

Önemli değişiklikler içeren Yeni Yönetmelik taslağı açıklandı

37 BELGE 13'E İNİYOR

● B1 ve B2 belgeleri B olarak, D1 ve D2 belgeleri D olarak birleşiyor. D4 belgeleri tekrar Y oluyor.

● C uluslararası taşıma, P dağıtım işletmeciliği ve iliçi taşımacılıkla ilgili tüm belgeler kalktı.

● Tüm acentelik belgeleri F olarak ve tüm ticari olmayan taşıma belgeleri G olarak birleşti.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin yerini alacak olan yeni Yönetmeliğin taslağı sektörün görüşüne sunuldu. Bu taslaktaki en önemli değişikliklerin belgeler konusu olduğu görülüyor.

Ticari yolcu taşımacılığı

- A1 yurtiçi ve A2 uluslararası otomobille yolcu taşıma belgeleri kalktı. Yerine yurtiçinde kamuya hizmet edecek, uluslararasıda tarifesiz taşımacılık yapabilecek en az 5 ömürlü A otomobille yolcu taşıma belgesi geldi.
- Uluslararası ve yurtiçi tüm yolcu taşımalarını yapabilecek yeni B belgesi için asgari 200 ömürlü otobüs koltuğu ve 100 bin TL işletme sermayesi aranacak.
- Tüm yurtiçi yolcu taşımalarını yapabilen D belgeleri için asgari 150 ömürlü otobüs koltuğu ve 100 bin TL işletme sermayesi isteniyor.
- B belgelerinde her iki ömürlü taşıt başına bir; D belgelerinde her ömürlü taşıt başına üç sözleşmeli taşıt kaydedilebilecek.
- B ve D yetki belgelerine ömürlü otobüs sayısının yarısı kadar ömürlü otobüs kaydedilebilecek.
- Tarifeli taşımalarda, B'lerde en az 25, D'lerde en az 20 koltuklu taşıtlar kullanılabilir. Bunlardan küçük taşıtlar ile otomobiller sadece tarifesiz taşımalarda kullanılacak.
- İliçi ve kısa mesafe illerarası taşıma yapabilen D4 belgeleri yerine eski Y belgelerine dönülüyor.
- F1 yurtiçi yolcu taşıma acenteliği belgesi kalktı.

Ticari yük taşımacılığı

- C2 ve C3 uluslararası ve yurtiçi ticari taşıma belgeleri kalktı.
- K1 ve K3 yurtiçi yük-eyş taşıma belgeleri K belgesi olarak değişti.
- L1 yurtiçi lojistik belgesi kalktı. L2 uluslararası ve yurtiçi lojistik belgesi L olarak değişti.
- M1 iliçi, M2 yurtiçi kargo taşıma belgeleri kalktı. M3 uluslararası ve yurtiçi kargo belgesi M koduyla tarifeli taşıma yapacak.
- N1 iliçi nakliyat amban belgesi kalktı. N2 yurtiçi nakliyat ambarı ve L1 yurtiçi lojistik belgeleri yerine ortak P yurtiçi lojistik ve ambar işletmeciliği belgesi geldi.
- R1 yurtiçi taşıma organizatörlüğü belgesi kalktı. R2 yerine uluslararası ve yurtiçi eşya taşıma organizatörlüğü belgesi R geldi.
- H1 yurtiçi eşya komisyonculuğu belgesi kalktı. H2 uluslararası ve yurtiçi eşya taşıma komisyonculuğu belgesi H oldu.
- G1 yurtiçi eşya, G3 yurtiçi kargo acentelik belgeleri kalktı.

Ortak konular

- F2 yolcu, G2 yük-eyş ve G4 kargo acentelik belgeleri yerine F uluslararası ve yurtiçi yolcu, eşya ve kargo acentelik belgesi geldi.
- Ticari olmayan B3 uluslararası yolcu, D3 yurtiçi yolcu, C1 uluslararası yük-eyş ve K2 yurtiçi yük-eyş taşıma belgeleri yerine asgari bir ömürlü taşıtlı G ticari olmayan taşıma belgesi geldi.
- Büyükşehirlerde T1 ve diğer yerlerde T2 olan yolcu terminal belgeleri ile T3 yük-eyş terminal belgesi T terminal belgesi olarak birleşti.

6-7'de



Yönetmelik Taslağı Değerlendirildi

TOFED Genel Merkezi'nde Başkan Birol Özcan yönetiminde bir araya gelen sektör mensupları Karayolu Taşıma Yönetmeliği Taslağı'nı değerlendirdi.



Temsa'nın Almanya'da Maraton atağı



Türkiye'nin lider otobüs üreticisi TEMSA, Almanya pazarında güçlü adımlarla ilerliyor. TEMSA Berlin'de düzenlenen törenle, Maraton yatırımları devam eden Berlin'de turizm taşımacılığında VIP hizmet

veren öncü firmalardan, Diamond Drive'a aracını teslim etti. TEMSA Genel Müdürü Dinçer Çelik, "Önümüzdeki dönemde Almanya yollarında çok daha fazla sayıda Maraton göreceğiz" dedi.

3'te



Mercedes-Benz Sprinter Türkiye turuna çıkıyor

Yolcu ve yük taşımacılığında, kendi kategorisinde "güvenilir araç" olarak tanımlanan Mercedes-Benz Sprinter minibüsler, Türkiye turuna çıkıyor. Toplam 23 gün sürecek tanıtım turu Karadeniz, Ege ve İç Anadolu bölgelerinden eş zamanlı olarak başlıyor.

"Kazandıran Sprinter Hep Yanında" sloganıyla 27 Mart 2017

tarihinde başlayacak 14+1+1 Erişilebilir Minibüsü, 16+1 Comfort Minibüs ve 19+1 Comfort Plus Minibüs modellerinin yer aldığı Sprinter konvoyu, Karadeniz rotasında Rize; Ege rotasında Antalya; İç Anadolu rotasında ise Mersin illerinden yola çıkacak. Her üç rotada belirli duraklarda gün boyu düzenlenecek etkinliklerde ayrıntılı bilgi alınabilecektir.

İstanbul'da plaka tahdidi sorunu!

Cumhurbaşkanı Erdoğan:

Hak etmediğiniz şeyi hak olarak veremeyiz

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Esnaf ve Sanatkarlar Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenen Türkiye Esnaf Buluşması'nda yaptığı konuşmada, servisçilerin tahditli plaka taleplerine yanıt verdi.



2'de

Otomotiv sanayii rekor kıracak

4'üncüsü gerçekleştiren Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) Olağan Genel Kurulu'nda yeniden Yönetim Kurulu Başkanlığına seçilen Kudret Önen, "2016 yılında 1,5 milyon adetlik üretim ve 1,1 milyon adetlik ihracat rakamıyla yeni bir rekora imza atan Türk otomotiv sanayii, 2017'ye tüm zamanların en büyük ihracat hedefi ile başladı" dedi.



6'da

Lojistik Dünyası

Hareket'e 120 tonluk Mercedes-Benz Arocs 3363 LS çekici aldı

İhracatçılar yeşil pasaporta kavuştu

İhracatçıların taşıma belgeleri için yeşil pasaportaya kavuştu. 23 Mart 2017 tarihinde yürürlüğe giren yeni düzenlemeye göre, ihracatçıların taşıma belgeleri için yeşil pasaportaya kavuştu.



İhracatçıların yeşil pasaporta kavuştu

İhracatçıların taşıma belgeleri için yeşil pasaportaya kavuştu. 23 Mart 2017 tarihinde yürürlüğe giren yeni düzenlemeye göre, ihracatçıların taşıma belgeleri için yeşil pasaportaya kavuştu.

Yeşil pasaport kimlere verilecek?

İhracatçıların taşıma belgeleri için yeşil pasaportaya kavuştu. 23 Mart 2017 tarihinde yürürlüğe giren yeni düzenlemeye göre, ihracatçıların taşıma belgeleri için yeşil pasaportaya kavuştu.

Red Bull Racing Takımı, 3 Renault Trucks çekici aldı

Red Bull Racing Takımı, 3 Renault Trucks çekici aldı. Takımın yeni çekicileri, takımın yarışlarında kullanılmak üzere teslim edildi.



Dr. Zeki Dönmez

Belediye yapı ve hakları

5'te



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

Ulaştırma Politikalarının Gelişme Eğilimleri -7-

2'de



Mustafa Yıldırım

Yönetmelikteki sadeleştirme işe yarayacak

4'te



Mevlüt İlgün

Taslak değerlendirildi

4'te



Salim Altunhan

Otobüsünün beklentisi...

2'de



Ekrem Özcan

Elektrikli Taksiler Nisan'da Yollarda

6'da



Cumhur Aral

Başarı, sükunettedir

6'da

Otobüsçülerde özlenen birlik

Güneydoğu'da 5 ilde 27 firma haksız ve yıkıcı rekabetle mücadele kararı aldı

8'de

Türkiye’de ve Gelişmiş Ülkelerde Ulaştırma Politikalarının Eğilimleri -7-

YHD, (yüksek hızlı demiryolu) ‘hizmet parametreleri’ itibariyle; uygun fiyatlarla, halkın genel kitlesine, çevreci, az yer kaplayan, konforlu, güvenli ve dakik bir ulaşım imkanı sağlamaktadır. Geneli itibariyle; bir demiryolu treni; tek şeritte; karayolunun 6 şeritte taşıdığı yolcuyu, sabitlenmiş (güvenli) bir hat üzerinde ve daha düzenli bir trafikle taşımaktadır. Demiryollarının alternatif yakıt çeşitliliği anlamında ortaya koyduğu imkanlar ve uygulanabilirliği de daha geniştir. Özellikle YHD, yakaladığı hızlar itibariyle, günlük şehirlerarası yolculukları ve hatta komşu şehirlerarası ev-iş yolculuklarını kaldıracabilecek fırsatlar sunmaktadır ki; bu Türkiye çapında komşu iller arası entegrasyonu ‘ortak merkezleşme’ye varıncaya kadar destekleyecek boyuttadır.

Entegre ulaşım...

Geneli itibariyle, çevreci, dakik, güvenli, toplumsal, arazi kullanımına elverişli, entegre ve entegrist (bütüncül) bir ulaşırma modu olan ‘Yüksek Hızlı Trenler’ şehirlerarası yolculuklar başta olmak üzere Türkiye’de yeni bir çağ açacak potansiyeldedir, tek görünen dezavantajı karayoluna göre daha noktasal (sabitlenmiş) bir mod olması ve mücavir alan ‘gürültü’ konusudur. YHD’nin hız-güvenlik-konfor bağlamında rekabet halinde olduğu havayollarına nazaran ‘istasyonlara erişilebilirlik’ anlamında havalimanlarından çok daha elverişli olduğunu ve hatta yer yer bu iki ulaşım modunun istasyon ve limanlarının birçok Avrupa kentinde (Hollanda) birbirine entegre çalışabildiğini görmekteyiz. Bir diğer dezavantajlı husus olan ‘gürültü’yu ele alacak olursak, burada teknik imkanlar dahilinde de bu dezavantajında minimize edilmeye başlandığını görebilmekteyiz. Bütün bu özellikleriyle; ‘Sürdürülebilir Kalkınma’ ve bunun uzantısı olarak ‘Sürdürülebilir Ulaştırma’ bağlamında Avrupa’nın son 10 yılda (ve ivmelenerek önümüzdeki 30 yıllık periyotta) YHD’ye bakış açısını daha da

kuvvetlendirmesinin yerindeliğini görmüş olmaktadır.

Teknolojik ilerlemeler...

Ulaştırma alanındaki bütün gelişmeler, doğaldır ki ne yalnız bizim burada söz ettiğimiz türden teknolojik ilerlemeler ile ne de yalnız teknolojik ilerlemelerin kendisi ile sınırlıdır. Ulaştırmanın iktisadi analizinde de son dönemlerde ciddi ilerlemelerin ortaya çıktığını görüyoruz. Bunlarla ilgili olarak ayrıntıya girmeden...

- e-ekonominin

ulaştırmaya uygulanmasıyla ilgili gelişmeler

- Ulaştırma varlıklarının daha ciddi bir değerlendirmesinin, maliyet analizinin yapılabilmesini sağlamak amacıyla geliştirilmekte olan Varlık Yönetimi (Asset Management) burada özellikle söz etmemiz gereken gelişmelerdir.

Türkiye, böyle bir çerçevede, dünya haritası üzerindeki hem coğrafi, hem de uluslararası konumu bakımından, kendi elini güçlendirmek zorunda olan bir ülkedir.

Reorganizasyon...

Bunun anlamı, Türkiye’nin, ulaştırma kesimini, çağdaş ulaştırma sistemi anlayışı olan bütünlüklü karakterli bir sistem olarak planlaması ve yeniden örgütlemesi gerektiğidir. Bunu da, ancak, ulaştırma araştırması alanında ciddi adımlar atarak yapabilecektir. Doğru politikaların seçimi ve yaratılması, ancak araştırma temelli olduklarında mümkündür. Türkiye, bölge için olmazsa olmaz özellikler taşıyan bu işin yapılmasında öncü rol üstlenebilecek bir konumda olduğu gibi, bunu üstlenmemesi durumunda da, bir daha geri kazanılması çok zor olan bir kayıpla karşılaşmak durumunda olacaktır. Bir başka deyişle, Türkiye hem kendi ulaştırma kesimini planlayıp örgütlemeli, hem de bunu, bölgenin artacak ulaştırma gereksinimlerinin karşılansında öncü rol üstlenecek bir anlayış içinde yapması gerektiğinin anlayışında olmalıdır.

İzlenilmesi gereken politikalar...

Türkiye’nin, bütün bunlarla birlikte ve

bunlara ek olarak, hem küreselleşme süreci içindeki yerini sağlamak almak, hem de AB ile olan ilişkileri bağlamında elini güçlendirmek için izlemesi gereken politikalar ve alması gereken önlemler vardır. Bunların da gelip dayandığı nokta, araştırma ve bunun kurumsal altyapısı ve ulaştırma kesiminin bu doğrultuda yeniden örgütlenmesidir. Gerçekte, bu, AB ile olan ilişkilerimiz çerçevesinde değerlendirildiğinde (AB’ye tam üye olsak da, olmasak da), kaçınılmaz olan bir zorunluluktur. Çünkü AB, kendi Ortak Ulaştırma Politikası çerçevesinde araştırmayı bir numaralı öncelik olarak belirlemiştir ve atılan bütün adımlar bunun somut göstergeleridir. Kısaca ana çizgileri yukarıdaki gibi olan bir çerçevede Türkiye’nin bugünkü durumu nedir? Yine kısa olarak bunu şu noktalarda toplayabiliriz:

- Türkiye mevcut ulaştırma altyapısını ve onun üzerindeki araçlarını çok kötü kullanmakta, yönetmektedir.
- Yeni altyapı yatırımlarının yapılmasında bütünlüklü bir ulaştırma politikası ve planlamasından çok uzaktayız daha da kötüsü, ulaştırma politikalarının gerek tasarımında, gerek uygulamasında böyle bir kavramın ya da yaklaşımın varlığından bile söz edilemez.
- Yine ulaştırma politikalarının tasarımında ve yapımında, ulaştırma sisteminin reel kesimle (mal üreten kesimle) uygun bir tamamlayıcılık içinde olması gereği, böyle bir konu sanki hiç yokmuş gibi, göz ardı edilmektedir.

• Bütün bu eksiklik ve yanlışların ardında ulaştırma gibi bir ülkenin ekonomisinin olmazsa olmazı konumunda olan bir etkinlik alanında çalışacak olanların çağdaş standartlarda eğitim ve öğretimi konusu Türkiye’nin gündeminde hiç bulunmamıştır.

- Yine, ulaştırmada araştırma ve araştırma-geliştirme konusu Türkiye’nin gündeminde hiç yoktur.

Çözüm...

Bu durumda, çözüm ve/veya çözüm yolları nedir? Ayrıntıya girmeden şunu söyleyebiliriz:

- (1) Türkiye, öncelikle ulaştırma eğitim ve öğretimini gündeminin birinci maddesi olarak ele almalıdır.
- (2) Araştırma Geliştirme konusu ivedilikle ve ciddi kaynaklar ayrılarak ve birinci madde ile birlikte ele alınmalıdır.



Salim Altunhan

salim.altunhan@tasimadunyasi.com

Otobüsçünün beklentisi...

Sayın Cumhurbaşkanı, servisi esnafına tahditli plaka talebine cevap olarak “olmaz böyle şey” dedi, haksızlığı vurguladı.

Bana kalırsa her iki tarafın da kendince doğruları var. Her iki tarafın da kestirip atmak yerine biraz esnek davranıp geri adım atması gerekir. Orta nokta her zaman bulunur.

Bizim buralarda çok söylenen bir mesel var. Tam sırası, anlatayım. Paşanın oğlu, bir kıza aşık olmuş. Paşa baba, olmaz demiş, “Sana padişah kızı yakışır, sen okumuş yazmış birisin, Avrupa görmüş biriyle evlendirelim seni.” Oğlan yataklara düşmüş, sevdasından ölecekmiş neredeyse. Karısı Paşayı ikna etmiş, dönürler gönderilmiş, bir sürü armağanla, biraz da başka bir çözüm bulamamanın hüznüyle ezik istemişler kızı. Babası kızın, olmaz demiş: “Bizim size verilecek kızımız yok!” Çocuk iyiden iyiyi hastalanmış, ne yapsalar fayda etmiyor. Mahalleden, biraz da kabadayı bilinen biri üzülmüş çocuğun durumuna, dönürlüğe talip olmuş. Anan yahşi, baban yahşi... gitmiş köye. Bir nara patlatmış, “kızınızı almaya geldim paşanın oğluna” demiş, çekmiş bıçağını da, tehdit etmiş evde bulunanları. Kızı hemen vermişler. Dügün demek... sonrasında iki dünür, iki baba, konuşurlarken Paşa sormuş, “Biz kızı dönürler ve armağanlarla istedik, ama vermediniz, sonra ne oldu da yelkenleri suya indirdiniz?” Kızın babası, “Bizim anladığımız dilde istemediler ki” diye cevaplamış.

Şimdi, kıssadan hisse... Neyi nasıl ve hangi yöntemle isteyeceğinizi bilmelisiniz. Hakkınızı kaybetmemek için çok düşünüp az isteyeceksiniz, sırayla isteyeceksiniz.

Bunu otobüsçülere uyarlırsak, aynı sonuçla karşılaşırız. Bakın kamyoncular her türlü imtiyazı elde ediyor. Neden? Çünkü neyi nasıl isteyeceklerini biliyorlar. Ya otobüsçüler? Otobüsçüler de, yıllardır aynı şeyi söyleyip duruyor. Beyaz eşyada, elektronik ürünlerde KDV indirildi, ÖTV sıfırlandı, ama seyahatte aynen duruyor. Buna ek olarak akaryakıt sorunu var ki, evlere şenlik! Özel yata ve uçağa bile indirimli akaryakıt verilirken Türkiye’yi taşıyan, toplu taşımacılıkla hem çevreyi hem ekonomiyi koruyan otobüslere verilmiyor.

Servisçiler seçim öncesi söz almışlardı, nasıl olsa söz aldık diye yattılar, üzerine düşmediler, sahiplenmediler, sonrası durum bu. Şimdi dizlerini dövseler de nafile. Demek ki neymiş, ne zaman ve nasıl isteyeceğini bilecekmişsin. ■

İstanbul’da plaka tahdidi çıkmazda!

Cumhurbaşkanı Erdoğan:

Hak etmediğiniz şeyi hak olarak veremeyiz

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Etnaf ve Sanatkarlar Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenen Türkiye Etnaf Buluşması'nda yaptığı konuşmada, servisçilerin tahditli plaka taleplerine yanıt verdi.

Salonda kendisine verilen mektubu Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş'a ilettiğini aktaran Erdoğan, salondan "Tahdit" sesleri yükselmesi üzerine şunları kaydetti:

"Şimdi ben, tabii, kardeşlerimden tahdit ifadesinin yerine 'adalet', 'adalet', 'adalet' demelerini beklerdim. Tahdit dediğiniz zaman, bu adil bir yaklaşım olmaz. Bizim burada yapmamız gereken nedir? Burada plakalarda yeni bir düzenlemeyle mevcudu güvence altına almak, koruma altına almak, ama bundan sonraki süreç yönelik de Belediyenin yapacağı düzenlemenin önünü açmak. Bundan kimler istifade ediyor? Öğrencilerimiz. Kimin çocukları bu öğrenciler? Bizim çocuklarımız. Bu iş tahdit getirdiğimiz zaman bu işin bedeli, faturası kime olacaktır? Bu ülkedeki yavrularımız olacaktır. Aynı şekilde servis taşımacılığında bütün maliyetler bir anda şişecektir, yükselecektir. Ben şuna inanıyorum; biz bir olacağız, iri olacağız, beraber olacağız, kardeş olacağız, hep beraber Türkiye olacağız. Bunu yakalamamız lazım, çünkü ayağa kalkarsak beraber kalkacağız ama unutmayın çökersek beraber çökeceğiz. Onun için de zaten yetkili arkadaşlarımız Belediyeye görüşme halinde. Bir yere kadar da bu görüşmeler gelmiş vaziyette. Süratle şurada bir hafta 10 gün içinde bunu neticelendireceklerini söylediler. Bunun neticelendirme suretiyle bu adım atılmış olur. "

"Tahditli plaka sözü vermedim"

Erdoğan, "tahdit" sloganlarına devam



edilmesi üzerine, konuşmasını şöyle sürdürdü:

"Değerli kardeşim bakin, dürüst olacağız. Ben size plaka tahdidi sözü vermedim. Bakin, burada başkanlar yanımda, onlarla da konuştum. Eğer ben size plaka tahdidi sözü vermişsem o günün konuşmaları, her şey ortada, gelin, ben bunun arkasında dururum. Böyle bir sözüm yok. Kardeşlerim, eğer plaka tahdidi dediyeniz, böyle bir adım atılırsa burada en büyük bedeli kim öder? Çocuklarımız öder, firmalar öder... Hak edinmediğiniz bir şeyi, kusura bakmayın, hak olarak size veremeyiz. Kusura bakmayın. Burada plakalar konusunda da yapılan görüşmelerde şu anda farklı bir çeşitlendirmeye, mevcut plakaların farklılık arz eder hale getirilmesi noktasında görüşmelerde bir adım atılıyor, yeni verilecek plakalarla ilgili de Belediye burada, bundan sonraki sürecini işletiyor ama buna tahdit koyduğunuz anda bir anda piyasalarda plakalar hak edinmediğiniz bir şekilde fırlayacak gidecektir. Bu sizin hakkınız değil ki. Kusura bakmayın. Olmaz böyle bir şey. Adil olacağız. Kimse, kapris yapıp bu kaprislere ülkeyi, kusura bakmayın arkadaşlar alet etmesin. Şunu bilmenizi isterim, Tayyip Erdoğan verdiği bir sözün arkasında durur. Ben o günkü konuşmamı tekrar çıkartacağım kayıtlardan, o gün size tahditli plaka diye bir söz vermişsem arkasında duracağım ve Belediye Başkanımızda da tekrar söyleyeceğim. Ben plaka sorununuzu halledeceğimin sözünü verdim. Tahditli plaka sözü vermedim. " ■

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)

ISUZU

Temsa'nın Almanya'da Maraton atağı

Türkiye'nin lider otobüs üreticisi TEMSA, Almanya pazarında güçlü adımlarla ilerliyor. TEMSA Berlin'de düzenlenen törenle, Maraton yatırımları devam eden Berlin'de turizm taşımacılığında VIP hizmet veren öncü firmalardan, Diamond Drive'a aracını teslim etti. TEMSA Genel Müdürü Dinçer Çelik, "Önümüzdeki dönemde Almanya yollarında çok daha fazla sayıda Maraton göreceğiz" dedi.

TEMSA, Almanya pazarındaki konumunu güçlendirecek adımlar atmaya devam ediyor. Almanya yollarında araç sayısı 800'e ulaşan TEMSA, Maraton aracının teslimini Berlin'de gerçekleştirdi.

TEMSA, iddialı olduğu Coach segmentinde kendini kanıtlamış ürünler HD ve MD'nin yanı sıra Maraton ile de 2017 yılında pazarda önemli bir oyuncu olacağını gösterdi.

Berlin'de Maraton

Berlin'de turizm taşımacılığı alanında VIP hizmet veren ve bölgenin öncü firmalarından Diamond Drive firmasına gerçekleştirilen teslimat için Berlin Teknik Müzesi'nde çok sayıda misafirin katılımıyla tören düzenlendi.

Maraton'un Türkiye'de 8 ayda 100 adetlik satış rakamına ulaştığını söyleyen ve Almanya'nın TEMSA için gelecek vadeden, büyüme fırsatları sunan önemli bir pazar olduğunu kaydeden **TEMSA Genel Müdürü Dinçer Çelik**, "Bu sebeple pazara yönelik motivasyonumuz çok yüksek. Bu kapsamda Maraton araçlarımızın teslimatını, Avrupa pazarındaki payımızı büyütme yolunda önemli adımlardan biri olarak değerlendiriyoruz. Turizm taşımacılığında öncü bir kuruluş olan Diamond Drive firmasının süregelen işbirliğimiz çerçevesinde Maraton yatırımlarına devam etmesi, müşteri memnuniyetinin ve araç kalitemizin bir göstergesi olması sebebiyle bizleri mutlu etti. Maraton'un kısa sürede Almanya'daki taşımacıların en çok tercih ettiği araç olacağına inanıyoruz. Önümüzdeki dönemde Almanya yollarında çok daha fazla sayıda Maraton göreceğiz" dedi.

Maraton'un Türkiye liginde BJK, GS ve Başakşehir takımlarını taşıdığını hatırlatan Dinçer Çelik, "Almanya'da da Bundesliga'da sponsorluk planlarımız var" diye konuştu.

VIP transfer

Diamond Drive firmasının sahibi Nurettin Çağman ise; TEMSA otobüsleri ile VIP transferde yeni bir dönem başlatacaklarını söyleyerek, Maraton'la birlikte Almanya'daki diğer taşımacıların da kısa sürede TEMSA'nın üretim ve araç kalitesinin farkına varacağını ifade etti. ■



Umur Kamay (TEMSA Almanya Direktörü), Nurettin Çağman (Diamond Drive Firma Sahibi), Dinçer Çelik (TEMSA Genel Müdürü)



Antalya Büyükşehir'den

Toplu taşıma şoförleri için eğitim hamlesi

Antalya Büyükşehir Belediyesi, Türkiye'de toplu ulaşım sektörü için örnek bir uygulamaya imza atarak, kent merkezinde "2 minibüsün 1 otobüse dönüşümü"nü gerçekleştirerek, daha konforlu ve modern otobüslerle toplu taşıma hizmeti verilmesini sağlamıştı. Her geçen gün artan otobüs sayısı ile kentin ulaşım sistemini daha da güçlendiren Büyükşehir Belediyesi, toplu taşımada hizmet kalitesini arttırmak, toplu taşıma araç şoförlerinin yolcularla daha etkili ve doğru iletişim kurabilmelerini sağlamak amacıyla toplu taşıma araçlarında görevli 1106 şoför için eğitim programı düzenliyor. 27-28-29 Mart 2017 tarihlerinde Cam Piramit'te gerçekleştirilecek program kapsamında otobüs sürücülerine "hizmette kalite ve verimlilik, halkla ilişkiler ve eğitim, stres yönetimi ve öfke kontrolü, moral ve motivasyon" konularında eğitimler verilecek. ■

Ulaşımında Ordu'ya örnek olacak

Manisa Büyükşehir Belediyesi, Büyükşehir Belediyeleri arasında öncü olmayı sürdürüyor. Hayata geçirdiği Elektronik Kart Sistemi ile ilgili olarak Ordu Büyükşehir Belediyesi, Manisa Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı'ndan bilgi almak için ziyaret gerçekleştirdi.

Manisa Büyükşehir Belediyesi, il genelinde hayata geçirdiği uygulamalar ile diğer Büyükşehir Belediyelerine örnek oluyor. Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı tarafından hayata geçirilen ve kısa sürede Manisalılar tarafından benimsenen elektronik kart sistemiyle ilgili Ordu Büyükşehir Belediyesi bilgi aldı. Ulaşım Daire Başkanı Mümin Deniz, makamında gerçekleşen ziyarette Ordu Büyükşehir Belediyesi Toplu Taşıma Daire Başkanı Özgür Dayı'yı ağırladı. ■

Şehirde herkesin gözü onda

Toplu taşımacılık alanında yapılacak en kazançlı yatırım olan TEMSA AVENUE şehir içi otobüsleri, yakıt tasarrufunda 1 numara olmaya devam ederek, liderliği kimseye kaptırmıyor. Ekonomimize katkıda bulunan AVENUE'ye bütçenizi güvenle emanet edebilir ve taşımacılığın tadını cebinizi düşünmeden çıkarabilirsiniz.

AVENUE PLUS





Mevlüt İlgin

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Genel Sekreteri

mevlut.ilgin@tasimadunyasi.com

Taslak değerlendirildi

Karayolu Taşıma Yönetmeliği Taslağı Bakanlık yayınladı. Bu taslağın yayınlanmasına yönelik talepte TOFED'ten geldi. Taslağın yayınlanmasının ardından 23 Mart Perşembe günü TOFED Genel Merkezinde; Metro Turizm, Kamil Koç, Ulusoy, Pamukkale Turizm gibi sektörün önde gelen firmaları başta olmak üzere birçok firmanın ve TOFED yöneticilerinin de yer aldığı 44 kişiden oluşan bir toplantı gerçekleştirildi.

OLUMLU-OLUMSUZ BİR ARADA

Toplantıda taslağa yönelik görüş tespitinde bulunduk. Bununla ilgili olumlu görüşler de var, olumsuz bulunanlar da var. TOFED her zaman sektörün görüşlerine aracı olmuş bir sivil toplum kuruluşu. Belgelerin sadeleştirilmesi, F belgesinin birleştirilmesi olumlu bulundu. Sektör mensupları, D belgelerinin kapsamına otomobille taşımacılığın da eklenmesinin hizmet sürecini biraz daha karmaşıktırdığı görüşünü dile getirdi. Otomobille tarifeli taşımacılığın yanlış şekilde kullanılacağı görüşleri paylaşıldı. Bu konuda bir düzeltme talep edildi.

ÖZMAL KİRALIK TAŞIT ORANI

Özmal kiralık taşıt oranı mevcut yönetmelikte 1/2 durumda. Talep edilen ise 1/5 şeklindeydi. Bunu bir pazarlık konusu yapmak istemiyoruz, ama bireysel otobüsçülere sektörün gerçekten ihtiyacı olduğu için bu talep gündeme getirilmişti. Bu konuda, firmaların bireysel otobüsçünün otobüsüne değil, işine sahiplenme duygusu noktası öne çıktı. Biz yine de bireysel otobüsçülerin sektörde daha fazla yer almasına yönelik değişikliklerle ilgili talebimizi sürdüreceğiz.

TERMİNAL KURALLARI

Taslakta terminallerle ilgili değişiklikler yapılmış, ama kurallara uymayanlara yönelik yaptırımlar mevzuat içerisinde yer almamış. Biz daha caydırıcı cezaların konulmasını talep ediyoruz. Biz, terminal kullanımı zorunluluğunun kaldırılmasını ya da zorunluluğun gereği olan ağır yaptırımların yer almasını istiyoruz. Terminallerin yapım ve işletilmesinde otobüsçülerin dikkate alınmadığını gördük.

ARAÇ KOLTUK KAPASİTESİ

Tarifeli taşımalarda kullanılacak araçların şoför dahil 20 koltuk, mevcutta ise bulunan 25 koltuğu biz yetersiz bulurken şimdi 20 koltuğa düşürülmesine bir anlam veremedik. B belgelerinde kullanılacak özmal araçların en az 25 koltuk derken, D'de bu durum 20 koltuk şeklinde. Minibüs ile firma kurulacak hale gelmiş. Bunun doğru olmadığını düşünüyoruz.

D BELGELERİNDE KISA YOL

Temel konularda ciddi itirazımız yok, ama A belgelerine ciddi bir düzenleme yapılmamış. D belgelerinde özmal koltuk kapasitesinin artırılması talebimiz uygun görülmemiş. Biz D1 ve D2'nin de muhafaza edilmesini, ama her ikisini yapmak isteyenlerin de D belgesi kapsamında değerlendirilmesini istemiştik. Bunun yerine daha kestirme bir düzenleme yapılmış ve herkese D belgesi şeklinde düzenlenmiş. Ama madem belgeler birleştiriyor koltuk kapasitesi 150 olarak kalmamalı.

BİR KISIM TALEP VAR, BİR KISIM YOK

Çalıştayda dile getirilen görüşlerin önemli bir bölümünün taslakta yer aldığını ama önemli bir bölümünün de yer almadığını gördük. Şimdi taslak sektör mensuplarının tartışmasına açıldı. Toplantıda bir komisyon oluşturuldu. Bu heyette Metro Turizm, Kamil Koç, Ulusoy, Ali Osman Ulusoy Turizm, Pamukkale ve Çanakkale Turizm yetkilileri yer alıyor. Bu komisyon firmaların ortak görüşlerini yazılı hale getirecek ve 27 Mart Pazartesi günün TOFED Genel Merkezi'nde yapılacak toplantıda sunacak. Bu heyet daha sonra Ulaştırma Bakanlığı'na da ziyaret edecek. Şu an için herhangi bir paniğe ve olumsuzluğa gerek yok.

EN DOĞRU ÇÖZÜMÜ BULACAĞIZ

Bu halihazırda bir taslak metin. Biz Bakanlığın işini, Bakanlık da bizim işimizi kolaylaştıracağı inancındayız. Bakanlık, taslağı tartışılması için sektöre sundu. Biz taslağı tartışacağız ve en doğru çözüm yolunu bulacağız. TOFED kendine has görüşlere sahip bir federasyon olarak davranmayacak, sektördeki ana unsurların bütün görüş ve önerilerini bir süzgeçten geçirip Bakanlığa sunacak. Herkese iyi haftalar diliyorum... ■

Sektörün görüşüne sunuldu

Karayolu Taşıma Yönetmeliği Taslağı

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolu Taşıma Yönetmeliği Taslağı'nı internet sitesinden yayınlarak sektörün görüşüne sundu.

Bakanlıktan yapılan açıklamada, "Mevcut Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin yerine ikame edilmek üzere hazırlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği Taslağı, ilgili tüm kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum kuruluşları ile gerçek veya tüzel kişilerden görüş alınmak üzere kamuoyunun bilgisine sunulmuştur. Söz konusu taslağa ilişkin görüş ve önerilerin, Bakanlığımıza süresi içerisinde ve yazılı olarak bildirilmesi halinde, bildirilen öneriler hakkında gerekli değerlendirme yapılacaktır" denildi.

Yönetmelikte en öne çıkan üç düzenleme şu şekilde...

YETKİ BELGESİ ALMANIN VE YENİLEMENİN ÖZEL ŞARTLARI

MADDE 14 – (1) A yetki belgesi: Asgari kapasiteyi sağlayacak en az 5 adet otomobile sahip olmaları ile 40 bin Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

(2) B yetki belgesi: En az, toplam 200 adet koltukluk asgari kapasiteye sahip olmaları ile 100 bin Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

(4) F yetki belgesi: En az, 20 bin Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

Yolcu taşımacılığı alanında acentelik yapacaklar en fazla 10, eşya veya kargo taşımacılığı alanında acentelik yapacaklar ise en fazla 2 adet taşımacıyla sözleşme yapabilirler. Ancak, sözleşme yapılacak taşımacıların, H, G, R ve T yetki belgesi dışındaki bir yetki belgesine sahip olması gerekmektedir.

(5) G yetki belgesi: En az, 1 birim taşıt ile asgari kapasiteye sahip olmaları şarttır.

(6) H yetki belgesi: En az,

30 bin Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesi ile bu işe elverişli bağımsız bir büronun kullanım hakkına sahip olmaları şarttır.

(7) K yetki belgesi: Gerçek kişilerin en az, 1 birim taşıt ve 25 tonluk asgari kapasiteye sahip olmaları şarttır.

(8) L yetki belgesi: En az, 6 birim taşıt ve 200 tonluk asgari kapasiteye sahip olmaları ile 300 bin Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

(9) M yetki belgesi: En az, 30 birim taşıt ile asgari kapasiteye sahip olmaları ve 250 bin Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

(10) P yetki belgesi: En az, 3 birim taşıt ve 75 tonluk asgari kapasiteye sahip olmaları ile 75 bin Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

(11) R yetki belgesi: En az, 300 bin Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

(12) T yetki belgesi: En az 300 bin Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

Bu Yönetmelik kapsamında şehirlerarası, yurt dışı ve uluslararası alanda faaliyet gösteren yetki belgesi sahipleri, bu Yönetmelikte belirtilen terminal şartlarını haiz olmak kaydıyla kendine mahsus özel terminaller inşa edebilir veya bu durumda olan terminalleri kiralayarak terminal işletmeciliği yetki belgesi almak suretiyle işletebilirler.

(13) Y yetki belgesi: Asgari en az, 1 adet otobüse sahip olmaları ve 5 bin Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır. Y yetki belgesi için sermaye şartı aranmaz.

TAŞITLARIN ÖZMAL VEYA SÖZLEŞMELİ OLARAK KULLANILMASI

MADDE 25 –

a) A, K ve Y yetki belgeleri: Yalnız özmal taşıtlar kaydedilebilir.

b) B yetki belgesi: Özmal taşıt sayısının yarısını geçmemek üzere ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş sözleşmeli taşıtlar kaydedilebilir. Özmal otomobil sayısı, özmal otobüs sayısının yarısından fazla olamaz.

c) D yetki belgesi: Özmal

taşıt sayısının 3 katını geçmemek üzere ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş sözleşmeli taşıtlar kaydedilebilir. Özmal otomobil sayısı, özmal otobüs sayısının yarısından fazla olamaz.

ç) G yetki belgesi: 1) Eşya taşımaya mahsus özmal taşıt sayısının 10 katını geçmemek üzere, 21/11/2012 tarihli ve 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu kapsamında yetki belgesi sahibinin doğrudan kiracı olarak tarafı olduğu bir finansal kiralama sözleşmesi yoluyla temin edilen sözleşmeli taşıtlar kaydedilebilir.

d) L yetki belgesi: Özmal taşıt sayısının yarısını geçmemek üzere ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş sözleşmeli taşıtlar kaydedilebilir. Sözleşmeli kamyonet ilave edilemez.

e) M yetki belgesi: Özmal taşıt sayısının 5 katını geçmemek üzere ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş sözleşmeli taşıtlar kaydedilebilir.

f) P yetki belgesi: Özmal taşıt sayısının 10 katını geçmemek üzere ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş sözleşmeli taşıtlar kaydedilebilir.

G yetki belgesi eki taşıt belgesine ilave edilen sözleşmeli taşıtlar, uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde kullanılamaz.

Birden fazla sahibi bulunan taşıtlar, yetki belgeleri eki taşıt belgelerine özmal taşıt olarak kaydedilemez. Bu durumdaki taşıtlar bu Yönetmelikte belirtilen esaslar çerçevesinde yetki belgeleri eki taşıt belgelerine sözleşmeli taşıt olarak kaydedilebilir.

Sözleşmeli taşıt kullanımı oranı hesabında;

a) M türü yetki belgesi eki taşıt belgesinde kayıtlı her özmal taşıt,

b) G, L ve P yetki belgesi eki taşıt belgesinde kayıtlı her özmal taşıta karşılık, aynı cinsten taşıt/taşıtlar,

c) B ve D yetki belgesi eki taşıt belgesinde kayıtlı her özmal otomobil, küçük otobüs (minibüs) ve otobüs için, aynı cinsten otomobil, küçük otobüs (minibüs) ve otobüs cinsi taşıt/taşıtlar, dikkate alınır. ■

Yönetmelik Taslağı Değerlendirildi



TOFED Genel Merkezi'nde Başkan Birol Özcan yönetiminde bir araya gelen sektör mensupları Karayolu Taşıma Yönetmeliği Taslağı'nı değerlendirdi.

23 Mart Perşembe günü gerçekleşen toplantıya sektörün önde gelen firma yöneticilerinin de hazır olduğu 44 kişi katıldı. Toplantıda yapılan değerlendirmede olumlu ve olumsuz görüş bildirilenler oldu. Toplantıda belgelerin sadeleştirilmesi, F belgesinin birleştirilmesi olumlu bulundu. Sektör mensupları, D belgelerinin kapsamına otomobille taşımacılığın da eklenmesinin hizmet sürecini biraz daha karmaşıktırdığı görüşünü dile getirdi. Otomobille tarifeli taşımacılığın yanlış şekilde kullanılacağı görüşleri paylaşıldı. Bu konuda bir düzeltme talep edildi.

Özmal kiralık taşıt oranı mevcut yönetmelikte 1/2 durumda. Talep edilen ise 1/5 şeklindeydi. Taslak metinde ise 1/3

olması yetersiz bulundu. Terminallere yönelik kurallara uymayanlara uygulanacak yaptırımlarla ilgili ağır cezaların olmaması eleştirildi.

Mevcut yönetmelikte 25 koltuk kapasiteli araçların belgeye kaydedilmesi yetersiz bulunurken, 20'ye düşürülmesine bir anlam verilemediği ifade edildi.

D1 ve D2 belgelerinin mevcut konumlarını koruması her iki alanda da faaliyet gösterenlerin D belgesi almasına yönelik düzenleme beklenirken tüm D belgelerin birleştirilmesi noktasında şikayetler dile getirildi. Birleşme oluyorsa özmal koltuk kapasitesinin artırılması istendi.

Toplantıda bir komisyon oluşturuldu. Bu heyette Metro Turizm, Kamil Koç, Ulusoy, Ali Osman Ulusoy Turizm, Pamukkale ve Çanakkale Turizm yetkilileri yer alıyor. Bu komisyon firmaların ortak görüşlerini yazılı hale getirecek ve 27 Mart Pazartesi günün TOFED Genel Merkezi'nde yapılacak toplantıda sunacak. ■



Mustafa Yıldırım

TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclis Başkanı

my@tasimadunyasi.com

Yönetmelikteki sadeleştirme işe yarayacak

Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğümüzün hazırladığı taslağı tam inceleme fırsatı bulamamakla birlikte belgelerin sadeleştirilmesi konusunda önemli bir adım atıldığını düşünüyorum. Özellikle otobüs işletmeciliğinde, yük ve yolcu ayrı ayrı değerlendirilmeli. Yolcu tarafındaki taşımacılıkları ihtisas alanı olarak ayırmak lazım. Şehirlerarası taşımayı tarifeli ve tarifesiz taşıma olarak iki ayrı sınıflandırmak gerekecektir bize göre.

AYRIMIN KALKMASI LAZIM

Tarifeli taşımalarda yurt dışı ve yurtdışı ayrımının kalkması lazım. İsteyen istediği şekilde yurtdışı ile bağlantı kurar, partneri varsa taşımacılık yapar, potansiyel varsa taşımacılık yapar. Diğer tarifesiz taşımalarda grup taşımacılığı, turizm taşımacılığı -ne dersenez deyin- ayrı bir branş olarak görülmelidir. Belgelerin de yurtdışı, yurtdışı tarifesiz yurtdışı ve yurtdışı tarifeli olarak düzenlenmesi lazım. Zaten büyük bölümünü kısa mesafelerde belediyelere verdiler. D4 ne olacak o konuda net bir açıklık getirmemiz gerekiyor.

ENGELLER KALDIRILDI

Taşımaman önündeki engeller kaldırıldı. Bakanlığın bu konuda attığı adımı doğru buluyoruz. Bu kadar belge ile taşımacılığın sürdürülmesi mümkün değildi. Sadeleştirme işe yarayacaktır. En doğrusunu bulacağımıza inanıyoruz. Bakanlığın bu konuda görüşlerimize itibar edeceğine inanıyoruz. Bugüne kadar olduğu gibi, biz ne isteyeceğimizi bilirse bundan sonra da doğruyu istersek, karşı tarafın bize yok demesi mümkün değildir.

ÜLKE EKONOMİSİ İÇİN VAZGEÇİLMEZ

Atacağımız adımların; 1. İnsana hizmet etmesi; 2. Ülke ekonomisi

açısından yarar sağlamanası, 3. Haksız ve yıkıcı rekabet, kapasite kullanımı gibi değerleri de koruyan yeni bir Karayolu Taşıma Yönetmeliği düzenlenmesi lazım.

Bunlar ülke ekonomisi için vazgeçilmezlerdir. Kaynak israfını önlemek, kapasite kullanımını, verimliliği arttırmak, ulaşımda hız ve güvenlik kavramında yerli yerlerinde oturtmak ulaşımı şekillendiren insanların görevleridir diye düşünüyorum.

YENİ BİR ÇALIŞTAY DÜZENLENECEK

Bunlar taslak üzerinden gördüklerimiz... Üzerinde mutlaka görüşülecek. Bizler de fikirler geliştirdik, hazırlıklar yaptık. İnanıyorum ki Ulaştırma Bakanlığı ile yeni bir çalıştay düzenlenecek ve bu da nihai çalıştay olacaktır. Bizzat Bakanlığa düşüncelerimizi anlatacağız, onlarınla iş birliğini geliştireceğiz. Sonuçta sektörlerimiz için, ülke için, ülke ekonomisi için, insanlarımız için en doğru kararın çıkmasını sağlamaya çalışacağız.

OTOGARLAR KENTLERDEN KOPARILMAMALI

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin özellikle yeni otogar yeri ile ilgili attığı adımlar bizi çok yakından ilgilendiriyor. Karayolu yolcu taşımacılığının erişim özgürlüğü gözden kaçırılıyor. Geçen hafta da gündeme getirdiğimiz bu konuyu biraz daha irdelersek, şöyle bir durum ortaya çıkıyor: 1. Otogarların halklardan ve kentlerden koparılması, 2. Toplu taşıma

sistemlerinden koparılması lazım.

Karayolu yolcu taşımacılığının diğer taşıma sistemleri ile entegre olacak şekilde yapılabilmesi kaçınılmazdır. İstanbul'un doğu-batı istikametinde ana arterlerin arasında yapılandırılması lazım. Eğer 3'üncü köprü kullanma zorunluluğu devam edecekse (ki biz buna direnmiyoruz) otobüs işletmecimizin altyapısı Kuzey Anadolu Otoyolu ile koridoru arasında yapılandırılması lazım. Servis hizmetlerinin ise TEM ile E-5 arasında yeniden yapılandırılması ve planlanması lazım.

BELEDİYE İLE GÖRÜŞMELER

Belediye ile daha önce yaptığımız görüşmeleri yetkililer dikkate aldılar... Cep terminallerinin ve toplama merkezlerinin yapımı, ortak servise geçilmesi, kaynak israfının önlenmesi açısından büyük bir yarar sağlayacaktır. Belediyenin bu fikri kabul etmesi bile bizim için olumlu bir gelişmedir.

ULAŞIM EKONOMİSİ İÇİN AYKIRI

Ancak yeni havalimanına yakın bir noktada yapılan bir otogar, 25-30 km gidiş-geliş fazladan 60 km yol yapılması ve senede 2 bin 600 ton fazladan yakıt tüketilmesi demektir. Bütün bunlar ülke ekonomisine zarardır. Ters istikametlerde ters trafikler oluşacaktır. 10-20 liralık yola gidecek insanlara 20-30 liralık fazladan harcama yaptırılacaktır. Bu ulaşım ekonomisi için, ulaşım entegrasyonu açısından aykırıdır. Ulaşımda hız ve güvenlik kavramında yerli yerlerinde oturtmak ulaşımı şekillendiren insanların görevleridir diye düşünüyorum. Üzerinde olan otogarın varlığının ıslah edilerek devam etmesi bizim sektörümüz için önemlidir.

BAYRAMPAŞA OTOGARI

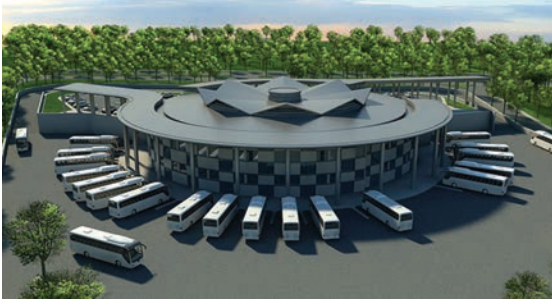
Yeni havalimanına, gelen yolcuları almak üzere bir cep terminali yapılabilir. Burası bölgesel yolcuyu, havaalanı yolcusunu toplayabilir, turizm otobüslerinin transfer noktası olabilir. Ama otogar oraya taşır da şehirden koparırsak ulaşımın önüne engel koymuş oluruz. Havalimanı yakınlarına otogar yapılması fikri yanlıştır. Otogarların erişme özgürlükleri dikkat çeken unsurlardır. Karayolu taşımacılığının önünü açmak gerekir. Biz şehrin ortasında otogar olsun demiyoruz. Mevcut Bayrampaşa Otagarı, iki ana koridorun kesiştiği noktada yer alıyor. Trafik yönünden kente en az zarar veren noktadır. Orada ciddi bir yapı vardır. Milli bir servettir. Bunu yok etmeye gerek yok, ıslah edilerek devam etmesi sektörümüzün önemli beklentisidir.

ANADOLU YAKASI OTOGARI

Anadolu yakasında yıllardır otogar yapılmadı. Kararsızlıklar devam ediyor. Anadolu yakasının Harem'e alternatif olacak ilk kalkış noktasına ihtiyacı vardır. Ondan sonra da Kurtköy'de yeni bir terminal olabilir. Bu, Formula pisti yanında olmamalı. O da taşımacıları kentten, insandan koparıyor, dağ başına taşıyor. Otobüsçüler, her sene üç dört tane otogar parası ödeyecek kadar fazla akaryakıt tüketmek zorunda kalacak. Bunlar milli servettir. Evet, otogarların trafikte yük yaratmaması gerekir. Ama şehirden koparılmayacak noktalarda olması ve projelerinin de akıllı sistemlerle desteklenmesi lazım. İyi haftalar diliyorum. ■

Yönetmelikte terminal düzenlemeleri

Gerek yolcu gerekse yük taşımacılığında esas olan, bulunulan bir yerden istenilen bir yere gidilmesidir. Bunun için yolcu veya yüklerin başlangıçta (kalkışta) veya durulan bir yerde taşıta alınması, durulan veya varılan yerde indirilmesi gereklidir. Bir de buna ilave dağıtımlar olabilir, ücretsiz servis taşıması gibi...



Bu farklı faaliyetler de taşıma öncesindeki ve sonrasındaki indirme-bindirme, yükleme-boşaltma için uygun bir yer gerekir. Bu özellik tarifesiz taşımalar için vardır. Terminal zorunluluğuna tabi olmasalar dahi, onlar da uygun bir yerde indirme-bindirme yapmak zorundadır. Aksi halde en azından Trafik Kanun ve Yönetmeliği ya da o yerde varsa buna ilişkin belediyenin kuralları ihlal edilmiş olur. Ancak bu hususlar en çok tarifeli taşımalarda önemlidir.

Tarifeli taşımalar

Karayolu taşıma mevzuatına göre tarifeli taşımalarda indirme-bindirmelerin kalkış veya varışta terminallerde yapılması zorunlu. Aralarda da ya terminal ya da ara durakta indirme-bindirme yapılacaktır. Bir de Yönetmelik madde 60.5'e göre, özel izin verilen yerler var ki, büyükşehir belediyesi alanlarında bu yetki büyükşehir belediyesi veya onun UKOME'sinindir.

Terminal düzenlemeleri

Mevcut Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 33'üncü maddesinde terminallerin nitelikleri belirtilmiş. 32'nci maddede de kimlerin hangi hallerde hangi şartlarla terminal işleteceği belirtiliyor. Özel kişiler de terminal yapıp işletilebilir, ama belediyeden izin almak kaydıyla. Belediye kanunlarına göre terminal yapma-yaptırma, işletme-işletirme bir görevin ötesinde bir imtiyaz. Dolayısıyla, bu izni vermezler veya istediği şartlarla verirler. Yani her durumda top, belediyede. Biri, terminal yapılabilecek veya terminal olarak kullanılmaya uygun bir yer buldu, bunun kullanılması iznini verme hakkı yine belediyede.

Yetki belgeli terminal

Kanunda olmadığı halde Yönetmelik, terminali yetki belgesine tabi tutmuş, ama buna ilişkin zorunlulukta yetki belgeli terminali kullanma şartı yazılı değil. Niye 60'ıncı maddedeki terminal kullanma zorunluluğunda bu yazılı değil dendiğinde, 'biz yetki belgesi olmayan terminali zaten terminalden saymıyoruz ki' denilmiştir.

Yetki belgesiz terminal

Bir yerde yetki belgesi şartlarını sağlayan ve yetki belgesi alabilen bir terminal olmadığı düşünülün, ya da şartları sağlayan bir yere belediyenin yetki belgesi almadığı. Ne olacak? Bu terminal, yetki belgesi olmadığı için terminalden sayılmayacak ama 63'üncü maddedeki terminal bulunmaması haline göre yine kullanılacak. Yani yetki belgesiz haliyle de terminal olacak. Yetki belgesi şartı neye yaradı? Keza yetki belgeli terminal dolu ise, 62'nci maddeye göre yetki belgesiz yere müracaat. Dolayısıyla yetki belgesi zorunluluğu hiçbir şey getirmiyor, belediyenin dediği oluyor.

Sırasıyla bakalım

Belediyenin yaptırdığı, yaptırdığı, izin verdiği, yer terminal olarak kullanılmak zorunda.

Aralardaki indirme-bindirmeler de çoğunlukla ara yerlerdeki belediye terminallerinde yapılacak.

Ara durağın ne olduğu pek belli değil, ama buna da belediye izni gerektiği kesin.

60'ıncı maddenin ikinci fıkrasına aykırı olsa da terminal ve ara durak dışındaki indirme-bindirme yerleri belediye alanında, belediye iznine tabi.

Sonuç olarak, Yönetmelik ne derse desin, belediye alanındaki indirme-bindirmeler belediyelerin yaptırdığı/yaptırdığı/gösterdiği yerlerde olacak. B2, D2 ve D4 belgeleri de dahil. B2, D2'ler terminale zorlanmıyor, ama belediyenin koyduğu kısıtlamalara onlar da tabi.

Yük taşımacılığı

Belediye alanındaki T1 ve T2 belgeli terminallere ek olarak yük taşımacılığı alanında kullanma zorunluluğu olmaksızın -iyi ki de değil- T3 belgeli terminaller var. Onların yapımı, kullanımı da belediyenin iznine zaten tabi. Yani bunlarda da söz sahibi belediyeye.

Karayolu Taşıma Kanununda nakliyat ambarı; Yönetmeliğinde ise ambar, antrepo, ara durak, depo, eşya kargo terminali, ge-

çici depolama yeri, kargo tasnif ve aktarma merkezi, lojistik işletmecilerinin terminal dışı faaliyetleri, şube, yolcu terminali gibi yer gerektiren tanımlar var. Bunların bir kısmında taşımanın hazırlık işlemleri yapılıyor, sonrasında yükleme-boşaltma, kalkış-varış. Bunların iş yeri olarak uygunluğunda, kalkış-varış yeri olarak kullanımında belediye yetkili. Dolayısıyla KTY ile taşıma öncesi ve sonrası işlemlere (hazırlık, depolama, işleme, yükleme, boşaltma, indirme, bindirme, kalkış, varış vs.) ilişkin düzenlemeler, özellikle belediye alanında, hele hele büyükşehir belediyesi alanında hiçbir işlev görmüyor. Bunlar çok önemli gibi görünen işlevsiz birer düzenleme.

Bunlar yerine KTY'de; "taşımacılar belediye alanında belediyenin gösterdiği yerlerde kalkış-varış yapmak, oralarda taşımacılıkla ilgili faaliyetleri yürütmek zorundadırlar" denilebilir. Bu da "Kandırılma sen de dur" misali gereksiz bir hatırlatma olur. Belediyenin kurallarına uyun demeye gerek var mı? Bu zaten zorunlu değil mi? Diğer taraftan belediyenin kurallarına aykırılığı kim cezalandıracak? Kuralına uyulmayan belediye mi, yoksa bu kurallara uyulacak diyen UDH Bakanlığı mı? İki başlılık ve iki cezalandırma olmayacağına göre belediyeye ve taşımacıya hatırlatma yapmadan bu iş belediyeye bırakılmalı. Bu arada belediyenin bulunmadığı yerlerde, trafik komisyonları bu boşluğu dolduracak.

Belediye alanları dışında veya kırsalda ne olacak? KTY'ye göre belediye, hatta belediye terminali olmayan yerlerde indirme-bindirme olmayacak. Bu, eşyanın tabiatına aykırı. Geçilen bir noktada aksine bir yasak yoksa, yakında da terminal bulunmuyorsa bu yolcunun yolda uygun bir yerde indirilmesi kaçınılmazdır. Belediye alanı dışındaki indirme-bindirmeler, durma-duraklamalar Trafik Kanunu hükümlerine tabidir. Ticari olmayan özel otomobiller dahil.

Mevcut Yönetmeliğin 63'üncü maddesinde terminal işletmecilerinin yükümlülükleri ve 64'te de terminal ücretleri düzenlenmiş. Peki, Bakanlık bunları denetleyip uygulatabiliyor mu? Uygulanamayan düzenlemelerin Bakanlığın üzerinden atılarak yükünün hafifletilmesi, daha iyi uygulama imkanı; bulunan belediyelere bırakılması uygun hatta gereklidir.

Sonuç olarak, taşımacılıkla ilgili faaliyetlerden bir belediye alanında gerçekleşecek her şey ilgili belediyeye bırakılmalıdır. Tabii ki, büyükşehir alanlarında büyükşehir belediyelerine ve UKOME'lerine.

Bu yazı, Yönetmelik taslağının yayınlanması öncesinde hazırlandı. ■

Belediye yapı ve hakları

İnsanların bazı ihtiyaçlarının karşılanması için belediye teşkilatları kuruldu. 5393 sayılı Belediye Kanunu, nerelerde belediye kurulacağını, hangi görevleri yapacağını, hangi yetkileri kullanacağını nasıllarıyla belirliyor. Bu yapı, zaman içinde yetersizleşti.

Büyükşehir belediyeleri

Nüfusun büyük olduğu şehirlerde işlerin mevcut belediye yapısıyla yürütülmesinde yetersiz kalınca büyükşehir belediyesi yapısına geçildi. Bu yapı, 5216 sayılı Kanunla oluşturuldu.

İlk büyükşehir belediyeleri merkez nüfusu 750 bini geçen şehirlerde kuruldu. Zaten adını da bundan aldı. Bu nüfusun merkezden ne kadar uzaklıktaki yerleri kapsayacağı da belirtildi. Bu şartı sağlayarak kurulan İstanbul ve Kocaeli Büyükşehir Belediyeleri ilin tamamını kapsayacak şekilde genişletildi. Bir anlamda bütün il belediyesi olan bu yerlerin merkezinde 750 bin şartını sağlayan birer büyükşehir vardı. Bunlar dışındaki büyükşehirler ilin tamamını kapsamaksızın 750 bin nüfuslu merkeze sahipti.

Zamanla merkezdeki 750 bir nüfus yerine ilin tamamında 750 bin nüfus şartına geçildi. Artık bu türden belediyelerin merkezinde büyük bir şehir olma şartı kalkmıştı. Bunlara artık büyükşehir belediyesi yerine büyükil belediyesi demek daha doğru olurdu.

Bu değişiklik yapılırken önceden kurulmuş İstanbul ve Kocaeli dışındaki büyükşehir belediyeleri de il geneline yaygınlaştırıldı. Bunları merkezinde büyükşehir olan bütünüil belediyeleri olarak görmek gerekir.

Şimdi yeni bir aşamaya geçiliyor. 750 binlik il nüfusunun altındaki yerlerde de büyükşehir belediyesi isimli belediyeler kurulacak. Tabii, bunların bir nüfus alt sınırı yine bulunacak. Bunlara, merkezinde büyükşehir bulunmayan il olarak da yeterince büyük olmayan orta büyüklükteki bütünüil belediyeleri demek gerekecek. Tabii, resmi adları yine büyükşehir belediyesi olacak.

Ben, merkezinde 750 binlik büyük bir şehir bulunmayan yerlerin de, hatta il genelinde 750 bin nüfusu bile bulunmayan orta büyüklükteki illerin de bu statüye getirilmesine karşı değilim. Sadece ortada bir büyükşehir yok iken kurulan bu il belediyesine büyükşehir belediyesi denmesi garibime gidiyor.

Gelecekte orta büyüklükte olmayan illerde de bu yapı kurulabilir. Ben, bu güçsüz küçük illerin buna daha fazla ihtiyacı olabileceğini düşünüyorum. Tabii, bunların yaşama-



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

rını kendi güçleriyle sürdürmeleri imkansız olacağından desteklenmeleri de o ölçüde gerekecek. Tabii, toplam il nüfusu dahi bir şehir etmeyen bu illerin belediyesine büyükşehir denmesi daha da garipleşecek.

UKOME

Büyükşehir belediyesinin getirdiği önemli bir ayrıcalık, il trafik komisyonu yetkileri dahil, ulaşım ile ilgili geniş yetkileri olan bir komisyonun oluşturulması. Bu komisyon, önemli yetkilere sahip ve iyi çalıştırılabildiğinde trafik ve ulaşım önemli katkılar sunuyor. Bunun olabilmemesi için de yetki alanının genişletilmesi şart.

Yetki genişletme...

Bazıları bazı yerlerde yanlış kullanılsa da genelde belediyelerin özelde de büyükşehir belediyelerinin yolcu taşımada epey yetkileri var. Yük taşımacılığında ise hemen hiçbir yetkileri yok gibi... Özellikle de trafik dışı taşımacılık izinlerinin verilmesinde... Yük taşımacılığı araçlarının getirdiği sorunların çözümüyle onlar uğraştığı halde yetkisiz olmaları pek doğru değil. Üstelik bu durum UDH Bakanlığının yükünü daha artırıyor. Kanaatimce yapılması gereken il içi yük taşımacılığının büyükşehir alanlarında bu belediyelere devri olmalı. Keza şehirlerarası (illerarası) taşımalar ile illerinden geçen transit taşımaları ilişkin yetkileri de olmalı. Kalkış-varış, yükleme-boşaltma, indirme-bindirme gibi tüm konularda büyükşehir belediyeleri tam yetkili olmalı. Yoksa yol kenarlarına ve denizlere boşaltılmış hafriyatları seyretmeye devam edebiliriz.

Bu arada belediyelere yük getirdiğini düşündüğüm il içi uzun mesafeli tarifeli yolcu taşımalarının UDH Bakanlığı yetki alanına alınıp rekabet getirilmesi uygun olur. Bunun kapsamı merkez ilçeler dışındaki ilçelerarası tarifeli taşımalar olarak belirlenebilir.

Yönetmelik taslağı Bakanlığın internet sitesinde yayınlandı. Bu köşe yazım ise Yönetmelik taslağının yayınlanması öncesinde hazırlandı. Taslağa yönelik değerlendirmelerime önümüzdeki haftalarda yer vereceğim. ■



Yeni Tourliner ile Geleceğe Dokun.

Şimdi onun zamanı. Teknoloji, konfor ve kaliteyi zirveye taşıyan, ödüllü tasarımıyla hayranlık uyandıran Yeni Tourliner Türkiye yollarında. NEOPLAN Tourliner ile geleceğe dokun.



iF Design Award 2017 Tasarım Ödülü

NEOPLAN



Ekrem Özcan

ekrem.ozcan@tasimadunyasi.com

Elektrikli Taksiler Nisan'da Yollarda

Şarj durumları, batarya teknolojileri, çevre dostu derken İstanbul Taksiciler Odası, Renault, Greenway ve Denizbank 'Elektrikli Taksi Projesi'ni Nisan ayı ile birlikte başlatıyor. Taksilerin elektrikli taksilere dönüşüm projesi, Nisanda ilk 100'lük değişimle başlatılacak. Öncelikli hedef, bu sene sonuna kadar 600, beş sene sonunda da 8 bin taksinin dönüşümünün sağlanması. Peki, nasıl şarj edilecek bu taksiler diye soracak olursanız, İstanbul Taksiciler Odasının beklentisi, ilk 100'lük teslimattan önce 150 noktada şarj istasyonlarının hazır olması yönünde. Düşünülen elektrikli otomobilin menzili 150 km. Taksicilerin günlük ortalama 450 km yol yaptıklarını göz önüne alırsak günde 3 defa şarj etmeleri demek. Güzel bir dönüşüm projesi. Hayata geçmesiyle birlikte performanslarını da bu köşeden yine paylaşıyoruz. Bu arada, elektrikli taksiler belediye tarafından lüks araç sınıfında değerlendirilecek. Bu da taksimetrenin yüzde 15 zamlı olması anlamına geliyor. Şimdiden 'elektrik çarptı' esprilerinin yapıldığını duyar gibiyim.

Beyin ile gözler

Intel Ceo'su Brian Krzanich, Mobileye'ı satın almalarını, 'Beyin ve gözlerin bir araya gelmesi' cümlesiyle tanımladı. Beyin, dünyanın en büyük bilgisayar çipi üreticisi Intel. Gözler ise araçlara, özellikle otonom araçlara görüş yeteneği sağlayan İsraili firma Mobileye. Çip üreticisi, 15 milyar \$'a, araçlara görüş yeteneği sağlayan bu firmayı satın aldı. Satın almanın büyüklüğüne bakarak bu otonom araç piyasasının nerelere gideceğini varın siz düşünün. Şimdi aklınızdan, 'bu otonom araçların seri üretimi ne zaman' diye bir soru geçmiş olması yüksek muhtemel. Beklentiler 2021 yılında otonom araçlarda seri üretimlerin başlamış olması yönünde. Intel'in bu satın alımından önce; Intel, BMW ve Mobileye otonom araçlara yönelik birlikte çalışmalar yürütmeye başladıklarını kamuoyuyla paylaşmışlardı. Diğer yandan otonom araç teknolojilerini takip edenler hatırlayacaklardır; Tesla, ilk çalışmalarını Mobileye ile başlatmıştı. Testlerde ölümlü bir kazaya karışılınca, Tesla, Mobileye ile olan işbirliğini sonlandırmıştı. Bu satın alma haberi, geçen hafta bir araya geldiğimiz Başbakanlık Yatırım Ajansı Otomotiv Direktörü Kağan Yıldırım ile sohbetimizde gündeme gelmişti. ITÜ ARI Teknokent'te otomotiv girişimcilerine seminer vermesi için bir araya geldiğimiz Sayın Yıldırım, özellikle bu satın almanın önemli ve otomotiv sektörüne olası etkilerini girişimcilerimizle paylaştı.

AUS Başarılı Kurum Ödülü

Karayolu yolcu taşımacılığı sektöründeki tüm aktif federasyon ve lider üretici firmaları tarafından hayata geçirilen, Kaptanlar Kulübü tarafından koordine edilen Ulaştırma Platformu olarak, bu yıl Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Başarılı Kurum Ödülü vermeye başladık. Bu ödülü, bilgi ve iletişim teknoloji uygulamalarını, hareketliliği ve güvenliği artıran ulaşım sektöründe hayata geçiren kurumları öne çıkarmak, bu uygulamaların farkındalığını ve paylaşımını artırmak amacıyla veriyoruz. Bu kapsamda, ilk ödülü, 7 Mart'ta ITÜ ARI Teknokent'te düzenlediğimiz törenle, İETT Genel Müdürü Arif Emecen'e takdim ettik. Sayın Emecen'in gerek konuya hakimiyeti gerek enerjisiyle daha birçok güzel projeyi İstanbul'a kazandıracasına eminiz. AUS kapsamında başarılı uygulamaları hayata geçirdiğine inandığınız kurum ve firmaları aday olarak Ulaştırma Platformu'na sunabilirsiniz. Sizlerin önerilerinizi de değerlendirmeye alarak, her üç ayda bir, bu ödülü ilgili kuruma vermeye ve bu konuda yapılan başarılı çalışmaların sektörle paylaşılmasına devam edeceğiz. ■

Continental'den

250 Milyon Euro'luk yatırım

Dünyanın en büyük uluslararası lastik ve orijinal ekipman tedarikçilerinden Continental, Asya Pasifik (APAC) bölgesindeki yeni binek ve hafif ticari araç lastiği üretim tesisini Tayland'ın Rayong Bölgesi'nde inşa etme kararı aldı. İlk aşamada yaklaşık 250 milyon Euro'luk yatırım yapılacak bu yeni tesiste, 2022 itibariyle yılda 4 milyon adet binek ve hafif ticari araç lastiği (PLT) üretilmesi planlanıyor. 2019 yılında faaliyete geçmesi planlanan fabrika, Tayland'da yaklaşık 900 kişiye de yeni iş imkânı sağlayacak. Bu yatırım Continental Lastik Bölümü'nün, tüm bölgedeki müşterilerine en iyi şekilde hizmet verebilmek için küresel üretimdeki faaliyet alanını genişletmeyi ve dengelemeyi amaçlayan "Vizyon 2025" hedefi doğrultusunda uzun vadeli büyüme stratejisinin önemli ayaklarından birini oluşturacak. ■



Otomotiv sanayii bu yıl rekor kıracak

43'üncüsü gerçekleştirilen Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) Olağan Genel Kurulu'nda yeniden Yönetim Kurulu Başkanlığına seçilen Kudret Önen, "2016 yılında 1,5 milyon adetlik üretim ve 1,1 milyon adetlik ihracat rakamıyla yeni bir rekora imza atan Türk otomotiv sanayii, 2017'ye tüm zamanların en büyük ihracat hedefi ile başladı" dedi.

Olağan Genel Kurul'da 2016 yılına ilişkin değerlendirmeler yapan **OSD Yönetim Kurulu Başkanı Kudret Önen**, "Sanayimiz, son yıllarda kapasite ve yeni ürün yatırımlarına hızla devam etmesi sonucunda, 2016 yılında da üretimdeki büyümesini sürdürdü. 2015 yılında kaydettiği tarihi rekorun üzerinde bir performans gösterdi. Geçtiğimiz yıl üretilen her 100 aracın 77'si yurtdışına gönderildi ve sanayimiz ilk kez ihracatta 1 milyon adet eşliğini aştı. Rakamlarla ifade etmek gerekirse, ihracatımız adet bazında yüzde 15, dolar bazında da yüzde 12 arttı. Otomotiv sanayiiimiz, tek başına Türkiye'nin toplam ihracatının yüzde 16,8'ini oluşturarak sektör sıralamasında 11'inci yılında da ilk sıradaki yerini korudu" dedi.

Ihracat, Teknoloji ve Yan Sanayii Başarı Ödülleri sahiplerini buldu

2016 yılında ihracat yapan OSD üyelerine İhracat Başarı Ödülleri verildi. 1 milyar doların üzerinde ihracat yapan firmalar Platin Plaket, 500 ve 1 milyar dolar arasında ihracat yapan firmalar Altın Plaket, 100 ila 500 milyon dolar arasında ihracat yapan firmalar Altın Madalya, 30 ile 100 milyon dolar ihracat yapan firmalar ise Gümüş Madalya ile ödüllendirildi.

Bu yıl ikincisi düzenlenen Teknoloji Başarı Ödülleri kapsamında ise Türk Patent Enstitüsü verilerine göre 2016 yılında patent tescilleri bulunan OSD üyesi firmalar ödül almaya hak kazandı.



Otopratik, Castrol işbirliğiyle Servis ve bakım deneyimini zenginleştiriyor

Brisa'nın araç bakım merkezi Otopratik'in Castrol ile stratejik anlaşması kapsamında 25 ildeki 43 Otopratik mağazası, Castrol'ün yüksek teknoloji ile geliştirdiği ve ürettiği madeni yağları tüketici ile buluşturacak.

Gelişen otomotiv teknolojilerine paralel olarak sürekli yenilenen madeni yağlar ayrı bir uzmanlık gerektiriyor. Brisa Perakendecilik Direktörü Oğuzhan Avdan, "Castrol ile kurduğumuz ortaklık tüm

Novateck'ten

Lastik Kaplama Garantisi

Pirelli'nin kaplama teknolojisi Novateck, Türkiye'de bir ilki gerçekleştirerek, Pirelli ticari araç lastiklerinin hem karkasını hem de kaplamasını garanti kapsamına aldı.

Novateck ile karkaslar Pirelli orijinal desenleriyle



hizmetini de başlattı. Hem

kaplanarak birden fazla kullanıma ulaşabilirken, güvenlik, performans ve kalitesinden de ödün vermiyor.

Ticari araçlara yönelik Pirelli güvencesi ve teknolojisi ile hizmet veren Novateck, kullanıcılara yönelik garanti



karkasın (lastiğin iskeleti) hem de kaplamanın dahil olduğu garanti kapsamı, Türkiye'de lastik kaplama sektörü için de bir ilk oldu.

Novateck sırt ile kaplanan ticari araç lastikleri, yeni uygulama ile kullanılan kaynaklı oluşan hataların dışında, tüm ürün, üretim ve kaplama hatalarına karşı karkas garantisi kapsamı 1 yıl daha uzatıldı. ■



2016 yılının rekor ihracatı takiben 2017 yılında da tüm zamanların en yüksek ihracat



• İHRACAT BAŞARI ÖDÜLÜ almaya hak kazanan firmalar;

PLATİN PLAKET

1. Ford Otomotiv Sanayii AŞ (3 milyar 770 milyon ABD Doları)
2. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası AŞ (3 milyar 242 milyon ABD Doları)
3. Oyak Renault Otomobil Fabrikaları AŞ (2 milyar 834 milyon ABD Doları)
4. Hyundai Assan Otomotiv San. ve Tic. AŞ (2 milyar 23 milyon ABD Doları)
5. Toyota Otomotiv San. Türkiye AŞ (1 milyar 801 milyon ABD Doları)

ALTIN PLAKET

1. Mercedes Benz Türk AŞ (907 milyon ABD Doları)

ALTIN MADALYA

1. MAN Türkiye AŞ (338 milyon ABD Doları)
2. Türk Traktör ve Ziraat Makineleri AŞ (323 milyon ABD Doları)
3. Otocar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ (139 milyon ABD Doları)
4. Temsa Global San. ve Tic. AŞ (129 milyon ABD Doları)
5. Karsan Otomotiv San. Ve Tic. AŞ (100 milyon ABD Doları)

GÜMÜŞ MADALYA

1. Anadolu Isuzu Otomotiv San. ve Tic. AŞ (63 milyon ABD Doları)
2. Honda Türkiye AŞ (51 milyon ABD Doları)

• YAN SANAYİİ BAŞARI ÖDÜLÜ almaya hak kazanan firmalar;

1. Matay Otomotiv Yan Sanayi ve Ticaret AŞ
2. Diniz Adient Oto Donanım Sanayi ve Ticaret AŞ
3. Farba Otomotiv Aydınlatma ve Plastik Fabrikaları AŞ

• TEKNOLOJİ BAŞARI ÖDÜLÜ almaya hak kazanan firmalar;

1. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası AŞ (36 patent tescilli)
2. Ford Otomotiv San. AŞ (17 patent tescilli)
3. Türk Traktör ve Ziraat Makineleri AŞ (14 patent tescilli)
4. MAN Türkiye AŞ (8 patent tescilli)
5. Otocar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ (6 patent tescilli)
6. Oyak Renault Otomobil Fabrikaları AŞ (3 patent tescilli)
7. Temsa Global Sanayi ve Ticaret AŞ (2 patent tescilli)
8. Karsan Otomotiv Sanayi ve Ticaret AŞ (1 patent tescilli)



Türkiye'de müşterilerimize sunduğumuz servis kalitesini standartlaştırmamıza ve müşteri memnuniyetini daha da artırmamıza olanak sunacak. Castrol ile ürün tedarikinin yanı sıra eğitim ve pazarlama alanlarında da işbirliği yapmaya devam edeceğiz" dedi. ■



cumhuraral@gmail.com

Cumhur Aral

Başarı, sükûnettedir.

Ülkemizde gündemi belirleyen her gün yeni bir gelişme, her gün sürpriz bir durum söz konusu oluyor. Her sabah arkadaşlar ile bir araya geldiğimizde, "bugünün sürprizi ne" diye merak içerisindeyiz. Gündemi sarsacak önemli ve sansasyonel bir durum olmadığı günler neredeyse herkes için tam bir hayal kırıklığı oluyor.

Neden bu hale geldik ve neden sakin ve huzurlu bir gündem yaşanmıyor bu ülkede? Makro düzeyde bu denli hareketli ve sansasyon yaratan gündem, ister istemez bireyleri ve bireyler arasındaki ilişkileri de etkiliyor.

Bundan bir süre önce Gülse Birsel'in bir yazısında, Londra'nın en kalabalık caddesi olan Oxford'da vitrin seyrederek sakince yürüyen insanlara daha hızlı hareket etmeleri için, arkadan gelen uyarıma nidasını duyunca, içinden, "Bu kesin Türk olmalı" diye düşünmüş. Hızlı ve telaşlı hareket etmek isteyen kişinin gerçekten de Türk çıkmasını anlatan yazısı aklıma geldi.

Gündemin bu kadar hızlı döndüğü ortamda, kişilerin bu döngüye uygun olarak karakterlerinin değişime uğraması çok olasıdır. Aynı kıvraklık, ticarete ve siyasette söz konusu oluyor. Ancak maalesef bunlar, toplumun dinamikleri değil, dinamikleri haline geldi.

Seyrettiğim bir sunumda kişi başı gelirin 3 bin dolardan, 10 bin dolara çıkmasının inşaat ve yollarla mümkün olabileceğini ifade eden konuşmacı, buna karşılık 10 bin dolardan 20 bin dolara çıkarabilmek için bu kıstasların yeterli olmadığını; katma değer üreten projelerin olmasını, bunun için de hayallerin de devrede olmasını pek güzel ifade etti. Çünkü bu artış için, inovasyon ve hayal kuran projelere gerek duyulduğuna; ancak bizim eğitim sisteminizin doğuştan yetenekli olan çocukları bile kalıplara sıkıştıran bir model olduğunu, sormayan, sorgulamayan tartışma ve itiraza kapalı bireyler yetiştirdiğini, hayallerin sınırlı kaldığını, bu yüzden gelişmiş ülkelerdeki yükselişe paralellüğün yakalanamadığını ifade etti.

Örnek olarak da 52 çalışan tarafından kurulan Whatsapp'ın, bugün 18 milyar dolarlık piyasa değeri ile Türkiye'nin, cumhuriyet tarihi boyunca kurulmuş en büyük 5 kuruluşunun toplamından daha değerli olduğunu belirtti. Kesinlikle bu tarz bir yazılım için önce hayal etmek gerekiyor.

Ülkemizdeki ve çevremizde bitmeyen keşmekeş yüzünden her birimiz öncelikle kendimizi kurtarmaya yönelik bir karakterlere dönuştük. Toplum menfaatlerinden çok kişisel menfaatlerimiz ön planda olduğu sürece biz olmak yerine ben olarak kalacağımızdan ekip olma şansımız kalmıyor.

Son dönemde hızlıca zenginleşen insanların sahip oldukları sığ kültürleri yüzünden toplumda model olarak alınmıyor. Bu tarz örnekler ve salt maddi zenginleşme hedefi yüzünden makyavelist yaklaşımlar önem kazanıyor. Bunun toplum yapısını bozan en önemli kriterlerden biri olduğunu düşünüyorum.

Sakin huzurlu ve dingin bir yaşamın, telaşlı, stresli ve kaotik bir yaşama göre çok hızlı gelişme ve zenginleşmeye neden olabileceği göz ardı edilmemelidir. Bu güne kadar Formula1 yarışlarında en çok birincilik alan Michael Schumacher'in başarısının altındaki neden araştırıldığında, yarış esnasında nabızı en düşük atan en sakin kişi olduğu tespit edilmiştir.

Buradan da anlaşılacağı şekilde hayal gücü ve sakinlik gerçek anlamda başarı için gerekli en önemli özelliklerden biridir.

Ülkemizin çok daha sakin ve huzurlu bir ortama kavuşması ve gelişmesinin de ters orantılı olarak artması dileğimizdir.

"Mantık sizi A noktasından B noktasına götürür. Hayal gücü ise her yere./ Hayal gücü bilgiden daha önemlidir." Albert Einstein ■

www.tasimadunyasi.com

facebook.com/tasimadunyasi

twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası Gazetesi

Yerel Süreli Haftalık Gazete

Yıl: 6 • Sayı: 271 27 Mart - 2 Nisan 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
Bağcılar/ İSTANBUL
Tel: 0212 454 30 00

İş Geliştirme Danışmanı
Mehmet ÇIKINCI
Hukuk Müavirleri
Elanur KOÇOĞLU
Murat KOÇOĞLU

Taşıma Dünyası, basın meslek ilkelerine uymaya söz verir. Taşıma Dünyası Gazetesi ve ekinde yayınlanan yazı, haber ve fotoğrafların her türlü telif hakkı **Pivot Yayıncılık ve Reklam Pazarlama**'ya aittir. İzin alınmadan, kaynak gösterilerek dahi klibas edilemez.

BÖLGELER: İZMİR Cumhur ARAL
EDİRNE Hüseyin TOPÇU **DIYARBAKIR Ramazan DEMİR**
SAMSUN Hakan ŞENOL 0535 207 65 88

Hareket'e 120 tonluk Mercedes-Benz Arocs 3363 LS çekici aldı

1957 yılından günümüze Türkiye'nin önde gelen çözüm ortaklarından Hareket Proje, tercihini Mercedes-Benz'in en güçlü motoruna sahip ağır nakliye taşımacılığı aracı Mercedes-Benz Arocs 3363 LS'den yana kullandı.

Ağır nakliye ve proje taşımacılığı, özellikle nükleer santral, rüzgârgülü ve standart ölçüler dışındaki bilmum yüklerin taşımacılığında 70 adet çiftçeker çekicisi bulunan Hareket Proje kendileri için özel olarak üretilen Arocs 3363 LS aracı Sancaktepe'deki tesislerinde teslim aldı.

Hareket Proje'nin merkez tesislerinde düzenlenen teslimat törenine Mercedes-Benz Türk Kamyon Filo Satış Müdürü Haluk Burçin Aki, Mercedes-Benz Türk yetkili bayii Has Otomotiv İstanbul Şubesi Kamyon Satış Müdürü Onur Güldik, Hareket Proje Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Altunkum, Genel Müdürü Engin Kuzucu, Operasyon Müdürü Samet Gürsu, Ağır Nakliye Müdürü Yüksel Akalın ve Nakliye Müdür Yrd. Ersin Özen katıldılar.

Hareket Proje Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Altunkum, "Mercedes-Benz'in donanımlı araç portföyü içerisinde kendi ihtiyacımıza cevap veren yüksek çekiş

gücüne sahip bu aracı bizim için konfigüre eden Mercedes-Benz Türk'e teşekkür ederiz. Hareket Proje olarak en son teknolojik ürünlerle çalışarak sektörde zorlu yollarda sıra dışı yükler taşıyarak ön plana çıkıyoruz. Bu araç yatırımını da bu nedenle yapıyoruz" dedi. Mercedes-Benz Türk Kamyon Filo

Satış Müdürü Haluk Burçin Aki, "Mercedes-Benz yeni ürün gamının bir ferdi olan Arocs 3363 LS çekici aracın Türkiye'de ağır nakliye segmentine yeni bir soluk getireceğini düşünüyoruz. Bugün bu aracın teslimatını Hareket Proje'ye yapıyor olmaktan büyük mutluluk duyuyoruz" diye konuştu. ■



Mercedes-Benz Türk

Atık yönetim teknolojisini değiştiriyor

Tüm faaliyetlerinde çevresel etkileri dikkate alarak olumsuz çevresel etkileri kaynağında kontrol altına alarak azaltan kapsamlı önlemlerle alanında bir örnek olan Mercedes-Benz Türk, 16-19 Mart tarihlerinde İstanbul Tüyp Fuar ve Kongre Merkezi'nde gerçekleştirilen 13. Uluslararası Geri Dönüşüm, Çevre Teknolojileri ve Atık Yönetimi Fuarı'na katıldı.

Yurtiçi ve yurtdışından yaklaşık 12 bin kişinin ziyaret ettiği fuarda, son teknoloji ürün ve hizmetlerin yanı sıra sektörün gündemindeki konuların görüşüldüğü

konferanslar düzenlendi. Mercedes-Benz Türk, REW Fuarı'nda sektör temsilcileri ile buluşarak katı atık toplama alanına yönelik geliştirdiği en güncel teknolojik ürünlerini anlattı.

Çevrenin ve yaşamın geleceğini bugünden şekillendiren en son teknolojilerin sergilendiği fuarda, Mercedes-Benz Türk Kamyon Ürün Yönetimi Kısım Müdürü Cüneyt Uslu ziyaretçi ve katılımcılara ürün ve hizmetleri hakkında açıklamalarda bulundu: "Yeni araçlarımızla atık yönetimi faaliyetleri yapan kurum ve kuruluşların ihtiyaçlarına yanıt verebilen



esnek, şehir içinde rahat kullanılabilen, yüksek manevra kabiliyetine sahip araçlarımızın sektörde fark yaratacağına inanıyoruz. Bu yeni araçları bu sebeple konfigüre ettik. Araçlarımızı anlatmak ve sektör temsilcileriyle bir arada olabilmek için buradayız."

Çevre dostu BlueTec® Euro 6 motor teknolojisinin kullanıldığı yeni Mercedes-Benz kamyonları Atego 1621 ve Arocs 2032 ilgis çeken en önemli ürünler oldu. ■



Serin Treyler

Mesaili çalışma sistemine geri döndü

Serin Treyler, 2015-2016 model Serin Marka dingile sahip Serin Ultra Kapaklı Damper kullanıcılarına kazandıracak bir kampanya düzenliyor.

2017 model Serin Ultra Damperle değişim kampanyası, kullanıcılarından tahminlerin üzerinde bir geri dönüş sağladı. Değişim kampanyasında müşteriler birebir ürün yenileyebildikleri gibi, yeni ürün üzerinde ilave isteklerde de bulunabiliyorlar.

Kırıkkale Pınarhisar Taşıyıcılar kooperatifinde, Serin Treyler Genel Müdürü Recep Serin ile bir araya gelen kooperatif başkanı

Muhammet Üstünol ve üyeleri, 25 adet Serin Ultra Damper değişiminin imzalarını attılar. Kooperatif başkanı Üstünol "Yeni araç alımlarında Serin Marka araçları filomuza katmak önceliğimiz olmuştur. Kampanya ile mevcut bulunan parkımızı avantajlı bir şekilde yeniledik" dedi.

Serin Treyler Genel Müdürü Recep Serin, değişim kampanyasına gösterilen ilgiye teşekkür ederek, "Ürettiğimiz ürünlerin ikinci el değerlerinin de yüksek ürünler olması hedefi ile çalışıyoruz. Satış sonrası hizmet birimimiz ile ürünlerimizin arkasında durduk" diye konuştu. ■



Aradığınız nakliyeciyi bir 'tık' kadar yakın

KOBİ'lere elektronik ortamda taşımacılık hizmeti

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de taşımacılık sektörü oldukça büyük ve teknolojinin henüz tam olarak dokunmadığı bir alan... Bu gerçekten yola çıkan Borusan Holding, tamamen yerli yazılımla geliştirdiği "Elektronik Taşımacılık Ağı (eTA)" sayesinde KOBİ'lerle küçük nakliyecileri buluşturuyor.

eTA Genel Müdürü Hamdi Erçelik, İzmirli gazetecilerle bir araya geldi.

2010 yılından başladıkları bu işte, bugün internet sitesi ve mobil uygulama sayesinde 69 bin kamyoncu ile 7 bin 500 KOBİ'yi üye yaptıklarını kaydeden Erçelik, "Gerçekten önemli ve büyük bir ihtiyaca cevap veriyoruz.



Bu nedenle her yıl ortalama yüzde 15 büyütüyoruz. Bu yılki ciro hedefimiz 23 milyon dolar" dedi.

"Küçük nakliyecinin en büyük sorunu ise aldığı işin ardından gittiği kentten boş dönmek. eTA, nakliye ihtiyacı olan KOBİ ile TIR ve Kamyon şoförlerini buluşturuyor. Bunun için küçük nakliyecinin android telefon kullanması, uygulamayı indirmesi ve sisteme üye olması yeterli. İhtiyaç sahibi KOBİ'nin yakın çevresindeki nakliyeciler, verilen fiyat teklifinden haberdar oluyor. İlk kabul eden işi alıyor. Ödemenin yüzde 70'i peşin, kalanı teslimat yapılmına alınıyor. Hem ödemeyi hem de kaza-hasar-kayıp sigorta işlemlerini eTA yapıyor. Böylece KOBİ ve nakliyeciyi arasında güven ağı oluşturuluyor. ■

İhracatçılar yeşil pasaporta kavuştu

İhracatçılar uzun yıllardır özlemini duydukları yeşil pasaporta kavuştu. Türkiye'ye yıllık 143 milyar dolar döviz kazandıran ihracatçılara yeşil pasaport verilmesine olanak sağlayan karar Resmi Gazete'nin 23 Mart 2017 tarihli sayısında yayınlandı.

Ekonomi Bakanlığı 15 gün içerisinde yeşil pasaport alma hakkına sahip firmaları Ekonomi Bakanlığı Bölge Müdürlüklerine ve İhracatçı Birliklerine iletecek. Bu süreç sonunda yeşil pasaport başvuruları kabul edilmeye başlanacak.

İhracatta hızlı hareket kabiliyetinin çok önemli olduğunu vurgulayan Ege İhracatçı Birlikleri Koordinatör Başkanı Sabri Ünlütürk, özellikle yeni pazarlara girişte yeşil pasaportun ihracatçılara hızlı hareket edebilme olanağı sağlayacağını anlattı: "Özellikle 15 Temmuz darbe girişimi sonrasında ithalatçıların Türkiye'ye gelmelerinde ciddi düşüşler yaşandı. Bu da Türk ihracatçısının daha fazla seyahat etmesini ve vize konularını gündeme getirdi. Uzakdoğu ülkelerinde vize başvuruları 2-3 haftadan önce çıkmıyor. Yeşil pasaport Türk ihracatçısına seyahatlerinde hız ve özgürlük kazandıracak" dedi. Son üç yılda üst üste 1 milyon dolar üzeri ihracat yapan firmaların ortak ya da yetkililerine yeşil pasaport



verileceğine işaret eden Ünlütürk, özellikle tarım ürünleri ihrac eden firmalar açısından bu kriterlerin yüksek olduğunu, bu kriterin ihracatçı birlikleri yönetim kurullarına seçilebilme şartlarına indirgenmesini beklemediklerini sözlerine ekledi. ■

Yeşil pasaport kimlere verilecek?

Resmi Gazete'nin yayınladığı 23 Mart 2017 tarihli karara göre; son üç yıllık ihracatı ortalama 1 milyon dolar ile 10 milyon dolar arasında olan firmalar 1, 10 milyon dolar ile 25 milyon dolar arasında ihracat gerçekleştiren firmalar 2, 25 ile 50 milyon dolar arasında ihracatı olan firmalar 3, 50 ile 100 milyon dolar arası ihracatı olan firmalar 4 ve 100 milyon dolar üzeri ihracat gerçekleştiren firmalar 5 yetkilisine yeşil pasaport müracaatında bulunabilecek. İhracatçılara yeşil pasaport 2 yıl süreyle verilirken, eş ve çocukları bu haktan yararlanamayacak.



"SCANIA'M SAPASAĞLAM"

Scania, satış sonrası hizmetleriyle sunduğu hızlı çözümleri, kalitesi ve müşteri odaklı yaklaşımı ile çözüm ortağı oluyor. Yeni uygulaması Scania'm Sapasağlam ile kaliteli servis hizmetini, teknoloji ile birleştirerek yeniliklerin öncüsü olmaya devam ediyor. IOS ve Android platformlarından indirilebilen Scania'm Sapasağlam uygulaması yoğun talep görerek 1 ay içinde 3 bin kişi tarafından kullanılmaya başlandı.

Park halinde bulunan Scania'ların fotoğrafı çekilip sisteme kolayca yüklenir. Fotoğrafı yüklenen araç

kullanıcısına müşteri hizmetleri tarafından ulaşarak, en yakın Yetkili Servis için randevu oluşturulur. Kullanıcı, servise geldiğinde tüm kampanyalara ek olarak parça değişimi ve işçilikte indirimlerden faydalanır.

Onarım ihtiyacı olan Scania fotoğrafını yükleyen kullanıcı, araç servise girdiğinde puan kazanırken, biriken puanlar ile kendi seçeceği Scania aksesuarın siparişini kolayca verebilir. Her bildirim için 50 puan kazanan kullanıcının almış olduğu aksesuarlar ücretsiz olarak adresine teslim ediyor. ■

Red Bull Racing Takımı, 3 Renault Trucks çekici aldı



Red Bull Uluslararası Motor Sporları takımı, yeni üç adet Renault Trucks T 520 çekiciyi teslim alarak Renault Trucks ile olan işbirliğini sürdürüyor. Takımdaki Renault Trucks T çekicilerin sayısı 12'ye çıkaran bu araçlar, Red Bull Racing takımının altyapısının taşınmasına yardımcı olacak. Bu çekicilerden yedisi, Red Bull Racing'in lojistik ağının

ayrılmaz birer parçası olma özelliği taşıyor ve araçlar bir F1 Grand Prix'ten diğerine doğru Avrupa'yı dolaşıyor. Araçlar, Formula Bir takımının büyük çaplı pit stop garajı olan Red Bull Tree House'un içinde bulunduğu konteynerleri taşıyor. Bu yedi konteynerden dördü, mobil atölye olarak hizmet verirken üç konteyner mobil ofis olarak kullanılıyor. ■

TOFED Genel Sekreteri Mevlüt İlgin, yıllardır sektörün sergileyemediği ortak hareketin ilk adımının Güneydoğulu firmalardan geldiğini belirterek, “5 ilin ve bölgenin 27 firması bir araya gelerek, haksız ve yıkıcı rekabetin önlenmesi ve maliyetlerin düşürülmesine yönelik çok önemli kararlar alıp hayata geçirdiler. Kendilerini tebrik ediyor ve sonuna kadar destekliyoruz” dedi.

Sektörde yıllardır şikayet konusu olan maliyet kalemlerine yönelik ortak çözümle ilgili ilk adım Güneydoğu'nun 5 ilinde faaliyet gösteren 27 firma tarafından atıldı. Yapılan çalışmaya yönelik TOFED Genel Sekreteri Mevlüt İlgin bilgiler verdi: “Güneydoğu'da Batman, Mardin, Siirt, Diyarbakır, Şanlıurfa'da çok önemli bir birlikteliğin adımı atıldı. İl ve bölge olarak 27 firmanın sahibi haksız ve yıkıcı rekabet yapılmaması konusunda önemli bir karar aldı. Rekabet edilirken maliyetlerin dikkate alınması ve çalışmaların buna göre yapılması kararı alındı. Kararları bununla sınırlı da kalmadı. İkinci kararları firma merkezleri de dahil olmak üzere şehiriçindeki acenteleri kapatmak oldu. Bundan

sonra acente komisyonları ödemeyecekler. Firmalar artık otogardan bilet alacak. Üçüncü önemli kararları ise şehiriçi servislerini kaldırmak oldu. Ayrıca bu firmalar ayakçı, teşrifatçı gibi yolcuları rahatsız eden personeli çalıştırmayacak. Sektörümüzün ‘çorba’ dediği olayı tamamen kaldırdılar. Firmaların aralarında yaşayacağı sorunların çözümüne yönelik komisyonlar da oluşturdular.

Fon oluşturuldu

Ayrıca alınan bir karar da firmalardan belirli bir oranda alınacak para ile bir fon oluşturulması ve ortak kararlar nedeniyle zarara uğrayan bir sektör mensubunun zararını karşılama kararı. Bu çok önemli bir adım.

Sektörün ve federasyonların yıllardır yapamadığı birliktelik Güneydoğulu firmalardan geldi. Artık firma sahiplerinin canına tak etti. TOFED olarak bu yapılanmaya destek veriyoruz. Bu sürece öncülük edenler de TOFED'in ileri gelenleri. Şu anda Ankara, İstanbul, İzmir, Adana ve Mersin'de bu kararlar uygulanmaya başlandı. Güneydoğulu firmaları tebrik ediyor ve sonuna kadar da destekliyoruz.” ■



Mevlüt İlgin

Araslar Group'a 2 Travego 15 SHD

Has Otomotiv İkinci El Satış Müdürü Sami Acerüzümoğlu Araslar Group şirketine BusStore'un araç parkında yer alan 2 adet 2014 model Travego 15 SHD aracı teslim etti. Firma 5 adet daha Mercedes-Benz marka otobüs yatırımı planlıyor.

Araçların teslimat töreninde Araslar Group Yönetim Kurulu Başkanı Ragıp Aras, araç kaptanları Orhan Gül ve Abuzer Yücetaş hazır bulundu. Ragıp Aras, Travego otobüsleri şehirlerarası yolcu taşımacılığı alanında kullanmak için satın aldıklarını belirterek, “Mercedes-Benz araçlar yatırım değerini koruması ve sahip olduğu teknolojik konfor ve güvenlik düzeyi ile her zaman öncelikli tercihimiz. Pazarın lider markası Mercedes-Benz araçlarla yolcularımıza hizmet sunmaktan büyük mutluluk duyacağız. Önümüzdeki süreçte yine 5 adetlik ikinci el Mercedes-Benz yatırımı hedefliyoruz. Bu satış sürecinde BusStore ve Has Otomotiv İkinci El Satış Müdürü Sayın Sami Acerüzümoğlu'nun gösterdiği ilgi ve destek için de teşekkür ediyorum” dedi.

İşbirliğimiz sürecektir

Araslar Group Yönetim Kurulu Başkanı Ragıp Aras'ın Mercedes-Benz markasını tercihinden dolayı mutluluk duyduklarını ifade eden Sami Acerüzümoğlu da, “BusStore ikinci el pazarında müşterisine verdiği güven ve destek ile öne çıkıyor. Müşterilerimizi, ikinci el araç yatırımlarında doğru ürüne yönlendirilme çalışmaları yürütüyoruz. Araslar Group firması ile işbirliğimiz önümüzdeki süreçte de devam edecek. Sayın Ragıp Aras, uzun yıllar şehirlerarası yolcu taşımacılığı alanına hizmet vermiş, tecrübeli bir isim. 2014 model Travego SHD araçlarımızın firmaya hayırlı, uğurlu olmasını ve bol kazançlar getirmesini diliyorum” diye konuştu. ■



Star Diyarbakır'a Travego 15

İzmir Has Otomotiv İkinci El Otobüs Satış Danışmanı Hüseyin Küçükakın, Star Diyarbakır Turizm firmasında bireysel otobüsçü olarak hizmet veren Halik Alcan'a BusStore satış noktasında 1 adet 2013 model Travego 15 satışı gerçekleştirdi. Araçların anahtarlarını Halik Alcan'a sunan Hüseyin Küçükakın, yeni aracın hayırlı, uğurlu olmasını ve bol kazançlar getirmesini diledi. ■

Geleceğin yakıt istasyonlarını sadece hayal edebiliriz. Ama en verimli otobüsünü biz üretiriz. Geleceğin otobüsü yeni Travego...

Mercedes-Benz yeni Travego ile çıkacağınız her sefer, sizi her defasında kazançlı bir geleceğe götürecek. Üstün yakıt tasarrufu sağlayan çevreci, verimli ve güçlü yeni nesil Euro 6 motoru ile otobüsün geleceği yeni Travego, şimdi yollarda.

Mercedes-Benz
İletişim Hattı
4446244

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

Mercedes-Benz
The standard for buses.

