaşlar diğer araçlarda olduğu gibi yeni araçlarda da Kentkart ile yolculuk yapabilecek.

Otobüsler çok beğenildi

Araçlar, 15 Nisan Çarşamba gününden itibaren seferlerini yapmaya başladı. MANULAŞ Genel Müdürü Mehmet Oluklu, yeni toplu ulaşım araçlarında vatandaşlarla birlikte seyahat ederek vatandaşların görüşlerini aldı. Klimalı yeni araçlarda yolculuk yapan Manisalılar, eski araçlarda sıkışık bir şekilde yolculuk yaptıkları yeni alınan araçlarda ise ferah bir yolculuk yapma imkânına kavuştuklarını da belirttiler. Hizmet alının araçların hakkında bilgiler veren Mehmet Oluklu, “Araçlarımız alçak tabanlı olup 12 metre uzunlukta,102 yolcunun da aynı anda seyahat edebileceği kapasiteye sahip” dedi.

Büyükşehir Belediye Başkanı Cengiz Ergün’ün Manisa’da ulaşım konusunda gerçekleştirmeyi planladığı projeler hakkında da bilgiler veren Oluklu, “Manisa genelini kapsayan ulaşım master planı hazırlanıyor. Trolleybüs projesinin de proje çalışmaları bitme aşamasına geldi. Bir diğer üzerinde çalışılan konu da banliyö projesi” dedi. ■



İki nokta arasındaki en keyifli ulaşım.

Yolcularına konforlu ve güvenli bir seyahat, sürücüsüne maksimum performans sunan Isuzu Novo Ailesi ile standartlarınızı yükseltin.

NOVO - NOVOLUX - NOVO ULTRA

www.isuzu.com.tr
www.facebook.com/IsuzuTurkiye
www.twitter.com/IsuzuTurkiye
Çağrı Merkezi: 444 4 152 (479)

30 YIL

ISUZU



20 - 26 Nisan 2015

Tasıma
Dünyası

MAN'dan 13 metrelik 51 ve 38 kişilik iki yeni ürün

Yakıt tüketimi düşük

MAN Otobüs Pazarlama ve Satış Direktörü Eren Gündüz, MAN ve Neoplan ile birlikte piyasaya iki yeni ürün sunduklarını söyledi.

Neoplan Tourliner ile piyasadaki en düşük yakıt tüketimini sağladıklarını belirten Gündüz şehirlerarasında firmaların iki aks otobüse yöneldiğini söyledi. Gündüz, 3 akışlı otobüsün operasyon maliyetlerinin yüksek oluşu nedeni ile tercih edilmediğini dile getirerek, "İki aks 13 metre otobüsler 50-51 koltuklu olabiliyor. 2+1 olduğunda da 38 koltuk oluyor. Sektör 41+1 koltuklu aracı kabul etti. Demek ki, Türkiye'de bir şeyler, olması gereken yöne doğru gidiyor. Eskiden biz daha lüks, daha pahalı, koltuk araları geniş, daha az koltuk istiyorduk. Sektör artık giderleri kısması gerektiğini gördü. Dolayısıyla Avrupa'da seyahat otobüslerinin koltuk araları bizim otobüslerin koltuk araları kadar geniş değil. İngilizler, Almanlar bizden ortalama 12 santim daha uzun olmasına rağmen koltuk aralarını geniş tutmuyor" dedi.

Fortuna ve Tourliner farkı

Fortuna ve Tourliner araçlarda kapının genişliğinden dolayı podest (koltukların bağlandığı zemin)'inin uzun olması nedeniyle 51 koltuklu araç üretebildiklerini belirten Gündüz, "51 koltuklu 2 akışlı 12 metre Lion's Coach'ta başka markaların 13 metrede yaptıklarını biz 12 metrede yapabiliyoruz. Biz 12 metrede bunu yaptığımızda, koltuk aralığımız rakibin 13 metrelik 41 koltuklusundan daha iyi seviyeye gelecek. Orta kapının konumunu değiştirdik. Eski Fortuna'lara göre, yeni Lion's Coach'larımızın orta kapı konumu farklı. Bu, bize daha fazla alanı verimli kullanma imkanı sağladı. Şimdi orta kapıyı biraz ileri alınca, şoför yatma yeri de daha genişlemiş oldu. Kapı 18 santim ilerleye alındı. Bizim tavan taban yüksekliğimiz çok ferah ve bu, araç içinde rahat yürümenizi sağlıyor. Yapılan tüm bu geliştirmelerle birlikte, bagajda hissedilebilecek herhangi bir daralma olmuyor. Buzdolabının yerini değiştirdik. Ultra slim dedğimiz, özel geliştirilmiş, beş yıldızlı konfor standardını sağlayan çok daha ince koltuklar kullandık. 5 santimlik kalınlığını 2 santime düşürdük. 2+1 araçta ise 7 santimlik kalınlığı 3,5 santime düşürdük.



Otobüsün içi ferahlamış oldu. 1,87'lik boylu adam, 51 koltuklu araçta dizi öne değmeden oturuyor. Bunun 2+1 versiyonu olan 38 kişilik araçta ise yine aynı rahatlıkta seyahat edebiliyor" diye konuştu.

Firmalara kazandırıyor

Eren Gündüz, 12 metre otobüslerin 32 koltuktan 38 koltuğa çıkması ile firmaların karlılıklarını arturmalarına yardımcı olduklarını söyledi: "Bir otobüse 6 koltuk fazladan koyabilmek, 47 kişilik otobüsü 51 kişiliğe çıkarmak, otobüscüye çok önemli bir verimlilik sağlıyor. Bu, bir firmanın o iki koltukla, otobüs şoförünün bir yıllık bütün masraflarını kazanması anlamına geliyor. Gerçek anlamda karlılık da bunun üstüne 4 koltuk daha eklediğinizde ortaya çıkıyor. Batı firmaları, 6 koltuktan 33 bin lira kar edildiğini söylüyorlar. Normalde sektörde yapılamayan karlar bunlar" dedi.

MAN, yakıt tasarrufu sunuyor

Gündüz, MAN'ın son yıllarda yakıt olarak fark yarattığını dile getirdi. Gündüz, EfficientLine'in standart yürütür aksamı Tourliner ve Lion's Coach'a göre 2-3 litre yakıt farkı sağladığını belirterek, "İddia ediyoruz; en tasarruflı araçlar bizde. İki aks 12 metrede 51 koltuğa çıktık. 2+1'de 38 koltuğa çıktık. Yakıtta da tasarruf sağlamaya devam ediyoruz. Araç bakım maliyetlerimiz de çok ekonomik. Tourliner ve Lion's Coach da motor, tamir, onarım maliyetleri oldukça ucuz" diye konuştu.

Bakım maliyeti düşecek

MAN'ın otobüs üretim tesislerinin Almanya'dan Ankara'ya geçmesi ile Starliner, Cityliner ve Skyliner araçların da Ankara'da üretileceği için yedek parçalarının daha ucuz ve parça bilinirliğinin daha yüksek olacağını belirten Gündüz, "Starliner, ve Cityliner'in bakım maliyeti, Tourliner ve Lions Coach'a göre daha pahalıydı. Starliner, Cityliner ve Skyliner gibi araçlarımızda da, Tourliner ve Lion's Coach'ta yaşadığımız avantajı yaşamayı bekliyoruz. Araçlar burada üretilecek, parçalar adım adım yerleştirilecek. Yerleştiği zaman hem Tourliner, gibi Lion's Coach gibi yedek parçalarımız daha ucuz olacak hem de parça bilinirliğimiz de yüksek olacak. Türkiye'de üretilen bir parçayı çok kolay tedarik ediyoruz. Üretimim Ankara'ya gelmesi, sadece saygınlık ve Türk ekonomisine katkı değil, MAN olarak bizim de çok faydalanacağımız bir adım oldu. Araçların burada üretilmesi, satış maliyetine de katkı sağlayacak" dedi.

Bakım aralığı 60 bin km'ye kadar çıkabiliyor

MAN olarak, bakım aralık sürelerinde değişikliğe gittikleri bilgisini veren Gündüz şunları söyledi: "Standart, '40 bin km'de bir bakım' diyorduk. Petrol Ofisi ile yaptığımız yağ analizlerinde motor ölçümlerinde iyi kullanılan otobüslerin bakım aralık sürelerinin 60 bin km'ye kadar çıktığını gördük. Kaliteli yağ kullanılması, doğru mazot kullanılması, aracın doğru devirlerde kullanılması, filtrelerin temiz tutulması bakım aralık süresini etkiliyor. Gösterge panelindeki bakım indeksi sisteminin devreye alınması sonrasında bilinçli şoförler bakım aralığını artık 60 bin km'ye kadar uzatabiliyorlar."

BusDays bizim için onur oldu

Otobüs günlerinin Almanya yerine ilk defa Ankara'da gerçekleştirilmesiyle dünya üzerindeki birçok otobüs firmasının Ankara'ya geldiğini belirten Eren Gündüz, "BusDays'in Türkiye'de yapılması, bizim için büyük bir onur

PAMUKKALE TURİZM'E, 75 ARAÇ

Pamukkale Turizm ile 75 araçlık anlaşmalarının olduğunu kaydeden Eren Gündüz, "Bunların bu hafta itibarı ile 43 tanesini verdik. Kalanları da Nisan ve Mayıs aylarında teslim edeceğiz. Pamukkale, 2+1 MAN Lion's Coach, ve Neoplan Tourliner EfficientLine araçları tercih etti" dedi. Gündüz, Metro Turizm'e de 2+1, 2+2 araçlar teslim edeceklerini söyledi.

oldu. MAN için olduğu kadar Türkiye için de çok önemli bir başarıdır bu. Artık bütün Neoplan'lar, burada üretilip dünyaya dağılacak. Bunun şerefine onlarca ülkeden yüzlerce önemli otobüs firmasının sahibi ve yöneticileri, BusDays için Ankara'ya geldi, tesislerimizi inceledi. Moskova, İsrail ve Portekiz'den gelen konuklarımız, deneyimlerini öğrenmek üzere dünyanın en büyük CNG'li filosuna sahip EGO'ya gittiler. Bu aktivite Türkiye'nin de reklamını yapmamızı sağladı. Türkiye adına da bizim adımıza da güzel oldu" dedi.

Lion's Coach ile pazarı salladık

MAN Lion's Coach 51 kişilik yeni geliştirdikleri araç ile pazardaki dengeleri değiştirdiklerini vurgulayan Gündüz, "Bu otobüsü belli müşterilere önceden davet ettik, gösterdik. Galip Öztürk, Şenol Ayyıldız, Mustafa Özdağlı gibi önemli isimler, üretim bandında araçları incelediler, onların görüşlerini de değerlendirdik. Son iki yıllık otobüs üretimimizde, Şenol Bey ve Mustafa Bey'den çok faydalandık. Galip Bey'in fikri ile 65 kişilik 3 akışlı otobüs yaptık, 45 kişilik suit otobüs ürettik. Tüm bu geliştirmelerle birlikte, geçtiğimiz iki haftalık dönemde 63 otobüs sattık" ifadelerini kullandı.

Böyle bir ilk üç ay görmedim

2015 yılının, ilk üç ay itibarıyla, beklilenin aksine çok iyi başladığını belirten Eren Gündüz, bu şekilde seyretmesi halinde toplam pazarın 1.300'lere ulaşabileceğini söyledi: "MAN'daki satış hayatımda gördüğüm en coşkulu, en dolu dolu üç ayı geride bıraktık. Şu üç ayda bütün üreticilerin daha fazla stoku olsaydı, hepimiz daha da çok satabilirdik. Pazarda inanılmaz bir alım iştahı var. Hepimiz planlarımızı bin civarına göre yaptık. Böyle giderse pazar yılı 1.300'lerde tamamlar."

İhracatta iki kat artış bekleniyor

MAN, Almanya'daki üretim üssünün Ankara'ya kaydırılmasıyla ihracat rakamlarında iki kata kadar bir artış bekliyor. Eren Gündüz, "Azerbaycan Hükümeti, 201 Cityliner aldı. Bu, adeta, Neoplan üretiminin buraya gelmesinin hediyesi oldu. Ankara üretimi olsun diye bir istekleri oldu. Suudi Arabistan'a ve Güney Amerika'da Bolivia'ya 200 otobüs verdik. 51 koltuklu ve 38 koltuklu



aracımızın tuttuğunu düşünüyorum. Bundan sonra, herkesin bu segmente odaklanacağından eminim. Bu ikinci el araç satışına da yansdı. Elimizde, 180 ikinci elden 50 araç kaldı. Bizim bayiler şu an 2+1 dönüşüm atölyesi gibi çalışıyor. Elimizde iki aks, 3 aks ne varsa 2+1 araca çeviriyoruz. İki aks 12 metreleri de 2+1'e döndürüyoruz" dedi. ■



OTOBÜSCÜ KOLTUK ARKASI EKRA MALİYETİNDEN KURTULUYOR

Eren Gündüz, MAN'ın geliştirdiği, otobüslerde koltuk arkası sistem olmadan yolcunun kendi telefonu ile film izleyebileceği, müzik dinleyebileceği sistemi anlattı. Bu sistemin turizm otobüslerinde fark yaratacağını, vurgulayan Gündüz, şunları söyledi: "MAN olarak yeni bir sistem çıkardık. Araçta hiçbir delme, kesme, vidalama olmadan küçüküctük bir kutuyu aracın içine koyuyorsunuz. O kutudan aracın içindeki 51 yolcuya, film, televizyon kanalı, müzik, video yayını yapıyorsunuz. Akıllı telefonu ve bilgisayarı olan insanlar yol boyu kendi cihazlarından film izleyebiliyorlar, televizyon izleyebiliyorlar. Bu sistem, ortak yayın yapıyor, ama herkes kendisi istediği televizyon kanalını özel olarak izleyebiliyor. Yani merkezden yayın yapıyoruz; ama 51 yolcu, aynı anda 51 ayrı şeyi kendi cihazından izleyebiliyor. Bunu otobüsle birlikte standart olarak veriyoruz. Otobüscü, yeni bir otobüsü, bu kutuyu montaj derdi olmadan kullanabilecek. Bizim araçlarımızda teknik onayı alınmış markalar var. Biz, araçları ekranlı iken satamadık. 7 inç ekran çıkarıyorsun, ben 10 inç isterim diyor, 10 inç ekran çıkarıyorsun ben 3 boyutlu isterim diyor. Bütün ekranların kısa sürede modası geçebiliyor. Bizim bu sistemimiz; firmalarımıza yeni ve akılcı bir çözüm, yeni bir fikir ve çok önemli avantajlar sunuyor. Ben, bu sistemin de turizm taşımacılarında fark yaratacağını düşünüyorum. Otobüscü, ekran bozuldu, arızalandı, düğmesi düştü, cam kırıldı, yolcu öyle yaptı böyle yaptı gibi bir sorun yaşamayacak. Bu ciddi bir fiyat avantajı ve kullanım kolaylığı da getiriyor. Ben zamanla tüm otobüslerde bu teknolojiye geçileceğini düşünüyorum."



Akif Nuray

anuray59@gmail.com

Herkes Aynı Fikirde ise Kimse Düşünmüyor Demektir.

Benim fikrim başka.

Dünya haritasına bakıyorum yine. Jeopolitik riskler var çevremizde, yani bölgesel coğrafyadan kaynaklanan tehlikeler. Kendimizi anlamak, yorumlamak ancak haritalara bakmamla mümkün oluyor. Size de öneriyorum.

Hristiyanların Katolik mezhebinin din adamı, hiç barışmadıkları Ortodoks mezhebinin, hem de siyasal konusu hakkında sevimlilik (popülizm) yapıyor.

Şu dünyada soykırım suçundan hüküm giymiş tek ülke Almanya var, diğerlerinin sicili temiz. Temiz mi?

Birkaç taze örnek her zaman aklımda;

Fransa'ya Cezayir'de yaptığı milyonluk katliamları sordular, Cumhurbaşkanı, "Fransa tarihine sahip çıkar" dedi. Fransa mahkum edilmedi.

Dünya, 1990' larda Balkanlarda, Avrupa'nın ortasında yüzbinlerce Türk'ü veya Müslüman'ı ırkı ve/veya dini yüzünden kırınlara engel olmadı. Mahkum etmedi.

1913 Balkan savaşında benim dedelerim yollarda kırıldı, telef edildi, horlandı, öldürüldüler. Yapanlar hüküm giymedi.

Avrupa haritasında 4 tane ülke söyleyeyim, küçücük. Sizler farklarını anlatın: Karabağ, Karadağ, Monaco, Lihtenştayn. İki tanesi niye hep kırılıyor da, öbür ikisi neden övülüyor? Bunların arasındaki farkı Katolik mezhebinin lideri çözecek gibi durmaya başladı. O da fark yaratmak modasına kapılıyor anlaşılır!

23 Nisan 1920; kendimizi yönetmekte söz sahibi ve yönetme sorumluluğunda pay sahibi olmak yolundaki ilk günümüz. Yetki ve sorumluluk beraber geldi. 1. Dünya Savaşı ile yıkılan imparatorluklardan kurtulan halklara bağımsızlık örneğinin olduğu yıl. Bu aşamayı hala gerçekleştirememiş topluluklar var. Uluslar ailesinde oy sahibi olmadılar. Demokrasilerini başkaları getiriyor, düzeltmelerini başkaları yapıyor, ne kadar düzelirse...

Biz ulusal umudumuzu korumaya, geliştirmeye çalışıyoruz.

Politik haritaya bakıyorum: çevremizi siyasal riskler sarmış, sınırlarımızda bekliyor. Evimizi koruyabiliyoruz. 2 ay sonra genel seçim yapacağız, başarı ile.

Mali haritada durgunluklarla, küçülmelerle, karamsarlıkla sınırlı.

Avrupa'nın doğalgaz tüketimindeki azalma Türkiye'nin toplam kullanımından fazla.

Yükselen Dolar'ı Amerika'nın bile sevmediği anlatıyor ekonominin bilenenleri. Bizim umutlarımız var, gelecek planlarımız var.

Ne yazık ki "umutsuzlar"ımız da var. Ülke ekonomisinin yüzde 60'ını temsil eden, ülke vergisinin yüzde 80'ini veren, 2015 yılında ortalama yüzde 10 büyümeye hedefleri olan işveren örgütümüz TÜSİAD umutsuz... 350 bin üyesi olan İTO (İstanbul Ticaret Odası) umutlu iken.

Bu örgütümüz de, elbet bir gün, umut vermek yönüne dönecek, adı ülkemizin adı ile başladığı için.

Hem zaten başka hangi ülkeye umut verecek ki?

Vatandaşın ulaşan şikayetler sayesinde taşıma dünyasında bir karmaşaya parmak basıldı; araçlardaki uygunuz/yetkisiz sesli ve ışıklı uyarıcılar sökülecek.

Yasada, bunlar, görevi gereği "geçiş üstünlüğü"ne yetkili olan araçların işaretleri. Cankurtaran, itfaiye, polis, jandarma olarak kamu hizmet araçları, yani bu görevler yasada belirlir. Bu görevlerde olmayan, bu işaretleri kullanma yetkisi olmayan araçlardan bu işaretler sökülüyor. Yetkisiz kullanmanın cezası da büyük, zaten .

Burada kamu yönetimine düşen bir önemli düzeltme var: bu yetkiye sahip araçların bu işaretlerini doğru kullanmaları öğretmek ve bunu kontrol etmek.

2 karşılaştırma rakamı vereyim: 2015'te, ortalama yüzde 10'luk büyümelere, bir rakam daha geldi. İlk 3 ayda vergi gelirimiz yüzde 13 arttı. Amerika'da nüfusun yüzde 5'i gelirin yüzde 63'ünü alıyor, pek demokratik değil. ■



BUZDOLOBI YER DEĞİŞTİRDİ, ALAN YARATILDI

Man yeni otobüslerde, buzdolabı orta kapı girişteki koltuk altına alınarak yer kazanıldı.

BAŞSAĞLIĞI

Has Otomotiv
Eski Yönetim Kurulu Başkanı
Mustafa Dinçer'in sevgili annesi

**Leyla
DİNÇER'in**

vefatını üzümlerek öğrenmiş
bulunmaktayız.

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

**BAŞSAĞLIĞI**

Has Otomotiv
Eski Yönetim Kurulu Başkanı
Mustafa Dinçer'in
sevgili annesi

**Leyla
DİNÇER'in**

vefatını öğrenmenin acısı içindeyiz.

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

**BAŞSAĞLIĞI**

Şirketimiz Eski Yönetim
Kurulu Başkanı Mustafa Dinçer'in
sevgili annesi

**Leyla
DİNÇER'i**

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

Has Otomotiv
Mercedes-Benz Türk A.Ş. Bayi

BAŞSAĞLIĞI

Has Otomotiv Eski Yönetim Kurulu Başkanı
Mustafa Dinçer'in sevgili annesi

Leyla DİNÇER'i

kaybetmenin derin üzüntüsünü yaşıyoruz.

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

Mengerler İstanbul

www.mengerler.com

BAŞSAĞLIĞI

Has Otomotiv Eski Yönetim Kurulu Başkanı
Mustafa Dinçer'in sevgili annesi

Leyla DİNÇER'in

vefatını üzüntüyle öğrenmiş bulunuyoruz.

Merhumeye Allah'tan rahmet, ailesine,
sevenlerine başsağlığı dileriz.

Taşıma Dünyası

20 - 26 Nisan 2015

Tasima
Dünyası

Gündem » 5

TEMSA, İSTAB yönetimini ağırladı



Temsa fabrikasını ziyaret eden İSTAB yönetimi, firmalarıyla birlikte şu isimlerden oluştu.

İlkem Turizm-Ali Bayraktaroğlu
Güller Turizm-Turgay Gül
Yüzbaşıoğulları Turizm-Köksal Yüzbaşıoğulları
Şeker Turizm-Reyhan Şeker
Ayça Turizm-Dursun Ali Camadan
Nergiz Turizm Taşımacılık-Cafer Kaya
Yıldırım Turizm-Esat Yıldırım
Koç Turizm-Adem Koç
Can Orçul Turizm-Sadık Aksu
Kopuz Turizmçilik Taşımacılık-Gökhan Kopuz
Turport Turizm-Mustafa Karslıoğlu
Türker Turizm-Yekta Türker
Ergün Turizm-Recai Ergün
Erkoç Taşımacılık-Erol Uyanık
Ege Trans-Hikmet Yalçınkaya
Tetik Turizm-Tuncay Tetik
Doğa Turizm-Erkan Çabay
Özen Turizm-Özen Aydın
Turex-Celal Kalkan

Temsa, İstanbul Taşımacılar Birliği Derneği (İSTAB) yönetimini Adana fabrikasında ağırladı.

İSTAB Yönetimi Başkan Ali Bayraktaroğlu eşliğinde 19 kişilik bir heyetle, 10 Nisan Cuma günü Temsa Adana fabrikada bir ziyaret gerçekleştirdi. Ziyarette İSTAB Yönetimine Temsa Satış Müdürü Baybars Dağ ve Ant Oto Yönetim Kurulu Üyesi Hikmet Göksoy eşlik etti. İSTAB yönetimine üretim süreçleri ve araçlar hakkında bilgiler verildi.

Geldiği nokta gurur verici

İSTAB Başkanı Ali Bayraktaroğlu, Türkiye'nin otobüs ve midibüs üretiminde yerli üretici markası Temsa'yı ziyaret etmenin kendilerini mutlu ettiğini belirterek, "Fabrika ziyaretimizde Türk otomotiv sanayisinin modern üretim süreçlerini yerinde görmek, bu araçların bizim kullanımımıza gelene kadar Türk işçisinin binlerce saatlık el emeğinin, göz nurunun ürünü olduğunu görmek gurur verdi bizlere. Temsa'nın özellikle bizim iş alanımıza yönelik üretimini gerçekleştirdiği Prestij ürünlerin

gördüğü yakın ilgiyi ve pazardaki güçlü konumunu da biliyoruz. Bu yıl Temsa'nın birçok yeni ürünü de pazara sunmaya hazırlandığının bilgisini aldık. Temsa sadece yurtiçinde değil, 64 ülkeye gerçekleştirdiği ihracat ile de ülkemizin gururu. Temsa'nın başarılarının devamını diliyor, bizlere gösterilen yakın ilgiden dolayı da teşekkür ediyoruz" dedi.

Ürünlerimizi geliştiriyoruz

Temsa Satış Müdürü Baybars Dağ, İSTAB yönetimini fabrikada ağırlamaktan duyduklarını memnuniyeti dile getirerek, "İstanbul ulaşımında 50 bin dolayında servis aracı var ve günlük 2 milyon insanın taşınmasında onların katkısı ve payı var. İSTAB 23 yıl önce servis taşımacılarının sorunlarının çözümüne yönelik kurulmuş bir sivil toplum örgütü ve servisçilerin sorunlarının çözümünde çok önemli katkıları var. Biz Temsa olarak servis taşımacılarımızın her zaman yanında olduğumuzu belirtmek istiyorum. Onların ürünler konusunda bize yapacağı geri dönüşlerin önemini en iyi bilen kuruluşlardan birisiyiz. Müşteriyi dinleyen ve kendi ürün gelişimini bu taleplere göre en iyi

şekilde yapan bir şirket Temsa. Bizi ziyaret ettikleri için Sayın Ali Bayraktaroğlu ve yönetim kurulu üyelerine teşekkür ediyoruz" dedi.

Antoto İstanbul, servisçinin yanında
Antoto Yönetim Kurulu Üyesi Hikmet

Göksoy, İSTAB'ın yönetiminin Temsa'yı ziyaretlerinden mutluluk duyduklarını belirtti. Temsa bayisi Antoto olarak İstanbul'daki lokasyonlarında İstanbullu servisçilere araç alım ve takaslarında avantajlı imkanları sunmak için çaba gösterdiklerini ifade etti. ■

TEMSA'DAN

Adana Demirspor'a ziyaret

Temsa Genel Müdürü Dinçer Çelik ve yönetim ekibi, Adana Demirspor'u ziyaret ederek başarılar diledi.

Temsa Genel Müdürü Dinçer Çelik, Mali İşler Direktörü Ural İnal, Pazarlama ve İş Geliştirme Direktörü Cüneyt Tekgöl, Ar-Ge Direktörü İbrahim Eserce, Fabrika Direktörü Yunus Yıldız, İnsan Kaynakları Grup Müdürü Erhan Özel, Muhasebe Müdürü Kemal Savaş ve Kurumsal İletişim Müdürü Ebru Ersan ziyarette mavi lacivert forma giydiler.

Mavi-lacivertli kulübün tesislerinde Başkan Vekili Ümit

Onatça, 2. Başkan İmam Gazali Hıradağı, Basın Sözcüsü Tamer Gülcan, Muhasip Üye Zübeyt Şendur, Hukuk İşleri Sorumlusu Avukat Demet Ertem, Altyapı ve Taraftarlardan Sorumlu Yönetim Kurulu Üyeleri Naci Heybeli, Kazım Bozan, Sportif Direktör Samet Aybaba ile Teknik Direktör Ünal Karaman'ın karşıladığı Temsa heyeti, uzun sohbet eşliğinde bir de Temsa ve Adana Demirspor'un logolarının bulunduğu pasta kesildi.

Genel Müdür Dinçer Çelik, Adana Demirspor'un yanında olacaklarını bildirirken Adana Demirspor Kulübü Başkan Vekili Ümit Onatça, destekleri için Çelik'e teşekkür etti. ■



TEMSA
Kazançlı yolculuklar

Safir VIP 41

41 kere maşallah

TEMSA Safir VIP, 2015'de 41 kişilik 2+1 koltuk düzeniyle en iyi konfor ve en yüksek kazancı sunmak için yollarda.



www.temsa.com.tr

SA

6 » Yolcu Taşımacılığı



Mustafa Yıldırım

TOF Tüm Otobüsçüler Federasyonu Genel Başkanı

my@ulusoy.com.tr

Bodrum Yarımadasının otogar sorunu

Yüksek sezon dönemine giriyoruz. Sezona giren turizm beldelerimizden bir tanesi Muğla Büyükşehir Belediyesi ona bağlı olarak Bodrum ve Bodrum yarımadası, buradaki terminal sistemiyle birlikte şehrin giriş çıkışlarının yoğunluk ve altyapı yetersizliği ile sıkıntılarını yaşadığı bir süreç yaşıyor. Yoğunluk nedeniyle Bodrum trafiği allak bullak oluyor.

Sorun giderek büyüyor

Yarımadanın içindeki bütün ilçelerde durum çok farklı değil. Günde 800 otobüsün de içinde olduğu yaklaşık 6 bin otomobilin bir hareket var. Gelenler, gidenler Bodrum'a girişi engelliyor. Bir an önce Bodrum ile ilgili kararın verilmesi lazım. Sorun giderek büyüyor. Yarımada içine tarifeli otobüslerin girmesi, bence durdurulmalı. Torba'da bir otogar yapılması, beklenti haline geldi. Tabii, bu kararın hızla verilmesi lazım, yoksa otogar tam Bodrum'un ağzında. Kuyruk neredeyse Torba sapağından başlıyor artık. Tatile gelen insanlara çile çekirtiliyor.

Yaz ile başvurduk

Muğla Büyükşehir Belediye Başkanımız Sayın Dr. Osman Gürün'e, bunu bir yazı ile ilettik. Bu sorunun çözümü için katkı sağlamaya hazır olduğumuzu da ifade ettik. Randevu talebimiz var. Görüşmeye gittiğimizde sistemi anlatmak istiyoruz. Yarımadadaki beldelere otobüs girişinin yasaklanması lazım. Beldelelerde ve ilçelerde birer toplama merkezi ile minigarlar oluşturulmalı. Servis araçlarının da shuttle şeklinde yolcuları taşıması lazım. Buradan başlayarak, buna benzer Antalya'da, Kemer'de, Marmaris'te, özellikle Fethiye'de ve Datça'da bunların çok acele yapılması lazım. Şehirlerarası ulaşımın ulusal kimliğe ulaştırılması lazım. Bunların da diğer taşıma sistemleri ile entegre olması lazım. Bu hamle, Bodrum'dan başlayarak Türkiye'de model haline getirilebilir. İstanbul'da; Avcılar ve Pendik'te yapmaya çalıştığımız model bu.

Mersin'de, Çorum'da yaşananlar yaşanmasın

Otogarların yapımı, konumu, işletimi ile ilgili kararların acil olarak masaya yatırılması lazım. Mersin'de, Çorum'da yaşanan sıkıntıların tekrarlanmaması lazım. Türkiye genelinde, bundan sonra yapılacak otogarlarla ilgili, bu otogarların ev sahiplerinin otogarın içinde yaşayacak insanların görüşünün alınması esas. Ne kadar olsun, kaç metrekaire olsun, ihtiyaç nedir, kaç otobüs girecek, kaç otobüs çıkacak, büyüme nedir, küçülme nedir... bütün bunların tespit edilmesi lazım. Aksi takdirde birileri yapıp, birileri bozar. Mersin'de seçimden beri neredeyse, otogara yerleşilemedi, çadır garlarda otobüsçülük yapılıyor.

Çadırgarlarda otobüsçülük

Türkiye'nin ayıbidir. Bu konuda bir otorite tesis edilmesi lazım. Biz bunu Sayın Müsteşar Yardımcımıza anlattık, Sayın Bakanımıza anlattık... Otogarların, 3 senede bir ihalesi yapılan yerler olmaktan çıkarılması lazım. Bunlar otobüsçülerin mekanlarıdır. Ben, belge almış 40 yıllık, taşımacılık yapan biriyim. Benim, otogardaki yerimi ihaleye

çıkarmak, kimsenin haddine değil, hakkı da değil. Otogarların projelendirilmesi, konumlandırılması, yapımı, işletimi ile ilgili kararların çok ivedilikle gözden geçirilmesi lazım. Ulusal dönüşüm sisteminin önemli altyapısı olan otogarlar, Türkiye'de hem sektör için hem ülke için hem yerel yönetimler için hem de halkımız için daha da büyük sorun olmaya devam edecek. Buna birilerinin dur demesi lazım. Biz sivil toplum örgütleri olarak bu konuda ne yapacağımızı biliyoruz. İsteklerimizi, ihtiyaçlarımızı biliyoruz. Ankara'daki merkezi otoritenin de artık Ulaştırma Bakanlığı, Şehircilik Bakanlığı ve ilgili diğer bakanlıkların bunu yasallaştırması, Meclise getirmesi Mecliste komisyonlar aracılığı ile yasa teklifine dönüştürülmesi, otogarların konumlandırma yapıp işletim ile ilgili bir mevzuat düzenlemesinin yapılması kaçınılmaz hale gelmiştir. Bu; yönetmelikle, genelgeyle, kararla yapılacak iş olmaktan çıkmış... Mecliste, taşımacılığın artık Türkiye'nin hayatında önemli rolü olduğunu, turizm ülkesi olduğumuz için bunun mevzuata dönüşmesi gerektiğini, yasallaşmasını ve belediye başkanlarının inisiyatifine bırakılmayacak kadar hassas ve ulusal bir konu olduğunu anlamak lazım. Türkiye, ulaşım sistemini bütüncül olarak düşündüğünde herhangi bir belediye başkanının yaptığı yanlış, bu sektöre fatura edilen çok önemli bir yanlış oluyor. Otogarı, Bodrum'daki gibi şehir girişine yaparsanız, Torba sapağından itibaren bir saatte Torba'dan Bodrum'a gidemezsiniz bile. Bunu kanatlara çektiğiniz zaman halk da, otobüsçü de, şehir de, şehrin içinde yaşayanlar da rahat edecektir.

Hareketlilik başlıyor

Önümüzdeki haftadan itibaren Bodrum girişlerinde trafik yoğunluğu başlar. Bodrum Otogarını Muğla Belediyesi yapacak. Muğla Belediyesi ile Bodrum Belediyesi arasındaki ilişkinin düzelmesi lazım. Yani halkın bütününe bakılsın. Bodrum Muğla'nın ilçelerinden biridir... İki aynı siyasi partinin temsilcileri olan başkanlar bu sorunu; önce halkın, sonra otobüsçünün sonra da ülke için nasıl çözecekleri konusunda ortak bir karar vermeleri gerekir diye düşünüyorum.

Aynı şey Marmaris için geçerli. Datça, İçmeler için de... İçmeler'e otobüsler niye gitsin? Yolcu servis arabası ile gitsin, İçmeler'i kapatalım. Orası da şehiriçi oldu artık otobüslerin oraya kadar gitmesine gerek yok, UKOME karar alabilir. Muğla Belediyesi ile onu da görüşme talebimi ilettim cevabını bekliyorum.

Biz hazırız

Gerek ilçelerdeki gerekse Yarımadadaki otogar ve yolcu taşımacılığı ile ilgili konuların hepsini Muğla Büyükşehir Belediyesi ile oturup konuşmalıyız. Biz hazırız, Başkandan cevap bekliyoruz. Muğla Büyükşehir Belediye başkanımızın irade koyup bu konuyu doğru yapılandırmasını istiyoruz. Bana kalırsa, Muğla Belediye Başkanlığı, bizden de istifade ederek, Muğla ili, ilçeleri, beldeleri ile bir bütün olarak çok güzel işler yapabilir. Biz destek vermeye hazırız. Şehir planlarımız, mimarlarımız, mühendislerimizle bizler birliktir olarak gideriz. Sorunu çözeriz. ■

Taşıma Dünyası

20 - 26 Nisan 2015

TOF'tan Bodrum Yarımadasında Otogar çözüm önerisi

Bodrum Otogarı Torba Kavşağı'na taşınmalı

Yaz sezonunda, en önemli turizm merkezlerimizden Muğla ve Bodrum otogarlarında yoğunluk artıyor. Tüm Otobüsçüler Federasyonu, artan yoğunlukla birlikte otobüsçüye de, yolculara da sorun yaratan bu otogarlar için çözüm önerisini Muğla Büyükşehir Belediye Başkanına gönderdi.

TOF, otobüsçünün, turizm merkezlerinde, otogarlarda yaşadığı sorunlara çözüm bulmaya yönelik önemli bir çalışma başlattı. Başkan Mustafa Yıldırım, Bodrum'un tarihi ve doğal güzellikleri ile ülkemizin en önemli turizm merkezlerinin başında geldiğini vurgulayarak, "Bodrum'un nüfusu her yıl katlanarak artıyor. Hızla artan nüfus, beraberinde önemli altyapı sorunları getiriyor. Bu noktada en önemli sorun olarak ulaşım ve trafik olarak karşımıza çıkıyor. Özellikle yaz sezonunda yarımada içindeki ilçeler ve beldele arasında trafik karmaşası çözülemez hale geliyor" dedi.



Mersin Otogarı sorunu 50 gün sonra çözüldü

Başkan Burhanettin Kocamaz, otogar girişinde davul zurna eşliğinde karşılandı. MEŞTİ İşletmecisi Halit Şimşek ile Mersin Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanı Veysel Sarı'nın da hazır bulunduğu ziyarette, otogar hakkında bilgi veren Belediye Başkanı Burhanettin Kocamaz, "Eski otogardaki bütün firmaların MEŞTİ'deki yazıhanelerde yerini almasıyla birlikte bugün burada Mersin halkının otogar çilesinin sona ermiş olmasının mutluluğunu yaşıyoruz. Bu birliğin sağlanmasında emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. Bu Mersin'imiz açısından hiç hoş karşılanmayacak bir durumdu. MEŞTİ İşletmecisi ve otogar esnafları arasında uzlaşma sağlanmasıyla birlikte maalesef 50 günlük bir gecikmeyle Mersin



Günlük 800 otobüs hareketi

Bodrum'un şehirlerarası karayolu ulaşımında en büyük paya sahip merkezlerden biri olduğuna dikkat çeken Yıldırım, "Yarımada içinde yaz aylarında günlük otobüs hareketi 800 sefer olarak gerçekleşiyor. Bodrum merkez otogarının ilçenin giriş noktasında yer alması, kentiçi trafiği işlemez hale getiriyor. Yarımada içindeki diğer ilçe ve beldelelerde de durum farklı değil. Bu durum trafik ve ulaşım ekonomisi açısından giderek büyüyen ve çözümü olmayan bir noktaya sürüklüyor" diye konuştu.

Çözüm önerileri

Mustafa Yıldırım, Bodrum yarımadasında karayolu ulaşımının kalıcı bir şekilde çözümü için getirdikleri öneriyi de açıkladı: "Yarımadanın tamamına hizmet verecek otogar, Torba kavşağında yer almalı ve yarımadaya tarifeli otobüs girişi yasaklanmalı. Diğer ilçe ve beldelelerdeki otogar ve terminaler sadece bilet satışı yapan toplama merkezlerine dönüştürülmeli. Gelen otobüs yolcuları torba kavşağında inerek ortak servis araçları ile Bodrum merkez ve diğer ilçelere taşınmalı. Aynı durum giden yolcular içinde geçerli. Toplama merkezlerinde toplanan yolcular yine ortak servis araçları ile otogara taşınmalı." ■



Başkandan randevu talebi

TOF Başkanı Mustafa Yıldırım, Muğla ve Bodrum Yarımadasında otogar sorununa yönelik taleplerini Muğla Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Osman Gürün'e ilettiklerini ve randevu talebinde bulunduklarını da ifade etti: "Sektörümüz için hayati önem taşıyan bu sorununuzun çözümüne yönelik ulaşım planlamacıları ve mimari heyetimizle Sayın Başkan Gürün'e bir ziyaret gerçekleştirmeye yönelik randevu talebimizi de ilettik."

Toplama merkezleri

TOF Başkanı Mustafa Yıldırım, toplama merkezlerinin 3 hat şeklinde oluşturulmasını istediklerini de belirtti: Servis hizmetleri, otogar işletmecisi tarafından alçak tabanlı büyük otobüslerle yapılmalı. Ayrıca Bodrumdan kalkan otobüsler Milas merkezde yapılacak transit otogardan Milas yolcularını alarak yoluna devam etmeli.

Aynı yapı Marmaris ve Muğla için planlanmalıdır.

1.Hat

Bodrum merkez
Bitez
Gümbet
Akyarlar

2.Hat

Bitez kavşağı
Yalıkavak kavşağı

Yahşi
Torba
Gümüşlük
3.Hat
Torba
Gölköy
Türkbükü
Gündoğan
Yalıkavak

Karsan'dan tüm J9 ve J10 araçlara özel kampanya

Karsan Pazarlama, yurt geneline yayılmış yetkili servis noktalarında tüm J9 ve J10 araç sahipleri ve kullanıcıları için yepyeni bir kampanya başlatıyor. 20 Nisan-30 Mayıs tarihlerini kapsayan zaman diliminde gerçekleştirilecek olan "Servis Kampanyası"nda yağ ve yakıt filtresi hediye edilirken, orijinal fren ve ön takım parçalarında ise yüzde 50'ye varan indirimler uygulanacak. Yetkili servisten şaşmayan tüm usta sürücüler için kampanyanın son günü 30 Mayıs 2015. ■

TİCARETİN YILDIZLARI SERVİSE

J9

J10

ORJİNAL YEDEK PARÇA'YLA YOLA GÜVENLİ VE KAZANÇLI ÇIKINI!

PERİYODİK BAKIMLARDA, YAĞ VE YAKIT FİLTRENİZ HEDİYE!

FREN VE ÖN TAKIM PARÇALARINDA %50'YE VARAN İNDİRİM!

KARSAN

Bu kampanya tüm J9 ve J10 araçlar için 20 Nisan - 30 Mayıs 2015 tarihleri arasında geçerlidir.

444 4444 HATTI
0216 5276 5276
www.karsan.com.tr

20 - 26 Nisan 2015

**Özellikle ehliyetlerde önemli düzenlemeler
getiren Trafik Yönetmeliği yayımlandı**

HER ARACA AYRI EHLİYET

**Karayolları Trafik Yönetmeliğinde
Değişiklik Yapılmasına Dair
Yönetmelik, 17 Nisan 2015 tarih ve
29329 sayılı Resmi Gazetede
yayımlandı. Çok geniş kapsamlı
olan değişiklikleri, özetleyerek
okuyucularımızın bilgisine
sunuyoruz.**

Yeni metindeki maddeleri, hangi maddede değişiklik yapıldığına dair bilgilerle birlikte sırasıyla veriyoruz.

Madde 1: Yönetmeliğin 3'üncü maddesindeki tanımlarda değişiklik getiriyor. Motorlu taşıt sürücü sertifikası, net gelir, sürücü belgesi ve uluslararası sürücü belgesi tanımları eklendi. Otomobil, taksi, taksi-dolmuş, otobüs, motosiklet, motorlu bisiklet, bisiklet tanımları değişti. Otomobilde sürücüsü dahil en fazla 9, otobüsteyse sürücüsü dahil 9'dan fazla oturma yeri olacak. Minibüsün özel tanımı kalktı, ancak sürücüsü dahil 17 koltuğu aşmayan otobüslere minibüs denecek. Cankurtaran (SC) yerine ambulans (SC) tanımı geldi.

Madde 2: Madde 10.1.c'deki Milli Eğitim Bakanlığı görevi yeni duruma göre düzenlendi.

Madde 3: Kaza sonrası 1 ay içindeki ölümün kayıt ve bildirilmesi görevi Madde 12.1'deki Sağlık Bakanlığı görevlerine eklendi.

Madde 4: Madde 37'ye Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri kanunları kapsamında kiralanan araçların tescilli hususu eklendi.

Madde 5: Madde 43'teki çalışan araçlarla ilgili 1 ve 6'ncı maddeler değişti.

Madde 6: Madde 45'teki geçici trafik belgesi verme esaslarında değişiklik ve ek yapıldı.

Madde 7: Madde 53'teki engelli araçların tescilinin yapılmasına ilişkin işlemlerde değişiklik oldu.

Madde 8: Madde 75'teki sürücü belgesi sınıfları ve kullanabilecekleri araçlar yeniden düzenlendi.

M: Motorlu bisiklet
A1, A2, AB1: Motosiklet (akar yakıtlı veya elektrikli)
B: Otomobil, kamyonet (şarta bağlı olarak 4250 kg'a kadar birleşik araçlar da dahil)
BE: B'nin 3500 kg'a kadar römorklusu
C1: Azami yüklü ağırlığı 3500-7500 kg olan kamyonetler
C1E: C1'in römorklusu, B'nin ağır (3500 kg üstü) römorklusu
C: Kamyon, çekici
CE: C'nin 750 kg'ı geçen römorklu veya yarı römorklusu
D1: Minibüs
D1E: 750 kg'ı geçen römorklu minibüs
D: Minibüs, otobüs
DE: D'nin 750 kg'ı geçen römorklu hali
F: Lastik tekerlekli traktör
G: İş makinesi
K: Sürücü adayı (eğitim ve sınavda geçerli)

Madde 9: Madde 76'daki (yeni) sürücü belgesi alma şartları değişti.

Yaş şartları: M, A1 ve B1 için 16; A2, B, BE, C1, C1E, F ve G için 18; A için 20; C, CE, D1, D1E için 21; D ve DE için 24 yaşı bitirmiş olmak.

Deneyim şartları: A için A2 sınıfı (24 yaş altı ise 2 yıllık); C1, C, D1 ve D sınıfı için en az B sınıfı; BE için B sınıfı; CE için C sınıfı; C1E için C1 sınıfı; DE için D sınıfı; D1E için D1 sınıfı sürücü belgesine sahip olmak.

Öğrenim şartları: En az ilkökul mezunu olmak.

Ayrıca sağlık şartları, motorlu taşıt sürücü sertifikası, bazı suçlardan hükümlü olmama, önceden aynı sınıf belge almamış olma aranır. Belgesi değişeceklerde el konulmuş olan önceki belgenin geri alınmış olması gerekir. Devlet

kuruluşlarına ilişkin ayrı şartlar var. Yüksekokullardan alınan A, C, D ve D1 için yaş şartı 20 olup deneyim aranmaz.

Madde 10: Madde 82.1 değişti. Eğitim ve sınav amaçlı araç kullanımı için K belgesi gerekli olup geçerliliği 6 aydır.

Madde 11: Madde 83'teki zayıf ve yıpranma halleri değişti.

Madde 12: Madde 85'teki hangi belgeyle, hangi araçların kullanılabileceği yeniden düzenlendi. (Otobüs sürücü belgesi sahipleri ayrı belge almadan kamyon kullanamaz)

Madde 13: Madde 86'daki römorklu araç kullanma şartları değişti. B, C, C1, D ve D1 ile 750 kg'a kadar römorklu araç kullanılabılır.

Madde 14: Madde 87'deki sürücü belgelerinin geçerlilik süresi ve yenilenmesi değişti.

M, A1, A2, A, B1, B, BE, F ve G belgeleri 10 yıl,

C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ve DE belgeleri 5 yıl geçerlidir.

Sağlık, hükümlülük şartlarını sağlayanların sürücü belgeleri yenilenir. Sürücü belgesine el konulmuş olanların önce bu belgelerini kurtarmaları gereklidir.

Madde 15: Dış ülkelerden alınan belgelere ilişkin 88'inci madde değişti.

Madde 16: Sürücü belgelerinin trafik görevlilerince geri alınması halleri ve şartlarına ilişkin 90'ıncı madde değişti.

Madde 17: Madde 91'de ölenin sürücü belgesinin iptaline ilişkin fıkra değişti.

Madde 18: Sürücü belgelerinin şekil ve içeriğine ilişkin 93'üncü madde değişti.

Madde 19: Madde 97'deki uyuşturucu ve keyif verici maddeler ile alkolü içki etkisinde araç sürme yasağına ilişkin a ve b bentleri değişti.

Madde 20: Madde 100'deki tehlikeli madde taşıyan araçların hız limitleri değişti.

Madde 21: 128'inci maddedeki araç ağırlık ve boyutları değişti.

Madde 22: Geçiş üstünlüğüne ilişkin 141'inci madde değişti. Organ ve doku nakli gibi araçlar eklendi.

Madde 23: Madde 160'ta idari yaptırımlara itiraz ve bakacak mahkemeler yenilendi.

Madde 24: 161'inci madde trafik idari para cezası karar tutanağı ve mülki amire sevk tutanağı başlığıyla yenilendi.

Madde 25: Madde 162'deki tutanak düzenleyenlerin yükümlülüğü değişti.

Madde 26: 164'teki para cezalarının ödenmesine ilişkin 1'inci fıkra kaldırıldı, 2 ve 4'üncü fıkralar değişti.

Madde 27: Para cezalarının ödenme süresine ilişkin Madde 165'te değişiklik yapıldı.

Madde 28: 167'deki ceza puanı uygulaması değişti. 2 ay, 4 ay belgenin geri alınması ve mahkemeye sevk var.

Madde 29: Mahkum olanlarda sürücü belgesinin geriye alınmasına ilişkin 168'inci madde değişti.

Madde 30: Basılı kağıt ve plaka satışı net gelirinin yüzde 60'ının EGM'ye aktarılması hususu 176'ya eklendi.

Madde 31: Aday sürücülükte ilgili Ek Madde 3 geldi.

Madde 32: Geçici Madde 10'a göre eski sürücü belgeleri 5 yıl içinde 13+2 TL bedelle yenileriyle değişecek. Bu süre uzatılabilir, süresinde değişmeyen belgeleri geçersiz. Eski sürücü belgelerinin hangi tür yeni tür sürücü belgeleriyle değiştirilebileceği belli. Kamyon sürücü eski belgesiyle römorklu kamyon veya çekici sürücü belgesi alınamayacak.

1987'den sonraki otobüs sürücü belgelerine yeni römorklu otobüs sürücü belgesi verilemeyecek.

Madde 33: Özürlü ibareleri engelli olarak değiştirildi.

Madde 34-35-36: Eklele ilgili düzenlemeler var.

Madde 37: Bazı hususlar hemen, bazıları ise 2016 başında yürürlüğe girecek. ■

**Tasıma
Dünyası**

Yeni Trafik Yönetmeliği iyi de...



**Dr. Zeki
Dönmez**

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Karayolları Trafik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapan Yönetmelik yayımlandı. Aslında bu, beklenen bir şeydi. Zira bu değişiklikleri büyük ölçüde zorunlu kılan Trafik Kanunu değişiklikleri daha önce yapılmıştı. Yeni değişiklikler bunun doğal sonucu... İçinde farklı konular olmakla birlikte şüphesiz ki en dikkati çeken ehliyetlerle ilgili düzenlemeler...

Ehliyetlerin ömrü

Artık bir kez alınan ehliyetin ömrü boyu kullanım imkanı bitiyor. Eskiden özel hallerde olan bazı hususlar uygulamaya geçiyor. Yeni

düzenlemelerde basitçe otobüs ve kamyon ehliyetlerinin 5 yıl, diğerlerinin 10 yıl ömrü var. Bu süre sonunda ehliyetler yenilenecek. İsteyen bunu mevcut ehliyetin vizesi gibi görebilir, ama iş bu kadar basit değil. Ehliyetin yenilenmesinde adeta ilk kez alınıyormuş gibi şartlar aranacak. Başta da sağlık şartlarının uygulanlığı geliyor. Özellikle de ticari taşıma yapan ve ömrü yollarda geçen şoförlerin buna uyumu çok önemli. Bu arada bazı suçlardan ceza alınmaması da gerekiyor. Bunu bir devrim olarak görmek mümkün.

Mevcutların uyumu

Yönetmeliğe göre, mevcut ehliyetler yenileriyle değiştirilecek. Bunun için 5 yıllık bir değişim süresi verilmiş. Şüphesiz ki çok sayıda ehliyet birkaç ayda değiştirilemez, ama 5 yıl da çok uzun. Üstelik İçişleri Bakanlığının daha da uzatma yetkisi var. Bu durumda yeni ehliyet düzeninin sorumluluklarına katlanmak için mevcut ehliyet sahipleri 2020'ye kadar beklemeyi tercih edebilirler. Bu durum yeni düzenlemelerin faydasını geciktirecek.

Kritik bir nokta

Bir otobüs şoförü mevcut ehliyetini 2017 yılında yenisiyle değiştirecek olsa, 2022'de yenileme şartlarına tabi olacak. Bunun mevcut ehliyetini uzun yıllar önce aldığını düşünecek olursak, 2022'ye kadar bir

sağlık şartına tabi olmayacak. Bana göre, bu, bir fırsatın kaçması. Eğer ehliyetlerin 5 yılda bir yenilenmesinde fayda görülüyorsa önceden alınmış ve en az 5 yıl kullanılmış ehliyetlerin yenileriyle değiştirilmesinde de yenileme şartları aranmalıydı. Yani eski ehliyetler yenileriyle değiştirilirken sağlamlık, bazı suçlardan ceza almama gibi kriterler aranmalıydı. Bunun yapılmamış olması birazcık tepkileri azaltma amaçlı olabilir. Ancak ben bunu biraz popülistçe buluyorum.

Ticari olup olmama...

Karayolu Taşıma Kanunu kapsamındaki faaliyetlerde görev alan taşıtlar ve sürücüler var. Bunlar bu mevzuatın kurallarına tabi. Bunun hangi taşıtlar ve sürücüler olduğu yeni düzenlemelerde görülüyor. Bu kapsamda otobüs ve kamyon gibi taşıtların tümüyle ticari olup olmadığı, bunları kullanan şoförlerin de yine ticari faaliyet yapıp yapmadıkları net değil. Bu yönüyle Trafik Yönetmeliğinde belirtilen ehliyetlerin ticari olup olmamalarına göre bir ayırım ve şart bulunmuyor. Belirtilen husus kamyonet ve otomobil ehliyetlerinde daha da önem taşıyor. Bilindiği gibi otomobillerin ticarisi ve hususisi var, ama ehliyetler arasında bir fark yok. Keza kamyonetlerin de karayolu taşıma mevzuatına göre belgeye tabi olanları ve olmayanları mevcut. Bunların ehliyetlerinde de ayırım bulunmuyor. Buna ticari taşımalarda görev alan sürücülerin ayrıca mesleki yeterlilik (SRC) şartına tabi oldukları cevabı verilecek. Bunu biliyorum ama bundan öte bir ayırım düşünüyorum.

Uyum sorunu

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde otobüs şoförlerinin 26-63 yaş aralığında olması gerekli. Trafik Yönetmeliği ise 24 yaşında otobüs ehliyetine imkan veriyor. 24 yaşında alınan otobüs ehliyeti ne işe yarayacak, hangi otobüs taşımacılığında kullanılacak? Keza Taşıma Yönetmeliğinde diğer

sürücülerle ilgili bir yaş şartı yokken Trafik Yönetmeliğinde mevcut. Bu da bir çelişki. Ben, şoförlerle ilgili SRC zorunluluğu dışındaki hususların Trafik Yönetmeliğine bırakılmasından yana olduğumu daha önce belirtmişim. Üstelik Taşıma Yönetmeliğindeki sağlık ve hürriyeti bağlayıcı ceza şartları da uygulanabilir biçimde Trafik Yönetmeliğinde var.

Deneyim konusu

Yeni Yönetmelikte bazı ehliyetlerin alınabilmesi, başka bir ehliyetin belirli bir süre varlığına bağlanmış. En azından süre olmasa da önce daha basit olan ehliyet alınacak. Ben, bunun ne kazandırdığına şüphe ile yaklaşanlardanım. Bu yazıyı hazırlarken arkadaşım Korkut, kendisinin çok eski ehliyeti nedeniyle çok deneyimli gözüktüğünü söyledi... Aslında aldığı günden beri hiç araba kullanmamış. Bu yönüyle, bırakın tecrübeli sürücü olmayı, bazı şeyleri unutmus olması nedeniyle deneyimsiz sürücülerden bile olumsuz yanları olabilir. Deneyime böyle bakılmalı.

Öğrenci taşımaları

Öğrenci Taşıma Yönetmeliğinde E sınıfı için 5 yıllık, B sınıfı için 7 yıllık deneyim şartı var. Bu durum, hem anlamsız hem de Trafik Yönetmeliğiyle çelişkili. Üstelik B sınıfında 7 yılınızı doldursanız bile, bunun sonrasında alacağınız E sınıfı ehliyet için ayrıca bir 5 yıl gerekiyor, anlamı var. Bir duyumuma göre bu yanlışlık fark edilip düzeltilme yoluna gidiliyormuş. Yeni Yönetmeliğe göre ehliyetler değişince bu sorun yine çıkabilir. Bu nedenle Öğrenci Taşıma Yönetmeliklerinde de sürücülerle ilgili ayrı bir düzenleme bence gerekli değil. Buradaki sağlık ve suç işlememe koşulları da yeni düzenlemelerde mevcut.

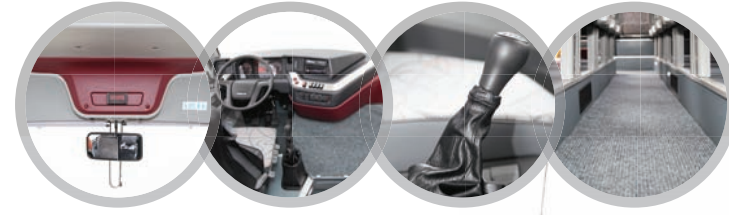
Umarım, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, yeni Trafik Yönetmeliği sonrasında kendi yönetmeliklerini gözden geçirerek uyumsuzlukları giderir, faydasız ve tekrar niteliğindeki şartları kaldırır. ■

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



**Yönetmeliğin tam metnine www.tasimadunyasi.com
sitemizden ulaşabilirsiniz.**

2015'TE 110 MİLYON USD YATIRIM HEDEFLEYEN

Brisa, yolculuğun geleceğini tasarlıyor

Brisa'nın "Yıllık Değerlendirme Toplantısı", 16 Nisan Perşembe günü, Brisa Genel Müdürü Hakan Bayman'ın ev sahipliğinde düzenlendi. Hakan Bayman, basın mensuplarına yaptığı sunumda, dünya lastik pazarı, Avrupa yenileme lastik pazarı, Türkiye lastik pazarı, Brisa'nın 2014 finansal sonuçları, 2015 hedefleri, yatırımları ve hizmetleri, ulaşım trendleri ve sürdürülebilirlik gibi konularla ilgili bilgi paylaşımında bulundu.

Brisa'nın, "yolculuğunuzun geleceğini tasarlıyoruz" vizyonuyla bir sanayi şirketinden inovasyon şirketine dönüşümünü başarıyla sürdürdüğünü ifade eden Bayman, kendilerini bir lastik üreticisinden çok, bir değer sağlayıcı olarak konumladıklarına dikkat çekti. Değer sağlayıcı olmanın, işe 360 derece bakış açısıyla yaklaşmayı gerektirdiğini belirten Bayman, Brisa çatısı altında sadece müşteriye özel çözümler sunmakla yetinmediklerini; aynı zamanda bu çözümlerin kolay erişilebilir olmasına ve sürdürülebilirliğe katkı sağlamasına da özen gösterdiklerini dile getirdi. Öte yandan Aksaray Organize Sanayi Bölgesi'nde 2018 yılında faaliyete girecek ikinci fabrikanın da kendilerini son derece heyecanlandırdığını belirten Bayman, "300 milyon USD'lik bir başlangıç yatırımıyla hayata geçirilen Aksaray fabrikası projemiz, İzmit'teki kapasiteye ek olarak, binek ve hafif ticari segmentinde yıllık 4.2 milyon adet üretim kapasitesi sağlayacak. Toplam üretimimiz kapasitemiz ise %30 oranında artmış olacak" dedi.

Karbon salımlarını azalttı

Konuşmasında sürdürülebilirliğe geniş yer veren Hakan Bayman, sürdürülebilirliği ekonomik, toplumsal ve çevresel boyutlarıyla ele aldıklarını ve kurumsal kimliklerinin ayrılmaz bir



parçası olarak gördüklerini vurgulayarak, bu anlayışla üretim süreçlerinde gözle görülür iyileşmeler sağladıklarını ifade etti. Bayman, "Karbon salımlarını son 10 yılda yüzde 26 azaltırken; enerji tasarrufumuzu ise 2008'e kıyasla 12 kat artırdık. Yine 2008'e göre kuyu suyu tüketimini yüzde 53 azalttık. 2010 yılına kıyasla, evsel atıklarımız yüzde 36 azaldı. Çevreci ürün ve hizmetlerimizle de sektöre öncülük etmeyi sürdürüyoruz. Binek lastiklerimizin yüzde 28'i Ecopia & Greenways markalı çevre dostu lastiklerden oluşuyor. Lastik kaplama markamız Bandag ile de geçtiğimiz yıl içerisinde yaklaşık 130 bin ticari lastik kaplayarak atıkların azaltılmasını sağladık" dedi. ■

110 milyon dolar yatırım

2014 yılında 2013'e oranla satış gelirlerini yüzde 14, net karını ise yüzde 29 arttıran Brisa'nın toplam satış gelirleri 1693 milyon TL; net karı ise 186 milyon TL olarak gerçekleşti. Şirketin ihracat gelirleri de 2014 yılında yüzde 24'lük bir artış göstererek 347 milyon TL'den 430 milyon TL'ye yükseldi. Brisa, 2015 yılı sonu itibarıyla yüzde 8-10 aralığında bir ciro artışı sağlamayı ve 100-110 milyon ABD Doları düzeyinde yatırım yapmayı hedefliyor. 1988'den bugüne 920 milyon USD tutarında yatırım gerçekleştiren Brisa, yaklaşık 2500 çalışan istihdam ediyor.

Brisa markalar

Brisa; Lassa, Bridgestone, Energizer, Bandag, Dayton, Kinesis ürünlerinin yanı sıra, OtoPratik, ProPratik Lastiğim, lastik.com.tr, Probox, Bridgestone Box, Profleet, Mobilfix, Filofix gibi yenilikçi satış kanalları ve hizmetleriyle de hem bireysel hem kurumsal müşterilerinin yolculukları boyunca tüm ihtiyaçlarını karşılamayı amaçlıyor.

3 yaş ve üzeri MAN ve Neoplan'lar gençleşiyor

Baba MAN'cılarının yüzü gülüyor

MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret AŞ, teknoloji, konfor, dayanıklılık, yakıt ve işletme ekonomisi ile öne çıkan MAN ve Neoplan marka araçlarıyla olduğu kadar, Satış Sonrası Hizmetler'de sunduğu kaliteli hizmet ve düzenlediği çeşitli kampanyalarla da sektörde farklı bir konumda bulunuyor. Ar-Ge, üretim ve lojistik alanlarında gerçekleştirdiği geliştirmelerle elde ettiği tüm avantajları MAN Yetkili Servisleri üzerinden müşterilerine birebir yansıtan MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret AŞ, yedek parçalarda

yüzde 38'lere varan kalıcı indirimler sağlamıştı. Bununla birlikte Bakım Kampanyası gibi dönemsel kampanyalarla birlikte şimdi de MAN Yetkili Servislerinde 3 yaş ve üzeri "Baba MAN'cılar"ın yüzlerini güldüren, gençleştiren bir kampanya başlatıldı.

Özel avantajlar

Artık gelenekselleşen "Baba MAN'cılar Kampanyası", bu yıl 1 Nisan - 1 Temmuz 2015 tarihleri arasında gerçekleşiyor. Bu kampanya kapsamında, Türkiye genelinde kampanyaya katılan MAN Yetkili Servislerinde, 3 yaş ve

üzeri MAN ve Neoplan marka tüm araç sahiplerine cazip avantajlar sunuluyor.

İşçilikte cazip indirimler

Kampanya kapsamında; MAN Yetkili Servislerinde MAN ve NEOPLAN marka araçların bakım ve onarımlarındaki işçilik ücretlerinde; araç yaşının beş katına varan indirimler sağlanıyor. "Baba MAN'cılar Kampanyası"nda avantajlar sadece işçilik ile de sınırlı kalmıyor ve bakım-onarım işlemlerinde kullanılan yedek parçalarda da yüzde 5 indirim sunuluyor. ■



Çanakkale Zaferi'nin 100'üncü yılı münasebetiyle

100 Otokar çalışanından anlamlı ziyaret

Ülkemiz tarihinin dönüm noktalarından biri olan Çanakkale Zaferi'nin 100'üncü yılı vesilesiyle 100 Otokar çalışanı Çanakkale'yi ziyaret etti. Türk milletinin, bağımsızlığını ve topraklarının bütünlüğünü korumak için yediden yetmişe savaşmış büyük bir kahramanlık destanı yazdığı Çanakkale Zaferi'nin 100'üncü yılında Otokar çalışanları, savaşın geçtiği yerleri gezip Mustafa Kemal Atatürk, silah arkadaşları ve şehitlerimize bir kez daha saygı ve

minnetlerini sundu. Sabahın ilk ışıkları ile birlikte hareket edilen gezide Otokar

çalışanları, ilk olarak Çimenlik Kalesi ve Seyit Onbaşı Anıtı'nı ziyaret ettiler. Ardından, Şehitler Abidesi'ni ziyaret edip çelenk bırakarak Otokarlılar, şehitlerimiz için saygı duruşunda bulundular.



Gezinin devamında ise Çanakkale Zaferi'nin izlerini taşıyan 57. Alay Şehitliği ile Conk Bayırı ziyaret edildi.

Tarihimizde büyük öneme sahip Çanakkale Savaşı'nın izlerini görüp gezi süresince yoğun duygular yaşayan Otokar çalışanları aşkım saatlerinde bölgeden ayrıldılar. ■

BABA MAN'CILAR ARACINIZIN YAŞINA BEŞ KAT İNDİRİM

Kampanya dahilinde yapılacak bakım ve onarımlarda, 3 yaş ve üzeri araçlarınıza işçilikte araç yaşının 5 katı kadar yüzde indirimi uygulanacaktır. (İndirim tutarı % 50 ile sınırlıdır)

Eski MAN'a Yeni Adet Getirdik

3 yaşındaki bir araçta 15% işçilik indirim
4 yaşındaki bir araçta 20% işçilik indirim
5 yaşındaki bir araçta 25% işçilik indirim
6 yaşındaki bir araçta 30% işçilik indirim
7 yaşındaki bir araçta 35% işçilik indirim
8 yaşındaki bir araçta 40% işçilik indirim
9 yaşındaki bir araçta 45% işçilik indirim
10 yaş ve üzerindeki araçlarda 50% işçilik indirimi uygulanacaktır.

Kampanya sadece kampanyaya katılan servislerimizde gerçekleştirilen bakım ve onarım işlemlerinde geçerlidir. İşçilik indirimi maksimum satış fiyatı yedek parça fiyatı kadar olabilir. Kampanya ve bu kampanya kapsamında uygulanmaz.

MAN kann.



cumhuraral@gmail.com

Cumhur Aral

Kim zengin?

Türkiye istatistik kurumu tarafından belli aralıklarla, yoksulluk ve açlık sınırı değerleri yayınlanır. Yoksulluk sınırının hesaplanması genelde normal bir yetişkin bireyin kabul edilebilir bir yaşam sürmesi için bir yıl boyunca tüketeceği tüm kaynakların değerinin toplanmasıyla bulunur ve enflasyon oranında artış arz eder. Peki, yoksulluğun bir sınırı varsa zenginliğinde de bir sınırı var mıdır? Yıllar önce zenginlik alt sınırı olarak duyduğum bir milyon dolar gibi miktarın dünya çapında zengin sayılmak için yeterli olduğuna inandım. Ancak, yazmak için kulaktan dolma bilgiler yeterli olamayacağından, araştırdım ve dünya genelinde yoksulluğun sınırının yüz bin dolar olduğunu; yüz bin doların altındaki kişilerin alt gelir grubuna girdiğini; zenginliğin alt limitinin ise bir milyon dolar, altındaki miktarla sahip olanların orta sınıf üyesi oldukları bilgisine ulaştım. Tabii bir de ultra zenginlik tabiri var. Bunun için yatırıncı, yalınzın, uçağınızın, helikopterinizin olması da yetmez. O tabakada bunlara sahip değilseniz zaten yeriniz yoktur.

Geçenlerde bir sohbet esnasında bu konu geçtiğinde parası çok, kültürü az arkadaşlardan biri miktarı azımsayarak "olur mu ya benim bindiğim araba bile onun yarısı kadar" demişti. Bu mantığa sahip kişiye görünce zengin sayılmak için paranın miktarından çok gerçek zenginliğin ancak kültürle ve hazımla olabileceğine dair kanaatim pekişti.

Servet dediğimiz olgu, insanın ihtiyaçlarını artırdıktan sonra geriye kalan paradır. Para kazanmanın eğitim ile çok alakası yoktur. Okuma yazmayı bilmeniz yeterli. Hayatta okuyamaz olmayan ama servet sahibi olan pek çok insanla karşılaşmışsınızdır.

Başarını yakalayan ve zengin olan insanların en büyük hatalarından birisi servet sahibi olmalarını sağlayan özgüvenin esiri haline dönüşmeleridir. Oysa devletlerin, şirketlerin ve patronların zirve dönemleri, çatırdamaya en yakın oldukları dönemdir. Bu dönemlerde insanlar, şirketler ve devletler firavunlaşırlar... Gücünün, zekasının, yeteneklerinin ve potansiyelinin her istediğini yapacak; her şeyi başaracak güçte olduğunu zanneder... Paranın böyle bir tehlikesi de olduğunu asla hatırdan çıkarmamak gerek.

Parayı hayatınıza tahvil edemediğiniz sürece elde edilen miktar sadece rakam, bir nesne olarak kalacak ve ego şişirmekten öte, bir anlam ifade etmeyecektir. Gerçek manada para sahibi olmak ile zengin olmak arasındaki farkı iyi irdelemek gerek.

İnsanın, maddi zenginliği ile kültürel yapının artış hızı eşit olamaz. Maddi anlamda çok hızlıca büyüyebilirsiniz, fakat kültürel yapının gelişimi daha uzun süreç gerektirir. Aracınızın, evinizin ya da kıyafetlerinizin değeri sizi gerçek anlamda zengin yapmaz.

Bugün ülkemizde kişi başına gelir seviyesinin geldiği seviye ile övünüyoruz. Keşke hem birey hem de toplum olarak övündüğümüz konular içerisinde eğitim, kültür ve sanat konuları da olabilse.

Gelişmiş ülkelerin medeniyet seviyelerine yükselmek onlar benzeri maddi yaşamdan ibaret olmadığını anlamamız gerekir. Keşke öyle bir hayat tarzını benimsemekle kültürel anlamda zengin ve medeni birey ve toplum haline gelmek mümkün olabilseydi... ■

www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası Gazetesi

Yerel Süreli Haftalık Gazete

Yıl: 4 • Sayı: 184 • 20 - 26 Nisan 2015

Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Barış Can BAŞKAN

Genel Yayın Yönetmeni: Erkan YILMAZ

Genel Yayın Danışmanı / Baygıraz: Dr. Zeki DÖNMEZ

Haber Merkezi: Caner ÖZCAN

Editor: Korkut AKIN

Reklam Rezervasyon: 0532 779 21 82

İş Geliştirme Danışmanı: Mehmet ÇIKINCI

Dağıtım: Mikail BAYAT

Hukuk Müşavirleri: Elanur KOÇOĞLU, Murat KOÇOĞLU

Yönetim Yeri: Atakent Mah. 234. Sok.

Manolya Evleri B-17 Blok D: 4

34307 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.

İhlal Plaza No:11 A/41 Yenibosna

Bahçeşehir / İSTANBUL

Tel: 0212 454 30 00

BÖLGELER: İZMİR Cumhur ARAL, ANTALYA Pınar KILINÇ

EDİRNE Hüseyin TOPÇU DİYARBAKIR Ramazan DEMİR

SAP Türkiye ve Aras Kargo güçlerini birleştirdi KOBİ alanında stratejik işbirliği

Türkiye’de işletmeleri geleceğe taşıyan yenilikçi teknolojiler geliştiren, kurumsal uygulama ve yazılım alanında dünya lideri SAP, sektörlerin sürdürülebilir büyümesine katkı sağlamak vizyonu ile yeni bir işbirliğine imza attı. KOBİ’ler için, stratejik bir yol arkadaşı olmayı hedefleyen Aras Kargo ve dünyanın ve Türkiye’nin lider kurumsal iş yazılımları sağlayıcısı SAP, güçlerini SAP Business One kurumsal kaynak yönetimi (ERP) çözümünde bir araya getirdi. Hızlı, doğru, tam zamanında faturalama, satış ve dağıtım yönetimi konularında KOBİ’lere hizmet sunan Business One projesi sonucunda artık KOBİ’ler de kurumsal kaynak planlamanın sağladığı verimlilik ve karlılık artışından faydalanarak maliyetlerini düşürebilecek.

Miren Danışmanlık tarafından SAP Business One ile entegre edilen kargo yönetim ve takip sistemi ile KOBİ’lere tüm iş süreçlerini hızlı ve güvenilir SAP altyapısı üzerinden yönetebilme imkanı veriliyor. SAP Business One, KOBİ’lerde karlılığın ve kontrolün artırılmasını sağlarken, iş süreçlerini de otomatikleştirerek izlenebilir hale getiriyor. Alanında bir ilk olan çözüm, içinde ücretsiz mobil uygulamasını ve raporlama araçlarını da barındırıyor.

SAP Ekosistem ve Satış Direktörü Selçuk Öznal, “KOBİ’lere, Miren Danışmanlık



tarafından SAP Business One ile entegre edilen kargo yönetim ve takip sistemiyle sunduğumuz çözümümüzle, sektörlerde verimlilik artışı sağlamanın gururunu yaşıyoruz” dedi.

Aras Kargo Ticari Başkanı Erkin Murat Küçük, “Ulusal ve uluslararası kargo sektöründe

hayati önemde üç parametre bulunuyor. Bunlar gönderinin mükemmel taşınması, ilgili dokümantasyonun mükemmel olması ve bilginin eş zamanlı ulaştırılması. Türkiye’nin öncü ve yenilikçi kargo markası olarak, iş dünyasına bir yeniliğimizi daha duyurmaktan mutluyuz” dedi. ■



Lojistikte uzun dönemli başarılar olmalı

UTİKAD ile uluslararası bağımsız belgelendirme ve denetim kuruluşu Bureau Veritas işbirliğiyle lojistik sektörüne yönelik hazırlanan “Sürdürülebilir Lojistik Belgesi”nin tanıtım semineri UTİKAD üyelerinin katılımıyla gerçekleştirildi.



UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Turgut Erkeskin’in moderatörlüğünü yaptığı seminare, Bureau Veritas Belgelendirme Departman Müdürü Seçkin Demiralp, Bureau Veritas İş Geliştirme Müdürü Burcu Mutman Boran, Ekol Lojistik Yönetim Sistemleri Geliştirme Yöneticisi Enise Ademoğlu ve Solibra Lojistik Yönetim Kurulu Üyesi Bahadır Bozok konuşmacı olarak katıldı.

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Turgut Erkeskin, dünya ticaretinde artık lojistiğin stratejik sektörlerden biri olduğunu

ifade ederek, “Lojistik kanallarımız kapandığı zaman dış ticaretimiz de sekteye uğruyor. Son olarak bölgemizde Mısır ile yaşadığımız Ro-Ro krizi de bu örneklerden biri. Ekonomide büyümenin ve refahın sağlanabilmesi için lojistik hizmetlerde devamlılığı yani sürdürülebilir stratejileri geliştirmemiz gerekiyor. Artık hiç kimse gününbirlik başarılarla rekabetçi pazar ortamında kalıcı olamıyor. Küresel aktörler ‘lojistikte sürdürülebilirliği’ konuşuyor” dedi.

Bureau Veritas Belgelendirme Departman Müdürü Seçkin Demiralp ise tehditler ve riskler iyi yönetildiği zaman sağlam adımlarla ilerlenebileceğini anlatarak, UTİKAD ile gerçekleştirilen işbirliğinde lojistik sektörünün tüm unsurlarının tek tek incelenerek bu belgeye yansıtıldığını söyledi. ■

İHALESİNİ KAZANDI

Etis, MKE’nin hurda lojistik operasyonunu yapacak

Etis Lojistik, MKE Kurumu Genel Müdürlüğü’nün İç Anadolu ve Ege bölge hurda nakliye ihalelerini kazandı.

Taşımacılık, depolama ve terminal hizmetleri ile entegre lojistiğin iddialı oyuncularından Etis Lojistik, iş portföyüne hurda taşımacılığını da ekledi.

Etis Lojistik, Makine Kimya Endüstrisi Kurumu (MKE) Genel Müdürlüğü’nün tüm Türkiye çapında gerçekleştirdiği hurda nakliye ihalelerinden İç Anadolu ve Ege bölgelerini kazanarak, hurda taşımacılığı alanına da adım atmış oldu. MKE Kurumu Genel Müdürlüğü ile 2



farklı bölge olmak üzere birer yıllık taşımacılık sözleşmesi imzalayan Etis Lojistik, Makina Kimya Endüstrisi’nin Türkiye’nin 10 farklı lokasyonundaki depolarından Kırıkkale ve Aliğa Hurda Müdürlüğüne olmak üzere iki farklı lokasyona taşımaları gerçekleştirecek. Etis Lojistik toplamda 58 bin 200 ton hurda nakliyesi gerçekleştirecek. ■



Air Liquide Türkiye’den

OMSAN’a Teşekkür...

Sanayi ve sağlık için gaz, teknoloji ve hizmetleri veren Air Liquide’in Sağlık, Emniyet ve Çevre birimi tarafından her yıl Avrupa çapında verilmekte olan HSE ödülüne, 2014 yılı için Air Liquide Türkiye layık görüldü.

Air Liquide Türkiye, 2010 yılında operasyonun başlangıcından bu yana Air Liquide araçları ile tüm taşımacılık faaliyetlerinin kazasız olarak gerçekleştirilmiş olması nedeniyle almış olduğu ödüldeki payı ve desteğinden ötürü iş ortağı OMSAN’a teşekkür belgesi verdi. OMSAN Lojistik Yurtiçi Karayolu Satış ve

Operasyon Müdürü Nevzat Dalgıç, operasyonlarında hiçbir ceza puanı veya uygunsuzluk bildirimi almadıkları sebebiyle kısa bir süre önce sürücülerinin Air Liquide Türkiye tarafından ödüllendirilmesinin ardından şimdi de aldıkları bu teşekkür belgesinin kendilerini mutlu ettiğini ifade etti. Müşteri memnuniyetinin sağlanmasının yanında bu memnuniyetin sürdürülmesini de çok önemsediklerini belirten Dalgıç, aldıkları teşekkür belgesi ile operasyonlarında ulaşmaya çalıştıkları mükemmeliğin takdir edilmiş olmasının kendilerini gururlandırdığını söyledi. ■

MANN+HUMMEL, Automechanika İstanbul’a katıldı

Filtrasyon uzmanı MANN+HUMMEL, grubun aftermarket markası MANN-FILTER ile katıldı.

MANN-FILTER, otomotiv endüstrisi fuarı Automechanika İstanbul’da, ticari araçlar için daha yüksek kapasiteli, daha kuru, daha temiz ve daha uzun ömürlü hava kurutucusu TB1396 x’i sergiledi. Ayrıca bu zamana kadar C41 1776 olarak tek parça olarak temin edilen ağır vasıta hava filtresi, bundan sonra C 41 001 KIT ve C 41 001 olarak iki parça halinde satışa



sunulacak. Böylelikle kaynak ve enerji tasarrufu sağlayan, aynı zamanda da ekonomik bir çözüm sunan bu yeni hava filtresinin büyük ilgi görmesi bekleniyor. Fuarda aynı zamanda MANN-FILTER markasının orijinal ekipman kalitesinin örneklerinin sunulduğu binek ve ağır vasıta ürün grupları da sergilendi. ■

10 »

Çevreci nakliye çözümleri arttı



GEFCO'dan iki yeni multimodal rotası

GEFCO Türkiye, multimodal çözümlerle karayolu, denizyolu ve tren yolunu birleştiren ve farklı kombine taşımacılık seçenekleri oluşturan alternatifler getiriyor. Multimodal nakliye projeleri kapsamındaki ilk uygulama, Mersin Limanı'nı ele alıyor. Uzakdoğu, Avrupa ve Amerika'dan denizyolu ile Mersin'e gelen malzemelerin, buradan da karayolu ve demiryolu kombinasyonu ile Ortadoğu'ya nakliyeleri gerçekleştiriliyor. Başından sonuna tek bir operasyon gibi yönetilen multimodal nakliye

çözümlerinde güçlü bir deneyimi olan GEFCO Türkiye, şimdiye kadar sanayi sektöründen ve farklı diğer sektörlerdeki müşterilerine her iki multimodal rotasında da hizmet verdi.

GEFCO Türkiye Satış ve Pazarlama Direktörü Zafer Özkök, GEFCO Türkiye'nin öncelikli konularından bir tanesinin multimodal nakliye uygulamalarını artırmak ve bir diğerinin ise, Türkiye'de multimodal taşımacılığı daha yaygın hale getirmek olduğunu belirtti. ■



Catering sektöründen İspanyol FAGOR

GEFCO Türkiye'nin Çayırova depo müşterisi oldu

GEFCO Türkiye, 1960 senesinden beri catering sektörüne servis veren ve hizmet üreten FAGOR için, GEFCO Çayırova Lojistik Merkezi'nde depolama hizmeti vermeye başladı.

FAGOR için şimdiye kadar gümrük ve uluslararası nakliye gibi hizmetler veren GEFCO Türkiye, Nisan 2015 tarihinden itibaren FAGOR catering ürünleri için depolama hizmeti de vermeye başlayarak bu işbirliğini daha da güçlendirdi.

GEFCO Türkiye Satış ve Pazarlama Direktörü Zafer Özkök, müşterilerine en iyi hizmeti sunmak amacıyla hizmet verdiklerini ve en önemli önceliklerinin müşterileri için bir değer yaratmak olduğunu belirterek, "FAGOR ile 2 sene önce başlayan işbirliğimizin her geçen gün artarak devam edeceğine inanıyoruz. GEFCO olarak amacımız katma değerli hizmetler üreterek müşterilerimiz ile uzun süreli iş birliklikleri oluşturmaktır" dedi. ■

Ergünler Nakliyat

20 Tırsan konteyner taşıyıcı teslim aldı

Tırsan bayisi Mengerler Ticaret tarafından Ergünler Konteyner Depolama ve Nakliyat'a satışı gerçekleştirilen 20 adet Tırsan SHG.S 40 konteyner taşıyıcı semi treylerin teslimat törenine, Ergünler Nakliyat Yönetim Kurulu Başkanı Veyssel Ergün, Yönetim Kurulu Üyeleri Faysal Ergün ve Furkan Ergün, Filo Müdürü Erol Ergün, Mengerler Ticaret Satış Müdürü Cihan Ekinci, Satış Danışmanı Fatih Şendöl ile İsmail Uğurlu ve Tırsan Bayi Koordinatörü Aydın Temel

katıldı.

Ergünler Nakliyat Başkanı Veyssel Ergün, "Tırsan konteyner taşıyıcıları öncelikli tercih etme sebebimiz kalitesidir. Ayrıca araçların şasisinin cıvata bağlantılı olması yedek parça tedariki ve servis süresini azaltarak bize zaman avantajı sağlamaktadır" dedi. Ergün, özel deveboynu tasarımıyla operasyonlarını daha kolay ve hızlı gerçekleştirebildikleri için TIRSAN ve Mengerler Ticaret ile işbirliğinin devam etmesini istedi. ■



Allison tam otomatik şanzımanlı

Iveco Daily havaalanı pist onarım araçları hizmette

Havaalanı ve otopan onarım müteahhitliği alanında uzman olan Allied Altyapı Yönetimi Ltd. şirketi, kullandığı Iveco günlük ekstrüder araçlarından birini Allison 1000 Serisi'ni tam otomatik şanzımanla güçlendirdi. Allison şanzıman donanımının monte edilmesi, yüksek verimlilik, güvenilirlik, kullanım kolaylığı ve emniyet gibi avantajlar sunarken maksimum hizmet süresi sağlanması ile sonuçlandı.

Adapte edilen 6,5 tonluk panelvan, ekstrüder kolu aracılığıyla kamyondan yüzeye aktarılan yalıtım malzemesini uygulayan operatörün yürütme hızına uyumlu olarak 2 mph hızında bir sürüş sağlıyor. Allison tam otomatik şanzımana geçilmesi, debriyaj aşınması, olası debriyaj arızaları ve aşırı ısınmadan kaynaklanan uzun arıza süreleri gibi sorunları ortadan kaldırdı. ■



Transport Logistic 2015 Fuarı 5-8 Mayıs'ta

Talsan, ATP sertifikalı treyler sergileyecek

2003 yılından bu yana Tırsan bünyesinde yer alan Avrupa hava kargo taşımacısı Talsan, 5-8 Mayıs tarihlerinde Almanya'nın Münih kentinde gerçekleşecek olan Transport Logistic 2015 fuarına katılacak. Talsan, fuarda, FNA sınıfı ATP sertifikalı hava kargosu aracını sergileyecek.

Talsan'un Transport Logistic 2015 fuarında sergileyeceği TAG FNA, yalıtımlı üst yapısı ile 0-12°C arasındaki sıcaklıklarda ısı kontrollü hava kargosu taşımacılığı için özel geliştirildi. Talsan treylerler, 3.033 mm iç net yüksekliği sayesinde yükleme sırasında yüksek verim sağlıyor. GDP standartlarına uygun TAG FNA, ilaç taşımacılığının yanı sıra elektronik parça ve cihazlar, çiçek ve taze gıda dahil olmak üzere tüm hava kargo tiplerini güvenli ve verimli bir şekilde taşıyabiliyor. ■



e-ticaret lastik sektörü lideri Allopneus SAS'ın

Michelin yüzde 40'ını aldı

İnternet üzerinden lastik satışı yapan Fransız Şirket Allopneus SAS, dünyanın lider lastik üreticilerinden Michelin Grubu'na katılıyor. Michelin, internet üzerinden lastik satışı yapan Fransız şirket Allopneus SAS'ın yüzde 40 hissesini 60 milyon Euro karşılığında satın aldı. Michelin, bu hamlesiyle internet üzerinden satışta sunduğu hizmetleri geliştirerek Allopneus SAS'ın uzmanlığından faydalanacak.

Fransız lastik pazarının yüzde 7'sini elinde bulunduran Allopneus, aynı zamanda Fransa'nın e-ticaret sektörü lastik kategorisinde de lider. Tüketicilerin internet üzerinden araştırma yaptıklarını belirten Allopneus Grup kurucusu Didier Blaise, "Michelin'in gücünden faydalanarak hızla büyümeyi sürdüreceğimize inanıyoruz. Michelin'in lastik hizmetleri zinciri Euromaster sayesinde hizmetlerimiz daha geniş tüketici kitlelerine yayılacak" dedi.



UPS'den

“Birlikte Çözüm Üretiyoruz” kampanyası

UPS, küçük işletmelerden büyük küresel işletmelere kadar geniş portföyünde yer alan tüm müşterilerinin sorunlarına çözüm üretme becerisini vurgulayan yeni sloganı Birlikte Çözüm Üretiyoruz™'u tanıttı.

UPS Avrupa Başkanı, Cindy Miller, "UPS hizmetleri Avrupa ve dünya çapında önemli ölçüde genişletildi. Müşterilerimizin ihtiyaçları doğrultusunda biz de değişiyoruz. UPS'i lojistik hizmeti veren bir şirket konumundan, tüm müşterilerinin gelir ve nakit akışlarını arttırmalarına, teslimat süresini en aza indirmelerine ve masrafları azaltmalarına yardımcı olan dünya standartlarında uzmanlık ve becerileri ile tam donanımlı hizmet ortağı konumuna taşıyoruz" dedi.

Bu kampanya eğlence, ticari veya askeri havacılık müşterileri için havacılık ve mühendislik ürünleri geliştiren ve merkezi Birleşik Krallık'ta bulunan Gilo Industries Group'un kurucusu Gilo Cardozo'nun da bulunduğu birçok müşterinin gerçek hayat hikâyelerini ön plana çıkarıyor. ■



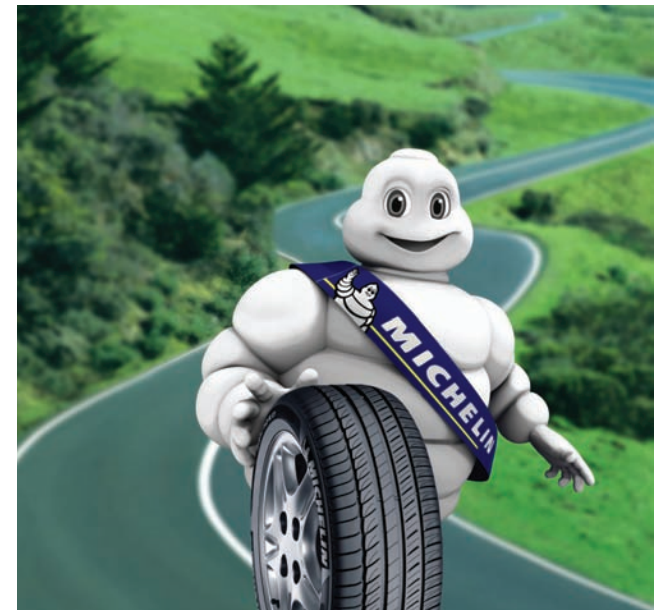
Mitsubishi L200

Zirveyi kaptırmıyor

Mitsubishi L200, 2015 yılının ilk çeyreğinde, 1.232 satış adedi ve %42,7 pazar payı ile kendi segmentinde bir rekora imza attı.

2014 yılı, Mitsubishi L200 ile pikap segmentinin lideri olarak kapatan Temsa Motorlu Araçlar, yeni bir rekora daha imza attı. 2015 yılının ilk üç ayında Mitsubishi L200, 1.232 satış adedine ulaşarak; yüzde 42,7 pazar payı ile pazar liderliğini güçlendirmeye devam ediyor. Otomotiv sektörü açısından hareketli geçen yılın ilk çeyreğinde, pazar yüzde 50 oranında büyüme gösterirken; Mitsubishi L200 pazardan daha hızlı bir tempoyla, toplam pazarda yüzde 80 büyümeye elde etti.

2015 yılını da L200 ile pazar lideri olarak kapatmayı hedefleyen Mitsubishi, Türkiye'de satışa sunulduğundan bugüne 60 bin adetten fazla satarak hem bireysel hem de filo kullanıcılarının vazgeçilmez pikabı haline gelen Mitsubishi L200'ü, yılın ikinci yarısında yenileyecek. ■



20 - 26 Nisan 2015

Scania'nın yeni inşaat araçları sahaya indi



■ Erkan YILMAZ

P, G ve R kabin seçeneklerinden oluşan yeni Scania inşaat araçları, zorlu arazi koşullarında yüksek performans elde etmek için tasarlandı.

Scania'nın ürün gamına yeni eklenen inşaat araçları, 13 Nisan Pazartesi günü İstanbul Park'ta düzenlenen test sürüşü organizasyonu ile tanıtıldı. Tanıtım organizasyonuna Doğu Otomotiv Scania Genel Müdürü İlhami Eksin, Scania Pazarlama ve İş Geliştirme Müdürü Adnan Yücel, Scania Satış Müdürü Tunç Gömeçli katıldı.

İhtiyaçlara cevap

Test öncesinde Doğu Otomotiv Scania Genel Müdürü İlhami Eksin açıklamalarda bulundu. Scania'nın önemli bir atılım içerisinde olduğunu belirten İlhami Eksin, "Scania müşterilerinin verimlilik ve karlılığını artırmak için ürün ve hizmetlerini geliştirmeyi, kullanıcıların tüm ihtiyaçlarına cevap vermeyi hedefliyoruz. Pazar neler bekliyor; ikinci ele çözüm, finansman, bakım anlaşmaları, yedek parçanın bulunabilir olması ve daha uygun fiyatta olması. Biz, bu noktada çok önemli ilerlemeler sağladık. Bu da bize pazar payı büyümesi olarak döndü. Yüzde 5,5'larda olan pazar payımızı yüzde 8'ler civarına taşıdık. İnşaat kamyonları ve çekicilerinde çok başarılı projelere imza attık. Önümüzdeki süreçte bir yeni ürünün daha pazara sunacağımız. Pazardaki konumumuzdan memnunuz, müşterilerimiz de memnun. Bu yeni ürün gamı ile hak ettiğimiz alanı daha da genişletmek istiyoruz" dedi.

TEST EDİLDİ, MÜKEMMEL HALE GETİRİLDİ

Scania inşaat araçları, Avrupa'nın en büyük test merkezinde şiddetli yağmur ve kar fırtınalarının oluşturduğu iklim tüneli başta olmak üzere birçok ağır testten geçirildi. -35 ile +50 derece arası sıcaklık, yüzde 15 ile yüzde 96 arası nemli ortam testlerini başarıyla geçen inşaat araçlarında en iyi performans değerleri elde edildi. Yeni Scania inşaat araçları tabii tutulduğu testlerde, devrilme, çarpışma ve darbe testlerinden de en yüksek puanları alma başarısı gösterdi.

Yeni Scania İnşaat serisi araçlarda, SCR sistemine sahip 9, 13 ve 16 litrelik motor yelpazesinde, 250 beygir gücünden Scania'nın en güçlü motoru olan 730 beygir gücüne kadar, Euro 5 normlarına sahip geniş bir yelpaze sunuluyor. Şanzıman seçenekleri ise manuel ve Opticruise-Otomatik Şanzıman tercihi ile daha da zenginleşiyor. Ayrıca, 8+1 ve 12+2 vites Scania şanzımanlar karıncalı ve karıncasız seçeneklere de sahip.

Overdrive şanzıman, yol seyri devirlerini sınırlamak ve böylece yakıt tasarrufu sağlamak amacıyla geliştirildi. Scania Opticruise-Otomatik Şanzımanda "Off-Road" modu ağır koşullarda ideal sürüş imkanı sunuyor. Bu seçenekte araç motor devrini yol şartlarına uygun olacak şekilde kendisi ayarlarken, zorlu yol dışı şartlarında çekişin sürekliliğini sağlamak için vites geçişlerini daha seri şekilde gerçekleştiriyor, debriyajın daha uzun süre kavramada kalmasını, sürücünün zorlu koşullarda dahi araca, çevreye zarar vermeden ve yolda kalmadan çalışabilmesini sağlıyor.

Yeni inşaat serisinde dikkat çeken önemli özelliklerden biri de opsiyonel yeni Scania Retarder. Frenleme, hız kontrolü, vites değiştirme ve soğutma sistemleri önceki versiyona benzerlik gösterirken, yeni Retarder'da frenleme torku 3.500Nm'den 4.100 Nm'ye çıkartılarak düşük hızlarda frenleme performansı bir önceki versiyona kıyasla daha da iyileştirildi.



Pazar payımızı büyüteceğiz

İnşaat sektöründe bu yıl yüzde 4,5 büyüme beklendiğini belirten Scania Satış Müdürü Tunç Gömeçli, "İnşaat segmenti geçen sene yüzde 2,9'luk büyüme elde ederken, inşaat sektörü yüzde 2,2 büyümüştü. Bu yıl için yüzde 4,5'lük bir büyüme bekleniyor. Türkiye beton üretiminde Avrupa Birliği'nde birinci sırada yer alıyor. İnşaat sektörü Türkiye'de istihdamın yüzde 8'ini sağlayan bir sektör. Kentsel dönüşüm projeleri ile 20 yıllık potansiyeli olan bir sektör. Çekicilerin payı yüzde 61 civarında. Bizim burada payımız yüzde 10 civarında. Kamyon segmentinde 8x2, 6x4 ve 6x2'ler, sırasıyla, yüzde 6, yüzde 6 ve yüzde 5 pazar paylarına sahip. İnşaat segmentinin toplam pazardaki payı yüzde 22. 2014'ün rakamları ile 6 bin 500 adetlik bir seviye. Biz de büyüyen inşaat segmenti alanında yeni ürünlerimizde pazar payımızı büyüteceğimize inanıyoruz" diye konuştu.

Scania Pazarlama ve İş Geliştirme Müdürü Adnan Yücel, yeni inşaat araçları serisinin 8x4, 6x4 ve 4x2 olmak üzere üç ana grupta oluştuğunu belirterek, "Birçok yeni modelimiz var. P400 damperli aracımız var. G400 damperli aracımızı zaten satıyorduk. P 400 mikser aracımız, P400 beton pompası ve P360 hafif mikser araçlarımız, ürün gamına yeni eklediğimiz araçlar. Yine 6x4 segmentinde, P360 ve P400, 360 ve 400 beygirlik P kabin damper ve mikser araçlarımız var. Ürün gamımızı tamamlayan çekiciler grubunda G 400 damper çekicimiz vardı. Buna P400 mikser çekicimizi ilave ettik. Bir de R ve G kabinde 480 beygir ile 620 beygire kadar, 6x4 çekiciler ile iş makinelerini taşıma şansımız var" dedi. ■



ARAÇLARDA ÖNE ÇIKAN ÖZELLİKLER

Adnan Yücel, Scania inşaat araçlarında öne çıkan özelliklerle ilgili bilgiler de verdi: "Araçlarımız öncelikle çelik tampona sahip. 35 tonluk inşaat koşullarında çok büyük önem arz ediyor. Altta karter korumaları var. Araçlar 25 derece yaklaşma açısına sahip. 19-32 ton akslar için cer seçeneği mevcut. Zor koşullar için inşaat araçlarımızı 17,5 milim şasi ile donattık. 9-10 milim ağırlıklı olarak kullanılıyor. Burada çok iddialıyız. Yerden yüksek şasiye sahip araçlarımız ve değişik ihtiyaçlar için yağma makas, havallı, süspansiyon seçeneklerine de sahip. Dikey egzoz, yüksek hava girişi de inşaat koşulları için önemli özellikler. Şantiyelerde sürüş konforu ve görüş açısı çok önemli güvenlik açısından. Bizim kabinlerimiz, özellikle görüş açısı ve sürüş konforu olarak oldukça iyi yerde. Esnek basamaklar var yine inşaatla yönelik. 45 ile 50 ton teknik kapasiteli araçlarımız.

Yine kampana ve disk fren seçeneklerimiz de mevcut. Özellikle, BSI üst yapı iletişim ara yüzü, önemli bir özelliğimiz. Mikserlerde 41 ton teknik kapasiteye sahip araçlarımız ve ağır yükleri taşımak için 620-730 beygire kadar hatta çıkabilen güçlü motor seçeneğimiz mevcut. Bu motor güçlerinde bile Opticruise şanzıman seçeneği, sunabiliyoruz. Modüler yapı ile üretilmiş, 250- 730 beygir arasında, düşük devirlerde çok yüksek tork verebilen Scania motor, bizim en güçlü olduğumuz alanlardan. Scania'nın geliştirdiği Opticruise otomatik şanzıman seçeneği ve retarder en önemli özelliklerden biri. Özellikle retarderin inşaat sektörü için, düşük hızlarda yüksek verim veren tipi de mevcut. 3 değişik kabin tipimiz var. P,G, R, yataksız, tek yataklı, çift yataklı olmak üzere. Rahat binilen daha uzun yollarda kullanılan her koşula her ihtiyaca uygun kabinlerimiz de mevcut.

Araçlarımızın güçlü olduğu noktalar; dayanıklı ve güvenilir olmaları. Kesintisiz çalışma dedğimiz yani sürekli serviste olmaları, teknik taşıma kapasiteleri, yüksek güç, tork Opticruise otomatik vites seçeneği, standart haline getirmeye çalışıyoruz. Sürüş kabininin konforu, görüş açısı, modüler ürün yapısı ve tabii bütün bunlardan ortaya çıkan toplam işletme ekonomisi en avantajlı yanlarımız. Tabii ki, bunların yanında filo yönetim sistemi, bakım anlaşması, Scania Finans, sürüş akademisi ve yol yardımı gibi hizmetlerimizi de sunuyoruz.

İLK ÜÇ AYDA 741 SCANİA SATIŞI

İlhami Eksin, 2015 yılı ağır ticari araç pazarını değerlendirirken, ilk çeyrekte bir önceki yıla göre toplam pazarda yüzde 80'e varan artış yaşandığını söyledi: "Bu, beklentilerin üzerinde bir artış. Scania olarak, yılın ilk çeyreğinde, toplam pazardaki büyümenin çok

üstünde bir performans göstererek toplam pazarın 3 katı üzerinde bir artışla 741 adetlik satış gerçekleştirdik. Bu sayede pazar payımızı 4 puandan fazla artırdık. Müşterilerimize Scania markamıza duydukları güven nedeniyle teşekkür ediyoruz."

Biz olmak, birlikte büyümek.

Biz birlikte büyüyen kocaman bir aileyiz.
Biz hakça kazanmayı, hakça bölüşmeyi kendimize ilke edinmişiz.
Bizim başarımız ne otogar gücüne, ne otobüs gücüne,
ne de kapital güce bağlı değildir.
Bizim başarımız kendini işine adanmış iş ortaklarımızdan
ve çalışanlarımızdan gelir.
Biz meslek ahlakını, ticari kazancın önünde tutarız.
Biz kanun ve kurallara saygılıyız.
Biz haksız kazanç oluşturmaz, haksız rekabete neden olmayız.
Biz dün olduğu gibi bugün de “Un Değil Ün Peşindeyiz”.

Bu anlayışa evet deyip aramıza katılan,
birlikte yol aldığımız, birlikte büyüdüğümüz
Erzurum Acentemiz

Karagül Ailesi'ne

Ailemize hoş geldiniz diyoruz.

Kâmil Koç Otobüsleri A.Ş.

