

Otokar Servis Günleri 11 Eylül'de başlıyor

Otokar, 15 yaş altı ticari motorlu araç sahipleri için sonbahar servis kampanyası düzenledi. Otokar Servis Günleri'nde periyodik bakım yaptıran araç sahiplerine yelek ve check-up hediye edilecek.



TOFED Genel Başkanı Birol Özcan: Artan maliyetler otobüsçüyü zorluyor.

3. KÖPRÜ HAKSIZ VE ÇOK MALİYETLİ OHAL SONRASI EYLEMDEYİZ

● Yaz beklediğimizden daha bereketli geçti. Umutsuz olmasak da kışın şartlarımız ağırlaşacak. 3. Köprü ağır para, zaman ve yolcu kayıpları getiriyor. Taşımalarımız çok olumsuz etkileniyor. OHAL sonrası eylem dahil her türlü demokratik hakkımızı kullanacağız.

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Genel Başkanı Birol Özcan Taşıma Dünyası'na özel açıklamalarda bulundu.

Yaz çok hareketli geçti

Başkan Özcan, "Yaz tatili dönemiyle birlikte 10 günlük tatilde otobüslerimiz dolu gitti, dolu döndü. Hala da hareketlilik devam ediyor. Okulların açılması ile Eylül ayı sektörümüz için çok verimli geçecek" dedi.

Kış zor geçecek

Yaz döneminde elde edilen kazancın kış sezonunu telafi etmesinin zor olduğunu belirten Özcan, "En büyük sorunumuz 3. Köprü. Bize getirilen zorunluluk çok ağır maliyetler yüklüyor" dedi.

Zorunluluğa karşı eylem

"3. Köprü zorunluluğunun kalkmasına yönelik umudum hala var" diyen Özcan, "OHAL kalktıktan sonra, TOFED Başkanlığına da hala devam ediyorsam, 3. Köprü zorunluluğu hala daha kalkmamış ise bu zorunluluğun kalkmasına yönelik eylem yapacağım. Biz, demokratik şekilde, otobüsçünün hakkını savunmak adına tepkimizi göstereceğiz" dedi. ■ 5'te



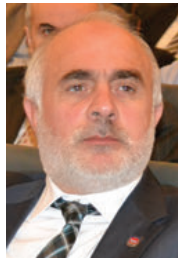
Servisçiler değerlendirdi

Ücret zammı uygun ama geç kalındı

Servisçiler, yapılan yüzde 12.77 zam oranından memnun. Ama bunun açıklanma-

sının çok geç kaldığını ifade etmekten de kaçınmıyorlar. Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeli-

ği'nin çok tartışılan 7'nci maddesinin de mutlaka değişmesi konusunda görüşlerini dile getiriyorlar.



İSAROD Başkanı Hamza Öztürk



İstanbul Taşımacılar Birliği Derneği (İSTAB) Başkanı Ahmet Karakış



Gürsel Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant



İlkem Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Ali Bayraktaroğlu



Sesli Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Metin Sesli

7'de

Emniyet'ten flaş karar!

Kazalarda firma ismi açık açık verilecek

Emniyet Genel Müdürlüğü, trafik kazalarına ilişkin açıklamalarında yeni bir uygulama başlattı. Buna göre ölümlü kazaya karışan firmanın ismine emniyet açıklamasında da yer verilecek. Polis ekiplerinin müdahale ettiği ölümlü/yaralanmalı trafik kazalarına ilişkin kamuoyuna bilgilendirmede bulunan Emniyet Genel Müdürlüğü, bu çerçevede yeni bir uygulamaya başladı. Bu çerçevede, ölümlü trafik kazasına karışan özel toplu taşıma firmalarının isimlerine de emniyetin açıklamalarında yer verilmesi kararı alındı.

İlk açıklama Sivas'tan

Bu kapsamdaki ilk uygulama, Sivas'ın Zara ilçesindeki bir trafik kazasına ilişkin yazılı açıklamayla başlatıldı. ■

Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu

Akaryakıt indirimlerini düzenleme çalışması



PÜİS Başkanı İmran Okumuş

4'te

Söz sırası Günaydın Turizm Yönetim Kurulu Üyesi Emir Günaydın'da:

BURULAŞ'I

Rekabet Kurulu'na verdik



6'da

12-13 Eylül'de Ankara'da yapılacak

Trafik Güvenliği ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Çalıştayı

Ankara'da TOBB'a ait toplantı salonunda düzenlenecek olan çalıştayın alt başlıkları "Öğrenci ve Personel Taşımacılığı", "Şehir içi Yolcu Taşımacılığı", "Şehirlerarası ve Turizm Yolcu Taşımacılığı" olacak.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı Kapsamında, İçişleri Bakanlığı (Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı), Mili Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü), Türkiye Belediyeler Birliği, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, TÜVTÜRK ve TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclisi işbirliğinde ilgili kurum ve kuruluşların katılımıyla 12-13 Eylül 2017 tarihinde Ankara'da TOBB'a ait toplantı salonunda Trafik Güvenliği ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Çalıştayı düzenlenecek.

Yapılması planlanan çalıştayın alt başlıkları olan "Öğrenci ve Personel Taşımacılığı", "Şehir içi Yolcu Taşımacılığı", "Şehirlerarası ve Turizm Yolcu Taşımacılığı" ile ilgili oturumlar düzenlenecek. ■

Avrupalı futbol kulüpleri



TEMSA tercih ediyor

Türkiye'de futbol kulüplerinin takım otobüsünde tercihi TEMSA, şimdi Avrupalı futbol kulüplerinin de tercihi olmaya başladı. Türkiye Süper Liginde Beşiktaş, Galatasaray, Başakşehir'in, 1 ligde Adanademirspor, Adanaspor'un, 3 lig de Kocaelispor'un takım otobüsü TEMSA Maraton, şimdi Avrupalı futbol kulüplerinin de takım otobüsünde tercihi oluyor. ■ 3'te



Koşan Turizm Sprinter ile büyüyor

İstanbul merkezli Koşan Turizm, 8 Eylül Cuma günü Has Otomotiv'in Hadımköy Lokasyonunda düzenlenen törenle 20 adetlik Sprinter yatırımının ilk 11 adedini Koşan Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Bayram Küle, Genel Müdür Yardımcısı Ümit Mete, Operasyon Müdürü Cezmi Kaya, Operasyon Sorumlusu Sami Sankaya,

Mercedes-Benz Türk HTA Pazarlama ve Satış Direktörü Tufan Akdeniz, HTA Kamu ve Filo Satış Kısmı Müdürü Soner Gönültaş, Mercedes-Benz Finansman Türk AŞ Uzman Yardımcısı Günce Işık, Has Otomotiv İcra Kurulu Üyesi Mustafa Sangül, HTA Satış Müdürü Osman Çoban katıldığı törenle teslim aldı. ■ 7'de



Dr. Zeki Dönmez

Çözüm Toplu Ulaşım Yasası mı?

5'te



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

Deniz Ulaşımı, Boğaz Geçişleri ve Modal Dağılımdaki Yeri-6

2'de



Mustafa Yıldırım

Trafik Bakanlığı kurulmalı!

7'de



Akif Nuray

Bayram Ansızın Gelmiyor ki...

4'te



Mevlüt İlgin

Sektörün sorunları ve trafik güvenliği

4'te



Salim Altunhan

Sektör yöneticilerine çağrı

2'de



Ekrem Özcan

İnternette Araç Alım Satımı

6'da



Brisa Girişimcilik Direktörü Oğuzhan Aydan: Otopratik franchise zincirini İzmir'e taşıyoruz.

6'da

Deniz Ulaşımı, Boğaz Geçişleri ve Modal Dağılımdaki Yeri - 6

Yakın geçmişte denenen ‘Boğaz’da Kıyıya Paralel’ seferler (yani söz gelimi; Şehir Hatları vapurlarınca Beşiktaş-Ortaköy-Arnautköy-Bebek vb.) akılcı bir düşünceydi ve gerekliydi. Fakat bu tam olarak istenen sonuçları vermedi. Burada; paralel hatlar boyunca sefer yapacak olan araçların büyüklüğü, talebin iyi yönetilmesi ve benzeri hususlar önemlidir. Mesela; Boğaz, sahil boyunca birçok noktada yeterli genişlikte olmayan Karayolu Hatları üzerinde özellikle yoğun saatlerde; yürüme mesafesiyle on dakika olan Beşiktaş-Ortaköy güzergahı 30 dakikada aşılamayabilmektedir. Bu anlamda; Beşiktaş’ tan iyi yönlendirilmiş bir talebe binaen ortaya konan hizmetin sonucu olarak minimum bekleme süreleriyle kalkacak optimum büyüklükteki bir Şehir Hatları aracı 20 dakikalık bir yolculuk sürecinde, gerekli duraklara uğrayarak Bebek’e ve benzer şekilde diğer iskele duraklarına uğrayarak yolcu taşıyabilmektedir. Bu itibarla; halkımızın ulaşım talebi; doğru saat aralıkları-doğru güzergahlar ve doğru araç filoları ile yönetildiği takdirde, kıyıya paralel hat uygulamasının ‘Boğaziçi Deniz Ulaşımı’mızda etkin ve verimli bir şekilde uygulanabileceği kanaatindeyim.

Servisler denizyolunu kullanabilir

Deniz Ulaşım Modu’nun payının artırılmasında bir diğer husus da; Boğaz aşan servis araçlarının, bu hizmetini gerçekleştirmesinde ‘denizyolu’na yönlendirilmesidir. Bu bağlamda yapılan araştırmalar, gerekli çalışmalar için uygun arka planı sağlayabilecek değerleri ihtiva etmektedir. Zira ülkemizde, şehiriçi ve şehirlerarası yollarda henüz tam anlamıyla aşamadığımız önemli problemlerden biri; karma trafikte özel araçların ve ağır taşıtların birlikte akışının tam bir karmaşaya

dönüşebilmesidir. Bunun için; uzun süredir öncelikli olarak ‘toplu taşıma araçlarına’ saat ve şerit bazlı olarak ‘özel şerit’ uygulamasını önerdim ve bu konuda önemli çalışmalar gerçekleştirdim. Bu bağlamda; servis araçlarının toplu olarak deniz ulaşımına sistematik ve elverişli bir şekilde yönlendirilmesi bizlere önemli kazanımlar sağlayacaktır.

Feribotlar da olmalı

Ortaya çıkan genel profil; doğru bir yönetim ile deniz ulaşımına servis araçlarının aktarımının önünün açılabilceği, geçişlerde minibüs ve midibüs yoğunluğunun olduğu, Fatih Sultan Mehmet Köprüsünün ağırlıklı olarak, Boğaziçi Köprüsünün güneyindeki denizyolu güzergahlarına kaydığı yönündedir (Bunu Avrasya Tüneli bir miktar karşılamaya başladı). Bütün bunların toplamında; servis araçlarının yoğun saatlerde taşınımını sağlamak için çeşitli feribot hattı senaryoları ortaya konabilir. Bu bağlamda, ön çalışmalarını yaptığımız bir ‘Kabataş-Harem feribot hattı’ senaryomuz bulunmaktadır. Bu senaryomuz; genel hatlarıyla ‘zaman kazancı, konfor, psikolojik konfor, kilometre artışı, yakıt tasarrufu ve bekleme sürelerinin minimizasyonu’ gibi ön etüt sonuçları vermektedir. Bütün bu ön sonuçlar; öğrencilerin-çalışanların; zamandan olan kazançla evlerinden daha geç alınmaları ve akşam evlerine daha erken varabilmeleri ve bu sebeple performans motivasyonu gibi çıktılar vermektedir. Bu senaryo hat; birçok mevcut karayolu ulaşım güzergahını



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

pozitif yönde etkilerken nadiren çeşitli hatlarda negatif etki oluşturabilmektedir. Bununla beraber; Dolmabahçe Tüneli ve benzeri önemli çeşitli bağlantılara direkt ulaşımı sağlaması da bir başka artısıdır. Bütün bu yönleriyle; özellikle servis araçlarının deniz ulaşımına yönlendirilmesinde ‘Kabataş-Harem hattı’; mevcut ‘Sirkeci-Harem feribot hattına nazaran daha çok ön plana çıkmaktadır.

Nüfus yoğunluğu belirliyor

Bütün bu coğrafi-tarihi-sosyolojik-teknik tahlilleri takiben, yerkürede nüfus yoğunlaşmasının kuzey ya da güneyden ziyade, ekvator hattı ve çevresinde olduğunu bunun da Kuzey Afrika, Afrika Sahili Bölgesi, İç Asya, Güney Avrupa, Ön Asya, Kafkaslar, Doğu Avrupa, Hint Alt Kitası, Hindi Çin, Uzak Asya ve Orta-Güney Amerika ve sair alanını ifade ettiğini söyleyebiliriz. Bu da ekonomik-sosyal hızlı gelişmelerin olduğu, Dünyanın yeni yüzyılını formatlayabilecek dinamikleri içeren ve ‘kadim dünya’ nın merkezliğinde bir coğrafya ve beşeri havzaya işaret etmektedir. Bu itibarla; her ne kadar daha çok Batı’nın gündeminde ve güdümünde gibi gözüke de ‘sürdürülebilirlik’ bütün hatlarıyla hepimizi muhatap almakta ve de içerisinde ve komşuluğunda bulunduğumuz bütün bu geniş coğrafyalarda daha büyük bir risk ve fırsat alanını ifade etmektedir.

Devlet politikaları

Bütün bu konu ve sorunların çözümleme ve uygulanmasında unutulmaması gereken önemli bir nokta, devlet politikalarının yanlış

seçim ve uygulamalara dayanması durumunda ulaştırma maliyetlerinin yükselmesiyle sonuçlanacağıdır.

Ülkemiz açısından; karayolunun; modal dağılımda dengesiz derecede yüksek bir pay edinmiş olması ve bunun da kendi içerisindeki payda; ‘toplu ulaşım’ın olması gereken payı alamıyor olması, azalarak da olsa süren problemlerimizdendir. Ülkemizde ‘otomobil sahipliği’ oranları -pay bağlamında- alabildiğine yüksektir. Bu; tüketim kültürü alışkanlıkları, yerli üretim düzeyimiz ve on yıllardır sürgit devam eden politik yönlendirmelerin bir sonucudur.

Ekonomik kalkınma hedefi

Ülkemizin ekonomik kalkınma hedeflerinin, verimli çalışan ve sorunları en aza indirmiş bir ulaştırma sistemi ile sağlanabileceği açıktır. Bununla beraber; ekonomik kalkınma, sosyal ve kültürel kalkınmanın hem sebebi ve hem de sonucu olarak bütüncül bir yaklaşımı gerektirmektedir. Daha önceki yazılarımızda da ifade ettiğimiz üzere; her ne kadar ekonomik büyüme ulaştırma sistemi ile doğrudan ilişkili olsa da, şehirleşme ve benzeri konular nedeniyle, nicel büyümenin içini dolduracak olan nitelikli kalkınma, ulaştırma ve şehirleşme planlamasında ekonomik-sosyal-kültürel ve siyasi fazlara bütünlüyci bir yaklaşım geliştirilmesi gerektiği açıktır.

İstanbul, gerek sosyoekonomik ve demografik yapısı, gerekse ulaştırma sistemi açılarından çok hızlı bir değişim süreci içindedir. Göç çekmesi nedeniyle çok hızlı nüfus artışı, buna paralel olarak hızla artan bir yapılaşma, motorlu araç sayısındaki çok hızlı artış ve bunların bir sonucu olarak her geçen gün daha fazla ihtiyacı büyüyen bir ulaştırma alt yapısı ile karşı karşıyadır. 2015 yılı sonu itibarıyla İstanbul’un nüfusu 14.657.434 kişidir.

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



Salim Altunhan

salim.altunhan@tasimadunyasi.com

Sektör yöneticilerine çağrı

Bakarsan bağ, bakmazsan dağ olur demiş atalarımız. Her sektör için geçerli, hatta öğrenciler için de... Çalışırsanız başarırınsız, çalışmazsanız aynı sınıfı bir daha tekrar edersiniz. Karar sizin.

Madem bakarsan bağ oluyor, en çok da sektörü yöneten, yönlendirenlerin bakması gerekiyor. Bizim sektörümüzde, kaptanın kullandığı otobüse bakmaması, temiz tutmaması, yağın kontrol etmemesi, bakımını zamanında ve yeterli yapmaması, işini kaybetmesi demektir. Buna kimse itiraz etmez.

Ya, firmalar? Yolcusuna iyi davranmayan ertesi gün yolcu bulamaz. Personeli güler yüzlü ve arabası da temiz olmayan da aynı akıbeti paylaşıyor. Hepimiz yaşadık, biliyoruz bu sonuçları.

Kaptanına iyi davranmayanlar? Maaşını zamanında ödemezszen, ücretini az tutarsan, dinlenmesine fırsat vermezsen sonuç yine belli: Bu bayramda olduğu gibi kazalar birbiri ardına sıralanır.

Galip Ağa, karayoluyla yolcu taşımacılığı sektörünü “sektör” düzeyine çıkarttı. Yenilikler getirdi, farklılıklara ayak uyduramayanlar silinip gitti. Çok yatırım yapan Galip Ağa, firmasını büyüttüğü gibi sektörü de toparladı, güç kazandırdı, sözü dinlenir

hale getirdi. Hepimiz teşekkür borçluyuz kendisine.

Yigidi öldür, hakkını yeme diye bir sözümüz daha var. Övülmesi gereken yer ve zamanda övdüğümüz Galip Ağa’yı, yapmadıkları için yereriz tabii ki. Kimse alınmasın, kızmazın. Gece gündüz demeden, yaz kış direksiyon sallayan, can taşıma sorumluluğu yüklediğimiz kaptanlarımızın sırtlarını yaslayıp dinlenebilecekleri bir yerleri yok. Yorgunluk atamıyorlar, terli giysilerini değiştiremiyorlar. “Hilton” dediğimiz bagajda sığıntı gibi dinlenmeye çalışıyorlar. Tabii ki yetmiyor.

Günde 2000 otobüsün girip çıktığıyla övünülen, yeri değiştirilmesin diye bir kaşık suda fırtınalar koparılan İstanbul Otogarında kaptanların dinlenebilecekleri, rahatça uyuyabilecekleri bir yer yok. Galip Ağa, buna öncelik vermeli ki, sektör yeniden sağlıklı, rahat, keyifli ulaşım tercihi olsun. Yoksa her geçen gün küçülen sektör yakın bir gelecekte hiç kalmayabilir.

Anlı şanlı, yandan çarklı federasyonlar Galip Ağanın sözünden çıkmaz. O isterse hepsi yapılabilir. Tabii, kâr amaçlı değil, hizmet amaçlı yerler yapılması gerektiğini belirtmem gerekiyor herhalde.

Ben, sektörün dileklerini dile getirdim. Bekleyelim bakalım. ■

Tüm Özel Halk Otobüsleri Birliği:

11 yıllık mücadeleden mutlu son

Tüm Özel Halk Otobüsleri Birliği (TÖHOB), Karayolları Trafik Yönetmeliği’nde yapılan değişiklikle özel halk otobüsü kavramına yasal bir çerçeve kazandırıldığını belirterek, 11 yıldır verdikleri mücadelenin mutlu son ile bittiğine dikkat çekti.

Konuyla ilgili, TÖHOB tarafından yapılan yazılı açıklamada, yasal kimlik ve tanım konusunda sağlanan önemli gelişmeyle sektör mensuplarının heyecanlandığı ifade edildi. TÖHOB Yönetim Kurulu imzalı açıklama şu şekilde:

Resmî Gazete’nin 24 Ağustos 2017 tarihli sayısında yer alan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uygulamalarını düzenleyen Karayolları Trafik Yönetmeliği’nde yapılan bir değişiklikle “özel halk otobüsü” kavramına yasal bir çerçeve kazandırılmıştır. İlgili yönetmeliğin üçüncü maddesinde yer alan onlarca tanım arasında 1997 yılından bugüne yer almayan, ancak fiiliyatta var olan özel halk otobüsü tanımının konulmasıyla kimlik sağlanmasının yolu açılmıştır.

Konunun geçmişi 11 yıl öncesine dayanmaktadır. O günlerde İstanbul, İETT Kanununa getirilen işletir, işletirir hükmü çerçevesinde, özel halk otobüslerinin

geleceğine yönelik endişeler söz konusudur. Sürekli çeşitli platformlarda özel halk otobüsü işletmeciliğinin yasal dayanak sorunu ve herhangi bir kimliğe sahip olmaması konu edilmektedir. Dönemin yöneticileri bir yandan bu sorunla boğuşurken, diğer taraftan bu hizmeti belediye başkanlarının iki dudağı arasında kurtarma yolunda düşünce geliştirmenin arayışları içindeydiler.

Bu arayışların sonunda 2002 ve 2004 İstanbul, 2006 ilkbaharında Adana toplantıları gerçekleşti ve sektörün birliği yönünde TÖHOB adımı atıldı. O günlerden başlayan ısrarlı bir mücadele, katkı sağlayan açık ve gizli kahramanlar sayesinde bugüne gelinmiştir.

Unutulmasın ki, bu sonuç bir kişinin, bir grubun tek başına yürüttüğü, başarı sağladığı bir olgu değildir. Sektörün tüm mensuplarının katkısı, desteği, birlik ve beraberlik sergilemesinden kaynaklanan bir ortak başarı öyküsüdür.

Nasıl ki, ücretsiz yolculuklara devlet bütçesinden yeterli olmasa da aylık gelir desteği sağlanması gibi bu düzenlemeyle de özel halk otobüslerine yeni bir güç aşılanmış, kimlik sahipliği ile daha kaliteli, konforlu hizmet yolunda mesafe kaydedilmiştir.

Bir sonraki adımda aynı tanımın 2918 sayılı kanun hükmünde de yerini alması beklentimizdir. Bunun da gerçekleşeceğine inanılarak bu yönde girişimler sürdürülecektir. ■



NOVO S

AZ YAKAR, HER İŞE KOŞAR.

• Servis taşımacılığı için ideal • Yüksek güvenlik standartları • Düşük yakıt sarfıyatı • Düşük işletim maliyeti

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

ISUZU

Yeni Isuzu Novo S, düşük yakıt sarfıyatı ve yüksek güvenlik standartları ile işinizde yeni yol arkadaşınız olacak.

Akıllı, otonom ve elektrikli araçları ile

Temsa geleceğin ulaşımına hazır



Geleceğin teknoloji konularına odaklı insanları ve kurumları buluşturan Türkiye'nin ilk açık inovasyon kampı, Hack'n Break Etkinliği 19-27 Ağustos 2017 tarihleri arasında İzmir Urla'da bulunan Teknopark İzmir İnovasyon Merkezi'nde ikinci kez gerçekleşti. TEMSA, Hack'n Break Etkinliği'nde akıllı araç Avenue iBUS ve düzenlediği hackathon'lar, datathonlar, workshoplar, seminer ve robot yarışları ile yer aldı.

Avenue iBUS hacklenemedi

Avenue iBUS'ın sergilendiği etkinlikte kurulan TEMSA Standı'nda kamp katılımcılarına TEMSA ve etkinlikleri hakkında bilgilendirme yapıldı. Yoğun ziyaretçi alan kampta TEMSA etkinlikleri büyük ilgi ve beğeni topladı.

TEMSA, etkinlikte Avenue iBUS'ın yazılımını geliştiriciler için açtı. Böylece Avenue iBUS'ın yazılım güvenilirliği Hack'n Break etkinliğinde bir kez daha tescillendi.

Yoğun ilgi çeken Shaping the Future of Mobiliy Workshop'unda, Smart Mobility vizyonu ile teknoloji programları geliştirildiği, şehirlerarası ve şehir içi ulaşımın bugün ve gelecekteki farklı ihtiyaçlarına çözümler sunan geniş bir ürün

gamının geliştirildiği belirtildi.

Akıllı Ulaşım Kanvas İş Modeli Workshop'ında, TEMSA'nın akıllı ulaşım stratejisinden de bahsedildi, katılımcılardan akıllı ulaşım konusundaki fikirlerini Kanvas İş Modeli ile şekillendirmeleri istendi. Geliştirilen iş modellerinin sunulması ve tartışılması neticesinde en fazla beğeni toplayan iş modelleri takdir edildi ve ödüllendirildi.

Etkinlik kapsamında 25 Ağustos Cuma günü düzenlenen konferansta TEMSA Pazarlama ve İnovasyon Müdürü Mert Umut Özkaynak tarafından gerçekleştirilen The StartUp Way başlıklı konuşmada Geleceğin Ulaşımı ile ilgili görüş ve bilgiler paylaşıldı ve şirketlerin hızla gelişen teknoloji süreçlerine adaptasyonu için gerekli olan startup yaklaşımı, bunun kurumsal vizyon ile entegrasyonunun nasıl olması gerektiği paylaşıldı. ■



"Geleceğin Ulaşımını Şekillendir!"

TEMSA'nın "Geleceğin Ulaşımını Sen Şekillendir" isimli açık inovasyon yarışmasının KickOff'u 25 Ağustos'ta Hack'n Break etkinliğinde gerçekleştirildi. Yarışmanın konusu Akıllı Ulaşım olarak belirlendi. Başvurular TEMSA'nın kendine özgü geliştirdiği Dijital Yenilikçilik ve Girişimcilik Platformu ile alınıyor. Platforma <http://smartmobility.temsa.com/> adresinden erişim sağlanıyor. Finalistlerin özel ödüllerle ödüllendirileceği yarışmaya herkes katılabiliyor.

Avrupalı futbol kulüpleri de

TEMSA tercih ediyor



Türkiye'de futbol kulüplerinin takım otobüsünde tercihi TEMSA, şimdi Avrupalı futbol kulüplerinin de tercihi olmaya başladı. Türkiye Süper Liginde Beşiktaş, Galatasaray, Başakşehir'in, 1 ligde Adanademirspor, Adanaspor'un, 3 ligde Kocaelispor'un

takım otobüsü TEMSA Maraton, şimdi Avrupalı futbol kulüplerinin de takım otobüsünde tercihi oluyor.

İtalyan Ternana

İtalyan İncusano Ternana Seri B'de mücadele ediyor. Takımın taşıma sponsorluğunu üstlenen TEMSA bayisi, Troiani Srl. özel donanımlı Maraton otobüs tahsis etti.

Sırp Partizan

Sırbistan Süper Ligi 2016/2017 sezonunun şampiyonu Partizan Futbol Kulübü'nün takım otobüsünde tercihi özel donanımlı TEMSA Maraton oldu. UEFA Kupası'nda da mücadele eden Partizan'a Maraton otobüsü, Temsa bayisi Masinopromet Doo teslim etti.

Bulgar takımına TEMSA HD12

Bulgaristan 1. Liginde mücadele eden ve ülkenin en önemli takımları arasında yer alan Botev Plovdiv'in de tercihi TEMSA HD12 oldu. ■

Düşük yakıt tüketimi
ve yüksek konforu ile

bu maratonun kazananı siz olursunuz



Gücü ve performansı, TEMSA'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

Sektörün sorunları ve trafik güvenliği

İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü, Başbakanlığın himayelerinde 12-13 Eylül tarihlerinde Ankara'da TOBB toplantı salonunda Trafik Güvenliği ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Çalıştayı düzenliyor. Başbakanlığın himayesinde yapılıyor olması, hatta Başbakanın ve birkaç bakanın bu çalıştaya katılacağına yönelik verilen bilgiler bu çalıştayı önemini artırıyor. TOFED olarak bu çalıştayı hazırlıklarını içeren iki toplantıya katıldık. Bu toplantılarda trafik çalıştaylarının çok sık yapıldığını, konuların çok dağınık olduğunu, her şeyin tartışıldığı, çok konu tartışılıp hiçbirşey yapılmadığının farkına varınca bu çalıştayda yolcu taşımacılığının ölümlü trafik kazalarında ilişkisi ve bunlarla ilgili bu sorunların çözüldüğünde trafik güvenliğine katkıda bulunacağını ifade ettik. Emniyet Genel Müdürlüğü, bu çalıştayı TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclisi ile düzenleme kararı aldı. Biz de otomatikman, sektör meclisi üyeleri ve çözüm ortağı olarak bu toplantının asli unsuru olarak yer alacağız.

3 başlıkta oturum

Çalıştayda alt başlıklar altında Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı, Öğrenci ve Personel Taşımacılığı, Şehirlerarası ve Turizm Yolcu Taşımacılığı oturumları düzenlenecek. Taşımacılık alanında sorunların çözümünün trafik güvenliğine etkisi ne olur noktasında, daha önce çalışmalar yürüttük. TOFED olarak 2010 yılından itibaren ölümlü ve yaralamalı kazalarda manevi tazminatların zorunlu poliçeler kapsamına alınması noktasında ulusal ve uluslararası düzeyde birçok şirket ile görüştük. Özellikle yurtdışı merkezli şirketlerin büyük bölümü otobüslerde ölümlü trafik kazaların yüksek görüldüğünü, Emniyet Genel Müdürlüğü istatistiklerini dayanak olarak gösterdiler. Biz ise orada otobüs sayısının 460 bin olarak görüldüğünü, 9 koltuğun üstündeki her aracın otobüs olarak tanımlandığını oysa şehirlerarasında 8 bin civarında turizm taşımacılığı alanında 36 bin adet civarında olduğunu söyledik. Araç cinsinin kaza tutanaklarında otobüs olarak yer aldığını ifade ettik.

Belge türü ayrımı

Belgelerine göre bir ayırım yapılmadığı için sektör, manevi tazminatlar konusunda sıkıntı çekiyor. TOFED olarak, kaza tutanaklarına araç cinsinin yanına bir bölüm daha açılması ve belge türünün yazılmasını talep ettik. Bu bölüm açıldığında görüldü ki, otobüslerin karıştığı kaza AB'nin altında. Tabii, bu durum kazaları önlemeye yetmiyor. Biz bu kazaların daha azaltılması, hatta hiç olmaması konusunda çalışmaların yapılmasını da istedik. Belge türünü yazmak yetmiyor. Tutanaklarda o bölüm ayrıldı, ama yine de belge türü yazılmasına dikkat edilmedi. Bu özensizlikten ve trafik polislerine bu noktada eğitim verilmemesinden kaynaklandığını düşünüyoruz. Biz yolu taşımacılığının temel sorunlarının trafik kazalarında etkisi var.

Seferlik şoförler

Otobüs kaptanları ile ilgili sorunlar çözülmediğinde trafik kazalarını tamamen önlemi imkanınız yok. Sürücü hatalarının yüksekliği de belli. Havayolu pilotlarının ağır işçi statüsüne alınması ama otobüs kaptanların bu kapsamın dışında tutulması büyük bir haksızlıktır. Hatta bu turizm taşımacılığı alanında daha çok, günlük, saatlik kaptan kullanımı durumu da var. Uzak mesafeli bazı hatlarda kaptan sayısının o araçta 3 olması gerekiyor. Bu düzenlemede var, ama uygulamada yok. İki kaptanın yanına üçüncü şoför gelmiyor, bunun yerine 35 TL ceza ödeniyor. Denetimlerde bu ortaya çıkıyor. Seferlik şoförler var. Başka bir işte çalışan ve otobüs ehliyeti olan birisi hafta sonunda otobüs kaptanlığı yapabiliyor. Birincisi kaçak çalıştırılan yani herhangi bir sigortası olmayan kaptanlar, bu işi bilfiil meslek olarak yapanların ekmeğini de alıyor. Burada emniyet güçlerine büyük görev düşüyor. Denetimlerde kaptanların sigortasına bakılmalı. Artık teknoloji bu imkanı veriyor. Bu otobüs, kaptanın sigortasını yapmış mı, buna bakılabilir. Otogar çıkışlarında, yol denetimlerinde bu yapılabilir. Bu soru denetimlerde önemli görülüyor. Tarifeli ve tarifesiz taşımacılık yapılan bu alanda bireysel olarak çalışan araç sahipleri seferlik şoförle anlaşma yapıyor. Seferlik bile olsa o güne ait sigortasının yapılması gerekir. Özmal araçlarda kalıcı olarak çalışan şoförlerin sigortaları yapılıyor.

Terminal kalkışları

Ben bu çalıştayda bu sorunu gündeme getireceğim. Bunun yanı sıra şehirlerarası firmaların bir terminalden kalkışı zorunlu, ama bu zorunluluk kağıt üstünde. İstanbul'dan Ankara'ya giden bir otobüsün İstanbul'dan nereden kalkış yaptığını bakılması gerekmez mi? Bu araçlara ciddi yaptırımlar getirilmesi ve bunun caydırıcı olması büyük önem taşıyor. Terminalden kalkması, denetimlerin sağlıklı yapılıyor olması açısından trafik güvenliği için de önem taşıyor. Çalıştayda bunu da gündeme getireceğim. Şoförlerin sağlık denetiminden geçmesi ve bunun da daha düzenli yapılmasının da önemi büyük. Psikoteknik raporlarının para satılması önlenmeli.

Korsan taşımacılık

Bakanlık yetkilileri, denetimlerle ilgili şikayetlerimizi dile getirdiğimizde, U-NET sistemi devreye girdiğinde bu sorunların ortadan kalkacağı açıklamalarında bulunuyor. Ancak bir dönem Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Müsteşar Yardımcılığı görevlerinde bulunan Sayın Talat Aydın döneminde kendisi tarafından dile getirilen bir açıklama vardı: "Yol denetim istasyonları faaliyete geçtiğinde bu sorunlar ortadan kalkacak." Süreç içerisinde bu istasyonların kurulduğunu ve faaliyete geçtiğini gördük, ancak sonuç yine de istenilen seviyede olmadı. Biz bunun çözümü için denetim süreçlerinde etkin yer almak istedik. Çünkü korsan taşımacılık en çok bizi üzüyor. Korsanların tespiti katkı sağlayalım istedik, ama olmadı.

Çalıştay bir fırsat

Bu çalıştayı bu sorunlar üzerinde yoğunlaşmasına çaba göstereceğiz. Bu çalıştayı bir fırsat olarak görüyoruz. Sürücülerin sorunları, tarifeli ve tarifesiz taşımacılığın sorunlarının çözümünü konuşacağız. Bu sorunlara çözüm arayışı ve sonrasında atılacak adımların trafik güvenliğine büyük katkı sağlayacağına inanıyorum. ■

Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu

Akaryakıt indirimlerini düzenleme çalışması

Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu akaryakıt dağıtıcılarının yaptıkları indirimlere yönelik düzenlemeyi 2015 yılında başlatmış, ancak daha sonra bu düzenleme rafa kaldırılmıştı. Şimdi tekrar gündeme geldi.

EPDK akaryakıt indirimlerine yönelik bir düzenleme ile ilgili ilk çalışmasını 2015 yılında başlattı. Düzenleme taslak şeklinde tarafların görüşüne sunuldu. Petrol Ürünleri İşverenleri Sendikası (PÜİS) da görüşlerini EPDK'ya bildirdi. Aradan geçen sürede taslak çalışma ile ilgili bir ilerleme sağlanamadı. EPDK, bu düzenlemenin hayata geçmesi için tekrar çalışmalara başladı.

Endişeye gerek yok

Akaryakıt indirimlerine yönelik düzenlemenin hayata geçirilmesiyle ilgili EPDK'nın hamlesini **PÜİS Başkanı İmran Okumuş**, gazetemize değerlendirdi. 2015 yılında EPDK tarafından sektörün görüşüne sunulan taslağı tekrar gündeme gelmesinin en büyük nedeninin bu ticaretin çığırından çıkması olarak değerlendiren PÜİS Başkanı, taşımacıların akaryakıt indirimlerinin kalkacağına yönelik bir endişeye kapılmaması gerektiğini belirtti. Okumuş, bayilerin izni alınmadan yapılan indirimleri uygun bulmadıklarını, PÜİS olarak her zaman dile getirdiklerini belirtti.

Dağıtıcılar indirim sözü veremez

"İndirim miktarları için önce bayiden onay alınacak. Dağıtım şirketleri kendi adlarına indirim yapabilir. Bayi adına indirim sözü veremez" açıklamasını



PÜİS Başkanı İmran Okumuş

yapan Başkan İmran Okumuş, "Bayinin kâr marjının yüzde 50'nin üzerinde indirim yapılamaz. EPDK'ya sunduğumuz taslak önerimiz bu. Bayi ile dağıtımçı kâr marjı kaç kuruş; örnek 13 kuruş... Dağıtım şirketi ancak 6 kuruşunu indirebilir. Diğer indirimleri yapmak için bayiden izni alınması gerekir. İzin alınmadan indirim yapılmasını doğru bulmuyoruz. Bunu da EPDK ve Enerji Bakanlığı'na her zaman söylüyoruz. PÜİS'in son iki yıldır savunduğu elektronik satışlarda bayi ile dağıtımçı arasındaki belirlenen kâr marjının indirim oranı yüzde 50'nin üzerinde olamaz. Bu düzenleme indirim imkanını hiçbir şekilde ortadan kaldırmıyor. Tam tersine, taşımacıya daha fazla indirim imkanı sağlıyor. Türkiye'de bayrak parası alan ve sadece kâr marjına çalışan akaryakıt bayileri var. Bir bayi hiç para almadan sadece kâr marjını yüksek tutarak, dağıtım şirketleri ile anlaşma yapıyor, bazı bayiler de kâr marjını kısıtlayarak önden para alıyor. Kâr marjı yüksek olan bayiler bu indirimin daha fazlasını yapıyor, çünkü marjı yüksek. Önden para

almadığı ve kâr marjı yüksek olduğu için bu anlamda tüketicinin mağdur olacağını düşünmüyorum. Tam tersi daha mutlu olacak. Ama ben maliyetin altında satış yapanlardan, taşımacı meslektaşlarının yakıt almamasını öneriyorum. Herhangi bir ürün maliyetinin altında bir fiyata satılıyorsa bunun yasal ve dürüst bir ticaret olduğu düşünülemez. Türkiye'de akaryakıtın dağıtım ile bayi arasında belli bir marjı var. Bu marj kanun ile EPDK ile belirlenir. Bu marjın altında satış yapanlar illegal satış yaparlar. Burada hem milli servetin zarar görmesi hem de devletin ciddi vergi kaybı var. Sektörün bunlara tenezzül etmemesi gerekir. Yoksa indirim anlamında dağıtıcıyla, yani ortağı ile kâr marjı ile bayrak parası almadan önceden anlaşılan bayilerin kâr marjı daha yüksek, onlar yapılan indirimlerden daha çok faydalanabilir. Bu taslak EPDK tarafından 2015 yılında görüşe açıldı. Son zamanda çığırından çıkan bir ticaret olduğu için iki yıldır uyuyan bir düzenleme idi. EPDK yeniden şirketlerin tekrar dikkatini çekti" dedi. ■



Akif Nuray

anuray59@gmail.com

Bayram Ansızın Gelmiyor ki...

Bayram tatili başlamadan hemen önce, tatilcilerin güzergahını gittim ve döndüm, 1.600 km yol yaptım: İstanbul-Muğla-Istanbul. Olanları kısaca anlatayım da planlamanın nasıl da gerekli olduğunu görelim.

Orhangazi Köprüsü ayırımına 1.750 metre kala trafiğe saplandım ve tam 2 saat hareketsizce bekledim aracımın içinde. Yüzlerce araç ve binlerce yolcu...

Ankara yönüne gidenler daha da uzun beklediler. 11 aracın karıştığı kaza bekletti bu kadar kişiyi. Kocaeli'nde, otoyola kaçan kurbanlık dananın neden olduğu kaza da var, ileride.

Ben ayrılıp, Orhangazi köprüsünde gışelere geldim. Kuyruk var! Ödeme sistemleri çalışmıyor: OGS, KGS, HGS yok. Nakit ile geçiliyor.

Bayram trafiğine hazırlık için ayarlar yapılıyor, bilgisayar kabloları yenileniyor. Ne planlama ya Rabbim! * * *

Manisa'ya vardım, İzmir ayırımına gelemiyorum, çünkü trafik yine durdu. Orası bir T kavşak, belki 40 yıllık. Belediye tadilat yapıyor; tabela direkleri dikiyor, sinyall kabloları bağlıyor, yol çizgileri çiziyor, tamamlıyor: Trafik TEK şerit.

Elbette yıllar öncesinden yapması gereken iyileştirme aslında. Planlasa...

Manisa üretim, istihdam ve ihracatta pay sahibi. Bu kavşak onların da ticari faaliyetlerini kısıtlıyor. Bu kavşak ülke turizmini bile kısıtlıyor. Turizm becerimiz İspanya gibi olsa, 70 milyar dolar kazanırız, 3 katımız yani...

Emniyet, Trafik, Belediye, Valilik, Ticaret ve Sanayi Odası'na eriştim, eleştirimi ve çözüm önerimi vatandaş düzeyinde ilettim. Manisa'da; ekonominin yöneticileri, kamunun yöneticilerini uyuracaklar, ikna edecekler ve yollarını açtıracaklar.

Dışarıdan nasıl görünüyoruz? Hollandalı turist İstanbul'u gezerken rehber, "İstanbul'u alalı 500 yıl oldu, ama görüyorum ki, hâlâ yerleşememişiniz" demiş. * * *

Geçen hafta sektör yöneticilerinin "kaptanlar" konulu değişleri çok yerinde idi. Kaptanların durumu iyileştirilmelidir. Bir yıl önce, Ekim ayında söyle konuşmuşuz: "...Kim Abat Oluyor... İşletmeciler şirketlerin kaderleri de sürücülere daha yakından bağlı artık. Başarıda şirketin adı geçtiği gibi, yanlışlık olduğunda da yine şirketin adı geçiyor. İkisinin kahramanı da sürücü, abat da ediyor, berbat da..."

Yeni uygulamayla, kaza raporlarında ve haberlerinde şirketin ve sürücünün adı da verileceğine göre sürücünün etkisi artıyor. Milyonlarca profesyonel sürücünün bir demeye neden hâlâ yok? İyi sürücülerin haklarını da korur, itibarlarını da... Profesyonel Sürücüler Derneği (PSD), mesela (Profesyonel Futbolcular Derneği'ni hatırlayın)...

* * *

Biraz da dünyadan haberler... Amerikan Merkez Bankasının bir önemli istifa oldu. Sözlü yönlendirmeler kimseleri yönlendirmeyip boş çıkınca bazı kişiler zora girdi, tabii. Bankanın bu yıl faiz arttırmayacağını, 2018'e bırakacağını bildirenler artıyor.

Avrupa'nın merkez bankası da para basmasının miktarının da, süresinin de bir engeli olmadığını vurguluyor, faizi sıfırda (0).

Yani finans bolluğu devam edecek ki, bu bollukta Brezilya 1 puan indirdi, hemen. * * *

Bu kadar sorun olduğu için hiç sıkılmayın. Öğrenen robotlar geliyor. Bizim doğal zekamıza rahat ettirecek, daha ileri konuları düşünmemize alan açacak akıllı robotlar bunlar. Ama galiba bir sakıncası da olacak.

Çok öğrenirler de sahibini dinlemezlerse... Üçüncü Dünya Savaşı'nı bile çıkarabilirler, bir bombanın düğmesine basarak...

* * *

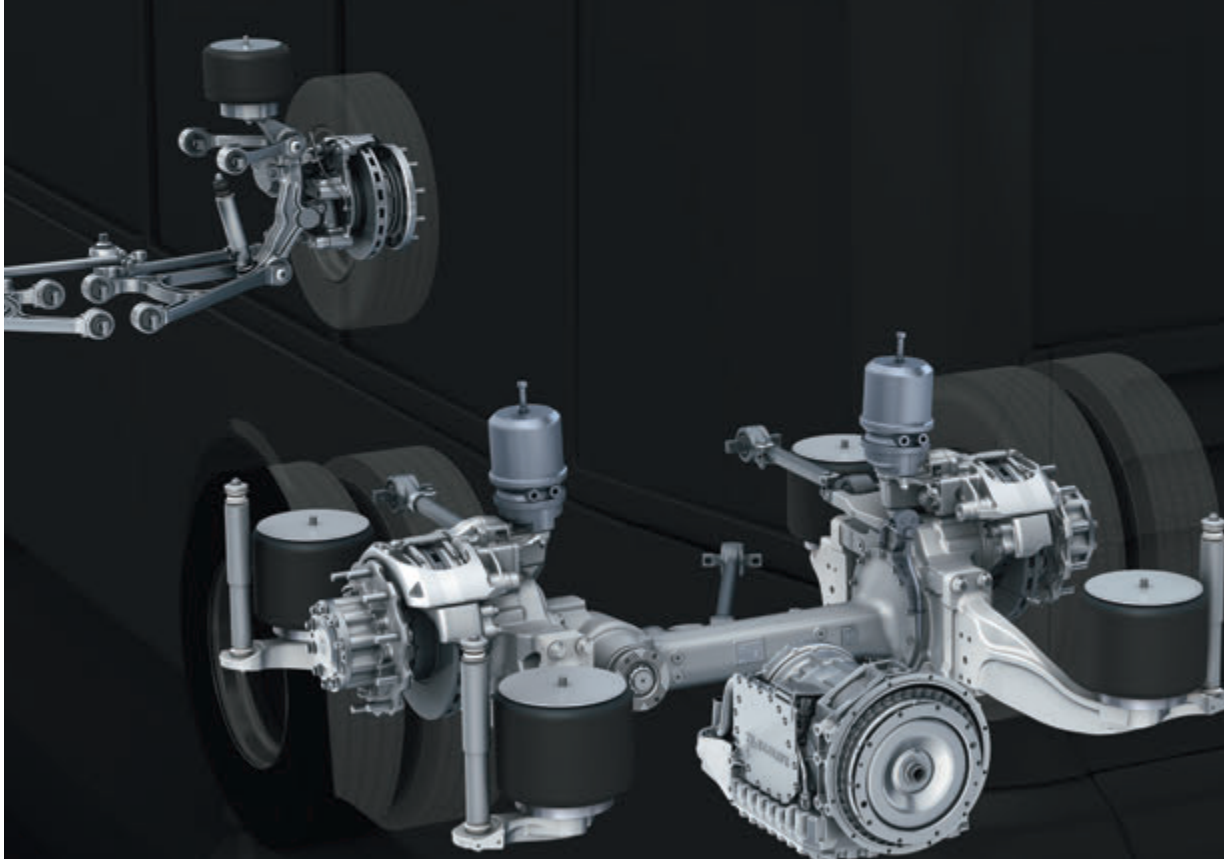
13 milyon öğrencimize başarılı bir ders yılı dilerim. ■

BAŞTAN SONA ETKİLEYİCİ: ZF'DEN KOMPONENTLER VE SİSTEMLER

Otobüs yolcuları maksimum güvenlik ve konfor bekler. ZF'nin şanzımanları ve aksları bu beklentilerin karşılanmasına yardımcı olmaktadır. Ürünlerimiz yolcuların araca hızlı ve güvenli bir şekilde inip binmelerini, güvenli ve keyifli bir yolculuk yapmalarını sağlıyor. Dahası, ZF ürünleri birbirlerine tam olarak uyumludur ve en üst düzey teknolojiyle geliştirildikleri için dinamik hızlanma ve aynı zamanda sessiz çalışma özelliklerine sahiptir. ZF komponentleri ile aracınızın hem kullanım ömrü maliyetlerini hem de araç ve çevre üzerindeki olumsuz etkileri azaltabilirsiniz. www.zf.com/buses



MOTION AND MOBILITY



Sektörümüz için

Bayram çok iyi geçti

TOFED Genel Başkanı Birol Özcan, Kurban Bayramı'nın 10 günlük tatille birleşmesiyle sektör için çok iyi geçtiğine dikkat çekerek, "Otobüslerimiz dolu gitti, dolu döndü. Hala da hareketlilik devam ediyor. Okulların açılması ile Eylül de sektörümüz için çok verimli geçecek" dedi.

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Genel Başkanı Birol Özcan, Taşıma Dünyası'na Kurban Bayramı ve sektörün yaşadığı sorunlara yönelik değerlendirmelerde bulundu. Yaz döneminin sektör için çok olumlu geçtiğini, Kurban Bayramı'nın da 10 günlük tatile çıkması ile hareketliliğin üst düzeye çıktığını vurgulayan Genel Başkan Özcan, "Sektörümüz için hem yaz süreci hem de bayram dönemi çok iyi geçti. Hala da hareketlilik devam ediyor. Tahminimiz Eylül ayının tamamında hareketlilik devam edecek. Bu yaz ve bayram sektörümüz için bereketli oldu" dedi.

Kış zor geçecek

Yaz döneminde elde edilen kazancın kış sezonunu telafi edip etmeyeceği yönündeki sorumuza Birol Özcan'ın cevabı, "Zor görünüyor, ama olumsuz sözler de dile getirmek istemiyorum. Kış zor geçecek. En büyük sorunumuz Yavuz Sultan Selim Köprüsü. Üçüncü köprü zorunluluğu çok ciddi maliyetler getirmeye devam edecek. Yapılan açıklamalarda Kınalı-Odayeri bağlantı yolunun 2018 içerisinde açılması ile otobüsler buraya yönlendirilecek. Bu da birçok zorluk daha getirecek" oldu.

Zorunluluğa yönelik eylem

Üçüncü köprü zorunluluğunun



Birol Özcan

kalkmasına yönelik bir umudu olup olmadığı sorusunu da Birol Özcan şu şekilde cevapladı: "Benim bu zorunluluğun kalkmasına yönelik umudum hala var. OHAL yasası kalktıktan sonra, TOFED başkanlığına da hala devam ediyor isem, üçüncü köprü zorunluluğu da hala kalkmamış ise bu zorunluluğun kalkmasına yönelik bir eylem gerçekleştireceğim. Tarifesez taşımacılık yapan otobüslerin birinci ve ikinci köprüyü kullanma hakkı varken, tarifeli taşımacılığa bu dayatma neden yapıyor, bunu anlamak mümkün değil. Üstelik belgeler de birleşiyor. Bu büyük bir haksızlık. Biz demokratik şekilde tepkimizi otobüsçünün hakkını savunmak adına göstereceğiz. Bugün OHAL yasası yüzünden bu tepkimizi gösteremiyoruz."

Kaptanların sigortası var mı?

Kaptanların yaşadığı sorunları Trafik Güvenli ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Çalıştayında gündeme getireceklerini de belirten Başkan Birol Özcan, "Kamuda çalışan şoförlerle sektörümüzde hizmet veren kaptanların maaşları arasında dağ gibi fark var. Bu durum nedeniyle sektörümüz kaptan bulamıyor. Servis şoförlerine yönelik mesleki yeterlilik

belge düzeni geliyor. Kaptanların çalışma koşullarına yönelik de çalışmalar yapılmalı. Kaptanların sigortasız çalıştırılmasının önlenmesine yönelik Trafik Yönetmeliğinde bir değişiklik yapılarak, nasıl ehliyet soruluyorsa, denetimlerde kaptanın sigortalı olup olmadığı da sorulabilir. Ayrıca yapılacak düzenleme ile çift şoför ile yola çıkılması yerine belirli bir noktada dinlenmiş bir kaptanın sefere devam etmesi yöntemine gidilebilir. Bu maliyet getirebilir tabii, ama trafik güvenliği için önemli.

Bagajda dinlenen bir kaptanın direksiyona geçmesi doğru değil. Bunun için de belirli noktalarda otogarlarda bu yapıyı oluşturmak gerekiyor. Bunun getireceği maliyetleri de firmalar planlı seferler yaparak, maliyetlerin altında bilet kesmeyerek, şehirci servislerini kaldırarak giderebilirler. Otobüsçü artık maliyet hesaplamasını iyi yapacak ve kaptanlarının iyi koşullarda çalışmasına dikkat edecek. Ayrıca denetimlerde otobüslerin nereden kalktığına yönelik uygulamalarda yapılmalı. Bir otobüs, Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş bir terminalden kalkmamışsa bunun cezası kaptanın ehliyetine de işlenmeli. Bu cezalar ehliyete işlenirse kaptan sokak arasından aracı kaldırarak sefere gitmek istemeyecek" dedi.

Etik değil!

Emniyet Genel Müdürlüğü'nün yaşanan trafik kazalarında firmanın ismini açıklanacağına yönelik uygulamasını da eleştiren Birol Özcan, "Bu doğru değil. Etik değil. Bir şoförün yaptığı hatanın büyük bir fiyola sahip firmaya mal edilmesi doğru olmaz. Buna yönelik düşüncemizi de çalıştayda dile getireceğim" diye konuştu. ■



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Çözüm Toplu Ulaşım Yasası mı?

Taşımacıların, özellikle yolcu taşımacılarının gündemi hemen her zaman yoğunudur. Buna rağmen bazı dönemler yine de farklı özellik arz eder. Yoğun yolcu taşımalarının yaşandığı bir Kurban Bayramı geride kaldı. Bunu şimdi, yazın bitişiyle birlikte okulların açılması ve bununla ilgili servis taşımacılığı takip ediyor. Aslında servis taşımacılığı her yıl bu günlerde gündeme gelir. Ama daha çok taşıma ücretleri ile ilgili gündem oluşur. Bu sene bazı özel durumlar da eklendi ve gündemi meşgul ediyor. Bunca yoğunluğun arasında çözüm arayışları da artıyor. Bunlara saygı duymak gerekir. Ancak bu kapsamdaki çeşitli fikirlerin ne kadar isabetli olduğuna da bakmak gerekir. Bu nedenle özellikle de acele edilmemesinin önem taşıdığını belirtiyim. Yoksa yanlış yollara gidebiliriz.

Olası yanlışlar

Servis taşımacılığı işini Ulaştırma Bakanlığı dışında bir yere bağlama eğilimi olabilir. Eğitimle ilgili olması nedeniyle Milli Eğitim Bakanlığı akla gelebilir. Bu çok yanlış bir gidiş olur. Öyle olunca turizm taşımalarını Turizm Bakanlığı'na, yük taşımalarını Ekonomi Bakanlığı'na bağlamak gerekir ki bu da çok büyük yanlışları getirir. Örneğin böyle yapıldığında Ulaştırma Bakanlığı gibi bir bakanlığımız kalmayabilir. Bir zamanlar bu türden yanlışlıklar yaşandı. Örneğin polisin, öğretmenin ayrı hastaneleri vardı. Hatta bazı taşımacıların demiryolu gibi taşımacı kuruluşların hastanesi olduğunu hatırlıyorum. Tabii, işçilerin hastaneleri Sağlık Bakanlığı'nda değil, Çalışma Bakanlığı'ndaydı. Bu durumun çok daha iyi olduğunu söyleyebilir miyiz? Şimdi askeri hastanelerin Sağlık Bakanlığı'na bağlanması tartışılıyor, ama bunun zorlukları olduğu kadar pek çok olumlu yönleri de var. O nedenle aynı konudaki işler aynı kurumda olmalı. Sağlık, Sağlık Bakanlığı'nda tüm eğitimler Milli

Bakanlığı'nda, tüm ulaştırma faaliyetleri UDH Bakanlığı'nda olmalı. Bunun dışında bir yanlış da turizm alanında sıkça gündeme getirilir. Turizm taşımaları Turizm Bakanlığı'na bağlı olsun, turizm eğitimleri Turizm Bakanlığı'na bağlı olsun gibi. O zaman hangi taşımanın turizm taşıması olduğunu belirlemek zor olduğuna göre tüm taşımaları Turizm Bakanlığı'na bağlayalım. Hepimizde turistiz diyelim, hepimiz Turizm Bakanlığı'nın bağlısı olalım, olacak iş değil bunlar. Bunları unutmak lazım. Mevcut yapıyı eleştirmek başka, bunu çıkmazlara sürüklemek başka.

Yasal durum

Bu işin işinden çıkmak, sorunları çözmek için yasa arayışlarını öne çıkaranlar var olabilir. Ama önce mevcut duruma bir bakalım. Şu anda taşımacılıkla ilgili üç önemli yasa var. Birisi bütün taşıtları ilgilendiren Trafik Kanunu, diğeri sadece ticari taşımacılar diyebileceğimiz şekilde, taşımaları ilgilendiren Taşıma Kanunu, bir de çeşitli konuları içeren Belediye Kanunu ki, bunun içinde ulaştırma konusu var. Önce onu sorayım; Trafik Kanunu ile Taşıma Kanunu'nun sınırları neler? Hangi konular birinin, hangi konular diğerinin içinde. Örneğin sürücülerde aranacak şartlar kimin konusu? Bunlar çok net değil. Taşıtlarda aranacak şartlar da keza öyle. Bunların yeniden bir gözden geçirilmesi gerekiyor. Bir başka husus ise Belediye ve Ulaştırma Bakanlığı yetkileri arasında. Bu konu uzun süre tartışıldı ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde, "büyükşehir belediyelerinin ve diğer belediyelerin kendi kanunlarından gelen hakları saklıdır" diyerek sözüm ona bir çözüm bulundu. Bu çözüm, çözüm değil. Bu saklı olan hakların neler olduğunu niye açıklamıyoruz, niye net olarak bilmiyoruz? Bırakınız artık saklı olan bu hakları saklamayı da bunları açığa çıkaralım, hepimiz bunları bilelim ve konuşalım. Net olsun, herkes neyi yapacağını neyi yapmayacağını iyi bilsin. Dolayısı ile öncelikli bir yasadan önce mevcut yasaların durumuna iyi bakmak gerekir.

Toplu Ulaşım Yasası

Çözüm olarak; Toplu Ulaşım Yasası isteyenler olabilir. Ama bunların şunu düşünmesi gerekir: Böyle bakarsanız mevcut Karayolu Taşıma Kanunu, aslında toplu taşıma kanunu da değil mi? Böyle ise niye başarılı olamadı? Başarısız veya eksikleri varsa yenisi bundan hangi yönleriyle farklı olacak? Aynısını yeniden yapmanın gereği yok... Farklı bir bakış açısı gerekir. Öncelikle toplu taşımanın ne olduğunda acaba hemfikir miyiz? Örneğin minibüs dolmuş, taksi dolmuş taşımaları toplu taşıma mıdır? Keza ticari taksi faaliyetleri toplu taşıma kapsamına girer mi? İçinde bir kişinin gittiği ticari otomobil, yani taksi toplu taşıma sayılır mı? Sayılmazsa bunun çizgisini nereden çekeceğiz? Acaba toplu taşıma yanında ticari taşıma kavramını da dikkate almak zorunda mıyız? Toplu taşıma ticari taşımanın neresinde ve ne kadarı? Bu nedenle, bu kavramları netleştirip adına Toplu Ulaşım Yasası dedikimiz yasayı iyi belirlemeliyiz. Buna belki de ticari taşıma yasası dememiz daha doğru da olabilir. Keza bu yasada daha önce de söylediğim gibi, Trafik Kanunu ile Belediye Kanunu arasındaki sınırlar iyi çizilmeli. Belki de belediye kanunlarındaki ulaştırma ile ilgili hükümler, Trafik Kanunundaki hükümler ve Taşıma Kanunundaki hükümler tek bir yasada toplanmalı. Bazıları bundan ürkebilirler. Böyle bir yasanın olması bu yasanın sahibinin Ulaştırma Bakanlığı veya İçişleri Bakanlığı olacağı düşünülebilir. Yasanın sahibi olmaz. Bu yasayı sadece bir kişi belki koordine edebilir başlangıçta, çıkması aşamasında. Bunun dışında herkesin bir yasadanda alacağı görevler vardır. Trafik yasasının bir kısmını İçişleri Bakanlığı yani polis uyguluyor, ama bu yasa tüm devletin yasası ve değişik bakanlıklara da görev veriyor. Dolayısıyla bunların tek bir yasada olması çok başlılığı önleyecek, belirsizlikleri giderecektir. Böyle tek bir yasa hali de mutlaka düşünülmelidir. Tabii ki üç tane yasadaki hükümleri toplayıp bir yasaya getirmek uzun vadeli ve büyük bir çalışma gerektirir. Bunu bazıları, 'topu taça atmak' olarak görebilirler, ama böyle zor bir işi göze almadan yapılacak bir çalışmadan pek de sonuç beklememek gerekir. Basit çözümler kolay görünürler, ama çoğu zaman işe yaramazlar. Hatta yeni sorunlar yaratabilirler. ■

**Kaptanlar Kulübü**

Yaşam Boyu Onur Ödülü Özkaymak'ın

Kaptanlar Kulübü'nün organize ettiği Ulaştırma Platformu: Panel ve Ödül Töreni'nde; TOBB Sektör Meclisi Başkanlığı, İTO sektör komite başkanlıkları, TOFED, TOF, UYOF, İPRU, TTDER, İSTAB, TÖHOB, İETT, İstanbul Otobüs AŞ, TURODER, İSAROD başta olmak üzere sektöre yön veren kuruluşlar ile sektörün lider işletmecisi ve üretici firmalarının tepe yöneticileri bir araya geliyor. Ulaştırmada Geleceğin Liderleri Paneli, Ayın Kaptan Şoförü Ödülleri, Sektör Yaşam Boyu Onur Ödülü, Toplumsal Cinsiyet Eşitliği ve Akıllı Ulaşım Sistemleri Başarılı Kurum ödüllilerinin verileceği etkinlik, 19 Eylül 2017 günü 13:30'da İTÜ ARI Teknokent Maslak An-3 Binasında gerçekleşecek.

Onur Ödülü Rahim Özkaymak'ın

Bu sene dördüncüsü verilecek Sektör Yaşam Boyu Onur Ödülü, sektörümüze 60 yılı yakın süredir hizmet vermiş, sektör duayeni Rahim Özkaymak'a takdim edilecek. Her sene bir kişiye verilen Sektör Yaşam Boyu Onur Ödülü; sektörümüze işveren olarak hizmetlerde bulunmuş, 70 yaş üstü, sektör duayeni kişiler arasından seçilerek veriliyor. ■



Her Bakımdan Kârlı Çık

11 Eylül - 11 Ekim 2017 tarihleri arasında yetkili servislerimizdeki Otokar Servis Günleri'ne gelin, aracınızın bakımını emin ellere emanet edin.

İşçilikte, periyodik bakım filtre parçalarında ve mekanik parçalarda %20 indirim. Üstelik periyodik bakım yaptırana yelek ve check-up hediye!

* Otokar Servis Günleri kampanyası sadece 15 yaş altı, Otokar motorlu ticari araçlar için, Türkiye sınırları içinde kampanyaya katılan Otokar Yetkili Servisleri'nde geçerlidir. Yelek parçalar stoklarla sınırlıdır. Mekanik parça indirimi kaporta parçaları ve camlarda geçerli değildir. ** Kampanyadan faydalanmak için lütfen randevu alınız. Size en yakın yetkili servisi öğrenmek için : 444 6857 (444 OTKR)

☎ 444 6857 (444 OTKR) 🌐 www.otokar.com.tr 📺 /OtokarAS You 📺 /OtokarTr 📺 /OtokarTicariAraclar 📺 /Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş.



Otokar
— Doğru karar —



İnternette Araç Alım Satımı

İnternette araç alımı satımı için onlarca site var. Başlangıç olarak pazara sunma ve pazara ulaşma adına en kolay mecralardan biri bu siteler. Lakin gerek araç satmaya çalışanlardan gerek alım yapmaya çalışanlardan, ihtiyaçlarının hala tam karşılanmadığına dair duyumlar almaya devam ediyoruz. Siz de internette araç alımı ya da satımı yapmaya çalıştysanız; şimdi sayacağım hususlarla karşılaşmış ve çözümsüz kalmışsınızdır. Özellikle çalışan kesim için tam bir kaos. Site üzerinden araç satışı yapmak için, sitede açtığınız sayfada telefon numaranızı doğal olarak belirttiyseniz, günde onlarca ilgili ilgisiz telefon trafiğine maruz kalırsınız. Aracı görmek isteyenlerle bir araya gelirsiniz, gösterirsiniz, beklersiniz... Sonra diğer alıcılar... Siteden araç almaya kalksanız, her seferinde aracı en yakın servise götür, baktır. Araç için fiyat belirleyecek olsanız, referans olarak önce galericiye gösterirsiniz ve bu fiyat, en dip fiyat diyerek, siteler üzerinden de araştırma yaparak ortalama bir fiyat yazmaya çalışırsınız. Evet, bir alım-satım için onlarca işlemle daha uğraşırsınız. Bunlara da çözüm sunan site var mı diye sorduğunuzu duyar gibiyim. Evet, var! ITÜ Arı Teknokent girişimcilerinden bibip.com. Sitenin eksperleri var, geliyolar, aracınızı inceliyorlar, profesyonel foto çekimi yapıyorlar. Araç üzerindeki değişeni, hasarlıyı not alıyorlar. Araca da bir fiyat biçiyorlar. Ne galerici gibi en dip, ne de bazı sitelerde sırf ortalamayı yükseltmek için koyulan fake fiyatlar gibi... Ortalama bir sürede satılabilecek bir fiyat öneriyorlar. Aracı alıp gidiyorlar mı? En güzel taraflarından biri bu. Araç da sizde kalmaya devam ediyor. Sitedeki araç görsellerine ve detaylı bilgilerine bakıp arayanlarla, almaya gelenlerle onlar görüşüyorlar. Anlaştığınız fiyata ulaşıldığında da aracı sizden alıyorlar ve teslimatı gerçekleştiriyorlar. Araç alırken de kafanız rahat, çünkü güvenilir servis aramak yerine, zaten bu işi bibip.com'un uzman kadrosu sizin yerinize çoktan yapmış oluyor. Daha önce uluslararası şirketlerde da otomotiv deneyimli kişileri de katarak, geçen sene hayata geçirdikleri bir girişim. Özellikle çalışan kesimin birçok ihtiyacını karşılyor gibi gözüküyor.

İhracat 10 aydır artıyor

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), her ay sonu olduğu gibi, Ağustos sonu verilerini de geçen hafta yayınladı. 2016 Kasım ayından beri, son 10 aydır ihracatımız sürekli artıyor. Geçen seneye göre toplam ihracatta yüzde 11,9 bir artış var. Otomotiv, her zamanki gibi ihracatta lider ve geçen seneye göre yüzde 9,4 artmış durumda. En çok ihracat yapılan ilk 3 ülke diye baktığımızda, Almanya'yı 1, Irak'ı 2 ve İngiltere'yi 3'üncü olarak görüyoruz. Almanya ile yaşadığımız siyasi gerilime rağmen, Almanya'ya ihracatımız yüzde 11,3 artmış gözüküyor. En çok ihracat yapan ilk üç ilimiz ise İstanbul, Bursa ve Kocaeli. İster ucuz işçilik diyelim, ister dövizin değerlenmesi diyelim; bu ihracat rakamları çok önemli ve sürekli artan bir trendde oluşu da çok kıymetli. Bunu sürdürülebilir kılmak ve daha yüksek oranlarda artışını sağlamak da, teknoloji tabanlı inovatif çözümlerde yatıyor. Özellikle otomotiv, hazır giyim-konfeksiyon ve kimyevi maddelerdeki inovatif teknoloji tabanlı çözümlerin ihracatımızı daha da yüksek bir seviyeye taşıyacağını rahatlıkla söyleyebiliriz. Neden bu 3 sektör diye soracak olursanız, hali hazırda ihracat kalemlerimiz arasındaki ilk 3 sektörün bunlar olduğundan... Ağustos ayında yaptığımız ihracatın nerdeyse yarısını yakını bu 3 sektörden kaynaklanıyor. Peki, teknoloji tabanlı, inovatif çözümlere nasıl ulaşacağız?

Girişimcilerimize sahip çıkmalıyız

Dünyadaki gelişmeleri göz önüne alırsak, bunu sağlayacak ilk kaynağın, tabii ki girişimcilerimize sahip çıkarak, teşvik ederek, önerdiklerini sektörlerimize adapte etmeye çalışarak hatta girişimcilerimizin yurtdışı pazarlara açılmasını sağlamaya çalışarak olacağını rahatlıkla söyleyebiliriz. Şu an ülkemiz girişimcilik ekosisteminde hangi girişimciler olduğunu, sektörümüze yönelik hangi teknolojik çözümleri önerdiklerini takip ediyor olmamız gerektiğini düşünüyorum. Bunun sadece üretici firmalarımızın değil, sektörümüzde kanun yapıcı olan devlet erkânının da takip ediyor olması, sektördeki teknolojik gelişmelere vakır olması ve bu gelişmeleri yönetmeliklere yansıtarak teknolojiyen yeterli kadar faydalanılmasını sağlaması gerekiyor. Peki, bu yerli teknoloji tabanlı girişimcilerden nasıl habermiz olacak? Girişimci yetiştirme geliştirme kuluçka merkezlerinin bu işbirliğine, sistematik bir şekilde sektörlere iç içe olmaya ve girişimcilerinin çözümlerini tanıtmaya hazır ve nazır olduklarını biliyoruz. Örneğin ITÜ Arı Teknokent: Otomotiv kategorisinde hangi girişimciler var, hangi teknoloji tabanlı çözümleri öneriyorlar? Bunları öğrenmek için teknokente haber vermeniz yeterli. En kısa zamanda sizle bir araya gelip dünden hazır olan girişimciler ve çözümleriyle sizi buluşturacaklardır. ■

Söz sırası Günaydın Turizm Yönetim Kurulu Üyesi Emir Günaydın'da:

BURULAŞ'ı Rekabet Kurulu'na verdik

“BURULAŞ'ın, tüm Bursalılara yanıltıcı tanıtım yapıp Sabiha'da tek yetkili taşımacı olduğunu deklare etmesi utanç verici. BURULAŞ'ı Rekabet Kurulu'na verdik. Kamu gücünü arkasına alıp haksız yere özel teşebbüsü engelleyenler yarın adalet için sıra onlara geldiğinde ağlasınlar.”

Bursa Otogan'ndan Sabiha Gökçen Havalimanı'na BURULAŞ tarafından 10 Ağustos'ta yapılmaya başlanan seferler tartışılmaya devam ediyor. Geçen hafta BURULAŞ Genel Müdürlü Levent Fidansoy'a yönelttiğimiz soruları ve onun verdiği cevapları yayımlamıştık. Bu haberin üzerine, daha önce Sabiha Gökçen-Bursa taşımalarını gerçekleştiren Günaydın Turizm Yönetim Kurulu Üyesi Emir Günaydın söz hakkı istedi. Mekke'de bulunan Emir Günaydın, gazetemize gönderdiği yazılı açıklamalarında, Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan taşımaların sürecini, yaşanan rekabeti, kavgaları ve gelinen süreci anlattı. Emir Günaydın, BURULAŞ'a yönelikte açıklamalarda bulundu.

“Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki bu kavgalar sonucunda belediyelere bu işin verilmiş gibi gözükmesinin altında yatan gerçekleri bir de benden dinleyin. Havalimanlarındaki taşıma işine Havataş olarak 2011 yılında başladık. Nasıl mı? Devlete, 10 yıldır 'kazancının yansını DHMİ'ne vereceğim' deyip vermeyen ve ihalesiz protokolle taşıma işlerini yapan Havaş'ın İBB'nin 'bu oyundu' demesi ve ihale sonucu 50 milyon bulacak bir kira karşılığı İstanbul Havalimanlarındaki hizmete başladık. İhaleye girmemize rağmen açık artırmada çekilen Havaş 1 yıl aynı hatlarda çalışmaya devam edebilecek kadar yüzüstüdü. (Havaş'ın devlete ödemesi gereken ve ödemediği rakam 50 milyon TL'yi bulmuştur.)



Taşeron firma...

Bu taşıma işini icra ederken havalimanlarındaki (Sabiha Gökçen Havalimanı'nda) şehirlerarası yolcu taşıma ihtiyacı olduğunu gördük. O işte tekelleşmeye gidilmiş, Pegasus, çıkarttığı genelgelerle Sabiha Gökçen'de taşeron firması ile yolcuları pahalı fiyata taşıtınp çok büyük rant elde etmiştir (Örnek 2012 yılında İstanbul Otogan'ndan Bursa 25 TL iken, Sabiha Gökçen'den 35 TL idi. Sakarya 18 TL iken, Sabiha'dan 30 TL idi). Sabiha Gökçen yolun yansı, ayrıca Sabiha Gökçen'deki araçlar minibüstü. Taşımacı arkadaşlar vurgunun ne derece büyük olduğunu anlarlar.

Genelgeyle...

Bu genelgelerle havalimanlarındaki bu vurgun taşımacılığı yapmak için bir havayoluyla anlaşma yapmak gerekiyordu. Pegasus bu işi verdiği için bir tek THY kalmıştı. THY ihale yaptı ve ne oldu? THY'nin işini Pegasus'un taşeronu aldı fakat işi yapmadı ve THY iki yıl yasaklı oldu.

Bizim firma, bu arada devreye girerek havalimanı yanında İstanbul'un ilk özel terminalini devreye sokarak Sabiha Gökçen bağlantılı seferlere başladı. (Nilüfer, Metro, Pamukkale, Anadolu Seyahat, Ulusoy ve İstanbul Konfor Turizm

Bursa Otoganı Sabiha Gökçen taşımalarında

firmalarıyla çalıştı.)

Kaliteli ve ucuz taşıma...

Ne mi oldu? Bu projeyle Sabiha Gökçen yolcusu Akmis tekeline girmeden istediği firmayla yolculuk etmeye ucuz ve kaliteli araçlarla taşınmaya başladı. Aslında belgeleri iptal edilmiş olup havalimanında HEAŞ yetkilileri tarafından kollanan Akmis Seyahat, yine HEAŞ yetkilileriyle havalimanına ayda 50 bin TL kira verdiğimiz yazıhanemizi FETÖ kumpaslarına benzer bir şekilde, bir gecede kaldırttı. Fakat pes etmedik, yolcumuzu bir şekilde taşıdık. Fakat yazıhanemiz kapatıldığı ve bilet satmamız engellendiği için Ulaştırma Bölge Müdürlüğü yetkilileri bize binlerce TL'yi bulan ceza yazdı ve hepsini ödedik. 5 ayda 5 milyon zarar ettik.

Belgesi iptal edilmiş...

Tabii, böyle olunca Karadenizli olmamız, pes etme yerine daha çok mücadele etmemiz sonucunu doğurdu. Bazı arkadaşlar bize Akmis'in belgesinin 2016'dan beri iptal olduğunu ve korsan çalıştığının belgelerini verince ve biz bunları ilgili yerlere ibraz edince zor da olsa ilgililer Akmis Seyahat'ı Sabiha Gökçen'e sokmadılar. Bu arada Akmis Seyahat ile yaşanan kavgalar sonucunda üzücü hadiseler de yaşandı. Bu olayların bence asıl sorumlusu HEAŞ yetkilileridir.

HEAŞ, bu haksızlığı ve yolsuzluğu örtmek için işi belediyelere paslarsam arkama iyi bir güç alırım güvencesi ile Türkiye'de ilk olarak belediyelere şehirlerarası taşımacılık yaptırmaya başlamıştır.

BURULAŞ'ın ilk icraatı

BURULAŞ bu taşıma işini başladıktan sonra firmamıza yönelik yaptığı ilk icraat 'Bursa Terminalinden Sabiha Gökçen tabelanızı indirin' yazısı oldu. Yaklaşık 4 yıldır, gerek

İstanbul Konfor gerekse Nilüfer ve Metro Turizm tabelalarında Sabiha Gökçen yazarken BURULAŞ'ın başladığı gün tabelamızı indirtmek için yazı göndermesi tam bir rezalet.

Kamu gücünü arkasına alıp

Ayrıca BURULAŞ'ın, tüm Bursalılara yanıltıcı tanıtım yapıp Sabiha'da tek yetkili taşımacı olduğunu deklare etmesi utanç verici. BURULAŞ'ı Rekabet Kurulu'na verdik. Bu arada ayrıca BURULAŞ'ın araçlarında takograf bulunmaması yolcu güvenliği açısından tehlikeli. Kamu gücünü arkasına alıp haksız yere özel teşebbüsü engelleyenler yarın adalet için sıra onlara geldiğinde ağlasınlar. BURULAŞ'ın iyi bilmesi lazım ki, biz BURULAŞ'la BUDO'ya yolcu kazandırma adına çok büyük bir anlaşma yapmışken ve bu anlaşma birileri tarafından engellendi. Bu durum, BURULAŞ tarafından çok iyi bilinirken BURULAŞ'ın Sabiha Gökçen'de taşımaya başlamasıyla elindeki kamu gücünü adaletsiz bir şekilde firmamız üzerinde uygulaması çok üzücü ve düşündürücüdür. Bursalı hemşerilerimizin İstanbul Konfor olarak firmamıza sahip çıkmasını bekliyoruz.

Ayrıca hiç kimse, belediyeler hizmet yapıyor anlayışına girmesin, eğer otobüs firmaları görevini yapmayıp fahiş fiyata yolcu taşırlarsa, yeterli sayıda araçları yoksa, yolcu ihtiyacına cevap verilmiyorsa belediyelerin hizmet için devreye girmeleri gerekir diye düşünyorum. ■

Uyarı!

Ayrıca Bursa-Sabiha Gökçen taşımalarının bir başlangıç olduğuna inancımlla, tüm şehirlerarası otobüs firmalarını uyararak istiyorum ki, bu, onlar için de önemli. Çünkü BURULAŞ bugün İstanbul, yarın başka bir yere çalışmaya başlar. Başarılı da olur, çünkü yazıhane kirası yok. Danışmadan bilet kesiyor, zarar etse belediye karşılıyor, mazotu belediyeden ucuz alıyor, garajda istediğini yapıyor, bence tüm firmalar için bugünler son şans. ■

Otokar Servis Günleri 11 Eylül'de başlıyor



Otokar, 15 yaş altı ticari motorlu araç sahipleri için sonbahar servis kampanyası düzenledi. Otokar Servis Günleri hediyeler kazandırıyor.

11 Eylül'de başlayacak olan "Otokar Servis Günleri" kapsamında ticari araç sahipleri işçilik, periyodik bakım ve filtre parçalarında yüzde 20 indirim fırsatından yararlanacak. Türkiye genelindeki anlaşmalı 100'e yakınyetkili serviste geçerli olacak kampanya 11 Ekim'de sona erecek. Kampanya süresince periyodikbakım yaptıran araç sahiplerine yelek ve checkup hediye edilecek.

Otokar, satış sonrası hizmetleriyle de fark yaratıyor. Türkiye'nin öncü ticari araç üreticisi,düzenlediği "Otokar Servis Günleri" kampanyası ile ticari araç sahiplerinin yükünü hafifletecek.

15 yaş altı ticari motorlu araçlar

Türkiye genelindeki yaygın servis ağıyla kullanıcılarına satış sonrasında düşük bakım giderleri ve uygun parça

maliyetiyle de her daim kazandıran Otokar, 11 Eylül'de ticari motorlu araç sahipleri için servis kampanyasını başlatıyor. 15 yaş altı ticari motorlu araçlar için düzenlenen "Otokar Servis Günleri" kapsamında araç sahipleri işçilik, periyodik bakım ve filtre parçalarında yüzde 20 indirim fırsatından yararlanacak.Türkiye genelinde kampanyaya katılan 100'e yakınyetkili serviste gerçekleşecek "Otokar Servis Günleri" 11 Ekim'de sona erecek. Otokar'ın satış sonrası hizmetlerdeki mükemmeliyetçi yaklaşımı ile profesyonel servis elemanlarının görev aldığı servislerde kampanya süresince **periyodik bakım yaptıran araç sahiplerine yelek ve check-up hediye edilecek.**

50 yılı aşkın tecrübesi ile sektörde pek çok ilke imza atan Otokar'ın düzenlediği kampanya ile ilgili detaylı bilgilere **444 68 57** numaralı "**Otokar Müşteri Hattı**"ndan 7 gün 24 saat ulaşılabilir. Aynı zamanda, kullanıcılar en yakın Otokar servisine www.otokar.com.tr adresinden de erişebilecek. ■

www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi

Otopratik İzmir'de

Brisa, araç sahiplerinin lastik ve araç bakımı gibi çeşitli ihtiyaçlarını tek noktada karşılayabilmelerini sağlamak amacıyla hayata geçirdiği Otopratik franchise zincirini İzmir'e taşıyor. Brisa, şu an 43 olan mağaza sayısını 5 yıl içerisinde 200'e çıkartacak.

Hızlı bakım konseptinin başta Avrupa olmak üzere tüm dünyada hızla yaygınlaştığını ifade eden **Brisa Girişimcilik Direktörü Oğuzhan Avdan**, Brisa'nın yenilikçi hizmetlerle üstün değer sunma misyonu doğrultusunda bu iş modelini Türkiye'ye sunduklarını belirtti: “Başta İngiltere, İspanya, Almanya ve Fransa olmak üzere Avrupa'da franchise servis ağıları büyük hızla yaygınlaşıyor. 4.5 milyar Amerikan Doları olan Türkiye otomotiv satış sonrası pazarının önümüzdeki 5 yıl boyunca Dolar bazında yıllık ortalama yüzde 5 büyümesi bekleniyor. Bu büyümeyi ateşleyecek olan ise günümüz

müşteri beklentileri doğrultusunda profesyonel bir hizmet sunabilen zincirler olacak.”

Otopratik franchise zincirinin nesilden nesle aktarılacak bir yatırım olduğunu belirten Avdan, farklı müşterilere ulaşmak ve mevcut müşterilerde memnuniyet seviyesini artırma gibi avantajla hizmet verdiklerini söyledi. ■



Servisçiler değerlendirdi:

Ücret zammı uygun ama geç kalındı

Servisçiler, yapılan yüzde 12.77 zam oranından memnun. Ama bunun açıklanmasının çok geç kaldığını ifade

etmekten de kaçınmıyorlar. Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği'nin çok tartışılan 7'nci

maddesinin de mutlaka değişmesi konusunda görüşlerini dile getiriyorlar.

ESNAF DA VELİ DE MAĞDUR OLMADI

İSAROD Başkanı Hamza Öztürk: Zam oranı beklentilerimizin altında olmasına rağmen hem esnafı hem de vatandaş mağdur edecek bir rakam değil. Kurban Bayramı olmasından dolayı geç açıklandı. Ağustos'ta yapılan UKOME toplantısında açıklanması daha uygun olurdu.

Okul başışları kayıt altına alınmalı

7'nci madde ile alakalı 'vatandaş çocuğunu dilediğine taşıtır' hükmü zaten vatandaşın anayasal hakkı. Vatandaşın tercih hakkını ortadan kaldırma diye bir mesele söz konusu olmamalı. Burada yapılacak tek şey bağış hükmünün kayıt altına alınması. İstanbul'un dışında servis taşımacılığında hiçbir kavga yok. Diğer illerde olduğu gibi servis sayısını sınırlayacak, kaliteyi yükseltecek düzenleme ve denetleme ile bu sorun ortadan kalkar. Mesleki yeterlilik belgesi de hepimiz için uygun alınacak tedbirlerden bir tanesi, onun için çalışmaları takip edeceğiz.



İSTAB MENMUN

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezinin (UKOME) 7 Eylül Perşembe günü gerçekleştirdiği toplantıda 2017- 2018 eğitim öğretim yılının servis ücretlerini belirledi. Buna göre servis ücretlerine yüzde 12.7 oranında zam yapıldı. **İstanbul Taşımacılar Birliği Derneği (İSTAB) Başkanı Ahmet Karakış** yüzde 15 olan zam beklentilerine oldukça yakın olan fiyat düzenlenmesi için İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve UKOME'ye teşekkür etti.

ÜCRETLER GEÇ AÇIKLANDI

Gürsel Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant: Zam oranından memnunuz, ama geç gelen bir karar bu. Okul kayıtları Mayıs-Haziran döneminde başlıyor. Birçok firma yüzde 7-8-10 artışla kayıtlarını yaptı. Açıklanan zam kadar oran birçok yerde uygulamaya almadı bile. Zam oranı olarak da iyi ve güncel bir zam.

Olayların nedeni

Yönetmeliğin 7'nci maddesine zamanında çok itiraz etmiştik. Veliyle anlaşsanız, kiminle taşıtırsanız taşıtın yönünde bir uygulama bu. Biz bunun sakıncaları olacağını söyledik. Ümraniye'de olan olay da bu. Veliler verilen hizmetin niteliğine bakmadan sözleşme imzalıyor. Bu



olaylar, işini düzgün yapan firmaları da bunun içindeymiş gibi gösterdi. Okul yönetimi ve aile birliğinin yer aldığı bir ortamda komisyon alınıyor. 7'nci maddenin tekrar gözden geçirilmesi gerekiyor. Tek tip sözleşme de sorunlar yaratacak bir uygulama. Bunda da değişiklik olmazsa sorunlar yaşayacağız. Okul taşımacılığı konusunda tek bir ortak mevzuata ihtiyaç var.

Mesleki yeterlilik, aslında belediye yönetmelikleriyle zorunlu. Mesleki yeterlilik kriterlerini uygulamayanlar korsan çalışanlar. Mesleki yeterlilik belgesi istenmesi iyi bir şey. Ama bu sıradanlaşmamalı. Bir sürü belgeyle var. Bir işe yaramıyor.

BELEDİYE TEKNİK HESAP YAPIYOR

İlke Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Ali Bayraktaroğlu: Önceki yıllarda, realiteden uzak ezbere bir oran olurdu. Yüzde 15 beklentimize karşın yüzde 12,7 gelmesi, açıkçası belediyenin teknik hesap yaptığı moduna getirdi. Önceden 'yüzde 10 diyorduk, 5 versek olmaz mı' diyorlardı. 15 alsaydık daha iyi olurdu, doğru olurdu ama 12,7 de bizi kurtaracak bir oran gibi. Ben yıllardır zam oranının daha erken açıklanması gerektiğini, hatta mümkünse Haziran ayında yapılmasını söylüyorum. İnsanlar ona göre hesabını yapabilmeli.

Üzücü tablolara geri dönüldü



10 yıl önce yaşanan tablolara geri dönüldü. Zaten sektörümüz zor bir süreçten geçiyor. 7'nci madde yanlış bir uygulama.

Esnaf karşı karşıya getiriliyor. Bu madde gitsin, herkes şirkete dönsün demiyorum, ama bu haliyle isteyen istediği gibi devam ederse bu olaylar devam edecek. Zeytinburnu, Güngören bölgesinde bıçak sırtı okullar var.

Her yerimiz belge oldu

Şirketin taşımacılık kartı, arabacının taşımacılık kartı, şoförün kartı... bunun sonu yok. Bu işi meslek haline getirmiş kişilerin yapması lazım. Hedefi vuran eğitim olmalı. 'Var işte, bir belgemiz var' denilecekse olmaz. Eğitim şart.

HESAPLARIMIZI YÜZDE 12 ÜZERİNDEN YAPMIŞTIK

Sesli Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Metin Sesli: Biz özel okullar ağırlıklı çalıştığımız için, karar açıklanmadan yüzde 12 artış yapmıştık, hedefi tutturmuş olduk. Farklı bir zam çıksaydı velilerimiz bizden iade isteyebilirdi. Şimdi bizim 0,7 oranında bir zararımız oldu. Zam açıklamalarının biraz daha erken yapılması daha doğru olur.

7. madde değişmeli

Bu madde uygulaması yokken, okullarda ihaleler yapılıyordu. Bu tür olaylar yoktu. Ancak 4 velinin isteği ile servis taşımacılığı yapılr hale geldi. Bence olayların kaynağında bu madde var. Eski sistemde ihale yapılıyordu yine bireyselciler giriyordu. Bir firma gidiyor okul aile birliği ile anlaşıyor. Bağışı yapıyor. Okullar açıldığında bir



bakıyorsunuz siz bir sözleşme yapmışsınız, okulun bahçesinde başkası gelip kayıt alıyor. Üstelik sizin fiyatların çok altında veriyor ve haksız şekilde işi alıyor. Siz yasal olarak, 'buradan çıkın' diyemiyorsunuz. Ben bunu yaşıyorum. 17 devlet okulu taşımacılığı yaparken, sırf bu yüzden o okullardan çekildim. Ümraniye'de yaşanan olay da bu şekilde oldu. Taşıdığım bir devlet okulu yok. Bu madde değişse de bu işe girmeyeceğim.

Mesleki yeterlilik belgesi getirmek işi kaliteli yapmaya yetmiyor. Biz şoförlerimize yılda 4 kez mevzuatla ilgili, çocuklara davranışla ilgili eğitimler veriyoruz. Bu sektörde hizmet verecek şoförlerle ilgili bir havuz oluşturulmalı. Bütün bilgilerin burada görünmesinin de katkısı olabilir.

Koşan Turizm Sprinter ile büyüyor

İstanbul merkezli Koşan Turizm 20 adetlik Sprinter yatırım planının ilk 11 adetini teslim aldı.

İstanbul merkezli Koşan Turizm, 8 Eylül Cuma günü Has Otomotiv'in Hadımköy lokasyonunda düzenlenen törenle 20 adetlik Sprinter yatırımının ilk 11 adedini Koşan Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Bayram Küle, Genel Müdür Yardımcısı Ümit Mete, Operasyon Müdürü Cezmi Kaya, Operasyon Sorumlusu Sami Sankaya, Mercedes-Benz Türk HTA Pazarlama ve Satış Direktörü Tufan Akdeniz, HTA Kamu ve Filo Satış Kısım Müdürü Soner Gönültaş, Mercedes-Benz Finansman Türk AŞ Uzman Yardımcısı Günce Işık, Has Otomotiv İcra Kurulu Üyesi Mustafa Sangül, HTA Satış Müdürü Osman Çoban katıldığı törenle teslim aldı.

2007 yılında kuruldu

Koşan Turizm Yönetim Kurulu

Başkanı Bayram Küle, 2007 yılında kurdukları firma ile okul, personel, turizm, filo kiralama, AVM'lerde ve kamu araç kiralama alanında hizmet verdiklerini belirtti. Filolarında özmal aracın 185 olduğunu ifade eden Küle, "Teslim aldığımız 11 Sprinter ile 48 adet Sprinter'e ulaşmış oluyoruz. Sene sonuna kadar bu sayı 20'ye çıkacak. Bunlara hafif ticari araç, otomobil, otobüs ve iş makineleri de dahil. Hedefimiz firmayı daha üst noktaya taşımak" dedi.

Mercedes zarar ettirmedi

2008 yılından itibaren Mercedes ile çalışmaya başladıklarını belirten Bayram Küle, "Mercedes'in kalitesi, dünyada kendini kanıtlamış durumda. Rahat ve konforlu araçlar. Mercedes'in üstünde bir araç yok. İkinci eli değerli, takas ve finansman konusunda destek veriyorlar. Mercedes bizim ailemiz gibi. Bugüne kadar ben Mercedes yatırımdan zarar etmedim. Şu anda HTA grubunda Mercedes dışında bir

araç yok zaten. Diyalogumuz da çok sağlıklı şekilde ilerliyor. Her soruna çözüm odaklı yaklaşıyorlar. Sayın Osman Çoban, Has Otomotiv'e başladığında, bize araç satma çabası içerisindeydi, bunu da başardı. Koşan Turizm'in hedefleri büyük. Türkiye'nin her yerine koşmak istiyoruz. Şu anda Çorlu'dan Tuzla'ya kadar varız. Diğer illerde olma planımız da var" dedi.

Zam yetersiz

İstanbul'da okul fiyatlarına yönelik yapılan 12.77 zam oranını düşük bulunduğunu da belirten Bayram Küle, "Bana göre düşük. Maliyetlerimiz çok ağır. Yapılan bu zam maliyetleri kurtarmıyor" dedi.

Olayların sebebi

Geçen hafta Ümraniye'de yaşanan üzücü olaya yönelik değerlendirmelerde de bulunan Küle, "Velilerin servisçilerle sözleşme yapmasına imkan tanıyan ve Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği'nde

7'nci madde olarak gündeme gelen uygulama olmasaydı bu duruma gelinmezdi. Şimdi bu maddenin değişimine yönelik adımlar atıldı" diye konuştu.

Bayram Küle, şoförlere getirilmek istenen mesleki yeterlilik belgesini de değerlendirdi: "Kurumsal firmalar şoförlerin sigortası ve sabıka kaydı konusunda titiz davranıyor. Ancak merdiven altı tabir edeceğimiz firmaların, bireysel çalışanlara yönelik denetimli neredeyse yok. Rekabet yıkıcı şekilde, üzücü olaylar yaşanıyor."

Doğru iş yapanlar buluşuyor

Mercedes-Benz Türk HTA Pazarlama ve Satış Direktörü Tufan Akdeniz, "Filosunda 50 ve üstünde Mercedes araç bulunan firmalar büyük müşteri sınıfına giriyor. Yapacağı alımlarla Koşan Turizm de büyük müşteri listemize girecek. İşini doğru yapan doğru buluyor. Koşan Turizm de işini doğru yapıyor ve buluşuyoruz. Yaşanan birçok sıkıntı içerisinde işini büyüten birisi işini doğru yapıyordur. Bu işbirliğinde full kredili bir finansman yaptık" dedi.

İşbirliğimiz artacak

Has Otomotiv İcra Kurulu Üyesi Mustafa Sangül, "Koşan Turizm ile bayi olarak ilk işbirliğimiz. Bu yüzden mutluyuz. Osman Bey'i de cabası için tebrik ediyorum. Mercedes içinde çok ciddi bir ekip çalışması var. Bugünün en önemli konusu, finansman ve ikinci el... Bu çözümlerin bütün bir şekilde sunulması müşteriye de avantaj sağlıyor. Bu işbirliğimizin artarak devam edeceği inancındayız. Her türlü derdinizde ve talebinizde yanınızda olacağız" dedi. Sangül, sezonun ve yeni araçların hayırlı olmasını diledi. ■



Mustafa Yıldırım

TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclis Başkanı

my@tasimadunyasi.com

Trafik Bakanlığı kurulmalı!

12 Eylül'de yapılacak Trafik Çalıştayını, ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığının değerlendirilmesi olarak, yani karayoluyla yolcu taşımacılığı ve trafik güvenliği olarak ele alıyorum. Bunun içine şehirlerarası tarifeli yolcu taşımacılığı, personel servis araçları, okul servis araçları, şehiriçi halk otobüsleri ve turizm araçları da giriyor. Yolcu taşımacılığını geniş kapsamlı ele alacağız.

Son zamanlarda, sektörde trafik kazaları artış gösterdi. Talihsiz kazalar da, kusurlu kazalar da yaşandı. Onun için, bu çalıştay, İçişleri Bakanlığı ile yolcu taşımacılığı adı altında yapılıyor. Gündemde, herkesin bildiği gibi servis sorunu da var. Okul servis araçları sürücülerinin denetim altına alınması ile ilgili bir karar da çıktı, esnafa da sundular. Onlarla ilgili bir eğitim başlıyor, belge verilmesi söz konusu oldu. Ama ben bunun biraz daha ileri gitmesini istiyorum.

Sürücü eğitimi

Trafikte araç kullananların ilkokuldan daha yüksek eğitim görmüş olmaları gerektiğine inanıyorum. Sürücü eğitim kurumlarının niteliklerinin artırılması lazım. Özellikle otobüs ve yolcu taşımacılığının farklı bir eğitimle, farklı bir lisansla belgelendirilmesi lazım bence. Çalıştayda Milli Eğitim Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Çalışma Bakanlığı, Sanayi Bakanlığı temsilcileri de bulunacaklar. Bu kadar geniş katılımın sebepleri var: Akıllı sistemlerin çok daha aktif kullanılması için Sanayi Bakanlığının burada olması lazım. İçişleri, Ulaştırma ve Milli Eğitimin içinde olması, sürücü eğitimlerinin ve ehliyetlerinin yetersizliği söz konusu. Özellikle belirtmek istiyorum; trafik eğitiminde, lisanslandırılmasında ve yönetiminde çok başlılığın ortadan kaldırılması lazım.

Tek merkezden sürdürülmeli

Trafik otoritesinin tek elden sürdürülmesi için trafik otoritesinin oluşturulması lazım. Sayın İçişleri Bakanımız, "Trafik terörüyle mücadeleyi birinci plana çekmemiz lazım" sözleriyle gündeme getirdi. Trafikte çok fazla otoritenin olması, sorunların çözümüne bir engel teşkil ediyor. Trafik Bakanlığının kurulması lazım, en azından Trafik Müsteşarlığının kurulması lazım. Bu Müsteşar, bakanlıklar arası koordinasyonu sağlayacak. Tek kanal mekanizması olacak bir yapıya gitemek lazım.

Uzmanlık gerektiren bir konu

Bir de trafik, uzmanlık gerektiren bir konu. Özellikle trafik polislerinin uzmanlık alanlarının trafik olması lazım ve bu şekilde çalışmaları lazım. Aksi takdirde hayatın belli bir dönemini trafikte geçiren polislerimizin oluşan tecrübeleri yok oluyor. Konu çalıştayda gündeme gelecek, ama ağırlıklı olarak trafikte eğitim, denetim, akıllı sistemlerin hem eğitim hem de denetimde kullanılması, araç takipleri ana konularımız...

Teknoloji bastırıyor

Artık dünyanın gittiği yöne doğru gitmek lazım, çünkü sürücüsüz otomobili gündeme getiren ve kullanmaya başlayan teknolojiyi; mevcut sürücülü araçlarda daha etkin bir şekilde kullanarak, sürücülerini uyararak ve kazayı önleyecek bir şekilde kullanmalıyız. Bunu da trafik çalıştayında gündeme getireceğiz.

Firma ismi...

Kazalarda artık firma ismi belirtilmesi düzenlenmesi ile ilgili, yetkili biriyle görüştim, "yanlış haber ve yanlış algı" diye söyledi. 2009 yılında çıkmış bir genelle var: trafik kazalarında teşhir edilecek olan kusurlu araçlar. O zaman kusur olması lazım, burada şartı var, kusur olması için de raporun çıkması lazım. Hemen rapor çıkmayacaksa teşhirin de hemen yapılması doğru değil. Kusurlu olmayan kazada araç sahibi teşhir edilirse o araç sahibi iki yönden mağdur edilmiş olur. Ben maddeden "kusur olması"nın şart olduğunu anlıyorum, ancak birileri farklı değerlendirebilir.

Buna benzer bir dava oldu belli bunu gazetelere gittik, anlattık. Kusurlu olduğu belli olmadan teşhir edemezsin ve mağdur edemezsin. Onun için, 15 yıldan beri Türkiye'de trafik kazasından sonra firma isimleri teşhir edilemiyor ve yazılmıyordu. Ne oldu da değişti? Kanun değişmedi, yönerge değişmedi... Biz teşhir etmek doğru değil diye düşünüyoruz, hatta bunların rapordan sonra tesicillenmesini de arzu ederiz ki kusurlar tekrarlanmasın.

Meslektaşlarımızın çalıştaydaki komitelerde, mevzuat değişikliğine, özellikle çözüme gidecek önerilerini gündeme getirmeleri lazım. Hazırlıklı gelmeleri lazım, bu bizim için bir fırsattır. Trafik kazaları bizim sektörümüz için hayati bir önem taşıyan konudur. Ülke için de hayati önem taşır. Bu nedenle Trafik Bakanlığı kurulması lazım. Bu, terörle mücadeleyle benzemiyor, terörle mücadelede yılda 800 kişi kaybediyoruz... Biteceğine azalacağına inanıyoruz terörün, ama trafik her geçen gün dünyanın her yerinde karşımıza çıkıyor. Milletin bekası için kalıcı bir çözüm üretmek lazım. Yılda 7-8 bin kişi hayatını kaybediyor 20 bin kişi engelli durumuna geliyor. Bunu popülist bir söylem olarak söylemiyorum...

Trafik uzmanlık alanıdır

Dolayısıyla bunun ayrı bir bakanlığının olması lazım ve o bakanlığın, bakanlıklar arası koordinasyonu sağlaması lazım. Trafik tek otoriteye bağlı olmalı. Bu kadar fazla karar mekanizmasıyla önlemler alınamaz diye düşünüyorum, inşallah bu çalıştayda ve sonrasında yapılacak şurada trafik tek otoriteye bağlanarak bakanlıklar arası koordinesi sağlanır ve bu ülkede kaza oranları gelişmiş ülke seviyesine indirilir. ■



Mercedes-Benz Türk'ten Eylül ayına özel fırsatlar

Kamyon, otobüs ve hafif ticari araç ürün grupları için Euro yada TL ödeme seçenekleri ile kişiye özel fırsatlar sunmaya devam ediyor. Eylül ayı kampanyası kapsamında Mercedes-Benz Travego 15 SHD, Turismo 15 RHD ve Turismo 16 RHD otobüs

alımlarında da müşteriler özel avantajlardan faydalanabiliyor. Kasko kullanımında; 600.000 TL'ye varan krediler, 40 ay vadeli %1,24 sabit faiz oranı ile 9.669 TL'den başlayan aylık ödeme seçenekleriyle sunuluyor. Euro ödeme seçeneğinde ise, 200.000 Euro'ya varan kredi

tutarları için % 0,53 sabit faiz oranı ile 2.795 Euro'luk aylık ödemelerden yararlanmak mümkün. Mercedes-Benz Finansal Hizmetler, Axor 1840-1844 hariç tüm Mercedes-Benz kamyon tipleri için geçerli olmak üzere avantajlı faiz oranlarıyla araç ve servis sözleşmesi sunuyor. ■

Otobüsçünün yatırımları sürüyor

Bayram öncesi hareketlenen sektör geleceğe umut saçıyor. Mercedes-Benz Türk, 16 Turismo, 2 Conecto ve 1 Travego teslimatı gerçekleştirdi.

Katırcıoğlu Seyahat'a 2 Turismo

Has Otomotiv tarafından Katırcıoğlu Seyahat Turizm'e satışı gerçekleştirilen 2 adet Turismo 16 RHD ve 1 adet Travego 15 SHD, Mustafa Sarı ve İsmet Şeker'e teslim edildi. Teslimat esnasında, Katırcıoğlu Seyahat Turizm yetkilileri Mercedes-Benz'e duydukları güveni yineledi ve yola Mercedes-Benz ile devam etmekten duydukları memnuniyeti dile getirdi. ■



Safir Taşımacılık



Katırcıoğlu Seyahat

tarafından Safir Taşımacılık'a satışı gerçekleştirilen 1 adet Turismo 16, Cem Salur'a teslim edildi. Salur, teslimat esnasında Mercedes-Benz'in sağladığı konforun yolculara olumlu etkisi ve düşük yakıt tüketimi üzerinde durdu. ■

Mavi Yeşil Turizm'e 2 Turismo

Has Otomotiv tarafından Mavi-Yeşil Turizm'e satışı gerçekleşen 2 adet Turismo 15 RHD, Güngör Kürkütü ve Mehmet Sadıkoğlu'na teslim edildi. Kürkütü ve Sadıkoğlu, Turismo 15 RHD'yi tercih etme nedenleri arasında yakıt ekonomisi, sorunsuz ve konforlu ulaşım garantisi ve Mercedes-Benz güvencesini gösterdi. ■

Safir Taşımacılık'a Turismo

Mengerler İstanbul



Mavi-Yeşil Turizm



Cideliler Turizm'e Travego

Koluman İstanbul tarafından Cideliler'e satışı gerçekleştirilen 1 adet Travego 15 SHD, Sezer Çimen, Cavit Aydın ve Hüseyin Kılıç'a teslim edildi. Firma yetkilileri Mercedes-Benz araçlarından çok memnun olduğunu belirtirken bununla birlikte, Mercedes-Benz otobüslerinin düşük yakıt tüketimi ve sorunsuzluk özelliklerine vurgu yaptılar. ■

Erciyes Üniversitesi'ne Turismo

Mercedes-Benz Türk tarafından Erciyes Üniversitesi'ne satışı gerçekleştirilen 1 adet Turismo 15 RHD, teslim edildi. Araçlarını teslim alan Murat Uçar, Yusuf Karakanat ve Şahin Uruç Mercedes-Benz'i üstün özelliklerinden ve uzun ömürlü olmasından dolayı tercih ettiklerini belirttiler. ■



Ayder Turizm'e Turismo

Mengerler Ankara tarafından Ayder Turizm'e satışı gerçekleştirilen 1 adet Turismo 15 RHD, Selim Demirci'ye teslim edildi. Teslimat sırasında, Ayder Turizm'in 2018 yılında yatırımlarına Turismo araçları ile devam edecekleri belirttiler. Ayder Turizm, Turismo'yu aracın ekonomik yakıt sarfıyatı, dayanıklılığı ve Mercedes-Benz kalitesine duyduğu güvenden dolayı tercih ettiğini belirtti. ■



Seyit Kahraman'a Turismo

Koluman Ankara tarafından gerçekleştirilen 1 adet Turismo 15 RHD, Seyit Kahraman'a teslim edildi. Kahraman, teslimat esnasında Mercedes-Benz otobüslerinin kalitesine ve araçların cep dostu yakıt performansına vurgu yaptı. ■



Akbeş Gıda'ya Conecto

Mercedes-Benz Türk tarafından Akbeş Gıda'ya satışı gerçekleştirilen 1 adet Conecto, Resul Dündar, Fatih Alkan, Zafer Alkan, Durali Alkan, Mehmet Alkan ve Kamuran Alkan'a teslim edildi. Teslimat sırasında, tercih nedeni olarak Mercedes-Benz'in kalitesine duyulan güvenden ve yakıt tasarrufundan kaynaklı memnuniyetten bahsedildi. ■

İstanbul Halk Otobüsü'ne Conecto

Mercedes-Benz Türk tarafından İstanbul Halk Otobüsü'ne satışı gerçekleştirilen 1 adet Mercedes-Benz Conecto, Cuma Duran ve Murat Duman'a teslim edildi. Teslimat sırasında

müşteriler Mercedes-Benz seçimini düşük yakıt tüketimi ve yıllar boyu değişmeyen kaliteye bağladıklarını belirttiler. Bunun yanında, araçların herhangi bir soruna sebebiyet vermemesinin tercihlerinde etkili olduğunu da sözlerine eklediler. ■



Kendi işinin patronları da terfi eder. Vito Mixto/Kombi.

Detaylı bilgi için www.patronlardaterfieder.com'u ziyaret edin.

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.

