



Karsan CEO'su Okan Baş, "2010 yılından bu yana işbirliği içinde olduğumuz Menarinibus markasının yüzde 5 hissesini alarak ortak olduk" dedi.

Karsan İtalyan otobüs üreticisine ortak oldu



8'de

facebook.com/tasimadunyasi

twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

50 yıl

editor@tasimadunyasi.com

GÜNEŞLİ PP2 İSTANBUL

Gazetesi

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

Yıl: 5 • Sayı: 243 • 15 - 21 Ağustos 2016 • Fiyatı: 25 Kr

www.tasimadunyasi.com

3. Boğaz Köprüsü, Yavuz Sultan Selim, 26 Ağustos'ta açılıyor

Taşımacının köprü faturası ağır

● Osman Gazi Köprüsü'nün ücretinden şikayet edilirken, bu problemin 3. Boğaz Köprüsü ile de yaşanması söz konusu.

● Yeni Boğaz Köprüsü'nü tercih edenler daha yüksek bedel öderken, zaman kaybı da yaşayacak.

● Ağır ticari taşıtların zorunlu olarak Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne yönlendirileceği ifade ediliyor.

● Otobüsçüler; otogar ve terminal bağlantılarının yeni köprü ile uyumsuz olduğunu belirterek, bu zorunluluğun otobüslere getirilmemesini savunuyor.

Ulaşım alanında birer birer hayata geçen dev yatırımlarla ekonomik ve ticari gelişmeye önemli bir katkı sağlanıyor. 30 Haziran'da açılan Osman Gazi Köprüsü'nün, İstanbul-İzmir hattında, ulaşım sürecine hız ve verimlilik katması ticari araç sahiplerini de mutlu etti.

Osman Gazi Köprüsü geçiş ücretleri

Ancak Osman Gazi Köprüsü'nden ağır ticari vasıtalarla yönelik belirlenen ücretler zaten zor bir süreç yaşayan taşımacılara ağır maliyetler de getirdi. Osman Gazi Köprüsü'nü kullanan iki akışlı ağır ticari vasıtalar 141.95, üç akışlı ticari vasıtalar ise 168.20 TL ücret ödüyor.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü geçiş ücreti

26 Ağustos'ta açılacak olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nde ticari vasıtalarla yönelik belirlenen ücret 15 dolar. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nde geçiş ücreti olarak şu an iki akışlı ticari araçlar 6 TL, üç akışlı ticari araçlar ise 15 TL ödüyor. Osman Gazi Köprüsü'nün ardından Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün ücreti de taşımacılara ağır bir maliyet getirmiş olacak. ■

Erzurum ulaşımında dev projeler

Erzurum Büyükşehir Belediyesi, İstasyon Sevk ve İdare Merkezi ile Uydu Takip Merkezi törenle açıldı.



Erzurum Milletvekili Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı, kent için yapılacak olan projelerde Büyükşehir'e kaynak sözü verdi.



TOFED - UYOF - TOF ve IPRU'dan 3. Köprü zorunlu olmasının talebi

Şehirlerarası ve uluslararası karayolu yolcu taşımacılığının 4 örgütü Ulaştırma Bakanlığı'na verdikleri orak dilekçe ile 3. Boğaz Köprüsü'nün otobüslere zorunlu olmasını istedikler. Bakanlığa sunulan dilekçe de İstanbul Otogarı'ndan günde 1250 dolayında otobüsün çıkış yaptığını, ortalama 750 adetinin Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü

kullandığı belirtilirken, "Otobüslerin 3 köprü güzergahına zorunlu olarak yönlendirilmesi sonucunda, İstanbul Ankara arasında mesafe iki saat gibi daha uzun süren bir mesafede alınacaktır. Bu durum köprü ve yolların yapılış amaçlarından olan zaman, mesafe ve yakıt tasarrufu sağlanacağı ilkeleri ile bağdaşmayacaktır" denildi. ■

İTO Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Orduhan:



Plaka tahdidini sevdalısıyım

Nefesim yetinceye kadar mücadele edeceğim

4'te



Dr. Zeki Dönmez

3. Boğaz Köprüsü açılırken...

6'da



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

İstanbul'da Ulaştırma Sisteminde Mevcut Durum -5-

2'de



Mustafa Yıldırım

Sevinelim mi, üzülelim mi...

6'da



Akif Nuray

Anlamaya Meyilli Eğitilmiş Sürücüler...

4'te



Salim Altunhan

Sektör ses çıkarsa...

2'de



Mevlüt İlgin

Ankara temaslarımız

4'te

Uluslararası Otobüsçüler Derneği (ULOD) Başkanı Hasan Kurnaz:

Uluslararası taşımacılar cezalara iptal davası açacak

5'te

BUSSTORE

Mercedes-Benz'den 2. El Otobüsler ve Hizmetler

2012 model Travego 15 almak hiç bu kadar avantajlı olmamıştı.

Mercedes-Benz İletişim Hattı 4446244

www.BusStore.com.tr

Ulaştırma Bakanı Arslan açıkladı: Projeler zamanında bitecek

Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan, darbe girişimi sonrası hiçbir projede takvim değişikliği olmadığını belirtti. Arslan, 3 katlı Büyük İstanbul Tüneli projesinin 6,5 milyon insanın yolculuk yaptığı diğer raylı sistemlerle ve karayoluyla entegre olacağını açıkladı. ■ 6'da

Lojistik Dünyası

35 bin kamyoncu, 6 bin aşkın yük sahibi eTA'da bulundu 2020'de 200 milyon ciro hedefi

4 yıl önce pazara hızlı giren eTA, bu zamana 35 bin aşkın kamyoncu üyesi ve 6 bin aşkın yük sahibi ile hizmet veriyor. eTA'nın 2020 yılı sonuna kadar 100 bin kadar kamyoncu daha katmayı ve 200 milyon ciro elde etmeyi hedeflediğini söyledi. eTA, 2020 hedefi ise 200 milyon dolar olduğunu belirtti.

Bu SMS ile eTA'nın 2020 hedefi, 2020 yılında 200 milyon dolar, 2021 yılında 250 milyon dolar, 2022 yılında 300 milyon dolar, 2023 yılında 350 milyon dolar, 2024 yılında 400 milyon dolar, 2025 yılında 450 milyon dolar, 2026 yılında 500 milyon dolar, 2027 yılında 550 milyon dolar, 2028 yılında 600 milyon dolar, 2029 yılında 650 milyon dolar, 2030 yılında 700 milyon dolar, 2031 yılında 750 milyon dolar, 2032 yılında 800 milyon dolar, 2033 yılında 850 milyon dolar, 2034 yılında 900 milyon dolar, 2035 yılında 950 milyon dolar, 2036 yılında 1000 milyon dolar, 2037 yılında 1050 milyon dolar, 2038 yılında 1100 milyon dolar, 2039 yılında 1150 milyon dolar, 2040 yılında 1200 milyon dolar, 2041 yılında 1250 milyon dolar, 2042 yılında 1300 milyon dolar, 2043 yılında 1350 milyon dolar, 2044 yılında 1400 milyon dolar, 2045 yılında 1450 milyon dolar, 2046 yılında 1500 milyon dolar, 2047 yılında 1550 milyon dolar, 2048 yılında 1600 milyon dolar, 2049 yılında 1650 milyon dolar, 2050 yılında 1700 milyon dolar, 2051 yılında 1750 milyon dolar, 2052 yılında 1800 milyon dolar, 2053 yılında 1850 milyon dolar, 2054 yılında 1900 milyon dolar, 2055 yılında 1950 milyon dolar, 2056 yılında 2000 milyon dolar, 2057 yılında 2050 milyon dolar, 2058 yılında 2100 milyon dolar, 2059 yılında 2150 milyon dolar, 2060 yılında 2200 milyon dolar, 2061 yılında 2250 milyon dolar, 2062 yılında 2300 milyon dolar, 2063 yılında 2350 milyon dolar, 2064 yılında 2400 milyon dolar, 2065 yılında 2450 milyon dolar, 2066 yılında 2500 milyon dolar, 2067 yılında 2550 milyon dolar, 2068 yılında 2600 milyon dolar, 2069 yılında 2650 milyon dolar, 2070 yılında 2700 milyon dolar, 2071 yılında 2750 milyon dolar, 2072 yılında 2800 milyon dolar, 2073 yılında 2850 milyon dolar, 2074 yılında 2900 milyon dolar, 2075 yılında 2950 milyon dolar, 2076 yılında 3000 milyon dolar, 2077 yılında 3050 milyon dolar, 2078 yılında 3100 milyon dolar, 2079 yılında 3150 milyon dolar, 2080 yılında 3200 milyon dolar, 2081 yılında 3250 milyon dolar, 2082 yılında 3300 milyon dolar, 2083 yılında 3350 milyon dolar, 2084 yılında 3400 milyon dolar, 2085 yılında 3450 milyon dolar, 2086 yılında 3500 milyon dolar, 2087 yılında 3550 milyon dolar, 2088 yılında 3600 milyon dolar, 2089 yılında 3650 milyon dolar, 2090 yılında 3700 milyon dolar, 2091 yılında 3750 milyon dolar, 2092 yılında 3800 milyon dolar, 2093 yılında 3850 milyon dolar, 2094 yılında 3900 milyon dolar, 2095 yılında 3950 milyon dolar, 2096 yılında 4000 milyon dolar, 2097 yılında 4050 milyon dolar, 2098 yılında 4100 milyon dolar, 2099 yılında 4150 milyon dolar, 2100 yılında 4200 milyon dolar, 2101 yılında 4250 milyon dolar, 2102 yılında 4300 milyon dolar, 2103 yılında 4350 milyon dolar, 2104 yılında 4400 milyon dolar, 2105 yılında 4450 milyon dolar, 2106 yılında 4500 milyon dolar, 2107 yılında 4550 milyon dolar, 2108 yılında 4600 milyon dolar, 2109 yılında 4650 milyon dolar, 2110 yılında 4700 milyon dolar, 2111 yılında 4750 milyon dolar, 2112 yılında 4800 milyon dolar, 2113 yılında 4850 milyon dolar, 2114 yılında 4900 milyon dolar, 2115 yılında 4950 milyon dolar, 2116 yılında 5000 milyon dolar, 2117 yılında 5050 milyon dolar, 2118 yılında 5100 milyon dolar, 2119 yılında 5150 milyon dolar, 2120 yılında 5200 milyon dolar, 2121 yılında 5250 milyon dolar, 2122 yılında 5300 milyon dolar, 2123 yılında 5350 milyon dolar, 2124 yılında 5400 milyon dolar, 2125 yılında 5450 milyon dolar, 2126 yılında 5500 milyon dolar, 2127 yılında 5550 milyon dolar, 2128 yılında 5600 milyon dolar, 2129 yılında 5650 milyon dolar, 2130 yılında 5700 milyon dolar, 2131 yılında 5750 milyon dolar, 2132 yılında 5800 milyon dolar, 2133 yılında 5850 milyon dolar, 2134 yılında 5900 milyon dolar, 2135 yılında 5950 milyon dolar, 2136 yılında 6000 milyon dolar, 2137 yılında 6050 milyon dolar, 2138 yılında 6100 milyon dolar, 2139 yılında 6150 milyon dolar, 2140 yılında 6200 milyon dolar, 2141 yılında 6250 milyon dolar, 2142 yılında 6300 milyon dolar, 2143 yılında 6350 milyon dolar, 2144 yılında 6400 milyon dolar, 2145 yılında 6450 milyon dolar, 2146 yılında 6500 milyon dolar, 2147 yılında 6550 milyon dolar, 2148 yılında 6600 milyon dolar, 2149 yılında 6650 milyon dolar, 2150 yılında 6700 milyon dolar, 2151 yılında 6750 milyon dolar, 2152 yılında 6800 milyon dolar, 2153 yılında 6850 milyon dolar, 2154 yılında 6900 milyon dolar, 2155 yılında 6950 milyon dolar, 2156 yılında 7000 milyon dolar, 2157 yılında 7050 milyon dolar, 2158 yılında 7100 milyon dolar, 2159 yılında 7150 milyon dolar, 2160 yılında 7200 milyon dolar, 2161 yılında 7250 milyon dolar, 2162 yılında 7300 milyon dolar, 2163 yılında 7350 milyon dolar, 2164 yılında 7400 milyon dolar, 2165 yılında 7450 milyon dolar, 2166 yılında 7500 milyon dolar, 2167 yılında 7550 milyon dolar, 2168 yılında 7600 milyon dolar, 2169 yılında 7650 milyon dolar, 2170 yılında 7700 milyon dolar, 2171 yılında 7750 milyon dolar, 2172 yılında 7800 milyon dolar, 2173 yılında 7850 milyon dolar, 2174 yılında 7900 milyon dolar, 2175 yılında 7950 milyon dolar, 2176 yılında 8000 milyon dolar, 2177 yılında 8050 milyon dolar, 2178 yılında 8100 milyon dolar, 2179 yılında 8150 milyon dolar, 2180 yılında 8200 milyon dolar, 2181 yılında 8250 milyon dolar, 2182 yılında 8300 milyon dolar, 2183 yılında 8350 milyon dolar, 2184 yılında 8400 milyon dolar, 2185 yılında 8450 milyon dolar, 2186 yılında 8500 milyon dolar, 2187 yılında 8550 milyon dolar, 2188 yılında 8600 milyon dolar, 2189 yılında 8650 milyon dolar, 2190 yılında 8700 milyon dolar, 2191 yılında 8750 milyon dolar, 2192 yılında 8800 milyon dolar, 2193 yılında 8850 milyon dolar, 2194 yılında 8900 milyon dolar, 2195 yılında 8950 milyon dolar, 2196 yılında 9000 milyon dolar, 2197 yılında 9050 milyon dolar, 2198 yılında 9100 milyon dolar, 2199 yılında 9150 milyon dolar, 2200 yılında 9200 milyon dolar, 2201 yılında 9250 milyon dolar, 2202 yılında 9300 milyon dolar, 2203 yılında 9350 milyon dolar, 2204 yılında 9400 milyon dolar, 2205 yılında 9450 milyon dolar, 2206 yılında 9500 milyon dolar, 2207 yılında 9550 milyon dolar, 2208 yılında 9600 milyon dolar, 2209 yılında 9650 milyon dolar, 2210 yılında 9700 milyon dolar, 2211 yılında 9750 milyon dolar, 2212 yılında 9800 milyon dolar, 2213 yılında 9850 milyon dolar, 2214 yılında 9900 milyon dolar, 2215 yılında 9950 milyon dolar, 2216 yılında 10000 milyon dolar, 2217 yılında 10050 milyon dolar, 2218 yılında 10100 milyon dolar, 2219 yılında 10150 milyon dolar, 2220 yılında 10200 milyon dolar, 2221 yılında 10250 milyon dolar, 2222 yılında 10300 milyon dolar, 2223 yılında 10350 milyon dolar, 2224 yılında 10400 milyon dolar, 2225 yılında 10450 milyon dolar, 2226 yılında 10500 milyon dolar, 2227 yılında 10550 milyon dolar, 2228 yılında 10600 milyon dolar, 2229 yılında 10650 milyon dolar, 2230 yılında 10700 milyon dolar, 2231 yılında 10750 milyon dolar, 2232 yılında 10800 milyon dolar, 2233 yılında 10850 milyon dolar, 2234 yılında 10900 milyon dolar, 2235 yılında 10950 milyon dolar, 2236 yılında 11000 milyon dolar, 2237 yılında 11050 milyon dolar, 2238 yılında 11100 milyon dolar, 2239 yılında 11150 milyon dolar, 2240 yılında 11200 milyon dolar, 2241 yılında 11250 milyon dolar, 2242 yılında 11300 milyon dolar, 2243 yılında 11350 milyon dolar, 2244 yılında 11400 milyon dolar, 2245 yılında 11450 milyon dolar, 2246 yılında 11500 milyon dolar, 2247 yılında 11550 milyon dolar, 2248 yılında 11600 milyon dolar, 2249 yılında 11650 milyon dolar, 2250 yılında 11700 milyon dolar, 2251 yılında 11750 milyon dolar, 2252 yılında 11800 milyon dolar, 2253 yılında 11850 milyon dolar, 2254 yılında 11900 milyon dolar, 2255 yılında 11950 milyon dolar, 2256 yılında 12000 milyon dolar, 2257 yılında 12050 milyon dolar, 2258 yılında 12100 milyon dolar, 2259 yılında 12150 milyon dolar, 2260 yılında 12200 milyon dolar, 2261 yılında 12250 milyon dolar, 2262 yılında 12300 milyon dolar, 2263 yılında 12350 milyon dolar, 2264 yılında 12400 milyon dolar, 2265 yılında 12450 milyon dolar, 2266 yılında 12500 milyon dolar, 2267 yılında 12550 milyon dolar, 2268 yılında 12600 milyon dolar, 2269 yılında 12650 milyon dolar, 2270 yılında 12700 milyon dolar, 2271 yılında 12750 milyon dolar, 2272 yılında 12800 milyon dolar, 2273 yılında 12850 milyon dolar, 2274 yılında 12900 milyon dolar, 2275 yılında 12950 milyon dolar, 2276 yılında 13000 milyon dolar, 2277 yılında 13050 milyon dolar, 2278 yılında 13100 milyon dolar, 2279 yılında 13150 milyon dolar, 2280 yılında 13200 milyon dolar, 2281 yılında 13250 milyon dolar, 2282 yılında 13300 milyon dolar, 2283 yılında 13350 milyon dolar, 2284 yılında 13400 milyon dolar, 2285 yılında 13450 milyon dolar, 2286 yılında 13500 milyon dolar, 2287 yılında 13550 milyon dolar, 2288 yılında 13600 milyon dolar, 2289 yılında 13650 milyon dolar, 2290 yılında 13700 milyon dolar, 2291 yılında 13750 milyon dolar, 2292 yılında 13800 milyon dolar, 2293 yılında 13850 milyon dolar, 2294 yılında 13900 milyon dolar, 2295 yılında 13950 milyon dolar, 2296 yılında 14000 milyon dolar, 2297 yılında 14050 milyon dolar, 2298 yılında 14100 milyon dolar, 2299 yılında 14150 milyon dolar, 2300 yılında 14200 milyon dolar, 2301 yılında 14250 milyon dolar, 2302 yılında 14300 milyon dolar, 2303 yılında 14350 milyon dolar, 2304 yılında 14400 milyon dolar, 2305 yılında 14450 milyon dolar, 2306 yılında 14500 milyon dolar, 2307 yılında 14550 milyon dolar, 2308 yılında 14600 milyon dolar, 2309 yılında 14650 milyon dolar, 2310 yılında 14700 milyon dolar, 2311 yılında 14750 milyon dolar, 2312 yılında 14800 milyon dolar, 2313 yılında 14850 milyon dolar, 2314 yılında 14900 milyon dolar, 2315 yılında 14950 milyon dolar, 2316 yılında 15000 milyon dolar, 2317 yılında 15050 milyon dolar, 2318 yılında 15100 milyon dolar, 2319 yılında 15150 milyon dolar, 2320 yılında 15200 milyon dolar, 2321 yılında 15250 milyon dolar, 2322 yılında 15300 milyon dolar, 2323 yılında 15350 milyon dolar, 2324 yılında 15400 milyon dolar, 2325 yılında 15450 milyon dolar, 2326 yılında 15500 milyon dolar, 2327 yılında 15550 milyon dolar, 2328 yılında 15600 milyon dolar, 2329 yılında 15650 milyon dolar, 2330 yılında 15700 milyon dolar, 2331 yılında 15750 milyon dolar, 2332 yılında 15800 milyon dolar, 2333 yılında 15850 milyon dolar, 2334 yılında 15900 milyon dolar, 2335 yılında 15950 milyon dolar, 2336 yılında 16000 milyon dolar, 2337 yılında 16050 milyon dolar, 2338 yılında 16100 milyon dolar, 2339 yılında 16150 milyon dolar, 2340 yılında 16200 milyon dolar, 2341 yılında 16250 milyon dolar, 2342 yılında 16300 milyon dolar, 2343 yılında 16350 milyon dolar, 2344 yılında 16400 milyon dolar, 2345 yılında 16450 milyon dolar, 2346 yılında 16500 milyon dolar, 2347 yılında 16550 milyon dolar, 2348 yılında 16600 milyon dolar, 2349 yılında 16650 milyon dolar, 2350 yılında 16700 milyon dolar, 2351 yılında 16750 milyon dolar, 2352 yılında 16800 milyon dolar, 2353 yılında 16850 milyon dolar, 2354 yılında 16900 milyon dolar, 2355 yılında 16950 milyon dolar, 2356 yılında 17000 milyon dolar, 2357 yılında 17050 milyon dolar, 2358 yılında 17100 milyon dolar, 2359 yılında 17150 milyon dolar, 2360 yılında 17200 milyon dolar, 2361 yılında 17250 milyon dolar, 2362 yılında 17300 milyon dolar, 2363 yılında 17350 milyon dolar, 2364 yılında 17400 milyon dolar, 2365 yılında 17450 milyon dolar, 2366 yılında 17500 milyon dolar, 2367 yılında 17550 milyon dolar, 2368 yılında 17600 milyon dolar, 2369 yılında 17650 milyon dolar, 2370 yılında 17700 milyon dolar, 2371 yılında 17750 milyon dolar, 2372 yılında 17800 milyon dolar, 2373 yılında 17850 milyon dolar, 2374 yılında 17900 milyon dolar, 2375 yılında 17950 milyon dolar, 2376 yılında 18000 milyon dolar, 2377 yılında 18050 milyon dolar, 2378 yılında 18100 milyon dolar, 2379 yılında 18150 milyon dolar, 2380 yılında 18200 milyon dolar, 2381 yılında 18250 milyon dolar, 2382 yılında 18300 milyon dolar, 2383 yılında 18350 milyon dolar, 2384 yılında 18400 milyon dolar, 2385 yılında 18450 milyon dolar, 2386 yılında 18500 milyon dolar, 2387 yılında 18550 milyon dolar, 2388 yılında 18600 milyon dolar, 2389 yılında 18650 milyon dolar, 2390 yılında 18700 milyon dolar, 2391 yılında 18750 milyon dolar, 2392 yılında 18800 milyon dolar, 2393 yılında 18850 milyon dolar, 2394 yılında 18900 milyon dolar, 2395 yılında 18950 milyon dolar, 2396 yılında 19000 milyon dolar, 2397 yılında 19050 milyon dolar, 2398 yılında 19100 milyon dolar, 2399 yılında 19150 milyon dolar, 2400 yılında 19200 milyon dolar, 2401 yılında 19250 milyon dolar, 2402 yılında 19300 milyon dolar, 2403 yılında 19350 milyon dolar, 2404 yılında 19400 milyon dolar, 2405 yılında 19450 milyon dolar, 2406 yılında 19500 milyon dolar, 2407 yılında 19550 milyon dolar, 2408 yılında 19600 milyon dolar, 2409 yılında 19650 milyon dolar, 2410 yılında 19700 milyon dolar, 2411 yılında 19750 milyon dolar, 2412 yılında 19800 milyon dolar, 2413 yılında 19850 milyon dolar, 2414 yılında 19900 milyon dolar, 2415 yılında 19950 milyon dolar, 2416 yılında 20000 milyon dolar, 2417 yılında 20050 milyon dolar, 2418 yılında 20100 milyon dolar, 2419 yılında 20150 milyon dolar, 2420 yılında 20200 milyon dolar, 2421 yılında 20250 milyon dolar, 2422 yılında 20300 milyon dolar, 2423 yılında 20350 milyon dolar, 2424 yılında 20400 milyon dolar, 2425 yılında 20450 milyon dolar, 2426 yılında 20500 milyon dolar, 2427 yılında 20550 milyon dolar, 2428 yılında 20600 milyon dolar, 2429 yılında 20650 milyon dolar, 2430 yılında 20700 milyon dolar, 2431 yılında 20750 milyon dolar, 2432 yılında 20800 milyon dolar, 2433 yılında 20850 milyon dolar, 2434 yılında 20900 milyon dolar, 2435 yılında 20950 milyon dolar, 2436 yılında 21000 milyon dolar, 2437 yılında 21050 milyon dolar, 2438 yılında 21100 milyon dolar, 2439 yılında 21150 milyon dolar, 2440 yılında 21200 milyon dolar, 2441 yılında 21250 milyon dolar, 2442 yılında 21300 milyon dolar, 2443 yılında 21350 milyon dolar, 2444 yılında 21400 milyon dolar, 2445 yılında 21450 milyon dolar, 2446 yılında 21500 milyon dolar, 2447 yılında 21550 milyon dolar, 2448 yılında 21600 milyon dolar, 2449 yılında 21650 milyon dolar, 2450 yılında 21700 milyon dolar, 2451 yılında 21750 milyon dolar, 2452 yılında 21800 milyon dolar, 2453 yılında 21850 milyon dolar, 2454 yılında 21900 milyon dolar, 2455 yılında 21950 milyon dolar, 2456 yılında 22000 milyon dolar, 2457 yılında 22050 milyon dolar, 2458 yılında 22100 milyon dolar, 2459 yılında 22150 milyon dolar, 2460 yılında 22200 milyon dolar, 2461 yılında 22250 milyon dolar, 2462 yılında 22300 milyon dolar, 2463 yılında 22350 milyon dolar, 2464 yılında 22400 milyon dolar, 2465 yılında 22450 milyon dolar, 2466 yılında 22500 milyon dolar, 2467 yılında 22550 milyon dolar, 2468 yılında 22600 milyon dolar, 2469 yılında 22650 milyon dolar, 2470 yılında 22700 milyon dolar, 2471 yılında 22750 milyon dolar, 2472 yılında 22800 milyon dolar, 2473 yılında 22850 milyon dolar, 2474 yılında 22900 milyon dolar, 2475 yılında 22950 milyon dolar, 2476 yılında 23000 milyon dolar, 2477 yılında 23050 milyon dolar, 2478 yılında 23100 milyon dolar, 2479 yılında 23150 milyon dolar, 2480 yılında 23200 milyon dolar, 2481 yılında 23250 milyon dolar, 2482 yılında 23300 milyon dolar, 2483 yılında 23350 milyon dolar, 2484 yılında 23400 milyon dolar, 2485 yılında 23450 milyon dolar, 2486 yılında 23500 milyon dolar, 2487 yılında 23550 milyon dolar, 2488 yılında 23600 milyon dolar, 2489 yılında 23650 milyon dolar, 2490 yılında 23700 milyon dolar, 2491 yılında 23750 milyon dolar, 2492 yılında 23800 milyon dolar, 2493 yılında 23850 milyon dolar, 2494 yılında 23900 milyon dolar, 2495 yılında 23950 milyon dolar, 2496 yılında 24000 milyon dolar, 2497 yılında 24050 milyon dolar, 2498 yılında 24100 milyon dolar, 2499 yılında 24150 milyon dolar, 2500 yılında 24200 milyon dolar, 2501 yılında 24250 milyon dolar, 2502 yılında 24300 milyon dolar, 2503 yılında 24350 milyon dolar, 2504 yılında 24400 milyon dolar, 2505 yılında 24450 milyon dolar, 2506 yılında 24500 milyon dolar, 2507 yılında 24550 milyon dolar, 2508 yılında 24600 milyon dolar, 2509 yılında 24650 milyon dolar, 2510 yılında 24700 milyon dolar, 2511 yılında 24750 milyon dolar, 2512 yılında 24800 milyon dolar, 2513 yılında 24850 milyon dolar, 2514 yılında 24900 milyon dolar, 2515 yılında 24950 milyon dolar, 2516 yılında 25000 milyon dolar, 2517 yılında 25050 milyon dolar, 2518 yılında 25100 milyon dolar, 2519 yılında 25150 milyon dolar, 2520 yılında 25200 milyon dolar, 2521 yılında 25250 milyon dolar, 2522 yılında 25300 milyon dolar, 2523 yılında 25350 milyon dolar, 2524 yılında 25400 milyon dolar, 2525 yılında 25450 milyon dolar, 2526 yılında 25500 milyon dolar, 2527 yılında 25550 milyon dolar, 2528 yılında 25600 milyon dolar, 2529 yılında 25650 milyon dolar, 2530 yılında 25700 milyon dolar, 2531 yılında 25750 milyon dolar, 2532 yılında 25800 milyon dolar, 2533 yılında 25850 milyon dolar, 2534 yılında 25900 milyon dolar, 2535 yılında 25950 milyon dolar, 2536 yılında 26000 milyon dolar, 2537 yılında 26050 milyon dolar, 2538 yılında 26100 milyon dolar, 2539 yılında 26150 milyon dolar, 2540 yılında 26200 milyon dolar, 2541 yılında 26250 milyon dolar, 2542 yılında 26300 milyon dolar, 2543 yılında 26350 milyon dolar, 2544 yılında 26400 milyon dolar, 2545 yılında 26450 milyon dolar, 2546 yılında 26500 milyon dolar, 2547 yılında 26550 milyon dolar, 2548 yılında 26600 milyon dolar, 2549 yılında 26650 milyon dolar, 2550 yılında 26700 milyon dolar, 2551 yılında 26750 milyon dolar, 2552 yılında 26800 milyon dolar, 2553 yılında 26850 milyon dolar, 2554 yılında 26900 milyon dolar, 2555 yılında 26950 milyon dolar, 2556 yılında 27000 milyon dolar, 2557 yılında 27050 milyon dolar, 2558 yılında 27100 milyon dolar, 2559 yılında 27150 milyon dolar, 2560 yılında 27200 milyon dolar, 2561 yılında 27250 milyon dolar, 2562 yılında 27300 milyon dolar, 2563 yılında 27350 milyon dolar, 2564 yılında 27400 milyon dolar, 2565 yılında 27450 milyon dolar, 2566 yılında 27500 milyon dolar, 2567 yılında 27550 milyon dolar, 2568 yılında 27600 milyon dolar, 2569 yılında 27650 milyon dolar, 2570 yılında 27700 milyon dolar, 2571 yılında 27750 milyon dolar, 2572 yılında 27800 milyon dolar, 2573 yılında 27850 milyon dolar, 2574 yılında 27900 milyon dolar, 2575 yılında 27950 milyon dolar, 2576 yılında 28000 milyon dolar, 2577 yılında 28050 milyon dolar, 2578 yılında 28100 milyon dolar, 2579 yılında 28150 milyon dolar, 2580 yılında 28200 milyon dolar, 2581 yılında 28250 milyon dolar, 2582 yılında 28300 milyon dolar, 2583 yılında 28350 milyon dolar, 2584 yılında 28400 milyon dolar, 2585 yılında 28450 milyon dolar, 2586 yılında 28500 milyon dolar, 2587 yılında 28550 milyon dolar, 2588 yılında 28600 milyon dolar, 2589 yılında 28650 milyon dolar, 2590 yılında 28700 milyon dolar, 2591 yılında 28750 milyon dolar, 2592 yılında 28800 milyon dolar, 2593 yılında 28850 milyon dolar, 2594 yılında 28900 milyon dolar, 2595 yılında 28950 milyon dolar, 2596 yılında 29000 milyon dolar, 2597 yılında 29050 milyon dolar, 2598 yılında 29100 milyon dolar, 2599 yılında 29150 milyon dolar, 2600 yılında 29200 milyon dolar, 2601 yılında 29250 milyon dolar, 2602 yılında 29300 milyon dolar, 2603 yılında 29350 milyon dolar,

İstanbul'da Ulaştırma Sisteminde Mevcut Durum, Küresel Gelişmeler ve Çoklu Türel Kullanım -5-

2010'da İstanbul'da verilen yolculuk değerlerinde türel dağılımda karayolu ulaştırma türünün yüzde 78,4'lük ağırlığı olup 2014'te yüzde 67,7'ye, 2018'de yüzde 50,7'ye, 2023'te yüzde 26,5'a düşmesi öngörülmektedir. 29 Ekim 2013 itibarıyla kısmen açılışı yapılan Marmaray'ın 2014 itibarıyla türel dağılımda yüzde 7,4; 2018'de yüzde 7,9; 2023'te ise yüzde 5,7'lik paya ulaşması öngörülmektedir. Daha önce de belirttiğimiz üzere; İstanbul'daki trafik tıkanıklığı sorununun giderilmesinde bir diğer ana belirleyici de kentiçi raylı sistem hatlarının yaygınlaştırılmasıdır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, son on yıllık süreçte, yaptığı metro yatırımlarıyla şehrin mevcut metro ve hafif raylı sistem hatlarını geometrik olarak artırmıştır. Ancak; halihazırda İstanbul ölçeklerinde bir şehir için önemli oranda metro hattına ihtiyaç bulunmaktadır. 10. Kalkınma Planı ve 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası'nda İstanbul özelinde ortaya konan hedeflerde, İstanbul'da 2014, 2019 ve 2019 sonrası metro hatları için inşa, yapım ve işletim projeksiyonları ortaya konmuş olup şehrimizin 10 yıl içerisinde dünya çapında en çok metro ağına sahip şehirler arasına girmesi öngörülmektedir.

Trafik talebinin yükselişi

Yüksek nüfus artışı ve otomobil sayısındaki artışın sinerjisine bağlı olarak; şehirdeki trafik talebi hızla artmakta, trafik sıkışıklığı iki Boğaz köprüsü vasıtasıyla kronik bir hal alarak şehir boyunca ve dışına taşmaktadır. Bu; seyahat süresinde önemli kayıplar, trafik kaza kayıplarında artış, park yetersizliği, hava kirliliği vb. gibi birçok ciddi götürülere neden

olmaktadır.

Şu anda; şehirde demiryolları, tramvay, metrobüs, otobüs, feribot gibi birçok ulaşım modu işletilmektedir. Özellikle son on yıllık periyotta; yatırımlar - özellikle Avrupa yakasında- ağırlıklı olarak demiryollarına kaymıştır. Buna rağmen işletimdeki km'ler halen talebi karşılamaktan uzaktır ve ulaşım modları arası transfer merkezleri yetersizliği sebebiyle işlevsel değildirler, bu yüzden yolcu sayısındaki artış düşük düzeydedir.

İyi bir planlamayla...

Havaray geneli itibarıyla; yüksek eğim değişimlerinin olduğu topografyalarda viyadüklerle zeminin belli bir kot üzerinden hizmet veren bir raylı sistem türüdür. Yapımı ve işletimi itibarıyla Türkiye' de ilk olması nedeniyle, mevcut altyapıda geçmişten gelen eksikliklerin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir. İstanbul Mastır Planı'nda 2023 hedefleri dahilinde 776 km'lik bir kentiçi raylı sistem hedefi konulmuş olup bunun bir bölümünü de havaray hatları oluşturmaktadır.

Ülkemiz ve özkde İstanbul için, ulaştırmada türel dağılım ve türlerarası entegrasyon çerçevesinde havaray -iyi planlandığı takdirde- kentin ulaşırma sisteminin verimliliğinin artmasına ve trafik tıkanıklığının düşürülmesine önemli miktarda katkı yapacak, sistemin verimini arttıracaktır.



PROF. DR. MUSTAFA ILICALI
mustafa.ilicali@tasimadunyasi.com
mustafa.ilicali@ibb.gov.tr

Havarayın çok düşük maliyetler gerektirdiğini söyleyemeyiz. Ancak metroda, yoğun kazı işlerinin olması, özellikle ülkemiz gibi engebeli arazinin yoğun olduğu coğrafyalarda maliyeti daha da arttırmaktadır. Havarayda ise yine engebeli araziden kaynaklanan viyadük inşası artabilmektedir. Maliyet esas olarak bundan kaynaklanmaktadır. Genel olarak; havarayın metrodan daha uygun maliyetli bir yatırım olduğunu söylenebilir.

Güzergah, saatler ve duraklar...

Toplu taşıma hizmeti kendine has bir hizmettir. Yersel toplu taşıma türüne bağlı olarak, yolcular hareketlilik gereksinimlerinin ne düzeyde karşılanacağını bilmek ister: Hangi güzergahlarda hizmet verilecek? Hareket saatleri ne zaman? Duruşlar nerelerde? Bilet alımı nasıl yapılacaktır? Fiyatlar ne kadar? vs. İnsanlara; söz konusu ulaşım sistemini kullandığı takdirde kazanacakları ve sistemin pozitif yönleri iyi tanıtılmalıdır (anahtar kelimeler: dakiklik, temizlik, personel kalitesi, işletme yapısı, vs.).

Sinyalizasyon...

Bir diğer önemli başlık da sinyalizasyon konusudur. Bu; her şeyden önce kullanılan 'mimari dilin' imkanları ile ilgilidir (örneğin: hangi biletler hangi gişelerde satılır). Tasarım, psikoloji ve personel deneyiminin değerlendirilmesinde; işaretleme

ve denetleme desteğinde yolcular için bir algısal bütünlük oluşturacak sistem geliştirilmelidir. Eğer; buna rağmen, yeni bir sistem tamamen ya da kısmen otonom olarak işletiliyorsa (örneğin turizm odaklı olarak), çevrede mevcut olan sinyalizasyon sisteminin desteğinde işletim önerilir.

Kentiçi raylı sistem yatırımları; metro başta olmak üzere son on yılda hızlı bir gelişim gösterse de bu, dengeli türel dağılım sağlanması ve özel otomobil sahipliği oranlarının düşürülmesi için tek başına yeterli olmayacaktır. Bu, tüketim kültürünün yönetiminden şehirleşmeye ve ulaşım ana planına, bunlarında birbiriyle entegrasyonuna kadar geniş bir sahayı ifade etmektedir. Asya'dan Avrupa'ya geçişler incelendiğinde bunun yüzde 81'inin köprülerden, yüzde 19'unun ise denizyoluyla gerçekleştirildiği görülmektedir. Ayrıca; köprü geçişlerindeki araç türleri incelendiğinde; özel otomobillerin yüzde 82'lik bir paya sahip olduğu görülmektedir. Buna karşın; köprülerdeki yolcu taşımacılığının ancak yüzde 24'lük bir kısmı özel otomobillerle gerçekleşmektedir. Daha önce de ifade ettiğimiz üzere, özel otomobil sahipliği oranlarının artması ve hemen her özel otomobille ortalama bir 1-2 yolcunun bulunmasının sonucu olarak, köprüdeki trafik tıkanıklığının en önemli faktörü olan özel otomobiller, köprülerden taşınan yolcuların ancak yüzde 24'lük bir kısmını karşılamaktadır. Buradan, köprülerden insanlardan çok özel otomobillerin geçişinin sağladığı sonucuna da varılabilmektedir.

Hepinize sağlıklı huzurlu mutlu başarılı bir hafta dilerim. ■



Salim Altunhan

salim.altunhan@tasimadunyasi.com

Sektör ses çıkarsa...

Sayın Cumhurbaşkanının dediği gibi, biri bırakıp diğeri alıyor... Bir terör örgütünden kurtuluyoruz derken, diğeri saldırıyor. Ancak biz, gerçekten birlik olursak, diri olursak başaramız kaçınılmazdır. Karayolu yolcu taşımacılığı sektörü de aynı. Sektörümüz de bir olursa, sektörün genel sorunlarına beraber çözüm bulursa hepsinden kurtulur, refaha ereriz. Peki, bu nasıl olacak, diye sorduğunuzu duyuyorum.

Geçen hafta bu köşede dile getirdiğim otogar sorununa yönelik olarak birçok arkadaşım aradı, sektörün isimsiz kahramanı olan kaptanlar aradı. Dile getirdiğim sorunun ne kadar can alıcı, ne kadar önemli, ne kadar belirleyici olduğunu söylediler. Bunu, bana değil, sektörün ileri gelenlerine söyleyin, ben zaten sizlerin sorununu dile getiriyorum köşe yazımda yazıyorum; siz kendi yetkililerinize, sorumlularınıza aktarın ki, onlar da bu sorunun çözümüne sahip çıksınlar.

Anketler moda oldu ya, hemen her olaydan sonra anket yayınlanıyor. Ben de bir anket yapsaydım, "Aman ağabey, eşim var, çocuk çocuğum var, bakmakla yükümlü olduğum insanlar var, borcum var... Eğer bunları patrona söylesem işten

atar beni..." diyenlerin oranı en yüksek çıkardı.

Ben şimdi soruyorum: Eğri oturup doğru konuşarak, elinizi vicdanınıza koyarak, aklınıza danışarak cevap verin. Bu sorunlar devam ederse mutlu olacak mısınız? Bu sorunların devam etmesiyle artacağı aşıkâr, kazancınız yetecek mi, bu saydığınız yükümlülükleri yerine getirmeye?

Cevap mı? Siz söyleyin, siz olsanız ne cevap verirsiniz? Çıkan sonuç da o zaten.

İstanbul Otagarı'nın eksikliklerini görmezden gelerek savunanlar sadece profesyonel yöneticiler. Onların dönen tekeri yok. Riske de girmemişler. Zaten kazanıyorlar, daha çok kazanmak derdindeler, sektör zor durumdaymış, kaptanların emeği boşa gidiyormuş, umurlarında bile değil. Ancak biz otobüsçülerin, alınının teriyle kazananların seslerini çıkarması gerekiyor. Karayolu yolcu taşımacılığı sektörünün üç federasyonu var, hemen her ilde de dernekleri var... Sektörün sorunları için çaba harcıyorlar, ama iş İstanbul Otagarı'na gelince duruyorlar. Bu demektir ki federasyon ve dernek yöneticilerini ikna etmeliyiz.

Kazanırsak hep birlikte kazanacağız. Kaybetmemiz ise sektörün sonu demektir. ■

"Yolların kralı olmaz, kuralı olur"

Başbakan Binali YILDIRIM

Yeni Novociti. Şehirde ulaşım şimdi daha keyifli!

Isuzu Novociti yeni tasarımı ve donanımıyla toplu ulaşıma şıklık ve konfor katıyor.



- Modern iç ve dış tasarımı • LED'li gündüz farları • Geniş ve modern sürgülü camlar • Şoför bölgesi raflar • Büyütülmüş iç dikiz aynası
- Yeni arkaklık, katlanır arka koltuklar • Tamamı rayda, isteğe özel dizilebilen konforlu kumaş koltuklar • Bakımı kolaylaştıran iç kapaklar



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

ISUZU

Erzurum ulaşımında dev projeler

Erzurum Büyükşehir Belediyesi, İstasyon Sevk ve İdare Merkezi ile Uydu Takip Merkezi törenle açıldı.

Açılış programına AK Parti Erzurum Milletvekili Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı, Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Sekmen ile davetliler katıldı. Başkan Mehmet Sekmen, "9 şehiriçi hat, 12 de ilçe aracı olmak üzere toplam 21 ulaşım ağıнын aynı anda sefer yapabileceği Sevk ve İdare Merkezi, modern bir sosyal tesis olarak dizayn edildi. Ulaşım hizmetlerinin en yoğun olduğu Gürcükapı ve Tren Garı'nın kesişme noktası olan merkezimizde ulaşım müdürlüğü idari binası, kafeterya, lokanta, özel halk otobüsleri ve öğrenci servis ve personel taşıyıcılar dernekleri ile kardelen kart dolun merkezi bulunuyor. Merkezimiz ulaşım ağıında olası sorunları en asgari seviyeye indireyecek" dedi.

Başkan Sekmen, şehiriçi ulaşım hattında yer alan 219 otobüsten 56'sının aynı anda görüntülü olarak takip edildiği bu sistem sayesinde ulaşım ağı kameralar vasıtasıyla izlendiğini açıkladı. Sekmen 139 özel halk otobüsünün de yineleneceğini ifade etti.

Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı Ünsal Kırac da 30 aracın doğalgazla çalıştığını, bu sayıyı arttırmak için çalıştıklarını belirtti. ■



Ilıcalı'dan kaynak desteği

Erzurum Milletvekili Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı, kent için yapılacak olan projelerde Büyükşehir'e kaynak sözü verdi: "Ben milletın vekili olarak tüm milletvekillerimiz adına buradayım. Büyükşehir Belediye Başkanımıza, Belediye adına yapacağınız tüm projelerde kaynağın bulunması dâhil her şeyi taahhüt ediyoruz. Erzurum göç veren değil göç alan şehir olsun. Bu şehri kalkındırırım."



SİZDEN ALDIĞI GÜÇLE MEMLEKETİN HER YERİNDE!

Yerli ve milli marka olarak süratle devam ediyoruz.



Gerçek müşteri şikayetlerini baz alarak değerlendiren **A.L.F.A. Awards**'ta ödülün sahibi belli oldu! Müşterilerimize sunduğumuz kaliteli hizmet ile tam 25 farklı sektörden markanın yarıştığı **Müşteri Deneyimini En İyi Yöneten Markalar** değerlendirmesinde Sürat Kargo olarak **birinci olduk!**

Tebrikler. Bu başarı hepimizin!

0 850 202 0 202
www.suratkargo.com.tr

f /suratkargo t /suratkargotr i /suratkargotr

süratkargo
Süratle, özenle...



Mevlüt İlgin

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Genel Sekreteri

mevlut.ilgin@tasimadunyasi.com

Ankara temalarımız

10 Ağustos Çarşamba günü Ankara'da bir dizi temasımız oldu. Günün ilk ziyaretini Ulaştırma Bakanlığı'na yaptık. Daire Başkanı Sayın Mahmut Gürses ve Kara Ulaştırması Genel Müdürü Sayın Nurhan Tüfekçioglu ile görüştük. Her ikisine de karayolu yolcu taşımacılığının sivil toplum örgütlerinin ortak imzalarının yer aldığı dilekçeyi sunduk.

Bakanlığa dilekçe

TOFED-UYOF-TOF ve IPRU Başkanlarının imzaladığı dilekçe ile 26 Ağustos'ta açılacak olan 3. Boğaz Köprüsü'nün otobüslere zorunlu olmamasını istedik. Dilekçemizde köprünün sektöre getireceği maliyetleri, zaman kaybını ifade ettik. Otobüslerin toplu taşıma unsuru olduğunu ifade ettik. Ayrıca İstanbul Otagarı'ndan günlük ortalama çıkan otobüs sayısının 1250 adet olduğunu ve bunun 750 adedinin 2. Boğaz Köprüsü'nü kullandığını da belirttik. Bakanlık yetkilileri ile uzun ve çetin süren bir görüşme oldu.

AKP Genel Merkezi'ni ziyaret

Bakanlık ziyaretimizin ardından TOFED heyeti olarak Adalet ve Kalkınma Partisi Genel Merkezi'ni ziyaret ettik. Genel Başkan Yardımcısı ve Malatya Milletvekili Öznür Çalık ile bir araya geldik. Sayın Çalık'a, Taşıma Dünyası'nda, geçtiğimiz haftalarda "Sektörün 12 Talebi" manşetiyle yer alan sorunlarımızı içeren dosyayı sunduk. Özellikle İstanbul Otagarı'nın yerinde kalmasını içeren isteğimizle ilgili ve IPRU'yu geniş şekilde tanıtan dosyaları da takdim ettik. Sayın Çalık, bu taleplerinin her birinin uzmanlık alanı gerektiren konular olduğunu açıklayarak, bizzat Belediyeler Birliği'nden bizim için bir randevu aldı.

Belediyeler Birliği ile görüşme

Belediyeler Birliği Genel Sekreteri ve Çevre Bakanlığı'nda Genel Müdür olarak görev yapan Sayın Hayrettin Güngör ile 15 Ağustos Pazartesi günü saat 14.00'te görüşeceğiz.

Biz Sayın Çalık'tan sektörün sorunlarının çözümüne destek vermesini istedik. Kendisi de sektörün içinden birisi olduğunu ve yaşanan sorunların takipçisi olacağını vurguladı.

Sayın Hayri Baraçlı ile görüşme

Sayın Öznür Çalık, bizi, randevu almadığımız halde, Eski Pendik Belediye Başkanı, AKP Genel Başkan Yardımcısı Erol Kaya ile görüştürdü. Orada da İBB'nin yapacağı cep terminalleri, Gaziosmanpaşa Otagarı ve İstanbul Otagarı'nın yerinde kalması konuları görüştük. 15 Ağustos Pazartesi günü Sayın Erol Kaya ile yine bir araya geleceğiz. Sayın Kaya, İBB Genel Sekreteri Sayın Dr. Hayri Baraçlı'dan randevu alacağını söyledi. Sayın Baraçlı bizi arayıp 16 Ağustos Salı günü saat 15.00 için randevu verdi. Sayın Baraçlı ile İstanbul Otagarları ile ilgili görüşeceğiz.

Sektör meclisi toplantısı

TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclisi 25 Ağustos'ta toplanacak. Bu toplantıda Sektör Meclisi olarak 3. Boğaz Köprüsü'nün otobüslere zorunlu olmaması yönünde karar alacağız.

Herkes iyi haftalar diliyorum. ■

"Yıldız" konforuyla

Sprinter Okul Servisleri

Mercedes-Benz Türk, Sprinter'de sunduğu güvenlik donanımları ve konforu ile okul servisi pazarında müşterilerin beklentilerini araçta bulunan üst düzey güvenlik sistemlerini standart olarak sunarak en iyi şekilde karşılamaya devam ediyor.

Özel güvenlik sistemleri

Sınıfında sunduğu üstün güvenlik özellikleriyle öne çıkan Sprinter'de 9'uncu nesil ADAPTIVE ESP (ESP - Elektronik Dengeleme Programı), değişken yük ağırlığını dikkate alarak aracın ağırlık noktasını hesaplıyor ve güvenliği büyük ölçüde artırıyor. Mercedes-Benz Sprinter, yönetmeliklere uygun olarak 3 noktalı ve gergili emniyet kemerleri, düzgar savrulma asistanı, yağmurdan fren desteği, rampa kalkış desteği, çarpışma önleme asistanı, şerit takip asistanı, adaptif fren lambaları, sıkışma önleyicili orijinal elektrikli kapıları ve okul araçlarında standart olarak kullanılan kamera sistemi ile öğrencilerin güvenli bir yolculuk yapmasını sağlıyor. ■



İTO Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Orduhan:

Plaka tahdidi sevdalısiyim. Nefesim yetinceye kadar mücadele edeceğim

"Aşk, hevesin geçinceye kadarmış; sevdada nefesin yetinceye kadarmış. Ben plaka tahdidi sevdalısi oldum. Nefesim yetinceye kadar bu mücadeleyi vereceğim. O kadar net. Hiçbir zaman umudumu kaybetmem. Bu, bir karar vericinin iki dudağı arasında olduğu müddetçe bu umudumu kaybetmem. Niye umudumu kaybedeyim. Doğru zamanda, doğru yerde, doğru kişi olduğunda ben bu sonucu alacağım. Ama İTO'dayken ama başka yerlerdeyken alacağım."

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şubat ayında UKOME'de aldığı kararı, 22 Temmuz 2016 tarihinde İBB Meclisi'nde onayladı. Servisçiler plaka tahdidi beklentilerinin gerçekleşmemesinin hayal kırıklığına yaşarken ve birçok servisçinin "Keşke bu tahdit sürecine hiç girişmeseydik" dediği ve umutsuz olduğu bir dönemde İTO Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Orduhan Taşıma Dünyası'na farklı bir açıklamada bulundu.

Tahdit sürecine iyi ki girmişiz

Açıklamalarına, "Net olarak söylüyorum; tahdit sürecine iyi ki girmişiz" diyerek başlayan İstanbul Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Orduhan, "Tahdit sürecine, burada biten bir yol olarak bakarsak, biz hedeflerimizi ve mücadelemizi çok kısır ve küçük tutmuşuz demektir. Bu zor bir olay. Türkiye'de tüm tahditli araçlardan daha fazla tahdidin istendiği bir ilin yapısından bahsediyoruz. 60 bin küsür aracın tahdidinden bahsediyoruz. Bu tahdidin olması için elbette önümüzde zorluklar olacak, bunlar bizi yıldırmamalı. Yönerge düzenlemesini bir basamak olarak görmeliyiz. Ama tahditli ilgili olan beklentimiz, mücadelemiz, bu konu ile ilgili ısrarımız asla yok olmamalı. Tahdit beklentisine devam. Bununla ilgili projelendirmeye, isteğe, her dönem ilgili ve yetkililere gitmeye devam. Bundan sonraki süreçte daha iyi örgütlenerek yürütmeye devam diyorum" dedi.

Sektör yeterli desteği vermedi

Tahdit talebi sürecinde herkesin bunu istediğine, ama yeterli desteğin verilmemesine inandığını belirten Orduhan, şunları söyledi: "Herkes tahdit istiyordu. Ama ben de dahil, o toplantılarda, sokak buluşmalarında en başta olmama rağmen arkamda istediğim desteği sözle olarak gördüm, eylem olarak ve orada var olarak asla göremedim. Aynı şekilde İSTAB da göremedi. Esnaf odası da göremedi. Diğer katılımcı, temsilci arkadaşlarımız da göremedi."

Timur'un filleri gibi

Hakan Orduhan, bu desteği görememelerinin nedenlerini, "Bizim insanımızın tipik özelliği bu anladığım kadarıyla. Timur'un filleri hikayesi gibi. Herkes bu işi gazlıyor. Herkes bu işi istiyor; 'varız, ölürüz, canımızı veriz' diyor. Hadi yürüyün dedikimizde arkada kimse göremiyorsunuz. Arkada kimse yok" sözleriyle açıkladı.

Orduhan, Belediye Başkanı Kadir Topbaş'ın iki yıldır devam eden plaka tahdidi taleplerine yönelik servisçilerle bir araya gelmemesini de değerlendirdi: "Sayın Başkan, anladığım kadarıyla, topa girmek istemiyor. Sayın Başkanın bilgisi, becerisi, bu konudaki yetkisinden, kudretinden hiç kimse şüphe edemez. Kadir Bey, bu konu ile ilgili, bana göre İstanbul'da başındaki tek yetkili kişi. Kadir Bey'in buna evet demesi bu işi neticelendirir."

Neden olmadı?

Orduhan, tahdidin neden olmadığını da şu sözlerle değerlendirdi: "Bunun olmamasında benim kişisel fikrim olarak iki temel sebep var. Bir tanesi denetleyememe sebebi, denetim

■ Erkan YILMAZ



zafiyeti. İlerde servislerle ilgili çok somutlaşmış olmasa da servisleri kaldırma veya azaltma ile ilgili strateji. Çünkü kazanılmış müktesep hak, sonrasında bunu geri almak mümkün olmayacak veya zor olacak.

Yönerge bir basamak

Yönergenin tahdit sürecinde bir basamak olabileceğine de değinen Orduhan, "Belediye, 'düne kadar bu işe herkes giriyordu, şimdi 40 bin lira vererek girecek' diyebilir. En azından, bu bir zorluk mudur? Evet, doğru, bu bir zorluktur. İşte bunun için bana göre plaka tahdidinin yaklaşımının bir basamağı olabilir" dedi.

Toplanan paralar servisçiye dağıtılın

Orduhan, Belediyenin servisçiden toplayacağı paralara yönelik bir de teklifte bulundu: "Belirlenen ücretlere baktığımızda, Belediyeye müthiş bir gelir sağlanıyor gibi görünüyor. Belediye, 'bız para tarafında değiliz' diyor. Eğer samimilerse, toplanan paraların mevcut taşımacılara eşit şekilde dağıtılmasını teklif ediyorum."

10 yıllık belgelendirme

Yönergede yer alan 10 yıllık belgelendirme sürecine yönelik de değerlendirmeye de bulunan Hakan

Orduhan şunları söyledi: "10 yıl sonra, hedefin ne olacağı belli olmaz, ben belki servisleri kaldırım' diyorsa ben bunu eleştiririm. Yok, ben bir belge veriyorum, bunun mutlaka bir süresi olması gerekir. Bu, 10 yıl sembolik süredir. Bu 10 yıl içinde bunu defalarca revize edebiliriz. Çünkü bir UKOME kararına bakıyor. Şu an bir yıl sonra bir karar alıp bunu 20 yıla da çıkartabilir. Bu süreci yeni bir masaya yatırıp yeni bir Yönerge ile lağvedebilir de... Bu müktesebat, bir hak değil, çünkü çıkan yönergenin taşımacı sektörünü güvenceye alan hiçbir yanı yok."

Neden 40 bin?

Belediyenin yeni taşımacıya yönelik belirlediği 40 bin TL'lik ücretin hangi kriter çerçevesinde belirlendiğini de anlamadıklarını ifade eden Orduhan, "Neden 40 bin? 20 bin veya 100 bin değil. Bu hangi kriter çerçevesinde belirlendi, anlayamıyoruz" dedi.

Özmal düzenlemesinde ücret

50 özmal araçtan fazla taşıta yönelik ücretlendirmenin çok yanlış bir karar olduğuna dikkat çeken Orduhan, "Bu, sektörün düzenlemeyi yargıya taşımada ayakları yere basan maddelerinden bir tanesi. Ulaştırma Bakanlığı'nın Yönetmeliği, İBB'nin düne kadar uyguladığı yönergede eğer şu işi yapacaksın şu adet de şu kadar özmalın olacak, buna mecbursun diyerek bütün taşımacıları araç almak zorunda bıraktı. Şimdi, araç aldı diye o taşımacıyı cezalandırarak ondan para istiyor. Buna itiraz ediyoruz. Bir de sınır niye 50? Bir istatistik mi var? Pazarın ağırlığı 50'nin mi altında? Şimdi, birçok firma 50'nin üzerindeki aracı satmaya yönelik değerlendirmeler yapıyor. Bütün şirketleri kurumsallaşmaya itmemiz gerekirken, İstanbul'da servis taşımacılığını bireyselleştirmeye doğru götürmek bence sektörel hata; bilimsel, idaresel, her türlü hata" dedi.

Güzergah izin belgesi ücretsiz olmalı

Güzergah izin belgesinin ücretli olmasına itiraz ettiklerini belirten Orduhan, "100 liralık güzergah izin belgesinin ücreti cezalandırmalarda yaptırım cetveli olarak da belirleniyor. Bir hatada, 30 güzergah izin belgesi ücreti istenmesi servisçi için çok ağır maliyetler getiriyor. Buna gerek yok. Kabahatler Kanunu cezalandırmaya yönelik belirlenmeleri yapmış. Buna göre ilerlemek gerekiyor. Güzergah izin belgesinin ücretsiz olması için mücadele edeceğiz" dedi.

Nefesim yetinceye kadar...

Plaka tahdidi mücadelesinin bitmediğini ve sonunda tahdidin İstanbullu servisçi için de gerçekleşeceğine inandığını belirten İTO Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Orduhan, "Bu konu ilerisi için start aldı. Çok sık basında yer alması çözüm için gerekli. Belediyeye toplumsal baskı yaparak çözüleceğine inanıyorum. Sonuç alınca kadar, bu benim projem. Ömrüm yetmiyorsa, ömrümün sonuna kadar mücadele edeceğim. Aşk, hevesin geçinceye kadarmış; sevdada ise nefesin yetinceye kadarmış. Ben plaka tahdidi sevdalısi oldum. Nefesim yetinceye kadar bu mücadeleyi vereceğim. O kadar net. Hiçbir zaman umudumu kaybetmem. Bu, bir karar vericinin iki dudağı arasında olduğu müddetçe ben umudumu kaybetmem. Niye umudumu kaybedeyim. Doğru zamanda, doğru yerde, doğru kişi olduğunda; ben bu sonucu alacağım. Ama İTO'dayken ama başka yerlerdeyken alacağım" dedi.

Zümre toplantısı geliyor

Hakan Orduhan, sözlerini, "Bir zümre toplantısı geliyor, kararı alındı. Onunla ilgili tarih ve katılımcılar belirlenecek. Toplantıda İBB üst düzey yetkilileri olması için çaba göstereceğiz. Bununla ilgili çalışmamız var. Çok yakın zamanda toplanacağız" diye konuştu. ■



Akif Nuray

anuray59@gmail.com

Anlamaya Meyilli Eğitimli Sürücüler...

Amerikan başkanlık seçimleri yaklaşıyor ve adayların mücadelesi kızışıyor. Pek ulusal bilgiler hiç umulmadık hızda ortaya yayılıyor ve bilişim teknolojileri sayesinde bizim evlere kadar erişiyor. Baksanız; Ortadoğu'nun en becerikli örgütünü ABD dışişleri eski bakanı, şimdinin başkan adayı yakından biliyor, tanıyor, destekliyormuş. Bunu öbür başkan adayı eleştirerek anlatıyor: (http://redstatewatcher.com/article.asp?id=32598&utm_source=reembed&utm_medium=endscreen&utm_campaign=popular)

Kasım'daki seçime kadar Türkiye'de destekledikleri örgütleri de açıklar bu aday, eminim.

* * *

Yapılıyor, devletimiz. Maliye Bakanlığı vergi, prim ve cezaları yeniden yapılandırdı, ödeme kolaylığı getirdi. 150 TL borç, nakit ve tamamen ödenirse, 105 TL'ye iniyor. 100 TL anapara sabit kalıyor, 50 TL olan ceza 5 TL'ye anıyor.

1 milyon 750 bin mükellefin yüzde 70'i borçlu. Borcun toplamı 160 milyar TL. 90 milyar TL'si vergi borcu, 70 milyar TL'si prim borcu. Bu borcun yıllık finans maliyeti 16 milyar TL eder, borçluların yaralandığı finansal kazanç bu büyüklükte. Bu kayıp büyüklük ise asgari ücrete yapılan ve çok şikayet edilen zammın yıllık tutarına eşit. Halbuki bu zam yepyeni müşteriler yaratacak, borçluların işlerini açacak, gelirlerini arttıracak. IMF Başkanı bile "yoksulları müşteri yapmak" yolunu önermedi mi, dünya şirketlerine!

Nasıl bir ekonomidir, yaşadığımızı! Bu borçlular; iş sahipleri, KOBİ'ler, serbest meslek sahipleri. 2015 yılı için beyan ettikleri aylık gelirin ortalaması ne kadar: 1.500 TL! Halbuki Maliye Bakanlığı artık günlük geliri biliyor, izleyebiliyor, mükellefe DÜZELTME önerisi bile yapıyor. Hatta Öneri Beyanname bile hazırlıyor. Bu önerilerin yüzde 95'i mükelleften kabul görüyor. Batının devleti gibi yani, görüyor.

Aklıma TÜSİAD'ın yaptırdığı Yolsuzluk Eğilimi Anketi geldi. Kendi belirledikleri 804 kişi ve şirkete sordular. Yüzde 45'i rekabet şartları altında kaldıklarında kamu kaynaklarını usulsüz kullanmanın uygun olduğunu söyledilerdi. Samimi konuşmuşlar!

Bu borçluların içine taşıma dünyasının üyeleri olan 29 milyon kişilik trafik borçlusu dahil edildi. Kişi başına trafik ceza borcu yaklaşık bin TL.

Halbuki sürücü belgesi adedimiz 26 milyon. Demek ki sürücü belgesi olmadan da araç kullanan en az 3 milyon vatandaşımız var. Demek ki ortalama olarak HER sürücümüzün trafik cezası var.

Hayret etmeyin bu kara duruma. Yenilenen Sürücü Kanununda bile gerekli eğitim düzeninin İLKOKUL olarak tutulmasına hayret etmediniz. Geçenlerde "Yılın Kaptan Şoförü" seçtikleri sürücüyü 14 temsilci ortak ödül verdiler, para ödülü: 2.500 TL! Ben, işte bunlara hayret ediyorum.

Rakamlar ne kadar ayan beyan konuşuyor, değil mi?

* * *

Geçen haftadan devamla, İtalya yolculuğundan anlatayım. Doğu kıyısında Brindisi liman şehriden başladım, büyük matematik bilgini Arşimed'in Sicilya'sını dolaştım. Etna yanardağında 2013 yılında patlamış olan kriterin yanında kamp yaptım. Arayol-anayol-otoyol, köprü-kavşak-viyadük-tünel, trafik işaretleri-tabela-ışık-çizgi, küçük-atık arabalar-dar sokaklar-yüksek hızlar-sert coğrafya-eğitilmiş sürücüler İtalya'da trafik serüvenini heyecanlı ve yüksek performanslı tutuyor. Ferrari'nin, Lamborghini'nin, Maserati'nin, Bugatti'nin doğduğu bu yollarda araba sürmek değerli deneyim. Yollarda kazalı, vuruk, dökük, eksik parçalı araç görmedik. 2.500 km yolda kimse beni üzmedi, kocaman kalan arabamla ben de kimseyi üzmedim.

Niyetimi kelime, işaret ve hareketle anlatmam yeterli oldu. Çünkü İtalyan zaten anlamaya niyetli. Turizmin işaretlerini izledik. Gezi tekneleri, otel ve camping otoparkları, turistik lokantaları, çarşıları, müzeleri boş bile sayılabilir.

Bir küçük not: İtalya deyince akla futbol gelir, sessiz, sakin... haftaya... ■

www.tasimadunyasi.com

facebook.com/tasimadunyasi

twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası Gazetesi Yerel Süreli Haftalık Gazete Yıl: 5 • Sayı: 243 15 - 21 Ağustos 2016 Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Barış Can BAŞKAN	
Genel Yayın Yönetmeni Erkan YILMAZ	Genel Yayın Danışmanı / Başyazar Dr. Zeki DÖNMEZ
Editörler Korkut AKIN, Akif NURAY	
Reklam Rezervasyon 0532 779 21 82	İş Geliştirme Danışmanı Mehmet ÇIKINCI
Dağıtım: Mikail BAYAT	Hukuk Müavirleri 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 Bahçeelievler/ İSTANBUL Tel: 0212 454 30 00	
BÖLGELER: İZMİR Cumhur ARAL , ANTALYA Pınar KİLİNC EDİRNE Hüseyin TOPÇU DİYARBAKIR Ramazan DEMİR SAMSUN Ahmet ŞENOL 0535 207 65 88	

Fransa'da 5 binli adetlere koşuyor

Yurtiçi pazarda otobüs teslimatlarında hız kesmeyen Temsa, yurtdışı pazarlarda da ihracat adetlerini artırmaya devam ediyor.

66 ülkeye otobüs ihraç eden Temsa, en güçlü pazarları arasında yer alan Fransa'ya toplam 22 adet otobüs daha teslim etti. Mayıs ayında 42 adetlik bir otobüs teslimatının gerçekleştirildiği Fransa'ya son olarak teslim edilen otobüsler arasında LD 13 SB, MD9 LE, MD 9, MD7, HD13, HD 12 ve MD9 IC bulunuyor.

5 binli adetlere adım adım

Fransa pazarında Temsa'nın çok güçlü bir marka konumunda olduğunu belirten Bölge Satış Müdürü Çağdaş Hakan Adıyeke, "Fransa yollarında hizmet veren otobüs sayısı 4 bin 700'ler civarına geldi. Hedef 5 binli rakamlara

ulaşmak. Temsa'nın Fransa pazarındaki başarısı ihtiyaçlara en uygun model otobüsleri sunabilmemizle mümkün oluyor. Son olarak yaptığımız 22 adetlik teslimatla kapsamı model bazlı olarak incelendiğinde çok farklı alanlara yönelik ürünlerimizin talep gördüğünü tespit etmek mümkün. Yenilikçi ve geniş ürün gamımız ve bu ülkede sahip olduğumuz güçlü bayi ağımla Temsa markasının sahip olduğu pazar seviyesini çok daha yukarıya taşımamız mümkün olacak. Yıl sonuna kadar yine çeşitli modellerde otobüs ihracatı ve teslimatı gerçekleştirmeye devam edeceğiz. Fransa'daki taşıma şirketleri Temsa'nın ürünlerinin sahip olduğu konforu, teknolojik özellikleri ve işletme sürecindeki avantajları gördükçe yeni yatırım tercihini Temsa yönünde kullanmaya devam ediyorlar. Bu da bizi mutlu ediyor" dedi. ■

Kanatoğulları Turizm'e 7 Prestij SX ekledi. Firma 8 adet daha Prestij SX yatırımı hedefliyor.

Afyon'un en önde gelen şirketlerinden Kanatoğulları Turizm, filosuna 7 Prestij SX ekledi. Firma 8 adet daha Prestij SX yatırımı hedefliyor.



Kanatoğulları Turizm, personel, okul ve turizm taşımacılığı alanında 1996 yılından beri hizmet veriyor. Firmanın filosunda 100 özmal araç bulunuyor. Kanatoğulları Turizm'e 7 Prestij SX araçlarının teslimi için düzenlenen törene firma sahibi Süleyman Kanatoğulları, Temsa Satış Müdürü Baybars Dağ, Bölge Satış Yöneticisi İrfan Özsevim, Temsa bayisi Ant Oto Yönetim Kurulu Üyesi Hikmet Göksoy, Ant Oto İzmir Müdürü Fatih Kaya ve Satış Yetkilisi Şakir Yılmaz katıldı.

8 Prestij SX yatırımı daha

Temsa Prestij SX tercihinde öncelikli etkenin düşük yakıt tüketimi ve Temsa Bayisi Ant Oto'nun sıcak yaklaşımı olduğunu belirten Süleyman Kanatoğulları, "Filomuzda ağırlıklı olarak başka bir markanın araçları bulunuyor. Ancak ilk kez öz mal sınıfı yatırımında Temsa Prestij SX aracı tercih ettik. Filomuzda ikinci el olarak 4 adet Prestij vardı. Bu araçların da yakıt tüketiminden memnunduk. Birde Temsa'nın bayisi Ant Oto Yönetim Kurulu Üyesi Hikmet

Göksoy'un sıcak yaklaşımı tercihimizde çok büyük etken oldu. Bu diyalog devam ettikçe, okulların durumuna göre biz 7 veya 8 adet daha Prestij yatırımı daha yapmayı planlıyoruz" dedi.

Geleceğe yönelik umutluyuz

Gelecek süreçte yönelik umutlarını koruduklarını belirten Süleyman Kanatoğulları, "Devletimiz dimdik ayakta durdukça, ekonomimiz bozulmadığı sürece biz de geleceğe umutlu oluyoruz. Ekonomi düzgün giderse bizde ödemelerimizi zamanında alabiliyoruz" dedi.

Her yıl 10 civarında araç yatırımı

Afyon ve Eskişehir'de faaliyet gösterdiklerini ifade eden Kanatoğulları, "Biz yeni araç yatırımında bölge firmalarına da örnek oluyoruz. En çok araç bulunan firmalar arasındayız. Öğrenci taşımacılığı çok zor bir alan. Velilerle ikili diyalog kolay değil. Bu süreç çok önemli. Ekibin, kadron, şoför ve hostesin de çok önemli. Bunlara dikkat ettiğin zaman iş kendiliğinden geliyor. Afyon'daki

kolejlerin yüzde 90'ı bizdedir. Turizm tarafında da etkiniz. 14 civarında da büyük otobüsümüz var. Her yıl bir iki adet büyük otobüs, 10 adette midibüs yatırımı yapıyoruz. Filomuzda araçların yaş ortalaması 5. İkinci elde aracın yaşı 10'u geçtiğinde sıkıntı olur" diye konuştu.

Lider firmaların tercihi Prestij SX

Prestij SX araçlarının her bölgenin lider firmasının filosunda yerini almaya devam ettiğine dikkat çeken Temsa Satış Müdürü Baybars Dağ, "Kanatoğulları Turizm de Afyon'un en önde gelen lider şirketleri arasında yer alıyor. Bugüne kadar işbirliği sürecimiz çok sık olmamış. Firma ilk kez bir özmal yatırımı ile Prestij tercihinde bulunuyor. Biz bu işbirliğinin bundan sonraki süreçte daha sık gerçekleşmesi için elimizden gelen desteği ve ilgiyi göstereceğiz. 8 adetlik Prestij SX yatırımı için de görüşmeler sürüyor. Prestij SX tercihlerinden dolayı Sayın Süleyman Kanatoğulları'na teşekkür ediyor ve yeni araçlarımızın hayırlı, uğurlu olmasını ve bol kazanç getirmesini diliyoruz" dedi. ■



EUROP TOURS - LYON



LIBESSART & FILS TRANSPORTS - PARIS



PARISIMA - PARIS



HAUT VERDON VOYAGES - NICE



CDC VOYAGES - LYON



BOURLIN - LYON

Düşük yakıt tüketimi ile Prestij SX yanınıza "kâr" kalacak.



Yüksek konforu ve geniş yolcu kapasitesiyle Prestij SX, yenilenen tasarımıyla mükemmel sürüş keyfi yaşatırken, düşük yakıt tüketimi sayesinde kısa bir zamanda kendini amorti eder ve işletmenizi kâra geçirir.

PRESTIJ SX

temsa.com



Mustafa Yıldırım

*TOBB Karayolu Yolcu
Taşımacılığı Sektör
Meclis Başkanı*

my@tasimadunyasi.com

Sevinelim mi, üzülelim mi?

Yavuz Sultan Selim adı verilen 3. Boğaz Köprüsü'nün açılmasına iki hafta gibi bir süre kaldı. Otobüslerin 3. Boğaz Köprüsü'nden geçmesine yönelik bir karar alındığı söyleniyor. Bu, İstanbullular, İstanbul'a gelen ve giden yolcuları ve sektörümüzü önemli derecede etkileyecek bir karar. Tabii, her zaman konuşulan bir mantık var: yollar insan taşır, mantığından hareketle otobüsleri, 3. Boğaz Köprüsü'ne yönlendirmek çok doğru bir karar değil.

Bu karar gözden geçirilmeli

Bu kararın yetkililer tarafından tekrar gözden geçirilmesi gerekiyor. İstanbul'a 120 bin insan gelip-gidiyor şehirlerarası yolcu taşıyan otobüslerle. Bu karar bu insanlara birer saat kaybettirmek anlamına gelir. Bu da 120 bin saatlık iş kaybı anlamına da gelecektir. Bir kişi iki kişi giden otomobilleri 2. Boğaz Köprüsü'nden geçirip, sadece 4 bin otobüsle 100 bin insan taşıyan otobüsleri 3. Köprü'den geçmek zorunda bırakmak yanlış bir karardır. Tekrar söylüyorum; bu kararı alanların, bu sonucu mutlaka dikkate almaları gerektiğine inanıyoruz. Sadece Adapazarı ve Bursa'ya 10-12 bin dolayında günlük öğrenci de taşıyoruz. İnsanları, otobüs taşımacılığından caydırıcı bir unsur olarak gözükmüyor 3. Boğaz Köprüsü'nden geçiş.

Eziyet olarak dönecek

Ayrıca köprü geçiş ücretinin de 15 dolar seviyesinde olacağıın ifade edilmesi de sektörümüz için çok acı bir maliyet olur. Katlanabilir bir maliyet değil. İzmit'e yolcu taşıyan bir firmanın 15 dolar ücret vermesi maliyetleri çok yukarı taşır. Otobüsçünün buna tahammül edecek bir kârı zaten yok. Otobüsleri oraya yönlendirmenin, sektörümüze ve otobüsle seyahat eden insanlara eziyet olarak döneceğine inanıyorum.

15 dolar çok yüksek

Sefer başına 45 TL gibi bir ücret taşınabilir bir maliyet değil. Sayın Başbakanımızın bu konuda bir irade koymasını istiyoruz. Yollara insan taşımak istiyorsak, araç taşımak istemiyorsak; otobüsler, İkinci Boğaz Köprüsü'nü kullanmak zorundadır. Kaldı ki 15 dolar ödenebilecek bir rakam değil. Ben,, onun için 3. Boğaz Köprüsü'nün sektörümüz için bir sorun olmamasının sağlanmasını istiyorum. Bu konuda girişimlerde bulunacağız. Böyle sürpriz bir karar beklemiyorduk. Yoksa bu konuda girişimlerimizi daha önce yapardık. Böyle bir kararı, başlangıçta uygulanasa bile, sürdürülmesi mümkün olmayan bir karar olarak görüyoruz. Uzun mesafede yolcumuz uçağa gitti. Kısa mesafede bu maliyetlere ve eziyetlere katlanma şansımız yok. Biz köprü'nün açılmasına bile sevinemiyoruz, hem maliyetlerinden hem eziyetlerden dolayı. Sevinelim mi, üzülelim mi bilemiyoruz. Biz, yıllarca Ulaştırma Bakanlığı döneminde birlikte çalıştığımız, en yakınımızda duran Sayın Başbakanımızın bir irade koymasını istiyoruz. Bu durum hem eziyet hem maliyet noktasına geldi. TOBB bünyesinde, Sektör Meclisinde gerekli girişimlerde bulunacağız. Son söz: sektörün bu maliyetlere katlanabilmesi mümkün değil artık.

Herkese iyi haftalar diliyorum. ■

Uluslararası taşımacılar cezalara iptal davası açacak

Uluslararası Otobüsçüler Derneği (ULOD) Başkanı Hasan Kurnaz, firmaların sınır kapılarında fiziki imkanların yetersiz oluşu, ekonomik sorunlar ve güvenlik ve darbe girişimi nedeniyle sefer iptallerine gittiklerini bundan dolayı da çok ağır cezalarla karşı karşıya kaldıklarını belirtti. Başkan Hasan Kurnaz, firmalar olarak cezaların iptaline yönelik dava açmaya hazırlandıklarını söyledi.

Bu cezaların 100 bin TL gibi çok yüksek meblağlara ulaştığına dikkat çeken Hasan Kurnaz, "Bazı firmalar 120 TL ceza ile karşı karşıya. 30 bin 50 bin TL ceza kesilen firmalar var. 15 Temmuz darbe girişimi sonrasında birçok sınır kapısında çok ciddi sorunlarla karşı karşıya kaldık. Bu süreçte firmaların seferlerini gerçekleştirememelerinden kaynaklı cezaların iptaline yönelik dava açmaya yöneleceğiz" dedi.

Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri ile bu soruna yönelik görüşmelerde bulunduklarını belirten ULOD Başkanı Hasan Kurnaz, " Bakanlık yetkilileri yapılamayan seferlerle ilgili hatların sefer sayısının düşümünün yapılmasını, sefer yapılma ihtiyacı doğduğunda da bir gün önce faks çekilmesiyle sefer imkanı verilebileceğini ifade ettiler. Ben de bir toplantı ile bunu uluslar arası taşımacılara aktaracağım" dedi. ■



Hasan Kurnaz



Ulaştırma Bakanı Arslan açıkladı:

Projeler zamanında bitecek

Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan, darbe girişimi sonrası hiçbir projede takvim değişikliği olmadığını belirtti. Arslan, 3 katlı Büyük İstanbul Tüneli projesinin 6,5 milyon insanın yolculuk yaptığı diğer raylı sistemlerle ve karayoluyla entegre olacağını açıkladı.

Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan, NTV'de gündeme ilişkin soruları yanıtladı.

Arslan'ın açıklamalarından satır başları şöyle:

İstanbul Tüneli

15 Temmuz darbe girişimi sonrası hiçbir projede takvim değişikliği olmadı. TEM'den başlayarak otomobilleri getirecek 3 katlı Büyük İstanbul Tünelini çok önemsiyoruz. Yap işlet devret modeliyle ilgili şartnamenin hazırlanması için müşavirlik ihalesine çıktık. Yüksel Proje ihaleyi kazandı. 1 yıl içinde üç katlı tünelin yapım ihalesine çıkacağız.

Üçüncü köprü

İnşaata 10 güne bitecek Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün iki özelliği var. Büyük ağır kamyonların İstanbul trafiğine girmeden kuzeyden geçmesi. Aynı zamanda demiryolu da barındıracak. Bağlantı yolları da var. Tamamen bitmiş durumda. Şantiyeyi Başbakanımızla ziyaret ettik, herhangi bir aksaklık yok. 26 Ağustos'ta köprüyü açacağız.

Avrasya Tüneli

Avrasya Tünelinde takvim değişikliği yok. Sultanahmet ve civarı tarihi yarımadadaki trafik yükünü en aza indirecek bir proje. Anadolu Yakası'ndan vatandaşlar Karacaahmet Mezarlığı'nın oradan girecek. 20 Aralık'ta da işletmeye açacağız.

Osmangazi Köprüsü

Osmangazi Köprüsü'yle birlikte 58 kilometrelik kısmı açtık. Köprüde verdiğimiz garanti 40 bindir. Bu büyüklükteki projelerde siz hiçbir para koymadan 6,5 milyar dolarlık yatırımı yapıyorsanız burada verilmesi gereken garantiler var. Köprüden başlangıçta beklediğimiz trafik 15 bin idi.

Şu an ortalama günde 20 bin araç geçiyor. Bu beklediğimizin de üzerindedir. Sene sonu Bursa'ya kadar olan yolu açtığımızda otoyolun tamamı bittiğinde araç trafiği artacak. Biz garanti rakamını da aşacağız.

İlk kazma 2017'de

Kuzey Marmara otoyolunun da ihalelerini yaptık. Bunun dışında öncelikli projemiz 1915 Çanakkale Köprüsü. Bu yıl ihaleye çıkarak önümüzdeki yıl kazmayı vurmak istiyoruz.

Kanal İstanbul

Kanal İstanbul projesiyle ilgili alternatif güzergah çalıştık. Bütün güzergahlarda, sanki o olacak gibi en ince ayrıntısına kadar çalışıyoruz. Spekülasyon oluşmaması için güzergahı yüzde 100 netleştirmeden açıklamak istemiyoruz. Çalışmalar son aşamaya geldi. Projeyi yapacağımız finansal yöntemi bitirme aşamasındayız. Bunun sonrasında ihale süreci başlayacak. Projede takvim ortaya koymak yanlıtabilir. Yıl sonuna kadar ihale sürecini başlatabilirsek 1,5-2 yıl içinde yol almış oluruz. ■

TOFED sektörün sorunlarına çözüm arayışını sürdürüyor



Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Başkanı Birol Özcan'ın başkanlığındaki heyet, 10 Ağustos Çarşamba günü hem Ulaştırma Bakanlığı'na ve AKP Genel Merkezi'ne ziyaret etti.

Heyete Başkan Birol Özcan'ın yanı sıra Başkan Yardımcısı Mustafa Özcan, Genel Sekreter Mevlüt İlgin, ULOD Başkanı Hasan Kurnaz, TOFED MYK Üyesi Şenol Ayyıldız, Yönetim Kurulu Üyesi Necdet Fırat, Ankara Otobüsçüler Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Hacı Barış, Van Otobüsçüler Derneği Başkanı Arslan Bayram, Malatya Otobüsçüler Derneği Başkanı Fatih Bay b.ulundu. TOFED Heyeti Ulaştırma Bakanlığı'na yaptığı ziyarette 4 sivil toplum örgütünün TOFED-UYOF-

TOF-IPRU başkanının imzasının yer aldığı dilekçeyi sundu. Dilekçe de 3. Boğaz Köprüsü'nün otobüslere zorunlu olmaması istendi. TOFED Heyeti daha sonra AKP Genel Merkezi'ni ziyaret ederek Genel Başkan Yardımcıları Öznur Çalık ve Erol Kaya ile görüşmelerde bulundu. Yine burada sektörün yaşadığı temel sorunlar Öznur Çalık ve Erol Kaya'ya aktarıldı.

Temaslar sürecek

TOFED Heyeti Ankara'da ve İstanbul'da yapacağı görüşmelerle temaslara devam edecek. 15 Ağustos Pazartesi günü Belediyeler Birliği Genel Sekreteri Hayrettin Güngör ve 16 Ağustos Salı günü de İBB Genel Sekreteri Dr. Hayri Baraçlı ile terminallere ve İstanbul Otagarı'na yönelik bir dizi görüşmeler yapılacak. ■



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

3. Boğaz Köprüsü açılırken...

Yavuz Sultan Selim adı verilen 3. Boğaz Köprüsü, 26 Ağustos'ta hizmete girecek. Bu köprü'nün özel bir durumu var. Bu nedenle üzerinde durmak gerekiyor.

Öncesi-sonrası

Daha önce Boğaz'da birinci ve ikinci köprüler yapılmıştı. Bu köprüler devlet tarafından yapıldı ve işletiliyor. Dolayısıyla yapımında kimseye verilmiş bir söz, taahhüt yoktu. Ancak geçenlerde açılan Osman Gazi Körfez Geçiş Köprüsü ve yeni açılacak olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü bunlardan farklı. Bunlar özel sektörün yap-işlet-devret modeli ile yapıp işlettiği ve işleteceği köprüler. Bunlar devlet ile yapıp-işletenin imzaladığı bir sözleşmeye göre yapılıp işletilecek. Bu sözleşmeler kamuoyuna tam olarak açıklanmadığı için kesin bilgiler söylemek mümkün olamıyor. Ancak bu sözleşmelerde araç başına ne kadar ücret alınacağı, ne miktarda aracın geçişinin garanti edildiği ve yapan tarafından kaç yıl süre ile işletilerek gelirinin alınacağı hususlarının yer aldığı şüphesiz.

Osman Gazi Köprüsü

Bu köprü için sözleşmede geçiş ücretinin 35 dolar olduğu, günlük 40 bin otomobilin geçişinin garanti edildiği, basında yer aldı. Yine bu köprü'nün yapanlar tarafından 2035 yılına kadar işletileceği ifade edildi. 40 bin araç geçişinden 35'er dolar alındığında günlük 1 milyon 400 bin dolar alınması söz konusu. Bu da yıllık 500 milyon dolara denk geliyor. 20 yıllık sürede 10 milyar dolarlık bir gelir söz konusu. Ancak bunun, köprüyle birlikte yollarını da düşünmek gerekiyor. Şimdilik onlar gündem dışı. Peki, Osman Gazi Köprüsü'nde bu rakamlar sağlanabiliyor mu? Önce 35 dolar olan otomobil geçiş ücreti 30 dolara düşürüldü. Böylece işletmecinin bir gelir kaybı söz konusu olacak. Diğer taraftan günlük 40 bin olması gereken geçişlerin basında 6-7 binlerde; resmi açıklamalarda ise 20 binlerde olduğu görülüyor. Kış sezonunda bunun daha da azalacağı kesin gibi. Dolayısıyla her gün bu şirketin bir gelir eksikliği olacak. Bunu da devletin kapatması söz konusu olacak. Devlet para ödemedi bu geliri sağlamak isterse ya daha çok araç geçirmek zorunda ya da fiyatı yükseltmek zorunda. Ne yazık ki bu ikisi birden mümkün olmadığı gibi, birisini sağlamak bile neredeyse imkansız. Ücreti artırdığınızda daha az seyahat olacak ve seyahatler İDO ile yapılacak. Bu nedenle bu gelir açığının uzun sümesi söz konusu. Belirttiğimiz gibi bunlar basında yer alan bilgilere dayanıyor.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü

Bununla ilgili sözleşme bilinmiyor. Henüz basında tam bilgiler yer almış değil. Ancak otomobiller için 3 dolar ücret alınacağı, günde 135 bin otomobilin geçişinin garanti edildiği belirtiliyor. Bu sayıda otomobil geçtiğinde yıllık 145-150 milyon dolarlık köprü geliri olacak. Otoyollarla birlikte 360 milyon dolar bulacağı hesaplanıyor. Devletin taahhüt ettiği gelir ise 500 milyon dolarn üzerinde. Hesaplar işi biraz zorlaştırıyor. Dolayısıyla burada da devletin geliri kapatması söz konusu. Geliri kapatmamak için iki husus var... Yine geçiş ücretini ve/veya geçen araç sayısını artırmak. Acaba mümkün mü?

Ücret mukayesesi

Birinci ve İkinci Boğaz köprülerinde otomobil geçişlerinin şu anda 4.75TL olduğu biliniyor. Yeni köprü geçişinden 3 dolar alındığında, neredeyse bunun iki katı ücret alınmış olacak. Otobüsler için mevcut köprülerdeki ücretin 6 TL olduğunu biliyoruz. Onlardan 15 dolar ücret alınacak olursa mevcut ücretin 6-7 katına çıkmış olacak. Tabii ki, her geçen otobüs beş otomobilin gelirini sağladığı için devletin işine gelir. Ancak bu sayıyı artırmak mümkün mü?

Zorlama yöntemler

Zaten pahalı olan köprülerin, araçlar için istenilerek seçilmesi mümkün değil. Ancak çok yoğun trafik olduğunda bazı araçlar burayı kullanmak durumunda olabilirler. Bu nedenle buradaki araç sayısının zorlama yöntemlerle artırılması gerekecek. Bu da bazı araçların zorunlu olarak yeni köprüye yönlendirilmesi şeklinde olacak. Bunun kapsamına kimler girer? Acaba otobüslerde buraya yönlendirilecek mi? Otobüslerin buraya yönlendirilmesi hem daha fazla ücret ödemelerine hem de daha fazla yol kat ederek, zaman ve para kayıplarına yol açar. Bu da toplu taşımacılık anlayışına aykırıdır. Toplu taşıma anlayışında yetmeyen yolların, köprülerin toplu taşıma araçlarına öncelikle kullanılması özel taşıtlarını ise daha istenmeyen yol ve köprülere sevk edilmesi gerekir. Hal böyleyken otobüslerin yeni köprüye yönlendirilmesi ve yüksek ücret ödemek zorunda bırakılması açık bir haksızlık olur.

Gelecek dönem

Gelecek dönemde İstanbul'da karayolu otomobil geçiş tüneli hizmete girecek. Bunun ücretlerinin daha da yüksek olduğu biliniyor. Ancak bu isteğe bağlı bir geçiş. İstemeyen kişiler köprüleri kullanmaya devam edebilecekler. Ancak bu tünelin hizmete girmesi sonrasında yeni köprüye talep iyice azalabilir. Sadece sabah ve akşam belirli saatlerde önemli sayılabilecek araç buraya gidebilir, bunun dışında sayılar düşük kalacaktır. Bu da yeni köprüdeki problemin büyümesine yol açabilir.

Bu da taşıtlara ilave zorluklar getirmesine neden olabilir. Yol ve köprü yapmak şüphesiz iyidir. Bu hesaplamaların önceden yapılması gerekir. Bilinmelidir ki bazı şeyleri zorladığınızda alternatif sistemler devreye girer ve hesaplarınız tutmayabilir.

Ücretsiz geçişler

Devlet, bayramlarda ve özel zamanlarda yol ve köprü geçişlerini ücretsiz yapıyor. Ancak kendilerine ait yol ve köprülerde problem yaratmayan bu durum, özel işletmelerde problem yaratabilir. Belki yeni köprü açıldığında, ilk bayramda ücretsiz olabilir. Ancak bundan sonraki bayramlarda yol yapmak işletmeciyeye gelir kaybettirecektir. Acaba geçen bayram ücretsiz yapılan Osman Gazi Köprüsü bu bayramda ücretsiz yapılabilir mi? Ücretsiz yapmak bunların gelir kaybına neden olduğunda devletin bu geliri telafi etmesi gerekiyor. Dolayısıyla işletmecinin doğrudan bir kaybı yok. Kaybettığı parayı devletten alacak.

Peki, devlet bunu nereden ödeyecek? Tabii ki, hepimizin bütçesinden. Yani bazılarının köprülerden ücretsiz geçerken bazılarının da bunun sonucunda oluşan zarara istemeseler de katılmak zorunda olacaklar. Yani haksız bir durum söz konusu olacak. Bugüne kadar gelir kaybı şeklinde olan bu durumu pek hissetmiyorduk. Bundan sonra daha net şekilde hissedeceğiz. Dolayısıyla yeni durumu iyi düşünmemiz ve ücretsiz köprü ve yol geçişlerini bitirmemiz gerekiyor. Ücretsiz seyahatlerin trafik yoğunluğu ve sıkışıklık yarattığını da görmezden gelemeyiz. Bir kez daha bunu da düşünmemiz gerekiyor. Ticari taşıtlar, yeni köprü'nün kendilerine getireceği yol ve buna bağlı yakit ve zaman kayıplarını, köprü geçiş ücreti farklılıklarını düşünerek kendi pozisyonlarını ayarlayabilirler. Otobüsçüler, buna özellikle dikkat etmek zorundalar, çünkü eski köprüleri kullanmak için yeterince haklı nedenleri var. Yük taşıyan ağır vasıtaların işi ise biraz daha zor. Onların pek şans yok gibi bu ağır şartlara katlanmak bakımından. Ancak otobüsçülerin de kendilerini kurtarmaları bu yöndeki çabalarına bağlı.

Herkese iyi haftalar diliyorum. ■

KAYIP

Ehliyet almak için ilgili belgelerimi kaybettim. Yenilerini alacağımıdan eskileri hükümsüzdür.
Gündüz Başer



Sıfır faizli

“Ford Trucks’ı seç, kazanca geç”

Ford Trucks, Ağustos ayında hem sıfır hem de ikinci el modellerde müşterilerine cazip kampanyalar sunuyor.

Ford Trucks 2015 model 1838T ve 1846T Euro5 Çekiciler 100 bin TL'ye 12 ay sıfır faiz ile sunuluyor. Ford Trucks 2016 model 6x2 Yataklı Kabin ve 8x2 Yol Kamyonları ile 420PS İnşaat Kamyonları, 150 bin TL'ye 36 ay ve yüzde 0,99 faiz oranıyla Ford Trucks müşterilerini bekliyor.

Garantili, expertiz raporlu, 1846T, 960mm, otomatik intarderli araçlar, 120 bin TL'ye; 24 ay, sıfır faiz fırsatıyla Truckmarket'te müşterilerini bekliyor. Garantili, ekspertiz raporlu ve Ford Trucks güvencesine sahip her marka ve model ikinci el ağır ticari araçlarda ise, 80 bin TL'ye 12 ay, sıfır faiz fırsatı sunuluyor. ■

IAA 2016'DA

Tırsan, yeni teknolojilerini sergileyecek

Her iki yılda bir Almanya'nın Hannover şehrinde düzenlenen dünyanın en büyük ticari araç fuarı, IAA Ticari Araç Fuarı, bu yıl 22-29 Eylül tarihleri arasında gerçekleşecek. İki binden fazla firmanın ürünlerini sergilediği fuarı 250 binden fazla katılımcının ziyaret etmesi bekleniyor.

Tırsan, bu yılki IAA fuarında hem Kässbohrer hem de Talson markalı treylerlerini sergileyecek. Ayrıca Tırsan, Alman Ticari Araç Üreticileri Birliği (VDA) işbirliği ile dünyanın önde gelen 12 ticari araç dergisi tarafından düzenlenen Trailer Innovation 2017 ödülleriinde üçüncü kez yarışıyor olacak. ■



Tırsan Trailer Innovation ödül için yarışıyor

Her iki yılda bir düzenlenen IAA Ticari Araç Fuarında, sektörün ilk ve tek Ar-Ge merkezinin geliştirdiği en yeni teknolojilerini sergileyecek olan Tırsan, ayrıca Alman Ticari Araç Üreticileri Birliği (VDA) işbirliği ile dünyanın önde gelen 12 ticari araç dergisi tarafından düzenlenen Trailer Innovation 2017 ödülleriinde üçüncü kez yarışacak.

Tırsan, dünyanın likit madde taşımacılığındaki lider isimlerinden Hoyer'in, Almanya'da bitüm taşımacılığında uzmanlaşmış kuruluşu Hoyer Bitumen-Logistik GmbH ile birlikte geliştirilen Kässbohrer Yüksek Güvenlikli Bitüm Tankeri ile Avrupa'da tehlikeli madde taşımacılığında ADR mevzuatı ve işçi güvenliği uygulamalarını ileri taşıyacak yeni bir güvenlik anlayışı sunuyor.

Trailer Innovation 2017 ödülleriinde kullanıcıya sunduğu yeniliklerle güvenlik kategorisinde yarışan Kässbohrer Yüksek Güvenlikli Bitüm Tankeri, 6 metre uzaktan elektronik dolum ve boşaltım sağlayan uzaktan kumandalı kontrol sistemi sayesinde hem kullanıcı hem de saha ve donanım güvenliğini en üst seviyeye çıkarıyor. Kässbohrer Yüksek Güvenlikli Bitüm Tankeri'nin yenilikleri arasında tanker içerisindeki sıcaklık değişimlerinin dökmünü tutan Termal Veri Kaydedici, lastik kontrol sistemi ve balata aşınma göstergesinin yanı sıra ek özellikler de yer alıyor. ■



4 yıl önce pazara hızlı giren eTA, kısa zamanda 35 bini aşkın kamyoncu esnafı ve 6 binin üzerinde yük sahibi KOBİ'ye hizmet verir hale geldi. Genel Müdür Hamdi Erçelik, 2016 yılı sonuna kadar sisteme 10 bin kadar kamyoncu daha katmayı ve 20

milyon ciro elde etmeyi hedeflediklerini söyledi. Erçelik, 2020 hedefi ise 200 milyon dolar olduğunu belirtti.

Borusan Holding şirketlerinden, yeni nesil taşımacılık modeli Elektronik Taşımacılık Ağı (eTA), 4 yıl içerisinde 35 bini aşkın kamyoncu esnafı ve 6 binin üzerinde yük sahibi KOBİ'ye ulaşmayı başardı. eTA Genel Müdürü Hamdi Erçelik, 4 yıllık gelişmeyi, gelecek süreçte yönelik hedefleri ve çalışmalarını düzenlenen basın toplantısı ile aktardı.

İlk elektronik taşımacılık şirketi

İşe SMS atarak başladıklarını, mobil teknolojilerin gelişmesiyle hizmet sürecini teknoloji ile bütünleştirdiklerini belirten eTA Genel Müdürü, “Önce 7 bin kamyoncuya, geliştirdiğimiz bir cihazı dağıttık. Uydu takip sistemini içeren cihaz sayesinde onları takip ettik. Nereye gidiyorlar, hangi sıklıkla hareketlilik var, hangi rotalar rağbet görüyor, bunları gördük. eTA böyle başladı. 2012-2014 arası sistemi oturtma dönemi oldu. Teknoloji değişti. 500 kamyoncuya tablet dağıttık. 2012 yılında kullanım oranı yüzde 1-2'di. 2014'te yüzde 50 oldu ve biz mobil uygulamalara geçtik. İhalelere olan talep canlandı. Maraş'taki iş için Bursa'daki kamyoncuya iş önerdik. Temasla bile sipariş verir hale geldik. Tekliflerde üç kat iyileşme gördük. Hem hızı hem verimliliği elde ettik. 35 bin kamyoncu sistemde ve 6 bin yük sahibi işletme de sisteme girdi. Bu özelliğimizle dünyanın ilk elektronik



taşımacılık şirketi oluyoruz” dedi.

Maliyetler düştü

Nakliye sektörüne inovatif bir hizmet ürettiklerini de belirten Erçelik, sektörü dijitalleştirerek araçları ortadan kaldırdıklarını, bu sayede KOBİ'ler ile kamyoncuların maliyetlerini düşürdüklerini bildirdi. Türkiye pazarında 300 bin ticari araç bulunduğunu ve bu araçların yüzde 10'luk kısmına ulaştıklarını açıklayan Hamdi Erçelik, yılsonuna kadar 10 bin kamyoncu esnafını daha eTA sistemine dahil edeceklerini bildirdi.

Günlük 200 araç çıkışı

Türkiye'nin nakliye anlamında çok büyük bir pazar olduğunu söyleyen Erçelik, “800 bin araç parkı olan bir ülkemiz. Bu araçların 300 bini ticari faaliyet yapıyor. Rakamlar bize

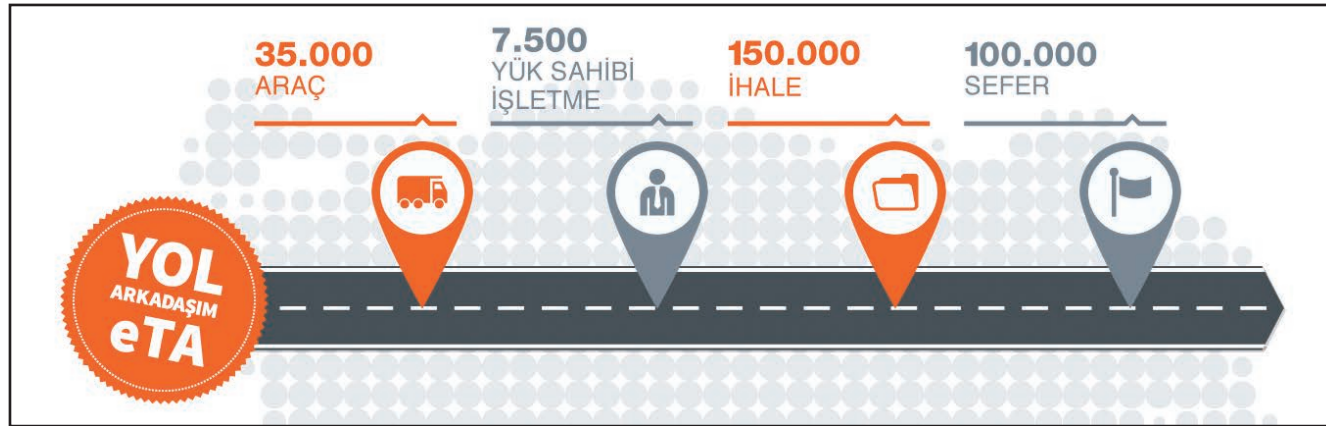
sektörün önünün ne kadar açık olduğunu gösteriyor” dedi. eTA olarak günlük 200 araç çıkışı yaptıklarını açıklayan Hamdi Erçelik, aylık ortalama yüzde 15 büyümeye ile yola devam edeceklerini bildirdi. Erçelik, verdikleri her 100 tekliften kabul edilme oranının yüzde 65'e geldiğini, hedeflerinin yüzde 90'a ulaşmak olduğunu söyledi. Erçelik, her ay teklif veren kamyoncu sayısının 1000 civarında olduğunu da söyledi.

2020'de 200 milyon ciro hedefi

Günlük 500 ile 1000 araç çıkışına ulaştıklarında, belirledikleri hedefe de ulaşmış olacaklarını kaydeden Hamdi Erçelik, “Bu yıl sonu için 20 milyon dolar ciro öngörüyoruz. Bu rakam geçen yılki ciromuzun neredeyse 3 katı. Aylık yüzde 15 büyümemiz, hedefimizin tutacağı ile ilgili, bize olumlu sinyaller veriyor. 2020 yılında hedef 200 milyon dolar ciro” dedi. ■

“Türkiye'yi dolaşıyoruz”

eTA'nın “Hayatı Yollarda Geçenler İçin Yollardayız” sloganıyla yeni bir etkinlik başlattıklarını da açıklayan Erçelik, “13 şehir ve 24 farklı noktada 5 bin kamyon ve TIR şoförüne ulaşmayı hedeflediğimiz ‘Yol Arkadaşım eTA’ isimli etkinliğimizde bir yandan sistemimizi tanıttık, diğer yandan da keyifli yarışmaların yer aldığı aktiviteler gerçekleştireceğiz. Etkinliğimiz Ağustos ve Eylül ayları süresince İstanbul'dan başlayarak sırasıyla Kocaeli, Adapazarı, Düzce, Bolu, Ankara, Eskişehir, Kütahya, Afyon, Uşak, Balıkesir, Bursa ve İzmir'de düzenlenecek” dedi.



Türkiye ve Asya-Pasifik pazarındaki müşteriler için

My Iveco, kullanıma sunuldu

Iveco, Türkiye ve Asya-Pasifik bölgesindeki müşterileri ile daha yakın bir iletişim kurma amacıyla geliştirdiği “MY IVECO” uygulamasını kullanıma sundu. Ücretsiz uygulama, kolay ve kullanıcı dostu bir biçimde güncel içerik ve kullanışlı özellikler barındırıyor.

Özel hazırlanan “MY IVECO” uygulamasında müşterilerin doğrudan

ve kolay bir yolla marka ile iletişim halinde olmaları sağlanıyor. Tüm içeriği devamlı güncellenen uygulama, müşterilerin bulunduğu noktaya göre içerik sunabiliyor.

Bayii Bulucu özelliğiyle müşteriler kolayca kendilerine en yakın bayi veya servisi bulabiliyorlar.

Sürekli güncellenen Haberler bölümü, Iveco ile Iveco ürün ve

hizmetleri hakkındaki son haberleri müşterilerin akıllı telefonları ya da tabletlerine ulaştırıyor.

Uygulama içinde müşterilerin Iveco ile iletişim kurmasını sağlayan Bize Ulaşın özelliği gibi kullanışlı özelliklerin artırılması planlanıyor.

Kiosk bölümünde mevcut tüm Iveco ürünlerinin broşürleri bulunuyor. Ücretsiz olarak App Store ve Google Play'de mevcut “MY IVECO” uygulamasında başta İngilizce olmak üzere Çince, Rusça ve Türkçe dil seçeneği de bulunuyor. ■

Mercedes-Benz Türk’ten Ağustos ayına özel fırsatlar

Mercedes-Benz Türk, kamyon ve otobüs ticari araç ürün grupları için hazırladığı Ağustos ayına özel kampanyalar ile kişiye özel fırsatlar sunuyor.

Mercedes-Benz kamyonlarda Euro ya da TL ile ödeme seçenekleri

Mercedes-Benz Finansal Hizmetler'in Actros 1844 ve Axor 1840 model kamyon tipleri için Ağustos ayına özel kampanya kapsamında,

Mercedes-Benz Kasko paketini tercih eden müşteriler, 200.000 TL'ye varan kredi tutarı için % 0,54'ten başlayan avantajlı faiz oranları ve 48 aya varan vade seçenekleri ile 4.707 TL'den başlayan aylık ödeme seçeneklerinden faydalanabiliyor.

Euro ödeme seçeneklerinde ise Mercedes-Benz kasko tercihine özel, 75.000 Euro'ya varan kredi tutarları için % 0,24'ten başlayan faiz oranları, 48 aya varan vade seçenekleri ile 1.250 Euro'dan başlayan aylık ödemelerden yararlanılabilir.



2. El kamyon kampanyaları

Mercedes-Benz Türk'ün 2. el kamyonları çatısı altında bulunduğunu TruckStore markası altında bulunan “Ağustos” ayı Fırsat Araçları'na özel sunulan kampanya ile her marka kullanılmış kamyon ve çekiciler ile 2013 model Axor 1840 LS çekicilerle 150.000 TL'ye varan kredi tutarı için %0,04'ten başlayan faiz oranları, 48 aya varan vade seçenekleri ve 2.128 TL'den başlayan aylık ödeme imkânları sunuluyor.

2. El Actros 1841 LSnRL

araçlarda ise 40.000 Euro kredi tutarı için % 0 faiz ve 48 aya varan vade seçenekleri ile 657 Euro'dan başlayan aylık ödeme seçenekleri mevcut.

Otobüs klima bakım kampanyası

Mercedes-Benz Türk, Ağustos ayı boyunca otobüs debriyaj seti ve fren balatasında avantajlı fırsatlar sunuyor. Baskı, balata ve bilyadan oluşan debriyaj setine Setra marka otobüsler için işçilik dahil 3.829 TL + KDV cazip fiyatıyla Mercedes-Benz yetkili servislerinde sahip olmak mümkün. Ayrıca Setra otobüsler için fren balatası işçilik dahil 289 TL + KDV, fren balatası ve disk ise işçilik dahil 789 TL + KDV fiyatıyla Mercedes-Benz yetkili servislerinde sunuluyor. ■

SETRA - İŞÇİLİK DAHİL SETLER		
Set Adı	Fiyat (Euro)	Fiyat (TRY)
Debriyaj Seti	€ 1.198	3.829 TL
Fren Balata Seti	€ 90	289 TL
Fren Balata ve Diski	€ 246	789 TL
Debriyaj Seti: Baskı, Balata, Bilya ve işçilik		

Mercedes-Benz kamyonlarda Ağustos ayında geçerli özel kampanya seçenekleri

Model	Mercedes-Benz Kasko	Faiz Oranı Başlangıcı	Vade	Kredi Tutarı (TL / Euro)	Aylık Ödeme Miktarı Başlangıcı
Actros 1844 ve Axor 1840	Var	% 0,54	48 aya varan	200.000 TL	4.707 TL
		% 0,24	48 aya varan	€ 75.000	€ 1.250
Atego/kargo/İNŞAAT modelleri	Var	% 0,88	48 aya varan	180.000 TL	2.118 TL
		% 0,29	48 aya varan	€ 75.000	€ 796

Kamil Koç ile MAN, 'yol arkadaşlığı'na devam ediyor

MAN ile işbirliği uzun yıllara dayanan Kamil Koç, ayrıcalıklı yolculuklar sunduğu Rahat Hat hizmetini 11 yıl önce 2+1 VIP dizilimli MAN Fortuna'larla başlatmıştı. Yıllar içinde bu işbirliğini güçlendirerek devam eden Kamil Koç, zaman içinde benzersiz avantajlar sunan 2+1 VIP koltuklu MAN Lion's Coach'lar ile Rahat Hat filosunu güçlendirmeye devam etti. Türkiye seyahat sektörünün öncü kuruluşu Kamil Koç, şimdi de 30 adet yeni nesil MAN Lion's Coach 2+1 VIP otobüs olarak Rahat

Hat filosuna önemli bir yatırım daha gerçekleştirdi. Kamil Koç'a 38 koltuk ve Euro 6 motorlu MAN Lion's Coach 2+1 VIP otobüsler, Ankara Akyurt'taki MAN tesislerinde düzenlenen törenle teslim edildi. MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret AŞ Satış ve Pazarlama Direktörü Eren Gündüz'ün ev sahipliğinde gerçekleşen teslimat törenine Kamil Koç'tan ise Genel Müdür Cengiz Doğan, Operasyon Direktörü Çağatay Kepek ve Mapar Genel Müdürü Tanju Nayır'ın yanı sıra şirket yetkilileri katıldılar.



Maliyet avantajı

Kalite ve sunulan benzersiz ayrıcalıklar konularında MAN ve Kamil Koç'un bire bir örtüşüklerini belirten **Kamil Koç Genel Müdürü Cengiz Doğan**, "MAN otobüsleri, benzersiz birçok niteliklerinin yanı sıra sundukları düşük işletme ve yaşam boyu maliyet avantajları ile de öne çıkan bir marka. Biz yolcularımıza VIP

seyahat imkanları sunduğumuz Rahat Hat'tımızı, MAN otobüslerle kurmuştuk ve halen aynı şekilde filomuzu genişletiyoruz. Euro 6 motorlu yeni nesil MAN Lion's Coach 2+1 VIP otobüsler, konfordan taviz vermeksizin 12 metrelik standart uzunlukta sunduğu 38 yolcu koltuğu ile işletmecilere hem işletme açısından hem de ikinci el piyasası açısından önemli

ticari avantajlar sunuyor" açıklamasında bulundu.

"Yaşam boyu iş ortağı"

Kamil Koç ile çok uzun yıllara dayalı bir iş ortaklığı her geçen gün güçlendirerek sürdürdüklerini belirten **MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret AŞ Satış ve Pazarlama Direktörü Eren Gündüz** ise, "Biz MAN olarak tüm müşterilerimizi

'yaşam boyu iş ortağı' olarak kabul ediyoruz. Kamil Koç ile uzun yıllara dayalı bu iş ortaklığımız ise birbirimize yaptığımız katkılarla artık 'yol arkadaşlığı'na dönüştü. Otobüslerimizin Kamil Koç ve Türkiye seyahat sektörüne hayırlı, uğurlu olmasını diliyor ve bu yol arkadaşlığımızın daha çok uzun yıllar sürmesini temenni ediyoruz" dedi. ■

Yurtiçi Kargo Ambalajları Kazandırıyor

Kurulduğu günden bu yana, müşteri odaklı çözümlerine her geçen gün bir yenisini ekleyen Yurtiçi Kargo, 30 Eylül 2016 tarihine kadar uygulanacak "Büyük Avantaj Paketi Kampanyası" başlattı.

"Büyük Avantaj Paketi Kampanyası", şehirci veya şehirdışı standart gönderileri için ambalaj ürünü satın alan tüm Yurtiçi Kargo müşterileri için geçerli olacak. Satın alınan



her ambalaj karşılığında taşıma, alıcıya bilgi, adresten alım ve adrese teslim gibi,

müşterilerin gönderilerine dair tüm hizmetler, tek bir paket halinde 7 TL'den başlayan fiyatlarla sunulacak.

Yurtiçi Kargo müşterileri, adrese kurye çağırıldığında veya Yurtiçi Kargo şube ile acentelerine giderek yapacakları gönderilerde "Büyük Avantaj Paketi"nden faydalanmak istediklerini belirleterek, söz konusu kampanyaya dahil olabilecekler. ■

50. Yaşını Kutlayan Karsan

İtalyan Otobüs Üreticisine Ortak Oldu

Kuruluşunun 50. yılını kutlayan ve Bursa'da yer alan 2 ayrı fabrikasında hem iç pazar hem ihracata yönelik çağın ihtiyaçlarına uygun modern toplu taşıma ve ticari araç üretimi gerçekleştiren Karsan, Menarinibus markasıyla üretim yapan IIA'nın (Industria Italiana Autobus)'un yüzde 5 hissesini satın aldı.

İtalyan otobüs firması IIA ve markası Menarinibus'a ortak olan Karsan, bu stratejik işbirliği sayesinde öncelikle Avrupa'nın önde gelen otobüs üreticilerinden biri olmayı hedeflerken, aynı zamanda ülkemizin zirveye oynayan otobüs ihracatçısı firmalarından biri olmayı amaçlıyor. Karsan CEO'su Okan Baş, "2010 yılından bu yana ülkemizde halihazırda işbirliği içinde bulunduğumuz üretim ve satış sorumluluğunu alarak aynı zamanda Avrupa pazarlarına da ihracat yaptığımız IIA çatısı altındaki Menarinibus markasının artık yüzde 5 hissesini alarak ortak olduk. Bu vesile ile hem Karsan hem de Menarinibus markası olarak gerek Bursa'da



yaptığımız üretimde gerekse yapacağımız ihracatta önemli bir sıçrama yapacağımıza inanıyoruz" dedi.

Karsan'ın Türkiye'nin sınırlarını aşarak yurtdışında hem kendi markası hem bir üretici olarak boy göstermeye artık daha hazır olduğunu dile getiren CEO Baş, "Türkiye, otomotiv sektörünün her alanında global bir atağa kalktı. Bu dönemde Karsan olarak yaptığımız stratejik ortaklık ile Avrupa'da daha güçlü ve emin adımlar atabileceğiz" dedi. 2013 yılından bu yana Menarinibus markası için 1100 adete yakın sipariş aldıklarını da hatırlatan Baş, 2016 yılında ise bugüne kadar 100'e yakın yeni sipariş aldıklarını da vurguladı. ■

Türkiye'deki Stratejik Ortaklık

Karsan, Menarinibus'un bütün ürün gamının Türkiye'de münhasır olarak üretim, pazarlama, satış, satış sonrası hizmetler ve ihracatını sürdürmek üzere sorumluluğu üstlendi. Ocak 2011'de ilk üretimini hattan indirdi ve ilk toplu sevkiyatını Roma'da toplu ulaşımında hizmet vermek üzere İtalya'ya gerçekleştirdi. İETT'nin 240 adet solo tip (12 m.) doğalgazlı ve 300 adet körüklü

(18 m.) dizel otobüs alımı için açtığı ihaleleri kazanan Karsan, Bursa'daki fabrikasında ürettiği Menarinibus markalı otobüsleri İstanbulluların hizmetine sunmasıyla da dikkatleri üzerine çekiyor. Menarinibus markalı 181 adet "Doğalgaz Yakıtlı Solo ve Körüklü Tip Otobüs" de Konya Büyükşehir Belediyesi, 240 adet CNG yakıtlı solo otobüs de Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından kullanılıyor.



Vadesi çok faizi yok!



Sultan Turizm/Servis ve Tempo modellerinde 0 faiz fırsatı!

*Kampanya stoklarla sınırlıdır. Talep edilen kredi tutan, başvuru banka ve ödeme süresine göre faiz oranı değişiklik gösterebilir. Ayrıntılı bilgi için bayilerimiz ile iletişime geçebilirsiniz.

☎ 444 6857 [444 OTKR] 🌐 www.otokar.com.tr 📱 /OtokarTicariAraclar 📺 /OtokarAS 📺 /OtokarTr



Otokar
Doğru karar