



Ufuk Tuğcu

iDO sürpriz projelere hazırlanıyor

İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) Genel Müdürü Ufuk Tuğcu, "Terminallerimizin ve gemilerimizin yenilenmesi dahil olmak üzere misafirlerimizin yolculuk deneyimlerini daha da geliştireceğimiz yeni hizmetlerin başlatılmasına yönelik yatırımlarımız hep



Erkan YILMAZ

sürüyor. İllerle gelen zamanlarda yeni ve sürpriz yatırımlarımız da olabilir. Ro-Ro taşımacılığını yeni bir boyuta taşımayı hedefliyoruz. Aynı zamanda 2017 yılında İDO'nun kendi bünyesinde bambaşka hizmetleri devreye almaya dönük çalışmalarımız da hız kesmeden devam ediyor" dedi.

5'te

facebook.com/tasimadunyasi

twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası

editor@tasimadunyasi.com

GÜNEŞLİ PP2 İSTANBUL

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

Yıl: 6 • Sayı: 270 • 20 - 26 Mart 2017 • Fiyatı: 50 Kr

www.tasimadunyasi.com

Yük taşımacılığında önemli Yönetmelik değişiklikleri yapılmalı

BÜYÜKŞEHİRE YETKİ DEVRİ

● Sadece ilçinde kullanılacak K belgeleri büyükşehir yetkisine bırakılsın

● İlçindeki kargo M1, nakliyat ambarı N1 ve dağıtım P1 belgeleri büyükşehir verilabilir.

● Belge almak, kullanım ve ücret koşulları farklı olan kamyonetlerin belgeleri ayrılsın.

● Kendi işini yapan B3, D3, C1 ve K2 belgeleri yerine tek belge yeterli olsun.

● Bu yetki devri en azından ilçinde yapılan kamyonetle taşımalar için olsun

● Belediyelere kendi sınırları içinde karayolu taşımalarına denetim yetkisi verilsin.



6'da



Mercedes-Benz Türk, 50. yılında hız kesmiyor

Kaptan Turizm 23 Sprinter aldı

6'da



Mercedes-Benz Türk'ten TOFED'e araç desteği

6'da

Metro Holding, CDS Lojistik ile partnerlik anlaşması yaptı

Anlaşma ile CDS Lojistik yaygın dağıtım imkanlarını kullanarak, Metro Holding iştiraklerinden Vanet Gıda, Van-Bes Besicilik ve Samsun Gıda firmalarının imalatını gerçekleştirdiği ürünleri belirlenecek noktalara taşıma işini üstlendi.

3'te



Lojistik Dünyası

Günay İnşaat da Otakar Atlas'ı tercih etti

Özgenç İnşaat Genel Müdürü Ali İzzet Özgenç, "İnşaat sektöründe hızla büyüyen Otakar Atlas'ın, özellikle büyük ölçekli projelerde sunduğu avantajlar, bizim için büyük bir değer. Bu nedenle, inşaatlarımızda Otakar Atlas'ı tercih ettik."

Yılın Lastik Üreticisi: Continental

Continental, "Tire Technology" (Lastik Teknoloji) alanında lider konumunda. Yılın Lastik Üreticisi ödülünü, Türkiye'de en çok lastik kullanan ve en kaliteli lastikleri üreten Continental'e verildi.

1999'dan kalan yanlış devam ediyor

10 Kat Ceza Çilesi Bitmelidir!

Yeni bir belirlenimle otomotivde 10 kat ceza uygulanacak. Bu, 1999'dan beri devam eden bir yanlışın sona ermesini sağlar.

Adres Dayalı Nüfus Sistemi

Yeni bir belirlenimle otomotivde 10 kat ceza uygulanacak. Bu, 1999'dan beri devam eden bir yanlışın sona ermesini sağlar.

Türkiye'nin en büyük otomotiv üreticisi olan Otakar Atlas, 10 kat ceza uygulanacak. Bu, 1999'dan beri devam eden bir yanlışın sona ermesini sağlar.

Mercedes-Benz den Actros ve Atego'lar bu defa Malatya'ya teslim edildi

Mercedes-Benz Türk, 20 adet Actros ve 20 adet Atego kamyonetini Malatya'daki bir firmaya teslim etti. Bu teslimat, Mercedes-Benz'in Türkiye'deki satışlarındaki artışın bir göstergesidir.

Mercedes-Benz Türk, 20 adet Actros ve 20 adet Atego kamyonetini Malatya'daki bir firmaya teslim etti. Bu teslimat, Mercedes-Benz'in Türkiye'deki satışlarındaki artışın bir göstergesidir.

Scania Servis Yöneticilerini Eğitti

Scania, Servis Yöneticilerini Eğitti. Scania, Türkiye'deki servis uzmanlarını eğitti. Bu eğitim, Scania'nın Türkiye'deki servis kalitesini artırmayı amaçlıyor.

Sanlıurfa Belediyesi'nin 20 "Körükü" süi Karsan'dan

Sanlıurfa Belediyesi'nin 20 "Körükü" süi Karsan'dan. Karsan, Sanlıurfa Belediyesi'ne 20 adet Körükü teslim etti. Bu teslimat, Karsan'ın Sanlıurfa Belediyesi'ne yaptığı işbirliğinin bir göstergesidir.

Sanlıurfa Belediyesi'nin 20 "Körükü" süi Karsan'dan. Karsan, Sanlıurfa Belediyesi'ne 20 adet Körükü teslim etti. Bu teslimat, Karsan'ın Sanlıurfa Belediyesi'ne yaptığı işbirliğinin bir göstergesidir.

Dr. Zeki Dönmez
Tahdit gerekli midir?
6'da

Prof. Dr. Mustafa İlıcalı
Ulaştırma Politikalarının Gelişme Eğilimleri -6-
2'de

Mustafa Yıldırım
İstanbul'da yeni otoparklar
5'te

Mevlüt İlgın
Yönetmelik taslağı
4'te

Akif Nuray
Dijitalleşeceğiz...
4'te

Salim Altunhan
Otobüsçülük çok değişecek
2'de

Lasder Sanayicileri Derneği'nde (LASDER) Genel Sekreterlik ve İktisadi İşletme Genel Müdürlük görevlerini bundan böyle Erdal Kurt yürütecek.
4'te

Erdal Kurt

Türkiye’de ve Gelişmiş Ülkelerde Ulaştırma Politikalarının Eğilimleri -6-

Deprem süresince yüksek hız kaynaklı olarak oluşacak ilave risklerin sınırlandırılması için, Fastech 360 trenleri olabildiğince hızlı doldurulabilmeleri için ayrodinamik yapının geliştirilmesi ve tutunmanın artırılması adına ilgili malzemelerle donatılmıştır. Bu konuda oldukça yeni gelişmeler gerçekleştirilmiş olup 360 km/saat’lik hızla sahip bir trenin 4 bin m mesafede durması sağlanmaktadır. 340 km/saat hızda aynı durma mesafesi ayrodinamik paneller olmaksızın sağlanabilmektedir. Meselenin “altyapı, üstyapı, hizmet düzeyi, geometrik standartlar, tüketim kültürü, kullanım alışkanlıkları ve yönelimleri, filo yeterliliği, entegrasyon, yerli üretim sanayi, maliyet” gibi birçok değişkeni vardır.

Fiziksel ve ekonomik farklılıklar...

Bir ülke kendine has ekonomik yapısı, gelişme şartları ve sistematığı olan bölgelerden meydana gelmektedir. Bölgeler arasında ekonomik, fiziki ve sosyal açılardan büyük farklar bulunmaktadır. Bu farkların minimuma indirilmesi, diğer bir deyişle geri kalmış bölgelerin gelişmesi, her şeyden önce ülke ekonomisi açısından önemlidir. Bölgesel kalkınmanın ülke ekonomisine sağladığı faydalar şu şekilde sıralanabilmektedir:

- Ülkenin çeşitli bölgelerinde bulunan kaynakların iktisadi faaliyet içerisinde değerlendirilerek yüksek kalkınma hızının gerçekleştirilmesi
- Ülkede nüfus-kaynak dengesinin kurulması
- Düalist özelliğe sahip ekonomik yapının bütünleşmesi
- İktisadi mekanın ve şehirleşme olayının iktisadi gelişmeye en elverişli biçimde düzenlenmesi
- Bölgelerarası refah seviyesi farklılıklarının giderilmesi.



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

Optimal dağılım

Bir ülkede gelişmiş ve az gelişmiş bölgelerin varlığı, özellikle gelişmiş ülkelerde belirli bir düzeye ulaşıldıktan sonra, kıt olan üretim faktörlerinin kullanımında, rasyonellikten uzaklaşmaya neden olmaktadır. Bir ülkede bölgeler arasında önemli ölçüde gelişmişlik farkları bulunuyor ise; bu dengesizlik, kaynakların eksik kullanımı, kaynakların sektörler arasında optimal dağılımını önlemesi ve şehirlerin aşırı ölçüde büyümesi vb. ekonomik sakıncaları da beraberinde getirmektedir. Kalkınmanın derecelendirilmesindeki bölgesel farklılıklar ölçülerek bölgelerin gelişmişlik düzeyleri dengelenmeye çalışılmaktadır. “Kalkınma derecesi”, genellikle bir yandan ülkenin toplumsal kesimi tarafından oluşturulan diğer yandan ise ekonomik bölgelere ayrılan kesimi tarafından meydana getirilen “yaşam standardı” ile tanımlanmaktadır. Bununla birlikte, temel olarak bölgesel ve/veya yerel yaşamın analizi vurgulanmaktadır.

Dengeli kalkınma

Dengeli bir bölgesel kalkınmadan beklenen, üretim ve hizmet yatırımlarını ve dağılımlarını en iyi şekilde yansıtabilen bir yerleşme sisteminin kurulmasıdır. Geliştirilen bu sistem içerisinde, nüfusun ve gelirin dağılımı ve artışı kadar diğer kaynakların da dengeli olarak kullanılması gerekmektedir. Sanayileşme süreciyle birlikte bölgeler arası farklılık daha fazla arttığı için, uygulanacak politikalar da önem kazanmaktadır. Sanayileşmiş bölgeler girişimci için çeşitli avantajlar sağladığı için, yatırımlar da bu bölgelerde yoğunlaşmaktadır. Bunun yanı sıra, bölgesel kalkınmada rol oynayan coğrafi durum, altyapı hizmetleri, çevrenin destek gücü, sermaye birikimi, teşebbüs kabiliyeti, talep yapısı ve seviyesi ile teşvik tedbirleri gibi faktörler bölgesel kalkınma dinamiklerini etkileyebilmektedirler.

Ulaştırma sistemi...

Daha önce de ifade ettiğimiz üzere; ulaştırma sistemi ile şehirleşme arasında karşılıklı ve birbirini besleyen bir ilişki söz konusudur. Ulaştırma sisteminin planlı ve verimli bir şekilde kurulumu, şehrin de doğru bir gelişim sürecini yakalamasını sağlayacaktır. Dengeli büyüyen bir şehirde, ulaşım talepleri artacak ancak bu talepler, ulaştırma sisteminin daha yapıcı çözümler üretebilmesine de yardımcı olacaktır. Bilindiği üzere; ülkemizin genelinde, esaslı sorunlardan biri gerek ulaştırma sisteminde olsun gerekse şehirleşmede ve gerekse de diğer alanlarda ortaya çıkan ‘planlama’ eksiklikleridir. Bunun yanı sıra, farklı ve komşu disiplinler arası koordinasyon kopukluğu ve entegrasyonsuzluk da, ciddi bir problem olarak ortaya çıkmaktadır. Bu eksikliklerin ortadan kaldırılması veya en aza indirilmesi, çeşitli genel toplumsal kabullerin doğru yöne tahvil edilmesinden, yönetsimsel boyutta verimi arttıracak kimi yeni düzenlemeler kadar bir dizi tedbiri gerekli kılmaktadır. Kısaca değinmek gerekirse, yakın dönemde çıkartılan ‘büyükşehir belediyeleri’ ile ilgili düzenlemeler başta olmak üzere, yerel yönetimler reform paketlerinin önemli ayaklarından birisi de budur. Ancak bütün bu yönetsimsel iyileştirmeler, kapsamlı çalışmaları gerektirmektedir. Bu bağlamda; Erzurum’un potansiyeli de, hem Erzurum odaklı ve hem de Erzurum, Erzincan, Bayburt, Kars, Iğdır, Muş, Ağrı, Gümüşhane vb. illeri içeren bölgesel koşullar ölçekli düşünülmelidir. Bu çerçevede, Erzurum’un ve sosyal-kültürel-ticari merkezlik ettiği bölgenin ulaştırma-şehir planlama sorunları ve imkanları daha doğru olarak görülebilecektir.

Entegrasyon...

Ulaştırma sistemimizin önemli eksiklikleri; gerek Erzurum ölçeğinde, gerek yöre ölçeğinde ve gerekse de ülke ölçeğinde, ulaştırma türleri arası entegrasyon ve türler arası dengeli dağılım olarak görülebilmektedir. Söz gelimi ülke genelinde, hem yolcu ve hem de yük taşımacılığında, uzun yıllardır, Karayolu’nun yüzde 90’ları aşan bir payı söz konusudur. Son yıllarda, bunun

demiryolu ve denizyolu gibi farklı ulaştırma türlerince karşılanması vasıtasıyla iyileştirilmesi yönünde olumlu çalışmalar yapılmış ve kısmen netice alınmış olmasına karşın, henüz hedeflenen noktaya ulaşılabilmemiş değildir. Modlararası entegrasyondan kastedilen ise, farklı ulaştırma türlerinin birbiri ile eşgüdümlü ve birbirini tamamlayan şekilde çalışmasının sağlanması olup, bu da ulaştırma sisteminin verimli çalışması ve dengeli büyümesi ile hizmet kalitesinin sağlanması için hayati önemdedir. Mesela, Erzurum’un bölgesel açıdan, modlararası entegrasyonu ve dengeli türel dağılımı sağlaması; Ovit Tüneli vasıtasıyla Karayolu ile kısa sürede Karadeniz’e erişmesi ve oradan limanlar vasıtası ile farklı bölge ve ülkelere yük ve yolcunun taşınımı, yüksek hızlı demiryolu ile Ankara’dan Erzurum’a kısa sürede erişilmesi ve gerek karayolu ve gerekse de demiryolu ile Erzurum’dan Trabzon, Kars, Van, Malatya gibi illerle yük ve yolcu taşınımının sağlanması olarak okunabilir. Elbette ki bütün bu türlerle taşınan yolcu, farklı ulaştırma türleri arası geçişinin hem fiziksel hem de ekonomik olarak geçişi, birbirine entegre olmak durumundadır. Burada, aktarma merkezleri ve ana istasyonların tesisi ve bunların birer kamusal merkezler olarak tasarlanması konusu öne çıkmakta olup, yük taşınımında ise bütün bu türler arası geçişlerde ‘lojistik köyler ve lojistik merkezler’ öne çıkmaktadır.

Çözümlerin geliştirilmesi

Bu çerçevede, ulaştırma türleri arası dengeli dağılım ve entegrasyonun sağlanmasından, sadece karayolundan, demiryolu, denizyolu ve havayoluna yolculuk ve taşıma aktarım değil, aynı zamanda, ‘sürdürülebilirlik’ çerçevesinde çevreci ve verimli alternatif ulaştırma türlerine aktarımı ve çözümlemelerin geliştirilmesi de anlaşılmalıdır. Bu bağlamda; teleferik başta olmak üzere kablolu sistemler, kentçiğinde monoray ve benzeri farklı sistemlerin kullanımı, bisikletli ulaşım ve yerine göre yaya ulaşımının öncelenmesi gibi uygulamalar söz konusudur. Özellikle, çevreci yaklaşımlar, turizm odaklı yaklaşımlar teleferik gibi uygulamaları öne çıkarmaktadır. ■



Salim Altunhan

salim.altunhan@tasimadunyasi.com

Otobüsçülük çok değişecek

Hepimizin beklentisi o yönde. Bir değişse, o zaman kimse tutamaz bizi... Tıpkı geçmişte olduğu gibi yine güvenli, yine güler yüzlü, yine konforlu ve noktadan noktaya seri hizmet veriyor. Şimdi, hepimiz mazot fiyatını düşünüyoruz, otogar çıkışlarını, köprü veya otoyol paralarını, otobüsün taksitlerini, evdekilerin beklentilerini, çocukların okulunu düşünüyoruz. Dolayısıyla da hizmet vermenin, insanların evlerine, işlerine, hastaneye, asker ocağına taşınmanın mutluluğunu yaşamıyoruz istediğimiz gibi.

Yapılan çalıştay sonrası herkesin dilinde bir “her şey güzel olacak” lafı dolaşıyor. Ben de inanıyorum her şeyin güzel olacağına. Bu inançla sarılıyoruz işimize... Ama laf aramızda, bu yöneticilerle olmaz. Yaptıkları yapacaklarının teminatıdır onların. Bir şey yaptılar mı, bu güne kadar? Hayır! Pekî, yapacaklar mı? O da hayır! Yapma ihtimalleri var mı? Yine hayır! Pekî, ne olması gerekir? Yatırım fırsatlarının sürdürüğünü ileri sürüyorlar. Otobüsçü neyle yatırım yapacak, bunu düşünmüyorlar. Otobüsçü evine ekmek götüremiyor, görmek istemiyorlar. İstanbul çıkışlı bir otobüs, şehri üç saatte terk edemiyor, dönüp dolaşıyor güneyden kuzeye, batıdan doğuya. Otobüsçü de bıkıyor, yolcu da. Bunun bir çıkar yolu yok mu? Vardır muhakkak. Vardır da, kimse kılını kıpırdatmak istemiyor. Çünkü onların tuzu kuru, dönen tekerleri yok.

Olumlu hiçbir şey yok mu? Var. Gerçekten de umudu diri tutan bir şey var. Kadınlar. Kaptanlar Kulübünün zirvesinde konuşan kadın yöneticiler, sektörün kurtuluşunun kendi ellerinde olduğunu iddia ettiler açık yüreklilikle. Onların da dönen tekerleği olmayabilir, ama onlar, yani kadınlar, hayatın direksiyonunu tutuyorlar. Onlar hepimizi ayakta tutuyor.

Bakın ne diyor birisi, güçlü ve özgüvenli olarak: “Bence kadınlar detaycı, erkekler daha teknik bakıyor. İkisinin de kendine göre güzelliği var. Dünyayı değiştirecek olan erkekler değil, kadınlardır. İş, insanın kendisinde bitiyor. Önce siz kendinize inanın, ‘ben de varım’ deyin. Kadınlara gelin sahaya inin diyorum. Dernekler, meslektaşlar olarak destekleyelim. Desteklersek varlar. TOFED ve TOF söz versin biz kadınlara, seneye burada kadınlar için neler yaptığımızı konuşalım.” Denemeye değmez mi? ■

Halk otobüsçülerinin ödemelerinde örnek proje

Büyükşehir Belediye Başkanı Mustafa Çelik, halk otobüsçülerine yapılan ödemede devrim niteliğinde bir çalışma yaptıklarını belirterek, bu çalışmanın tüm Türkiye’ye örnek olacağını söyledi.

Büyükşehir Belediye Meclisi, Büyükşehir Belediye Başkanı Mustafa Çelik’in yönetiminde Mart ayı toplantısını yaptı. Toplantının gündemindeki 73 maddenin tamamı meclis üyelerince oy birliği ile kabul edildi. Meclis toplantısının başında 2017 projelerine ilişkin açıklamalarda bulunan Başkan Mustafa Çelik, çok yoğun bir yatırım yılı geçireceklerini belirtti ve iki ay süresince her hafta birkaç projenin temelini atacaklarını söyledi.

Ulaşımında 20 proje

Başkan Çelik, önümüzdeki iki ay süresince her hafta birkaç projenin temelini atılacağını ve sadece ulaşımında 20 önemli çalışma yapılacağını kaydetti. Toplantıda “Kayseri Büyükşehir Belediyesi Toplu Taşıma Yönetmeliği” konusu da gündeme geldi ve bu madde meclis



üyelerince komisyonlara havale edildi.

Yeni ücretlendirme

Başkan Çelik, konuyla ilgili açıklamasında halk otobüsçülerine yapılan ödemede devrim niteliğinde bir çalışma yaptıklarını belirterek, bu çalışmanın tüm Türkiye’ye örnek olacağını söyledi. Başkan Çelik, otobüslerin yaptıkları kilometre, taşınan yolcu ve performans puanı ile ücretlendirme yapılacağını kaydetti. Büyükşehir Belediyesi Meclisi, Mart ayı toplantısında toplam 73 maddeyi karara bağladı. Başkan Çelik yönetimindeki meclis toplantısında tüm maddeler Şubat ayı meclis toplantısında olduğu gibi meclisten oybirliği ile geçti. ■



Otobüste wifi hizmeti ilgi görüyor

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Ulaşım AŞ’nin otobüslerinde verilen wifi hizmeti vatandaşlardan büyük talep görüyor. Yolcular gidecekleri yere kadar wifi sayesinde internete girerek işlerini halledebiliyor. Kimi faturasını ödtüyor, kimi haberleri takip ediyor, kimi de ders sunularını takip ediyor.

Sosyal medyada yoğun kullanım

2016 Temmuz ve 2017 Ocak

döneminde toplam 125 bin 893 kişi wifi hizmetinden faydalandı. Temmuz-Ağustos döneminde 21 bin 206 kişi wifi hizmetini kullanırken, Aralık- Ocak döneminde bu sayı yaklaşık 8 bin artarak 28 bin 965 kişiye ulaştı. Bu kişilerden 31 bin 377’si Google arama motorunu kullanırken, 22 bin 577 kişi www.ulasimpark.com.tr adresini ziyaret etti. Toplam 62 bin 395 kişi de sosyal medyayı kullandı. ■

Denizlerde binlerce kilometre gidebilen bir otobüs biliyor musunuz?

ANADOLU ISUZU KÜÇÜK OTOBÜS İHRACATINDA 12. KEZ ŞAMPİYON!

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

İSTAB'ın nihai hedefi 'Plaka tahdidi'

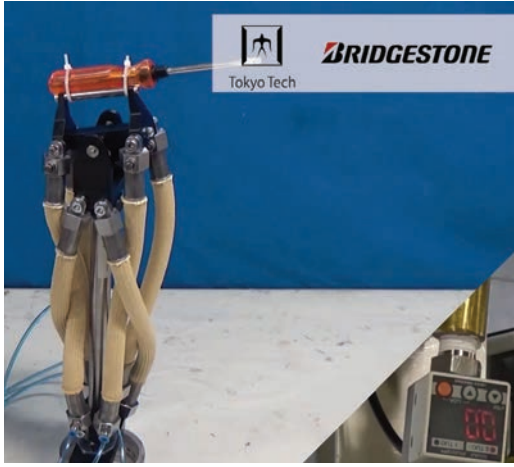


İstanbul Taşımacılar Birliği Derneği (İSTAB) Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Karakış ve Yönetim Kurulu Üyeleri sektörel basının temsilcileri ile servis sektöründeki son gelişmeleri değerlendirdi.

Türkiye'nin 32 ilinde plaka tahdidinin uygulandığını hatırlatan Başkan Karakış, İstanbullu servisçilerin de tahdit isteği ile yola çıktığını, bu isteği Cumhurbaşkanının da desteklediğini anımsatarak Mayıs 2015'ten bu yana yaşanan gelişmeleri özetledi: "Bizim bir plaka tahdidi sevdamız var. İstanbul'da bu sektörde hizmet veren herkes dâhil uzun bir mücadele verdik. Beklentimiz İstanbul'da da plaka tahdidinin olması yönündeydi. Ama maalesef Türkiye'nin hiçbir ilinde olmayan bir yönerge çıktı."

"Yönergenin iptal olmasının nedenlerinden biri araç yaşları konusuydu. Yönerge ilk çıktığında 0-6 yaş zorunluluğu vardı. Emsal olarak günde 12 -14 saat aralıksız çalışan minibüsler ve halk otobüsleri için 12, 15 yaş hakları söz konusu. Servis taşımacılığını sabah ve akşam saatleri iki sefer olarak tamamlayan servis araçlarına 06 yaş hadlerinin öngörülmesinin hakkaniyete uygun olmadığını savunduk. Yine yönergede taahhütname meselesi vardı. Söz konusu taahhütnameye, Anayasa Mahkemesinde 'herkes kişiliğine bağlı, dokunulamaz, devredilemez, vazgeçilemez temel hak ve hürriyetlere sahiptir.' hükmü ve yine Anayasanın hak arama hürriyeti 'Herkes meşru vasıta ve yollardan faydalanmak suretiyle yargı mercileri önünde davacı veya davalı olarak iddia ve savunma adil yargılanma hakkına sahiptir' hükmü ile bu taahhüdün bizleri zor duruma sokacağını savunduk."

İSTAB Başkanı Ahmet Karakış, girişimleriyle eski yönergede pek çok değişiklik yaptırmaya muvaffak olduklarının altını çizdi, yönergede yer alan zorunlu koltuk ferdi kaza sigortası yaptırılması maddesinin koltuk ferdi kaza sigortası olarak düzeltildiğini ifade etti. İDO ile anlaşmalarının sürdüğünü, araç takip uygulamaları konusunda ARVENTO ile çalışmalarının devam edeceğini söyledi. ■



Bridgestone,

Yüksek performanslı yapay kas geliştirdi

Bridgestone, depreme karşı binaları korumak üzere ürettiği sismik izolatörlerin ardından bu kez afetlerde kullanılacak robotlar için hidrolik tahrikli, yüksek performanslı yapay kas geliştirmeyi başardı.

Kauçuk tüp kullanılarak geliştirilen yapay kas, son derece güçlü olmasıyla beraber ağırlık olarak hafif bir yapıya sahip. Yapay kas ayrıca, çarpma ve titreşime karşı güçlü direnç gösteriyor. Bridgestone'un geliştirdiği yapay kas, geleneksel elektrikli motorlar ve hidrolik silindirlere 5 ila 10 kat daha büyük bir güç-ağırlık oranına sahip. Bu teknolojiyle kuvvet ve hassas kontrol gerektiren görevlere uygun robotlar üretililecek. Bu buluş yakın gelecekte yaratılacak en küçük, en hafif ve en güçlü robotların üretilmesine olanak tanıyacak. ■



Ahmet Karakış

Metro Holding, CDS Lojistik ile partnerlik anlaşması yaptı



Anlaşma ile CDS Lojistik yaygın dağıtım imkanlarını kullanarak, Metro Holding iştiraklerinden Vanet Gıda, Van-Bes Besicilik ve Samsun Gıda firmalarının imalatını gerçekleştirdiği ürünleri belirlenecek noktalara taşıma işini üstlendi.

THY Kargo'nun 7 acentesinden biri olan Metro Holding, CDS Lojistik'in yurtdışı firmalarıyla olan iş birliğini milli değerimiz THY Kargo'nun bünyesine taşınmasında büyük rol oynayacak.

Metro City'de gerçekleştirilen dev anlaşmanın imza törenine Metro Holding Yönetim Kurulu

Üyesi Çiğdem Öztürk Göbülük, Metro Holding CEO'su Mehmet Akif Yaşın, CDS Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Gökhan Akyürek ve CDS Lojistik Genel Müdürü Ertan Aslanoglu ev sahipliği yaptı.

Metro Holding'in yeni CEO'su Mehmet Akif Yaşın, "Metro Holding olarak, ülkemizin içinde bulunduğu bu bulutlu dönemlerden daha kolay kurtulabilmek ve ülkemizin 2023 hedeflerine ulaşabilmek için yatırım yapmaya ve büyümeye devam edeceğiz. Yaptığımız yatırımların ülke ekonomisine katkı sağlaması bizim için çok önemli. Özellikle Doğu Karadeniz ve Ege bölgelerindeki mevcut tesislerimizde bazı revizeler yapmak suretiyle CDS Lojistik ile işbirliği yapacağız" dedi.

Metro Holding Yönetim

Kurulu Üyesi Çiğdem Öztürk Göbülük, CDS Lojistik ile yapılan anlaşmanın holdingin atılım hedeflerinin ilk basamağı olduğunu belirtti. İlk yıl için istihdam hedefinin 400 kişi olduğunu belirten Göbülük, "İlerleyen yıllarda hedefimiz istihdam sayısını daha da artırmak. Anlaşmamız doğrultusunda şirketimizin atıl duran dükkanlarını da soğuk hava depolarına dönüştüreceğiz" dedi.

Yaklaşık 15 yıldır lojistik sektöründe olduğunu ifade eden **CDS Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Gökhan Akyürek**, Metro Holding ile işbirliklerinden duyduğu memnuniyeti dile getirdi. Türkiye'nin 16 ilinde, 220 özmal, toplam 300 araçla hizmet verdiklerini belirten Akyürek, anlaşmanın yıllık hacminin 30 milyon olduğunu söyledi. ■



TEMSEA

Düşük yakıt tüketimi
ve yüksek konforu ile
**bu maratonun
kazananı siz
olursunuz**



Gücü ve performansı, TEMSEA'ya özgü konfor ile harmanladık. Uzun yollar için özel güvenlik sistemleriyle tasarladığımız MARATON, çevre dostu motoru ve tasarruflu yakıt tüketimiyle hem çevrenizi hem cebinizi rahatlatacak.

temsa.com



Mevlüt İlgin

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Genel Sekreteri

mevlut.ilgin@tasimadunyasi.com

Alternatif yollar

Tarifeli olarak şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüsçüler, gerek köprü geçişlerinin gerekse otoyol kullanımlarının pahalılaşmasına karşı alternatif yollar arıyor.

Biz, TOFED olarak, bu sorunun çözümü için girişimlerde bulunduk, bulunuyoruz. En son, İDO ile görüştük. Geçen hafta yaptığımız görüşme olumlu geçti. Karşılıklı olarak her iki sektörün de yararına olacak projeler üzerinde konuştuk.

Yavus Sultan Selim Köprüsü yolu uzattı ve pahalı

İlk olarak, tarifeli yolcu taşımacılığı yapan otobüslere zorunlu olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerine konuştuk. Trafikçi rahatlatmak için yapılan yeni köprü aksine yolu uzattığı gibi fahiş fiyat da çıkartıyor.

Biz, otobüsçüler olarak Hükümete verdikleri hizmet ve yaptıkları yatırımlar için teşekkür ediyoruz. YSS Köprüsü, zamandan tasarruf amacıyla yapıldı ve hizmete alındı, ama mevcut otogarlar ve otobüslerin girmesinin zorunlu olduğu Anadolu yakasındaki terminaler üzerinden baktığımız zaman tasarruf değil kayıp söz konusu. Yaklaşık 70 kilometre fazla yol yapan otobüslerin sadece akaryakıt için harcadığı yaklaşık 160 TL otobüsçünün cebinden çıkıyor. Yolcunun da saatler boyu İstanbul'dan çıkamayışı veya bitmek bilmeyen yolun verdiği sıkıntı da cabası.

D1 - D2 belgeler birleşirse

11-12 Şubat tarihlerinde yaptığımız Çalıştayda varılan kararlar neticesinde belge birleştirme talebimize olumlu bakıldı. Biz diyoruz ki, grup taşıması yapan otobüsle yurtiçi tarifeli yolcu taşıyan otobüs aynı belgeye yazılsın. Hem bürokrasi biter hem de ayrılık gayrılık kalmayacağı için hizmet kalitesi artar. D1'lerle D2'ler birleşsin talebimizin uygulamaya nasıl geçeceğini bilemiyoruz. Şu anda her üç köprüden de geçme hakkı olan D2'ler de tarifeli sefer yapan D1'ler gibi Yavuz Sultan Selim'e mi yönlendirilecek, yoksa D1'ler de D2'ler gibi her üç köprüyü de kullanabilecek mi?

Otobüslerin feribotla geçişi

Bu muammanın bir an önce açıklığa kavuşturulması gerekiyor. Bununla birlikte, yeni alternatifler arıyoruz: Yolcu taşıyan otobüsler Marmara'yı, feribotla geçsin, hem zamandan tasarruf etsin hem de akaryakıttan. Bunun için Osmangazi Köprüsü geçişiyle rekabet edebilecek bir fiyat belirlenmesi gerekir. Osmangazi Köprüsü geçişlerinde indirimle gidildi. Şu an 105 TL'ye geçiyor otobüslerimiz. Biz, İDO'ya, Topçular-Eskihisar geçişinde gidiş geliş, yani çift yönlü geçişin köprü geçişinin tek yönüne eşit olmasını önerdik. Prensipte olumlu tutum gösteren İDO yetkilileri, bizim istediğimiz indirimi dile getirmediler. Ancak yine de epey bir indirim yapabileceklerini söylediler. Bu, önemli bir gelişme. Bununla birlikte, bir de toplu taşıma yapan otobüslere geçiş üstünlüğü verilmesini istedik. Böylelikle yolcuların mağduriyetini de önlemiş olacağız.

Yenikapı-Mudanya, Yenikapı-Yalova, Yenikapı-Harem hatları için UKOME'nin izin vermesi gerekiyor. Öncelikle o izni almak için çalışmalarımızı sürdüreceğiz. Alternatif yollar otobüsçünün hem ekonomik hem de güvenli yolculuğunun yeni imkanı olacaktır ve otobüsçülük eskisi gibi yine yolcunun tercinde ilk sırada yer alacaktır. ■

www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası Gazetesi

Yerel Süreli Haftalık Gazete

Yıl: 6 • Sayı: 270 20 - 26 Mart 2017

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

Genel Yayın Yönetmeni

Erkan YILMAZ

Genel Yayın Danışmanı / Başyazar

Dr. Zeki DÖNMEZ

Editorler

Korkut AKIN, Akif NURAY

Reklam Rezervasyon
0532 779 21 82

Dağıtım: **Mikail BAYAT**

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

İş Geliştirme Danışmanı
Mehmet ÇIKINCI

Hukuk Müşavirleri
Elanur KOÇOĞLU
Murat KOÇOĞLU

Taşıma Dünyası, basın meslek ilkelerine uymaya söz verir.

Taşıma Dünyası Gazetesi ve eklerinde yayınlanan yazı, haber ve fotoğrafların her türlü telif hakkı **Pivot Yayıncılık ve Reklam Pazarlama**'ya aittir. İzin alınmadan, kaynak gösterilerek dahi iltibas edilemez.

BÖLGELEER: İZMİR **Cumhur ARAL**, ANTALYA **Pınar KILINÇ**
EDİRNE **Hüseyin TOPÇU** DİYARBAKIR **Ramazan DEMİR**
SAMSUN **Ahmet ŞENOL** 0535 207 65 88

Taşımacılıktaki başarı hikayemizi aktarıyor:

IPRU'nun 30 ülke hedefi

IPRU Başkanı Fatih Tamay, Türkiye'nin şehirlerarası ve toplu ulaşımda çok güzel bir başarı hikayesine sahip olduğunu belirterek, "IPRU'nun kuruluş hedefinde bu başarı hikayesini ülkelere anlatmak, karşılıklı işbirlikleri geliştirmek var. Şu anda 19 ülkeden 22 kuruluş var. 3-5 yıl içerisinde ülke sayısını 30'a ulaştırmak hatta aşmak hedefimiz" dedi.

Uluslararası Karayolu Yolcu Taşımacılığı Birliği IPRU 12 ülkeden sektörel sivil toplum örgütünün katılımıyla 9 Aralık 2014 tarihinde Bakanlar Kurulu Kararı ile kuruldu. Kuruluşundan geçen sürede üye ülke sayısı 19'a ve 22 kuruluşa çıktı. IPRU Başkanı Fatih Tamay ile önümüzdeki süreçte IPRU'nun yürüteceği çalışmalar, projeleri ve hedefleri üzerine bir görüşme gerçekleştirdik.

Fikir babası Sayın Başbakan

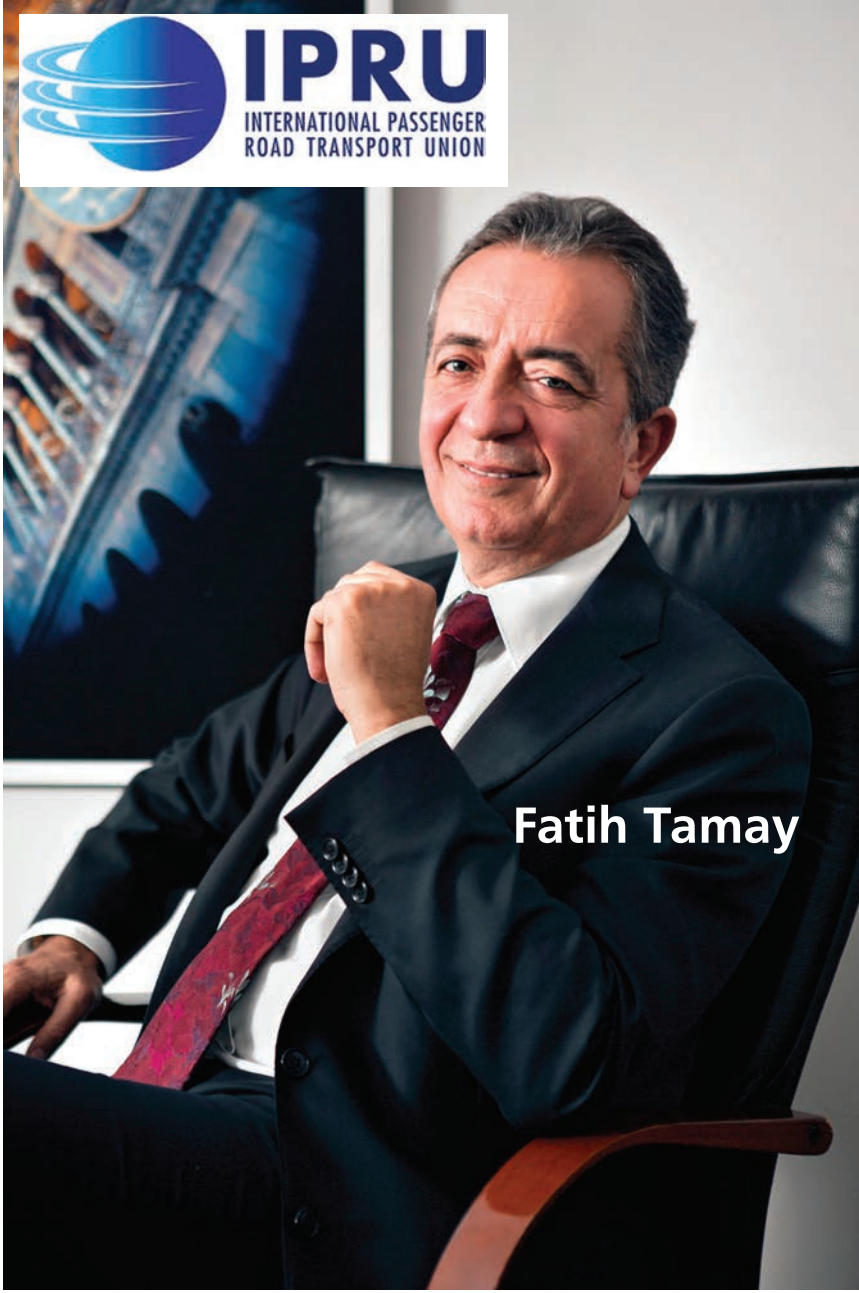
Fatih Tamay, görüşmemize, öncelikle uluslararası alanda IRU varken, IPRU'nun kuruluşunun gerekliliğine yönelik yapılan değerlendirmelere cevap vererek başladı: "IRU varken niye IPRU var" yönünde yapılan değerlendirmelerinin çok net bir cevabı var. IRU daha çok lojistik şirketlerinin kuruluşlarının ve onların problemlerinin ağırlıkta olduğu, onların gelişimi ile ilgili bir kuruluş. Böyle kurulmuş ve gelişmiş bir kuruma sonradan girdiğinizde kenarda kalıyorsunuz. Hiçbir zaman merkez çekirdeğe giremiyorsunuz. IRU Avrupa esaslı bir kuruluş. Avrupa'da şehirlerarası taşımacılık, raylı sistemleri dışında tuttuğunuzda çok yaygın değil. Ama lojistik çok güçlü olduğu ve büyük bir pazar olduğu için onlar kurmuş ve geliştirmiş diğeri kenarda kalmış. Biz kendi ülkemizde ve çevre ülkelerde böyle bir talep gördük. IPRU'nun kuruluşunda fikir babası şu andaki Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım. Böyle bir düşünce Sayın Yıldırım'a ilk sunulduğunda, 'yürüyün, bu çok güzel bir girişim' dedi ve bize öncü oldu. Bakanlar Kurulu kararı ile de IPRU 2014 yılında kuruldu."

Büyük bir başarı hikayesi

Şehirlerarası ve toplu taşımacılık sektörünün yaklaşık 100 yıllık bir tecrübeye ve büyük bir başarı hikayesine sahip olduğunu vurgulayan Fatih Tamay, bu hikayenin aktarılması ve işbirliklerinin geliştirilmesinin önemine dikkat çekti: "Türkiye'nin şehirlerarası ve hatta toplu taşımacılıkta çok önemli bir başarı hikayesi ve çok uzun bir tecrübe var. Yaklaşık 100 yıllık bir geçmiş. Bunu bizim özellikle başlangıçta Türkiye ile iyi ilişkileri olan ülkelerle paylaşmamız gerekiyordu. Asıl amacımızda zaten o paylaşımla. Bizim güzel hikayemizi tecrübelerimizi o ülkelere iletmek ve o ülkelerde iyi bir çözüm, iyi bir çalışma ve iyi bir proje varsa, onları almak. Karşılıklı bir etkileşim yapmak için yola çıkıldı. Asıl amacı da bu."

İkinci al araç ihracatı

Fatih Tamay, IPRU'nun bir



Fatih Tamay

hedefinin de ikinci el araçların ihracatının sağlanabileceği bir yapının kurulması olduğunu söyledi: "Türkiye'nin çevre ülkelerin ve gelişmekte olan ülkelerin 4'te 3'ünde ülkemizin parkına göre çok eski araçlar var. Bizde 5-7-10 yaşında kenara çıkan araçlar o ülkeler için süper lüks, konforlu ve güvenli araçlar. IPRU olarak bu etkileşimi sağlayarak, hem Türkiye'nin ikinci el pazarı para kazansın hem o ülkeler ikinci el parkını daha ucuz daha iyi koşullarla yenileyebilsinler. Bizim tecrübelerimizi kendi ülkelerine götürsünler. Biz de onların güzel örneklerinden yararlanalım. Bunun için İstanbul'da bir alanın tahsisinin sağlanıp, orada yıl boyunca ikinci el araçların sergilenip müşterilerle buluşmasını sağlamak istiyoruz. Bunu otomotiv sektörünün yapabilmesi çok zor. Herkesin stratejileri farklı. Bir sivil toplum kuruluşunun önderliğinde hayata geçmesi ve yürütülmesi mümkün. Otomotiv sektörü yapabiliydi şimdiye kadar olurdu. Bizim kamudan hiçbir nakdi destek talebimiz olmadı, olmayacak. Biz bu ticaretin yapılabilmesine yönelik ilk adımın yönetmelikler ve düzenlemeler yapılması ve bir sistemin kurularak atılması daha sonra bir alan tahsisinin gerçekleştirilmesi istiyoruz. Bir yer verelim, oraya araç koyalım talebi değil bu."

Okul projesi

Tamay, ikinci el araçlara yönelik tahsis edilen arazide sektöre eğitimli personel yetiştirilmesi içinde bir okul kurulması yönünde talepleri de gündeme getirdiklerini belirterek, "Kaptanların öne çıkmasını istiyoruz. Kaptanla birlikte muavin, hostes yetiştiren ve bileten kesen personelin eğitim göreceği bir okul planlıyoruz. Bu kolay değil ama bunu gerçekleştirmek istiyoruz" dedi.

Bakanlık çok samimi

15 Şubat Çarşamba günü Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan ve bürokratlarla Bakanlıkta bir araya geldiklerini ve bu projeleri aktardıklarını belirten Tamay, "Sayın Bakan Ahmet Arslan, gerçekten hem yurtiçindeki hem de uluslararası alandaki taşımacılık konularına çok hakim ve sahadan gelen birisi. Kanunlar ve sistemler nasıl çalışır, nasıl olur onu çok iyi biliyor. Ben öyle gördüm. Taleplerimizi Sayın Bakan ve bürokratlara aktardık. Sayın Bakan Arslan'ın ve bürokratların, bize yaklaşımları çok samimi, inanılmaz güzel. Ben bize destek verileceğine inanıyorum" dedi.

Hedef 30 üye ülke

Fatih Tamay, önümüzdeki 3-5 yıl içerisinde IPRU'ya üye ülke sayısının hızla artacağını söyledi: "19 ülkeden 22 kuruluş IPRU'ya üye. 4 ülke ile de temas halindeyiz, üye olacağız. Hedefimiz çok daha büyüme.3-5 yıl içerisinde 30 ülke veya daha fazlasına çıkabiliriz."

Sektörün kucakladığı örgüt IPRU

IPRU'nun kuruluşunda ve geldiği noktada birçok ismin önemli destekler verdiğini de ifade eden Fatih Tamay sözlerini şu şekilde tamamladı: "Sayın Galip Öztürk'ün, hiçbir çıkar gözetmeden kurucu başkan olarak, IPRU'nun kuruluşu ve bugünlere gelmesinde çok önemli destek ve katkıları var. Ayrıca TOFED Başkanı Birol Özcan, Yönetim Kurulu Üyeleri, TOBB Sektör Meclisi Başkanı Mustafa Yıldırım, TOF Yönetim Kurulu, TTDER Başkanı Sümer Yıgıcı ve Yönetim Kurulu Üyelerinin IPRU'ya çok önemli destekleri ve katkıları var. Ben sektörün kucakladığı bir örgütün önümüzdeki süreçte büyük başarıları imza atacağına inanıyorum." ■



Akif Nuray

anuray59@gmail.com

Dijitalleşeceğiz...

Suriye'nin bir kasabası, 6 yıllık terörün sonunda dünyanın en önemli jeopolitik kasabası oldu. Bakalım bu kasabadakilere; Rusya'nın kendisi, Türkiye'nin kendisi, ABD'nin Rusyonları, İran, kimin görevlisi olduğu çözölemeyen IŞİD ve tabii, ülke sahibi Esad. Birbirine dirsek teması kadar yakın ama kontrollü.

Bu kasaba hakkında varılacak uzlaşma, bundan daha önemli olacak öbür kasaba hakkındaki uygulamayı belirleyecek. Bu iki kasaba üzerinde başarılıca uzlaşma Suriye'de hayatı normale yönlendirecek. Ters olursa eğer, Suriye'ye uzaklardan gelenlerin hayatı da anormalleşecek. Yani nefeslerimizi tutma zamanlarındayız.

* * *

Amerika'nın yeni yönetimi, iş yapmayı kolaylaştırmak için vergileri azaltacak. Vatandaşına iş ve gelir sağlamak için yol, köprü benzeri işlerle devlet harcamaları yapacak, ekonomiyi açacak. Bu adımlar doları zayıflatıyormuş ve de bu işler zayıf dolar ile oluyormuş. Merkez Bankasının bu yıl muhakkak faiz arttıracacağı söyleniyor. İş bilenler bu konuda yüzde 100 emin.

Faiz artınca da dolar kuvvetleniyor ve ekonomiler yavaşlıyor. Merkez bankaları operasyonda bağımsız, stratejide yönetimlerle uyumlu. Bu konuda elbette yönetimin sözü geçecek. Faiz arttı. Ama hayret, dolar düştü, tersine hareket oldu. Bilenler bile hayret içinde, sessiz...

* * *

Kendimizi bakarsak: Dijitalleşme verimliliği artırıyor. Taşıma dünyası da dijitalleşecek! Yükleri, kamyonları, sürücüler, sigortaları, ödemeleri, tahsilatı, taşıyanların performanslarını dijital ortama toplamışlar, TIRPORT sitesi var. Boş bekleyen ya da boş dönen kamyon kalmayacak.

Boş bekleyen otobüslerin yazılı olduğu bir site de var, OTOBÜS BANKASI. İşsiz otobüsler orada yazılı.

Taksilerin tamamı bir tek dijital merkeze yazılacak ve boş bekleyen ya da boş gezen taksi olmayacak trafikte. İBB projesi. Ödemeler yazarkasa-POS ile olacak.

Biletler dijital ortamda satılacak. Yolcular kullanacağı taşıma türlerinin hepsinin biletini tek noktadan alacak.

Bu uygulamalara dahil olmak için araçlarda elbette bir iletişim altyapısına, uyumlu bilgisayara ihtiyaç var ki bunun da halen pek çok dijital çözümümüz kullanımda.

Böylece doğru veriler elde edilecek, isabetli planlamalar yapılacak, gerçekçi raporlar çıkacak, gerçek rekabet oluşacak. Taşıma dünyası da dijitalleşecek.

* * *

Karşılaştırmamız da dijitalleşme konusunda olsun: 1 liralık dijital yatırım, 3,6 liralık mili gelir artışı yaratıyor, dikkat.

42 bin şirketin dijitalleşme ortalaması yüzde 53. 26 büyükşehir belediyesi ortalama yüzde 55. Belediyeler şirketlerden (2 puan) daha dijital. En dijital belediye yüzde 91 ile Malatya.

Sizin şirketiniz yüzde kaç dijital, ölçtürün! Verimli haftalar... ■



LASDER'de görev değişimi

Lastik Sanayicileri Derneği'nde (LASDER) Genel Sekreterlik ve İktisadi İşletme Genel Müdürlük görevlerini bundan böyle **Erdal Kurt** yürütecek. 1990-2001 yılları arasında hızlı tüketim malları sektöründe Tespo Cash & Carry, Unilever, Kipa, Metro, Booker International ve Tansaş firmalarında çeşitli pozisyonlarda görev yapan Erdal Kurt, 2001-2016 yılları arasında ise enerji sektöründe TOTAL OIL AŞ'de sırasıyla satınalma müdürlüğü, pazarlama grup müdürlüğü ve kurumsal ilişkiler müdürlüğü görevlerini yürüttü.

1966 doğumlu Erdal Kurt; Ankara Yükseliş Koleji, Ankara Atatürk Lisesi ve Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi İşletme Bölümü mezunu olup, ileri derecede İngilizce bilmektedir. ■



Mustafa Yıldırım

**TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı
Sektör Meclis Başkanı**

my@tasimadunyasi.com

İstanbul'da yeni otogarlar

İstanbul ulaşımındaki çevre bağlantıları yakından izlemek için 15 Mart Çarşamba günü bir tur yaptık. Tayakadın'da bir otogar projesi düşünülmüş. Tayakadın bir aktarma merkezi, bir transfer merkezi veyahut bir cep terminali olabilir ancak otogar olması mümkün değil. Büyükşehir Belediyesi önce bunu bilmeli.

Doğru nokta değil

Ulaşım imkanlarının bu kadar kısıtlı ve zor olduğu bir bölgede otogar yapılması herhalde doğru olmaz diye düşünüyoruz. Bağlı olarak, Bayrampaşa Otogarı'nın yerinde kalması ve bu otogarın ekseninde birtakım gelişmeleri dikkate almak gerekir.

Aslında Bolluca'yı Bayrampaşa kavşağına bağladığımız zaman İstanbul Otogarı'ndan 3'üncü köprüye çıkmak yolumuzu yaklaşık 20 km daha kısaltıyor. Tayakadın sektöre dayatılırsa bu, kabul edilebilir bir durum değil. Şehirlerarası otobüsler daha fazla zorluğa tahammül edemez. Anadolu yakasına geçtik, Tayakadın ve Bolluca'yı dolaştık. 3'üncü köprüden Sancaktepe çıkışından çıktık. Sancaktepe'ye kadar gayet güzel gidiyorsunuz, sonrasında yollar ve çıkışlar damadagnık.

İstanbul'da ulaşım yatırımları

Ülkemizde özellikle de İstanbul'da çok ciddi ulaşım yatırımları yapıldı. Kentiçinde taşıma sistemleri, Boğaz geçişleri, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, Avrasya Tüneli, Kuzey Anadolu Otoyolu İstanbul trafiğine büyük ve kalıcı rahatlama getirmiş gibi görünüyor. Ancak sektörümüz için büyük bir belirsizlik yarattı bu durum. İstanbul'un karayolu ulaşım talebi kış aylarında 3000 otobüs/gün, yolcu sayısı 90 bin/gün, yaz aylarında ise 5400 otobüs/gün, yolcu sayısı 200 bin/gün ortalama Bu yolculukların yüzde 62'si Avrupa yakasından yüzde 38'i Anadolu yakasından gerçekleşiyor. Bilindiği gibi Yavuz Sultan Selim Köprüsü açıldıktan sonra şehirlerarası otobüsler zorunlu olarak kullandıkları yolculuklarında tek istikamette 70 km, çift istikamette 140 km yapıyorlar fazladan. Bu kararla otobüslerin bir toplu ulaşım aracı olduğu göz ardı edilmiş oluyor ve sektörümüz bu konunun çilesini çekiyor. Fatih Sultan Selim Köprüsü'nün geçiş ücreti 9 TL, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün geçiş ücreti 78 TL. bu bile başlı başına bir sorun.

Yavuz Sultan Selim'in maliyetleri

Otobüsler tek istikamette günlük akaryakıt dahil 140 TL, çift istikamette 259 TL fazla para ödemek zorunda bırakılıyor. İnsanlara zaman, konfor ve güvenlik kazandırmak için yapılan bu yatırımları kullanmak zorunda bırakılan otobüsler ve yolcular için eziyet ve maliyet nedeni olmuştur. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin iradesi dışında yapılan bu uygulamaya yıllık 40 milyon saat işgücü ve zaman kaybına neden olduğu için büyük tepkilere neden oluyor ve insanlar çile çekiyor. Sürdürülebilir olmayan bu kararın bir an evvel düzeltilmesi için Sayın Cumhurbaşkanımız ve Başbakanımız nezdinde girişimler sürdürmekten başka çaremiz kalmamıştır.

Belirsizlikler

Zaman ve akaryakıt tasarrufu yerine zarar yazıyoruz. Bu durumun yarattığı daha önemli bir travma ise ulaşım altyapısında ortaya çıkardığı belirsizliklerdir. Anadolu istikametindeki Harem Otogarının alternatifli olarak Ataşehir Otogarının yapımını beklerken Kurtköy bölgesi zorunlu bir ihtiyaç olmaya başladı. Sabiha Gökçen Havalimanı, Tuzla, Pendik, Kartal ve Maltepe koridorunda gelen ve giden yolcular ters istikametlerde mükerrek yol kat etmek zorunda kaldıkları için eziyet çekiyorlar. Kent trafiği de bundan olumsuz etkileniyor. Çevre zarar görüyor, milli ekonomiye zarar veriyoruz, akaryakıtı boşa harcıyoruz. Trakya istikametinde de aynı şey Büyükçekmece, Beylikdüzü, Hadımköy, Arnavutköy, Avcılar ve Başakşehir için söylenebilir.

İstanbul Otogarı

İstanbul'un iki yakası için bütünlük ve kalıcı önerimizi hazırlayıp Büyükşehir Belediyesi'ne takdim edeceğiz. Bize göre Bayrampaşa Otogarı, konumu itibarıyla insanların en kolay erişebildiği noktadır. Erişim insanlar için, toplu taşıma için en önemli unsurdur. Erişimi bu kadar kolay olan, bu kadar insanların kullandığı bir alanı terk edip başka bir yerde otogar aramak doğru değildir diye düşünüyoruz. Biz Bayrampaşa Otogarı ekseninde birtakım gelişmelerin sağlanması gerektiğine inanıyoruz.

Çanakale Köprüsü

Temeli atılan Çanakale Köprüsü'nden en büyük dilek ve temennimiz Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi Köprüsü gibi ağır maliyetler getirmemesi. Bunlar Türkiye için önemli eserler. Yıllardır konuşulup, yapılamayan birçok eserin yapıldığını görüyoruz. Ama bunların bize yansıttığı maliyetleri taşıyamaz duruma geliyoruz. Çanakale'de ders alınmış olmasını bekliyoruz. Çanakale Köprüsünün temel atma töreni ülkemize hayırlı olsun. Sayın Cumhurbaşkanımız, Başbakan ve emeği geçenlere teşekkür ediyoruz. ■

Cirosu 600 milyon TL'yi aştı

iDO sürpriz projelere hazırlanıyor

İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) Genel Müdürü Ufuk Tuğcu, "Terminallerimizin ve gemilerimizin yenilenmesi dahil olmak üzere misafirlerimizin yolculuk deneyimlerini daha da geliştireceğimiz yeni hizmetlerin başlatılmasına yönelik yatırımlarımız hep sürüyor. İlerleyen zamanlarda yeni ve sürpriz yatırımlarımız da olabilir. Ro-Ro taşımacılığını yeni bir boyuta taşımayı hedefliyoruz. Aynı zamanda 2017 yılında İDO'nun kendi bünyesinde bambaşka hizmetleri devreye almaya dönük çalışmalarımız da hız kesmeden devam ediyor" dedi.



Erkan YILMAZ

Osmangazi Köprüsünün hizmete girmesiyle birlikte artan maliyetler ve rekabet ortamı ile taşımacılık sektörüne yönelik İDO, avantajlar sunan yenilikler ve yeni yatırım çalışmalarını sürdürüyor. İDO Genel Müdürü Ufuk Tuğcu, Taşıma Dünyası'na özel açıklamalarda bulundu.

■ İDO'dan kısaca bahseder misiniz?

- Şirketimiz 6 Nisan 1987 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İstanbul Ulaşım ve Ticaret AŞ olarak kuruldu ve 1988 yılında yapılan değişiklikle İDO-İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Tic. AŞ adını aldı. 2011 yılında özelleştirildik ve TASS (Tepe-Akfen-Souter-Sera) Ortak Girişim Grubu çatısı altında faaliyetlerimizi yürütmeye başladık. 2017 yılı bizim için, çok önemli bir yıl. İDO ailesi olarak 30'uncu yılımızı kutlamanın heyecanı içerisindeyiz.

Filomuzdan bahsetmek gerekirse, 16 farklı hat üzerinden misafir ve araç ulaşımını sağlıyoruz. Deniz otobüsü, araba vapuru ve hızlı feribot olmak üzere 3 ayrı kategoride uzmanlaştık; 24 deniz otobüsümüz, ikisi kiralık olmak üzere 20 araba vapurumuz, 9 hızlı feribotumuz ve 2 hizmet gemimizin bulunduğu geniş araç filomuz ile misafirlerimize hizmet veriyoruz.

Yaklaşık 1300 kişilik ekibimizle yenilikçi ve mükemmellik anlayışını benimseyerek kurumsal müşterilerimizin yanı sıra 7'den 70'e deniz ulaşımını kullanan bütün misafirlerimize konfor, güven ve fiyat avantajları sunmaktayız.

YENİ HATLAR

■ 2016 yılı nasıl geçti, yeni hatlar devreye aldınız mı?

- 2016 yılı bizim için çok verimli bir yıl oldu. 2015 yılında 600 milyon liranın üzerinden ciroya ulaştığımız. 2016 yılı için de bu rakamların üzerine çıkmayı hedeflemiştik ve hedeflerimizi yakaladık.

Biz misafirlerimizi dinleyerek onların talepleri doğrultusunda çalışmalarımızı yürütüyoruz. Bu kapsamda da yeni hatlar devreye aldık.

Öncelikle, 5 Mart 2016 itibari ile Tuzla-Yalova deniz otobüsü hattımız başladı. İDO olarak Yalova'yı Pendik, Kartal ve Yenikapı üzerinden İstanbul'a bağlıyorduk, bu hatlarımıza Tuzla'yı da eklemiş olduk. Yalova, Marmara operasyonlarımız açısından çok önemli. Yalova'ya yatırımlarımızı sürdürüyoruz ve sürdürmeye de devam edeceğiz.

11 Temmuz 2016 itibarıyla de İstanbul'umuzun Batı kıyısında bulunan Avcılar ilçemizden Marmara-Avşa Adası'na deniz otobüsü seferlerini başlattık. Böylece, Avcılar ile Bostancı, Yenikapı, Marmara ve Avşa Adası arasında yeni bir köprü kurmuş olduk.

28 Temmuz 2016 itibarıyla Beşiktaş -Bursa seferlerimizi başlattık. Kabataş'taki Martı Projesi inşaatı nedeniyle Kabataş'ın bir süreliğine deniz ulaşımına kapatılması sonucu seferlerimizi Beşiktaş'tan yapma kararı aldık. Bostancı-Kabataş hattını kullanan misafirlerimize anketler yaptık, çıkan sonuca göre de Kadıköy, Bostancı, Yenikapı ve Adalar iç hat seferlerinin yanı sıra Kabataş'ta daha önce olmayan Bursa dış hattını da hizmete sunarak Beşiktaş İskelesi'nden seferlerimizi gerçekleştirmeye başladık.

2017 HEDEFLERİMİZ DAHA BÜYÜK

■ 2017 yılının geride kalan dönemi açısından değerlendirdiğinizde araç ve yolcu sayısı açısından nasıl bir seviye ortaya çıkıyor, 2016 ile karşılaştırır mısınız?

- 2016 yılında yaklaşık 44 milyon misafir, 10 milyonu aşkın araç taşıdık ve 200 binin üstünde sefer yaptık. 2017 verilerimizle geçtiğimiz yıla göre daha fazla taşıma oranına ulaşmış olmayı hedefliyoruz ve İDO olarak önümüzdeki yıllarda da misafirlerimize karayolunun trafiğinden, stres ve gürültüsünden uzak, hızlı ve konforlu seyahat avantajı sağlamak için var gücümüzle çalışmaya devam edeceğiz.

TİCARİ ARAÇ TAŞIMACILIĞI

■ Özellikle Eskişehir-Topçular hattında binek ve ticari araç taşımacılığına yönelik çalışmalarınız olacak mı?

- Marmara'nın iki yakası arasındaki ulaşım için en konforlu, keyifli ve avantajlı seçenekleri sunduğumuz Eskişehir-Topçular hattındaki filomuzda 3 ayrı tipte araba vapurlarımız ile hizmet vermekteyiz.

Körfez geçişlerindeki ücretlerde 1 Ocak 2017'de yüzde 25 indirim yaptık. Eskişehir-Topçular araba vapuru hattını, hafta sonları gidiş-geliş 70 TL'ye indirdik. Otomobil, jip ve minivan tipi araçlar için geçerli olan hafta sonu uygulaması, 22 Şubat 2017'den itibaren cuma, cumartesi ve pazar günlerini kapsayan gidiş-geliş seyahatler için geçerli. Misafirlerimiz, yeni fiyat tarifesi üzerinden gidiş-geliş biletlerini Eskişehir-Topçular araba vapuru gişelerinden temin edebiliyorlar. Aynı araç tipleri için tek yön araç geçiş ücreti 45 TL olarak uygulanmaya devam ediyor.

Ticari araçlar için ise coğrafi olarak hattımızı kullanan lojistik firmalar ve kooperatifler ile yıllık bazda potansiyelleri değerlendirilerek kurumsal anlaşmalar yapmaktayız. Bu anlaşmalarımız ile lojistik firmalarına ve kooperatiflere etkili avantajlar sunmaktayız. Sağladığımız avantajlar ile ağır vasıtaların deniz yolu kullanımını arttırarak yakıt tasarrufu, çevreyi koruma gibi birçok fayda sağlıyoruz.

ULAŞIM BİR BÜTÜNDÜR

■ 2014 yılında Metro Turizm ile bir işbirliğine gittiniz? Bu işbirliğinden kısaca bahseder misiniz?

- İDO biletleri özellikle İstanbul, Bursa, Balıkesir bölgelerindeki Metro acentelerinde satılmaktadır. 2017 yılı Şubat sonuna kadar yaklaşık 40 Metro acentesinde İDO bileti satışı gerçekleşmiştir.

İDO olarak ulaşımı bir bütün olarak görüyor, karayolları ve denizyollarını entegre olarak düşünüyoruz. Sadece İstanbul'a değil, 3 tarafı denizlerle çevrili ülkemizin her yerine katkı sağlamayı hedefliyoruz. Sektörün lider kuruluşu olarak yeni ulaşım seçeneklerine uygun alternatifler üreterek ve yeni işbirliklerine imza atarak yolumuza devam edeceğiz.



RO-RO TAŞIMACILIĞI

■ Ambarlı Limanı'ndan Ro-Ro ile araçların taşınma projesi çok konuşuldu; bu proje ne aşamada? Önümüzdeki süreçte yük taşımacılığına yönelik neler yapmayı planlıyorsunuz?

- 2015'in sonbahar aylarında Ro-Ro çalışmalarımızı hızlandırdık ve Ambarlı- Topçular arasında birkaç gemiyle yeni bir hat devreye doktuk. Ro-Ro taşımacılığı, Ambarlı'daki iskelenin yapım süreciyle ilgili izinlerin tamamlanması ve inşaatın gerçekleşmesinin ardından bu çalışmamız büyüyen bir operasyona dönüşecek. Yatırımımız sektörajından güzel bir örnek teşkil edecek. Ağır vasıtalarla yönelik yapılan Ro-Ro taşımacılığında metropol şehrimiz İstanbul'u Güney Marmara'ya karşılıklı bağlayan sadece birer adet liman tesisi var. Uluslararası faaliyetler ile donatılmış bu limanların ülke ekonomisine sağladığı büyük fayda ile öne çıkan Ro-Ro taşımacılığına sınırlı destek olduğu ise aşıkâr. Güney Marmara ve Kuzey Marmara'da amaca tam uygun olan, "ağır ticari araçları şehir içine sokmadan ve şehir dışına yönlendirerek gemiye bindirecek" sosyal alanlara ve otoparklara sahip Ro-Ro terminallerinin olması gerekiyor. Son yıllardaki Kuzey-Güney Marmara deniz taşımacılığında taşınan araç sayılarının sağladığı yakıt tasarrufu yaklaşık yıllık 10 milyon litre seviyelerinde. Düşük maliyetli ve çevreye zarar vermeden, yükleri bir yerden diğerine taşımak için tercih ettiğimiz intermodal taşımacılık yatırımlarımız ile ağır vasıta yükünün önemli bir bölümünü İstanbul'un üzerinden çekerek şehir trafiğini rahatlatarak, yolların yüklerden dolayı sık yinelenen bakımına, yakıt tasarrufuna, karbondioksit salınımına yönelik birçok çevresel katkı sağlamış olacağız. Aynı zamanda lojistik firmalarının sağladığı araçların amortisman maliyetlerinin yanı sıra, tamir ve bakım maliyetleri de azalacak.

AVANTAJLI FİYATLAR

■ İDO'nun değişken fiyat uygulaması kendisine yeni rakipleri de getirdi; BÜDO gibi. Değişken fiyat uygulaması ile ilgili zaman zaman yine şikayetler var.

Siz nasıl değerlendiriyorsunuz?

- İDO, 30 yıldır kamu hizmeti sağlayarak, misafirlerine güvenli, konforlu ve avantajlı fiyatlarla yolculuk deneyimi yaşatmaktadır. Hatlara ait alternatif maliyetler göz önüne alınarak misafirlerimiz ve araçlar için bir fiyat belirlemekteyiz. Bu belirlenen fiyatı alternatif güzergah maliyetinin seviyesini geçmeyecek şekilde ayarlamakta ve aşağıya doğru yolcu-aracı süre ve maliyet açısından cezbedecek kampanyalı fiyatlar oluşturmaktayız. Bu çerçevede, Pendik-Yalova hattında araç geçiş fiyatını 39 TL'ye sabitledik; araç içi yolcu ücretini ise sadece 1 TL olarak belirledik. 1 Mart'tan itibaren geçerli olan yeni fiyatlarla Pendik'ten Yalova'ya özel aracıyla seyahat eden 4 kişilik bir aile, körfezi sadece 42 TL'ye geçebiliyor. Ayrıca Yenikapı-Bursa, Yenikapı-Bandırma ve Yenikapı-Yalova hatlarında da araç fiyatlarında yüzde 20 indirim yaparak araç içi yolcu fiyatını sabitledik.

Bu fiyat politikasını belirlerken önceliğimiz; her zaman için karayolu kullanımının azaltılarak misafirlerimize zaman ve ekonomi açısından kolaylık sağlaması ve bu şekilde deniz trafiğine yönlendirilmesi ayrıca misafirlerimizin seyahat frekanslarının arttırılması ve bu şekilde gelir hedefine ulaşılmasıdır.

SÜRPRİZ PROJELER

■ 2017 yılında yönelik nasıl bir büyüme elde edeceğinizi düşünüyorsunuz, araç geçişi ve yolcu sayısı ile yeni hatlar gündeme gelebilir mi?

- İDO'da terminallerimizin ve gemilerimizin yenilenmesi dahil olmak üzere misafirlerimizin yolculuk deneyimlerini daha da geliştireceğimiz yeni hizmetlerin başlatılmasına yönelik yatırımlarımız hep sürmektedir. İlerleyen zamanlarda yeni ve sürpriz yatırımlarımız da olabilir. İstanbul Deniz Otobüsleri olarak Ro-Ro taşımacılığını yeni bir boyuta taşımayı hedeflemekteyiz. Aynı zamanda 2017 yılında İDO'nun kendi bünyesinde bambaşka hizmetleri devreye almaya dönük çalışmalarımız da hız kesmeden devam etmektedir. ■



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Tahdit gerekli midir?

Türkiye serbest piyasa ekonomisini benimsemiş durumda. Tüm ekonomik faaliyetlerde serbest girişimcilik esas. Taşımacılıkta da böyle. Taşıma Kanunu, taşımaların serbest rekabet ortamında geliştirileceğini belirtiyor. Taşımacılık için gereken belgelerin şartlarında bir sınırlama yok. Şartları sağlayan herkes belge alıp taşımacılığa besleyebiliyor.

Buna rağmen özel hallerde sınırlamadan söz ediliyor. Kanunun 5'inci maddesinde, bazı nedenlerle yetki belgelerinin verilmesinde sınırlamalar ve yeni düzenlemeler getirilebileceği belirtiliyor. Henüz hiç kullanılmamış olan bu yetkinin kullanılma ihtimali pek de yüksek değil.

Belediye mevzuatı

Gerek 5393 sayılı Belediye Kanununda gerekse 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununda kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını belirlemek görev/yetki/İmtiyaz/sorumluluktan söz ediliyor. Burada, bunun yapılması gereken bir görev mi, yorsa yapılabilecek bir hak mı olduğu pek net değil.

Farklı uygulamalar

İşin özü, devletin bir tane belediyelerin ise çok olmasında. Böyle olunca ve de belediyelerin bu işi yaparken uyacağı esaslar olmayınca keyfili başlıyor. Her belediye kendine göre sınırlanacak araç türlerini seçip sınırlama koyuyor.

Amaç ne?

Eğer serbest piyasa esas ise kimsenin piyasayı düzenlemeye kalkışması gerekmez. Mevcut taşıtlara iş yok diye yeni taşıtların taşımacılığa başlamasını engellemez. Pek çok alanda mevcuttar iş yapamazken yenileri devreye giriyor. Keza bunu ulusal ekonomi, ulusal menfaat ile açıklamak da olmaz. Adı üstünde, bu menfaat serbest piyasada denmiş.

Trafik olayı

Trafikteki taşıt çokluğu yoğunluk yaratır, trafik akmaz, kabul. Bu, kayıtlı çok araç olmasından mıdır, yoksa trafiğe çok araç çıkmasından mıdır? Var olan bir araç trafiğe çıkmadığı sürece yoğunluk oluşturmaz. Aksi doğru olsaydı, trafik belgelerine yeni araç kaydına izin verilmezdi.

Trafiğe çıkış

Özel araçların trafiğe çıkışı bir hak. Tek-çift plaka pek çözüm değil gibi... İsveç veya Norveç, haftada bir gün mazotlu araçların trafiğe çıkışını yasaklamış. Ana amaç trafik yoğunluğunu değil, çevre kirliliğini azaltmak.

B, D, C, K gibi Bakanlık belgeli araçlar ya tarifelerine göre ya da iş durumlarına göre sefere giderler. Hiçbir turizm-grup taşıma aracı, hiçbir servis aracı işi olmadan trafiğe çıkmaz. Şehirçi tarifeli araçlar da zaten bellidir. Keyfi olarak alınıp sefere konamazlar. Mevcut taşıtlar arasında sadece taksiler işleri olmadan iş aramak için diğer bir deyişle av için trafiğe çıkıyorlar. Belki trafik açısından tahdit bunlara gerekebilir.

Taksilerin durumu

Taksilerin iş için trafiğe çıkması zorunlu gibi gözüküyor. Bu da önenebilir, en azından azaltılabilir. Durak taksileri zaten daha iyi. Başlamış bulunan çağrı sistemleri trafikte iş aramayı azaltmaya başladı. Halen her taksi bireysel kazanç peşinde. Bir de sürücü sahibi olmadığı aracın kirasını ödeyip kazanç sağlamaya çalışıyor. Bu düzen biraz değiştirilebilir. En azından üç-beş şirkette taksilerin toplanması düşünülebilir.

Sonuç olarak söyleyebiliriz ki, özel haller dışında tahdit gereksiz ve faydasızdır.

Trafik mevzuatındaki durum

Trafik mevzuatında bazı taşıtlara, bazı türden plaka verilmesi esası var. Bunun amacı, bu sayede taşıtların tahdidine imkan vermek değil. Belirli harf grubuna sahip olan taşıtın buna ilişkin taşımayı yapmasına izin verildiğini belgelerine bakmadan plakadan anlama amacı taşıyor. Tabii, bunun da şartı bu plakanın sahte olmaması...

Devire gelince...

Yukanda belirtildiği üzere, tahdidin gerekliliği hayli tartışmalı. Bunun bir faydası yok. Sınırlamak, bu sınıırn içinde kalan araçlara kolay kazanç kapısı açıyor. Bu sınıırn dışında araç temin edemeyince taşımacı olmak isteyenler önceden bu sınıırn içine girmiş araçları almak zorunda kalıyor. Bu da büyük rant yaratıyor. Faydasız tahdit bir de haksız kazancın kapısını aralamış oluyor.

Son söz

Bakanlık verdiği taşıma belgelerinde sınırlama getirmiyor. Belediyeler ise taşımacıların taleplerine boyun eğip tahdit ve devir esasını getiriyor. Bir de bunu ulusal ekonomi, yakıt tasarrufu, trafik düzeni, taşımacıların ekmek kazanması gibi sunmaya çalışıyorlar. Bunun sonunda, olan iki gruba oluyor. Birisi taşımacı olmak isteyenler ya olamıyor ya da ağır bedeller ödüyor. İkincisi ise tüketiciler, kalitesiz hizmetleri yüksek bedellerle almak zorunda bırakılıyorlar. Çaresi ise önce devrin yasaklanması, sonra da tahditlerin yasaklanması veya azaltılması. ■

Yük taşımacılığı Yönetmelik düzenlemeleri

Sesleri daha fazla çıksa da yolcu taşımacıları, hele de ilici ve belediye alanı içi olanlar ayrıldığında yük taşımacılarına göre pek azdırlar. Çok büyük bir kitleyi ilgilendiren yük taşımacılarına hak ettiği yeri vermek gerekir. Bu yazıda da buna ilişkin bazı hususlar üzerinde durulacaktır.

Önce K1 belgeleri...

Bu belgeler, başlangıçta sadece kamyonlara göre düşünüldü. Sonra yoğun olarak gündeme gelen kamyonetler işi hayli karıştırdı. Sadece kamyonet kullanılması halinde, K1'den farklı ama K4 gibi ayrı bir kodu olmayan K1* türü bir belge yaratıldı. Kamyon yazamayan bu belgeler yanında kamyonet de yazabilen K kamyon belgeleri var.

Yolcu taşımacılığında A ve D gibi küçük-büyük yolcu taşıtı belgeleri ayrılığı var. Bu ayrım doğru. Aynı ayrım küçük-büyük yük taşıtı şeklinde olmalydı, ama yapılmadı. Oluşan karmaşa sadece kamyonetler için ayrı belge şartları, belge ücreti vs. ile aşılmaya çalışıldı. Bu arada kamyon belgesine kamyonet yazdırma şeklindeki doğru anlayış yolcu taşımacılığında olmadı. Yani B ve D otobüs belgelerine otomobil yazılma imkanı getirilmedi.

Yerelleşme şart

Özellikle İstanbul gibi büyük illerin büyükşehir belediye alanlarında çalışan, belki de bu illerin sınırları dışına hiç çıkmayan yük taşıma araçları var. Mesela, çok sayıdaki hafriyat kamyonu. Keza bu ildeki kamyonetlerin de tamamına yakını İstanbul dışına çıkmamış olmalı. Yani çok sayıdaki araç ilici yük taşıma aracı konumunda.

K1'ler için açıklanan bu durumun ticari taşıma yapmayan K2'ler için de geçerli olduğunu söyleyebiliriz. Özellikle de yine kamyonetler için. Kesin bilgiler olmamakla birlikte 380 bin düzeyindeki K2 belgesindeki taşıtların önemli bir kısmının ilicinde çalıştığını düşünebiliriz.

Öyleyse çoğunluğu ilici taşıma yapan araçlar için ilici taşıma belgeleri gerekmez mi; İlici K1, K2, K3 gibi... Peki, bu belgeleri verme hakkı büyükşehir belediyelerine devredilemez mi? Öncelikle belirtelim ki Taşıma Kanunu buna müsait. Sanıldığı gibi ilici ve kısa mesafe şehirlerarası taşımaların yerel idarelere devir yetkisi yolcuyla sınırlı değil, yükü de kapsıyor. İlici taşıtların

büyükşehirlere devri çok yerinde olur. Belediyeler bunları çok daha iyi takip edip denetleyebilir. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yük taşıma araçları için getirdiği denetimi düşünün... Bu araçların faaliyetlerini düzeltmeye çalışıp duruyor. Son yaşanan denize ve Belgrat Ormanlarına hafriyat dökülmesini düşünün. Bu durumun belgesiz çalışan çok sayıdaki yük taşıma aracının kayıt altına alınmasını da sağlayacağı kuşkusuz.

Belgeye araç kaydı

Kamyon belgesine, yük taşımacının küçük taşıtı olan kamyonet yazılabiliyor, bu iyi bir şey. Ama kamyonetlerin ayrı belgesi yok, bu da kötü bir şey. Otobüscülükte de yolcu taşımacılığında otomobillerin ayrı belgesi var, bu iyi bir şey. Ama otobüs belgelerine otomobil yazılamıyor, kötü bir şey...

Kamyon belgelerinde olduğu gibi otobüsle yolcu taşıma belgelerine de otomobil yazılabiliir kendi belgesine uygun türdeki taşımalarda kullanılabilsin.

İlici yolcu taşıması yapan D4'ler ve ilici de taşıma yapan D3'ler vardı. Büyükşehir sınırları içinde bu yetkilerin belediyege geçmesi kötü mü oldu? Bu geçiş bir kanuni zorunluluktu.

Yükte zorunluluk yok ama mevzuat müsait. Bu yetki kullanılmalı. Bu yetki devrinde taşıtların o il plakalı olması, taşımacının o ilde ikamet ve devredilebilir tahditli plaka getirmeme gibi esaslar getirilebilir. Bir de zorunlu olmasa bile Bakanlık belgesi yerine belediye belgesi isteyenlerden fark ücreti alınmaması... Bakanlık, yetkiyi devretse bile kendisi de ilici belge verme hakkını da sürdürebilir. Bu yetki devrine kamyonetlerle başlayabilir. Artık büyükşehir geçeceğini kabul edip buna göre düşünmeliyiz.

İlici taşıma belgeleri

Yönetmelikte; kargoda M1, nakliyat ambarında N1, dağıtımda P1 gibi ilici olduğu adından belli yetki belgeleri var. Yukanda K belgeleri için açıklanan düşünceler, bu belgeler için de geçerli olabilir. Tabii, tahdit vs.

olmaması gibi Taşıma Kanununun rekabet anlayışları korunarak.

Bir anlayış

Lojistik belgeleriyle taşımacılık dışındaki lojistik faaliyetler de yapılabilir. Bunlar tanımında yazılı. Peki, bu ek faaliyetler UDH Bakanlığı izin ve belgesine tabi mi? Tabii ki hayır. Yani bunlar Karayolu Taşıma Kanun ve Yönetmeliğinin konusu değil. Öyleyse C2, K1 gibi belge sahipleri de bunları yapabilir. Yani bunların da ek faaliyetler yapması Yönetmelik 8b'deki belge dışı faaliyet yasağı kapsamına girmez. Zaten L belgesinin yüksek ücretini anlamak da mümkün değil. Aynı şey C2 belgesiyle C3, K1 belgesiyle K3 yapılması için de geçerlidir. C3, K3'lerin ev-büro eşyası dışında taşıma yapması yasak kapsamına girer, ama tersi değil.

Taşıma işleri organizatörlüğü ve kombine taşımacılık

Organizatörlük, kendisi yanında başkalarına da hatta başka modlara da taşıma yaptırabilen belge... Peki, KTK ve KTY ile diğer mod izni verilebilir mi? Adı üzerinde karayolu mevzuatı. Diğer modların da kullanımı kombine taşıma anlayışı olmuyor mu? Bu düşünülmeli. Biri karayolu olan iki modlu kombine yolcu taşımaları için de bu aynı. Zaten bunların karayolu kısmı genelgelerle düzenleniyor. Başka mevzuata dayalı çok modlu düzenleme yapılabilir.

Bir anlayış daha...

Bazı belgelerin alınmasında mali yeterlilik olarak pratikte sadece bir taşıt var: B3, D3, C1, K2 kesinlikle böyle. Hatta bu taşıt ticari dahi olmayabilir. D4 gibi K1'de de bir ticari taşıt yetiyor; K3'te iki... Şu bilinmeli ki bir taşıt şart bile sayılmaz. Zaten bir taşıt olmadan taşımacılıktan söz edilemez. Yani bu belgelerde önemli bir yeterlilik yok, öyleyse biraz dikkat. Bir otobüs ve bir kamyon kullanmak için iki ayrı belge niye şart? B3, D3, C1, K1 gibi belgelerden biri olan var olan uygun her türlü taşıtı kaydettirip ticari olmadan niye kullanamamış? D3'e K2'nin kamyonu, K2'ye D3'ün otobüsü gibi... Yani sadece bir tane kendi işini görme belgesi olsun, ona istediği uygun taşıtı kaydettirsin. Ne olur? Tabii ki kamyonetli K2 hariç. Keza B, C, D, K gibi ticari belgeleri olanlar, bu belgelerine ticari amaçla kullanmayacakları taşıtları da kaydettirip kendi ihtiyaçları için kullansınlar.

İstanbul kendini yönetsin, başka müdahaleler olmasın

İBB Başkanı Topbaş: “Yetkiler arttırılsın”

İSTANBUL’A ÖZEL YASA

İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Başkanı Kadir Topbaş, işlerin daha hızlı ilerleyebilmesi için özel yasa talebinde bulunduklarını açıkladı.

Topbaş, “Rahat hareket edebilen bir devlet yapısının oluşması gerekiyor. Biz bile İstanbul Büyükşehir Belediyesi olarak yetkilerimizin artırılmasını istiyoruz. Hatta daha çok işlem yapabilelim diye İstanbul’a özel bir yasa talebimiz oldu. Bize bir ayrıcalık verilsin diye değil, çalışmaların kesintisiz ve hızlı yürümesi için. Diğer Büyükşehir Belediye Başkanları, ‘Sayın Başkanım, İstanbul’a başka yasa yapsınlar, sizin istedikleriniz bize bol geliyor, bizimkiler size dar geliyor’ diye yakınıyor. Malatya’nın, Denizli’nin, Diyarbakır gibi, bu büyükşehirlerin yasasıyla İstanbul’u yönetiyoruz, olmuyor, yürümüyor. Bunu istemek bir farklı şey mi istemektir. Krallık mıdır bu veyahut diktatörlük müdür” dedi.

Üç dönemdir Büyükşehir Belediye Başkanı olarak tecrübe edindiğini söyleyen Topbaş, “Belediye Başkanı olarak tecrübe edindim ki, üç dönemden beri bir farklı yasa olsa bu şehirde çok daha farklı iş yapabiliriz. Diyorum ki, İstanbul kendi kendini yönetsin, başka müdahaleler olmasın, kendi kararını kendi versin. Bu yanlış mı? Doğru. Böyle tek elden yürüsün” diye konuştu.

Aracılık belgeleri

Eşya acentelerinde G1-G2 yerine sadece G2 (G adıyla), eşya komisyonculuğunda H1-H2 yerine sadece H2 (H adıyla) belgesi olsa hiçbir sorun çıkmaz, işler de kolaylaşır. Bunların birleştirilmesinde yeterlilik sorunu çıkmaz, belge ücretleri düşürülecekse, ek ücret de gerekmez. ■

Mercedes-Benz Türk’ten TOFED’e araç desteği

Bu sene 50’nci yılını kutlayan Mercedes-Benz Türk ile Türkiye Otobüsçüler Federasyonu (TOFED) arasında özel bir anlaşma gerçekleştirildi. Bu anlaşma kapsamında Mercedes-Benz Türk, TOFED’e Vito Tourer makam aracı tahsis edildi.

Mercedes-Benz Türk’ün Pazarlama Merkezi’nde düzenlenen teslimat törenine Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Genel Başkanı Birol Özcan, Genel Başkan Yardımcısı Mustafa Özcan, Mercedes-Benz Türk Otobüs Pazarlama ve Satış Müdürü Alper Kurt, Otobüs Filo Satış Kısım Müdürü Burak Batumlu ve Otobüs Satış

Operasyonları Kısım Müdürü Murat Kızıltan katıldılar.

Mercedes-Benz Türk Otobüs Pazarlama ve Satış Müdürü Alper Kurt, otobüscülük sektörünün temsili, değişen ihtiyaçlarının tespiti ve önlemlerinin etkin bir şekilde alınması konusunda TOFED’in çalışmalarını yakından takip ve takdir ettiklerini, bu süreç dahilinde, TOFED’i desteklemekten büyük mutluluk duyduklarını ifade etti.

TOFED Genel Başkanı Birol Özcan, Mercedes-Benz Türk’e gösterdikleri ilgiden, destekten ve işbirliğinden dolayı teşekkürlerini iletti: “Mercedes-Benz Türk’ün 50.yılını en içten dileklerimizle kutluyoruz ve daha nice 50 yıllar daha görmesini temenni ediyoruz.” ■



Mercedes-Benz Türk, 50. yılında hız kesmiyor

Kaptan Turizm 23 Sprinter aldı

adet Sprinter ekledi.

Kaptan Turizm, satın aldığı 23 adet Sprinter aracını Koluman Otomotiv’in Sancaktepe lokasyonunda teslim aldı.

Teslimat törenine Mercedes-Benz Türk Hafif Ticari Araçlar Filo Satış Koordinatörü Bora Solmaz, Koluman Motorlu Araçlar Ticari Araçlar Satış ve aPazarlama Direktörü Ali Saltık, Koluman Motorlu Araçlar İstanbul Hafif Ticari Araçlar Satış Müdürü Serhat Karakale, Koluman Motorlu Araçlar İstanbul Hafif Ticari Araçlar Filo Satış

Müdürü Suat Sönmez, Kaptan Turizm

Yönetim Kurulu Başkanı Yaşar Diri, Kaptan Turizm Genel Müdürü Barış Diri katıldılar.

Kaptan Turizm Genel Müdürü Başar Diri, vermiş oldukları kaliteli hizmetten dolayı Mercedes-Benz Türk’e, bu satışın gerçekleşmesindeki katkılarından dolayı Yetkili Bayi Koluman Otomotiv’e ve sağlamış oldukları destek ve kredi imkânları için Mercedes-Benz Finansal Hizmetler’e teşekkürlerini iletti. ■



Günay İnşaat da Otokar Atlas'ı tercih etti

Otokar, hafif kamyon segmentine hareketlilik getiren Atlas kamyonu ile şirketlerin yükünü hafifletmeye devam ediyor. 8.5 ton azami yüklü ağırlığı ve yüksek istiap haddinin yanı sıra ekonomik motoruyla da her zaman kazandıran Otokar Atlas, son olarak İstanbul'da faaliyet gösteren Günay İnşaat'ın da tercihi oldu. Otokar, Günay İnşaat'a 7 adet Otokar Atlas teslimatı gerçekleştirdi. Düzenlenen teslimat

törenine Günay İnşaat Genel Müdürü Adem Ballı, Otokar Bayi Örnek Otomotiv Kamyon Satış Müdürü İlker Kuzu ve her iki şirketin yöneticileri katıldı. Müşteri beklentilerine uygun olarak üretilen Otokar Atlas'ı dış ve iç tasarımının yanı sıra güçlü ve ekonomik motoruyla da beğendiklerini belirten Günay İnşaat Genel Müdürü Adem Ballı, Atlas'ın yaygın satış sonrası hizmetleri, düşük bakım giderleri ve uygun yedek parça maliyetleriyle ön plana çıktığını ifade etti. ■



Yılın Lastik Üreticisi:

Continental

Continental, "Tire Technology International" (Uluslararası Lastik Teknolojisi) dergisi tarafından verilen "Yılın Lastik Üreticisi" ödülünün sahibi oldu. 2008 yılından beri takdim edilen ödülün bu seneki töreni, Hannover'daki Lastik Teknolojisi Expo 2017 Fuarı'nda gerçekleştirildi. ABD, Avrupa, Hindistan ve Japonya'daki uzmanlardan oluşan 27 kişilik jüri, firmaların son 1 yılda yaptığı yatırımları inceleyerek karar verdi. Adaylar ise Tire Technology International okuyucuları ve editör kadrosu tarafından belirleniyor.



Continental AG Yönetim Kurulu Üyesi ve Lastik Bölümü Başkanı Nikolai Setzer, "Bu ödül bizi çok heyecanlandırdı. Uzun dönem büyüme stratejimiz, 'Vizyon 2025' kapsamında durmadan çalışarak gerçekleştirdiğimiz çok sayıda teknoloji projesi ve yeniliğin takdir edildiğinin göstergesi niteliğini taşıyor ve aynı zamanda, en yenilikçi lastik üreticisi olarak ödül almak, küresel çapta sayıları 50.000'i aşan çalışanımızı bu yolda adım ilerlemeye devam etmeleri için motive ediyor" açıklamasını yaptı. ■

1999'dan kalan yanlış devam ediyor

10 Kat Ceza Çilesi Bitmelidir!

Otoyol ve köprülerden farkında olarak/olmadan ödemesiz geçiş yapan araçlardan alınan 10 kat cezanın yeni köprülerdeki geçiş fiyatlarından sonra astronomik rakamlara ulaşması araç sahiplerini bunalıttı.

Araç sahipleri için dayanılmaz boyuta gelen durumu değerlendiren **UND İcra Kurulu Başkanı Fatih Şener**, "1999 yılında otomatik geçiş sistemine geçilirken yapılmış bu yanlışla artık bir son verilmelidir. 10 kat ceza uygulaması dünyanın hiçbir yerinde yok" dedi.

208 TL, 2 bin 295 TL oluyor!

Fatih Şener, "Örneğin, Osmangazi köprüsünü kullanarak yurtdışına giden bir araç farkında olmadan veya teknik bir aksaklıkla da olsa köprüyü ödemesiz geçse 15 gün sonra yurda döndüğünde 208 TL yerine 2 bin 295 TL fatura ile karşılaşılıyor. Bu durum



taşımacılarımızı isyan noktasına getirmiştir" dedi.

Şener, uygulamadaki haksızlığa işaret ederek, "Binek araçlar için bile bu köprüde ödemesiz geçiş cezası 721 TL'yi buluyor. Boğaziçi köprüsünde 10 katı ilavesi ile 77 TL olan ücret, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim köprüsü ve otoyollar için de çok yüksek rakamlara ulaşıyor.

Başka uygulaması yok

Yaptığımız araştırmalara göre dünyanın hiçbir ülkesinde 10 kat ceza uygulaması yok. Ülkemizde trafik cezası için, 15 gün içinde ödeme yapılması halinde cezanın 4'te bir oranında düşürülmesi, bir ayı geçmesi halinde ise sadece yüzde 5 faiz uygulanması ve her ne olursa olsun ödenecek tutarın faiz ile beraber en fazla 2 katını geçemeyeceği

yasa ile belirlenmişken otoyollarda 10 kat ceza anlaşılır gibi değildir" diye konuştu.

Yüzde 40'ı işletmeciye...

Şener, tahsis edilen cezanın 4 katı işletmeci kuruluşu, 6 katı devlete ödendiğini, işletici kuruluşun 4 kat ücret almasının da bir anlamı olmadığını iddia etti.

Adrese Dayalı Nüfus Sistemi

Şener, 1999 yılında otomatik sisteme geçilirken, 'bunlar, muhtemelen kaçak geçer, korkutalım' diyerek konulan 10 kat ceza kuralının bugün vatandaşlar üzerinde önemli bir yük haline geldiğini kaydederek, "Adrese dayalı nüfus sistemi ile kamu alacakların tahsisi eskisine göre çok daha kolaydır. Bugün artık, bu tür cezalar tahsil edilmeden birçok kurumumuzda işlem yapılmamaktadır" dedi.

Torba Yasa ile düzeltilebilir

Yabancı araçların otoyol kaçak geçişlerinde bugüne kadar 'tahsil edecek muhatap bulunamadığı' için yıllık 75 milyon TL tutarında kayıp yaşandığını belirten Şener, "Yabancıardan tahsilat yapılabilmesi, yayınlanan son torba yasa ile mümkün hale gelmiştir. Yıllarca yabancılardan otoyol ücreti almayan ülkemizde kendi vatandaşlarımızdan 10 katı ceza alınması haksızlıktır. Bu da bir torba yasa ile düzeltilmelidir" dedi. ■



Mercedes-Benz'den Actros ve Atego'lar bu defa

Malatya'ya teslim edildi

Malatyalı şirket Serdal Lojistik, Mercedes-Benz Actros ve Atego modellerinden oluşan 22 adetlik alım ile filosunu genişletti. Büyük çoğunluğu Mercedes-Benz araçlardan oluşan araç parkına sahip Serdal Lojistik'in satın aldığı 16 adet Mercedes-Benz Actros 3242 L ve 6 adet Atego 2124 araç PTT'ye bağlı kargo taşımacılığında kullanılacak.

Mercedes-Benz Türk yetkili bayii Gelecek Otomotiv Malatya Şubesi'nde düzenlenen teslimat törenine Mercedes-Benz Türk ve Serdal Lojistik temsilcileri katıldılar. Mercedes-Benz Türk yetkili bayii Gelecek Otomotiv Malatya Şubesi toplantıya ev sahipliği yaptı.

Serdal Kurnaz, yeni Mercedes-Benz araçlarını PTT kargo taşımacılığında

kullanacaklarını ifade etti: "Araçların ikinci el değerinin yüksek olması bizim için önemli. Hem araçların hem de servis bakım paketlerinin Mercedes-Benz finansmanı ile sunulması da tercihimizi olumlu yönde etkiledi. Araçların güvenilir ve ekonomik olmaları ve yaygın servis ağı imkânı bu hizmeti bizim için bütünlüyor. Ancak her şey bir yana Mercedes-Benz Türk ile 9 yıl geçmişi bulunan bir iş birliğimiz mevcut. 45 aracımızdan 35'i Mercedes-Benz marka araçlardan oluşuyor. Bu iş birliğinin sürmesinden memnunuz." ■



Kaliteli ve koşulsuz müşteri memnuniyeti için

Scania Servis Yöneticilerini Eğitti

Scania, Satış Sonrası Servis Yöneticileriyle bir araya gelerek, müşterilerine daha iyi hizmet verebilmek adına, yeni stratejilerini belirledi. Türkiye'deki tüm Scania Servis Yöneticilerin katıldığı toplantıda, genişleyen servis ağı, servis kalitesi, yedek parça bulunabilirliği ve müşteri memnuniyetinin önemi vurgulanarak geliştirilebilecek tüm yeni hizmetler için fikir alışverişisi yapıldı.

Scania Satış Sonrası Hizmetler Müdürü Bayazıt Canbulat, "Görevimiz

aracın satışını yaptıktan sonra başlıyor, müşterilerimize daha iyi hizmet verebilmek için çalışıyoruz. Burada Türkiye genelindeki tüm servis yöneticilerimizle bir araya gelerek, kaliteli servis hizmeti, yedek parça bulunabilirliği ve koşulsuz müşteri memnuniyeti için daha fazla ne yapabileceğimiz konusunda fikir alışverişinde bulunduk. Yılda ortalama 3000 müşterimizi sahada ziyaret ederek onların ihtiyaçlarını daha iyi anlayarak çözüm önerileri sunuyoruz" dedi. ■

Şanlıurfa Belediyesi'nin 20 "Körüklü" sü Karsan'dan!

Geliştirdiği toplu taşıma sistemleriyle şehirlere modern çözümler sunan yerli üretici Karsan, 20 adet 18 metre dizel körüklü otobüs için Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi ile anlaşma imzaladı. Şanlıurfa'ya daha önce de otobüs teslimatı yapan Karsan, Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi tarafından toplamda açılan 45 adetlik otobüs ihalesinin yarısına yakını tek başına almış oldu.

Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi'nin 16 Ocak 2017 tarihinde yapmış olduğu ve Türkiye'nin önde gelen otobüs üreticilerinin katıldığı otobüs alım işinin 20 adedini tek başına karşılayan Karsan, 45 adetlik toplam ihalenin de yarısı



yakını tek başına almış oldu. İmza töreni, Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi Toplu Taşıma Müdürü Abdullah Keskin ve Karsan Kamu Satışları Müdürü Adem Ali Metin'in katılımıyla Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığında gerçekleşti.

Karsan'ın Bursa fabrikasında ürettiği ve Menarinibus sınıfına giren otobüsler, alçak taban özelliği, tekerlekli sandalye giriş sistemi ve özel güvenli alanı sayesinde hareket engelli vatandaşların kaliteli ulaşım ihtiyaçlarını da kolaylıkla karşılamasıyla dikkat çekiyor. ■



Mercedes-Benz Türk'ten, 50. yılda 50 startup'a destek

1 milyar Avro'yu aşan yatırımlarıyla Türkiye'nin en büyük yabancı sermayeli şirketlerinden biri olan Mercedes-Benz Türk, 50'nci kuruluş yılında 50 startup'a destek veriyor.

Mercedes-Benz Türk'ün, Yaşama Dair Vakfı, Impact Hub İstanbul ve Startupboothcamp İstanbul işbirliği ile yaptığı yarışma için başvuru tarihi 14 Mart 2017 itibariyle başladı. "50. Yılda 50 Startup" projesine teknolojiyle bağlı olan, pazar değeri olan, fikir aşamasını geçmiş, iş planı çalışması yapmış ve prototip aşamasına gelmiş veya prototip üretmiş startup'lar başvuru yapılabilir. "50. Yılda 50 Startup" projesine başvurular, proje için oluşturulan mikrosite (www.startup50mbt.com) üzerinden yapılacak. Proje süresince tüm duyuru ve aşamalar bu site üzerinden takip edilebilecek.

Türkiye'nin geleceğine yatırım

Mercedes-Benz Türk Direktörler Kurulu Başkanı Süer Sülün "Mercedes-Benz Türk



olarak 50 yıldır yenilikçi çözümlerle yalnızca kendi işimize değil, Türkiye'nin geleceğine ve potansiyeline yatırım yapıyoruz. Türkiye'ye inanıyoruz ve ülkemizle birlikte büyüyüyoruz. Bu ilkemiz doğrultusunda 50. yılımızda 50 startup'ı destekleme kararı aldık. Projemizin en



belirgin ve ayırtıcı özelliği bu desteği tamamen bir hibe olarak veriyor olmamız. 50 startup'a 500.000 TL'lik destek verirken herhangi bir karşılık beklemiyoruz. Ayrıca seçtiğimiz startup'lara sadece maddi destek vermiyoruz; bunun yanı sıra onları eğitim kampına davet ediyor, ihtiyaç duydukları eğitim ve yönlendirmeler ile ellerinden tutmayı hedefliyoruz" dedi.

Toplam ödül 500.000 TL

İki aşamalı seçim sürecinde proje jürisi, ödüle layık görülen 50 startup'ı seçecek. Birinci aşamada jüri tarafından seçilerek ön elemeyi geçen 100 startup, bir günlük eğitim kampında buluşacak. Burada mentorlar eşliğinde pazarlama, iş planı oluşturma eğitimleri alarak, nihai iş planı sunumlarını hazırlayacaklar. Ardından jüri, 100 startup arasından ikinci aşama seçimle ödüllendirilecek 50 startup'ı belirleyecek. Seçilen 50 startup'a toplamda 500 bin TL'lik para ödülü verilecek.

Projenin Jüri Üyeleri

Mercedes-Benz Türk en doğru seçimleri yapabilmek için "50. Yılda 50 Startup" projesi kapsamında konusunda uzman jüri üyelerinin desteğini alıyor. Startuplar konusunda öncü basın temsilcileri Ahmet Can Şit ve Timur Sırt jüride yer alıyor. Ayrıca Jüride sivil toplum kuruluşlarını temsilen Yaşama Dair Vakfı, sosyal girişim destekleme ağlarını temsilen Startupboothcamp İstanbul ve Impact Hub İstanbul bulunuyor. ■

Startup Nedir?

Startup ölçeklenebilir, büyümeye elverişli bir iş modeli arayışında olan organizasyonlara ve yeni girişimlere verilen isimdir.

Turizmi geliştirecek

Çanakkale 1915 Köprüsü hayata geçiyor

Dünyanın en uzun aralıklı asma köprüsü olma özelliği taşıyacak "Çanakkale 1915 Köprüsü"nün temeli atıldı. Trakya'dan Ege ve Akdeniz'e uzanan ulaşım hattında Çanakkale'yi çok önemli konuma taşıyacak köprü, 10 milyar liranın üzerinde yatırımla hayata geçirilecek.

Anadolu yakasındaki Lâpseki'nin Şekerkaya ile Avrupa tarafındaki Gelibolu'nun Sütluçe mevkiisi arasına yapılacak, "dünya çapında proje" olarak nitelendirilen "Çanakkale 1915 Köprüsü"nün temeli, Çanakkale Deniz Zaferi'nin 102'nci yıl dönümünde, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Başbakan Binali Yıldırım tarafından atıldı. Köprünün, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100. yılı olan 2023'te açılması hedefleniyor.

Çanakkale Boğazı'nın ilk, Marmara Bölgesi'nin 5'inci asma köprüsü olacak 1915 Çanakkale Köprüsü'nde kuleler arası açıklık, Cumhuriyet'in 100'üncü yılına uyumlu olarak 2023 metre olacak. Toplam uzunluğu 3 bin 869 metre olacak köprüde 3 gidiş, 3 geliş şeridi bulunacak. ■



Az yakan çok kazandıran 2017 model Tourismo'lar.

Euro 6 motora sahip 50 koltuklu Tourismo 15 RHD ve 54 koltuklu Tourismo 16 RHD ile daha çok yolcuyla düşük yakıt tüketimiyle taşıyın.

Mercedes-Benz
İletişim Hattı
4446244

www.mercedes-benz.com.tr
www.facebook.com/MercedesBenzOtobus
www.instagram.com/mbotobus



Mercedes-Benz
The standard for buses.