



Yeni Okul Servis Araçları Yönetmeliği'nin beğenilen yanları da var, beğenilmeyen yanları da...

HERKESİN BAKIŞI FARKLI

● Araçlara ilişkin önemli zorunluluklar geldi. Bunların ağır maliyetleri olacak. Bu zorunluluklar ve velilerin doğrudan taşımacı ile sözleşme yapabilmesine imkan veren eski 7'nci maddenin korunması çok tartışılıyor. Görüşlerin alınmadığı şikayetleri de dile getiriliyor.



Erkan YILMAZ

İzmir'de küçük Alperen'in, servis aracında unutulması sonrasında, hayatını kaybetmesi ile başlayan, İstanbul Ümraniye'de okul önündeki silahlı çatışmayla dikkatleri üzerine toplayan okul servis taşımacılığına yönelik düzenleme; İçişleri, Milli Eğitim, Ulaştırma ile Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlıklarının ortak çalışmaları sonrasında, 25 Ekim 2017 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Büyük yankı yaratan düzenleme, taşımacıların da titiz değerlendirmelerinin konusu oldu.

✓ Yönetmelik ne getiriyor?

Yeni Yönetmeliğin en dikkat çeken yanı, taşıtlarda yeni şartların aranması oldu. 12 yaşından büyük olmama ve araç takip sisteminin yanı sıra üç noktalı emniyet kemeri, koruyucu tertibat, her koltukta oturmaya duyarlı sensor, iç ve dış kamera sistemiyle bunun 30 gün süreli saklanması kayıt cihazı araçlarda zorunlu. Araçlarda renkli cam olmayacak ve cam filmi takılamayacak.

Taşımacılarda, şoförlerde ve rehber personelde mesleki saygınlığa yönelik olarak pek çok suçun veya eylemin konusu olmama şartları aranacak. Personel eğitilip belgelendirilecek. Yerel idareler, belediye, emniyet ve ilgili Bakanlıkların personeline yaygın denetimler yapılacaktır. Ağır ihlallerde kişiler faaliyetten men edilecek.

✓ Servisçiler ne diyor?

● **İTO Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Orduhan:** Her zamanki gibi bir hayal kırıklığı yaşadık. Birileri, 'ben yaptım oldu'ya getiriyor. İstenilenlerin; gerçeklikle çelişkileri var.

● **İSTAB Başkanı Ahmet Karakış:** 7'nci maddede bir iyileştirme yok. Araç içi kamera, sensor ve kayıtların 30 gün saklanması maliyet artışına neden olacak.

● **İSAROD Başkanı Hamza Öztürk:** 7'nci maddenin korunmuş olması bireysel esnafa destektir, katkıdır. Sıkıntılı nokta üç yıllık sözleşme. Bunun açıklanması gerekiyor.

● **Ankara Servis Esnaf Odası Başkanı Tuncay Elmadağlı:** Köy okullarıyla alakalı ve taşınabilir sistemle ilgili hiçbir belgenin istenilmemesi ne kadar normal?

● **Bursa Servis Esnaf Odası Başkanı Sadi Aydın:** Eğitime erişim ve taşınabilir sistem muaf tutulmuş. Neden bu ayırım yapıldı, bu soruyu Bakanlıklara soruyoruz.

● **Gaziantep Servisçiler Odası Başkanı İsmet Özcan:** Ekmek parasını zor kazanan esnaftan, maliyetler getiren Yönetmelik çıkardınız. Devleti yönetenler olarak siz de elinizi taşın altına koyun.

● **Gürsel Turizm YK Başkanı Levent Birant:** Beklentileri karşılamayan bir Yönetmelik. Çatışmaları önleyecek düzenleme yok. Bize danışmadılar ve sormadılar.

● **İlkem Turizm YK Başkanı Ali Bayraktaroğlu:** Her zaman olduğu gibi sektörden hiçbir görüş almadılar. Maliyetler velilere yansıyor.

● **Sesli Turizm YK Başkanı Metin Sesli:** Genel olarak hayal kırıklığı. 7'nci madde değişmedi. Okul önündeki silahlı çatışmaların önüne geçebilecek bir sistem yok.

● **Koşan Turizm YK Başkanı Bayram Küle:** Çok ciddi maliyetler getiriyor. Bazılarının yaptığı hatalar tüm sektöre bedel ödettiler mi çıkarılır?

4 - 5 - 6 - 7 - 8'de



Dr. Zeki Dönmez

Servis Yönetmeliğine bakış

7'te



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

Otomobil Sahipliği ve Sistemsel Yenilenme - 4

2'de



Mustafa Yıldırım

Busworl'deki Türk Otobüsçüsü

8'de



Salim Altunhan

Parayla değil, sırayla...

2'de



Akif Nuray

Gelir Uçurumu Küçülse... mi?

3'te



Ekrem Özcan

Startupların Sektöre Etkisi

8'de

Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclisi Toplandı

Otobüs kazalarında kaza kırım ekibi



Havayolunda ve raylı sistemlerde yaşanan kazalarda kaza kırım ekibinin görev yaptığı konusu sektör meclisinde tartışıldı. Ölümlü otobüs kazalarında da bağımsız bir kaza kırım ekibinin görev yapmasına imkan tanıyacak düzenlemelerin ve çalışmaların yapılması konusunda görüşler dile getirildi.

10'da

Doğu ve Güneydoğu otobüsçüler haksız ve yıkıcı rekabete karşı!

2017 sektör için dönüm noktası olmuştur



11'de

Anadolu Isuzu'dan



Romanya'ya 88 araçlık teslimat

2'de

Doğu firmaları EBOD ev sahipliğinde buluştu



11'de

Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi otobüs işletmecileri İzmir ve İstanbul'da değerlendirme toplantıları yaptılar. İzmir EBOD'taki toplantının ev sahipliğini Başkan Serdar Gerilakan, TOFED Genel Merkezi'ndeki toplantının ev sahipliğini ise Başkan Birol Özcan yaptı.

11'de

Otomobil Sahipliği ve Sistemsel Yenilenme - 4

Her yıl trafik kazalarında dünyada yaklaşık 1,2 milyon kişi hayatını kaybederken 50 milyon kişi de yaralanmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) yayınladığı 2002 yılına ait raporda, dünyadaki insan ölümlerinin nedenleri yaş gruplarına göre sınıflandırılmıştır. Bu rapora göre 5-14 ve 15-29 yaş gruplarında trafik kazaları ikinci sıradaki ölüm nedeni olarak yer almaktadır. 30-44 yaş grubunda ise üçüncü sıradadır. 5-14 yaş grubunda 130 bin 835, 15-29 yaş grubunda 302 bin 208, 30-44 yaş grubunda ise 285 bin 457 kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmiştir.

Fiziksel yetersizlikler

Ülkemizde taşımacılığın büyük oranlarda karayolu ile yapılması, yollarımızın bu taşıma yoğunluğunu kaldıracak fiziki büyüklük ve altyapıya sahip olmaması trafik kazalarının artmasına neden olmaktadır. Son yıllarda kentler arası taşımacılıkta hızlı bir şekilde bölünmüş yolların yapılıyor olması, hem kentiçi hem de kentlerarası ulaşımda Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) uygulamalarına geçiş çabaları, kentiçi ulaşımda raylı sistemlere (metro, hafif raylı sistemler, Marmaray, Egeray) kentlerarası ulaşımda ise yüksek hızlı demiryollarına (YHD) ve havayollarına kayda değer yatırımların yapılıyor olmasıyla trafik kazalarının ve kaza kayıplarının azalacağı öngörülmektedir.

Toplu taşımacılık

Kentiçi taşıma sorunlarının çözümünde bireysel taşımacılığın yerini toplu taşımacılığın alması ve otomobile ayrılmış kent mekânlarının planlı bir şekilde azaltılması öncelik olmalıdır. Ülkemizde oluşan trafik kazalarının yaklaşık yüzde

88'inin kent içinde olduğu gerçeğinden yola çıkarak, kentiçi yolcu taşımacılığında, ulaşırma alt sistemlerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde entegre edilmesinin ve toplu taşımanın payının artırılmasının, kentiçi trafik sorunlarının çözülmesine getireceği katkılar çok büyüktür. Sadece lastik tekerlekli araçlarla taşımacılığın yapılmasının, beraberinde trafik kazalarını da getireceği gerçeğinden yola çıkılarak türler arası dengelenin kurulması gereklidir. Kentiçinde meydana gelen trafik kazalarının ortaya çıkardığı, gerek sosyal gerekse ekonomik olumsuzlukların çözümü için kentiçinde toplu taşımacılığın payının artırılmasının önem taşır ve doğuracağı olumlu sonuçlar ile bunlara ek olarak Akıllı Ulaşım Sistemlerinin (AUS) kullanımı trafik kazalarını azaltmada büyük rol oynar.

Kentleşme...

Türkiye yüksek oranda kentleşmiş bir ülke olup nüfusun yüzde 72'si kentlerde yaşamaktadır. Son yirmi yılda bu oran yüzde 10 artmış ve Avrupa Birliği (AB) ortalamasına yaklaşmıştır. Kentleşmede yaşanan artış, kentsel alanlardaki başlangıç ve bitiş noktalarının çokluğu nedeniyle yüksek trafik hacimlerine neden olmaktadır. On yıl içerisinde özel araç sayısı iki katına çıkmış ve kişi başına özel araç sayısı halen AB'nin altında olmasına karşın artma eğilimi sürmektedir. Trafik tıkanıklığı oldukça

artmış olup kentsel ulaşırma sisteminin sürdürülebilirliği açısından sorunlar oluşmuştur.

Kent merkezlerindeki trafik tıkanıklıkları esas olarak, yüksek nüfus yoğunluğuna, iş aktivitelere ve özel araç sahipliğindeki artışa bağlıdır.

Yük ve yolcu taşımacılığında karayolundaki dengesiz ağırlık, yol yüklemeleri, şişe boyunları ve geçici tıkanıklıklara neden olmaktadır. Özel araç kullanımındaki artış devam etme eğiliminde oldukça, mevcut durum kötüleşmeye devam edecektir. Diğer taraftan; düşük yoğunluk ve fiziksel kısıtlar, özellikle sınırlı ekonomik güce ve fiziksel engellere sahip insanlar başta olmak üzere, yerel toplu taşımaya erişimi düşürmektedir.

Nihai hedef...

Türkiye'nin ulusal stratejisinin ulaşırma sektöründeki nihai hedefi; verimli çalışan, güvenli, çevreci, akıllı, erişilebilir, sürdürülebilir ve türler arası entegre bir ulaşırma sisteminin kurulumu olup Avrupa ve dünyanın geri kalanıyla sağlam bir bağlantının kurulması öngörülmektedir. Bu hedeflerin yakalanması amacıyla, Türkiye'nin 2023 vizyonunda ulaşırma ve iletişim stratejisi, daha yüksek hareketlilik, daha az tıkanıklık, daha düşük emisyon, kazalar ve ölümlerin azaltılmasıyla daha güvenli, akıllı şarj uygulaması, akıllı şehir planlaması ve toplu taşımanın geliştirilmesiyle

uygun maliyetli bir ulaşırma sisteminin kurulumunu içermektedir. Toplu taşıma, bir kentin ve ülkenin ekonomik, enerji ve çevresel sorunlarının çözülmesinde çok önemli olup hayat kalitesinin yükselmesine yardımcı olmaktadır.

Hızlı ve güvenilir taşıma

Hızlı ve güvenilir bir toplu taşıma sistemi sayesinde, trafik tıkanıklığı içinde boğuşan özel araç sürücüleri, toplu ulaşırma araçlarının hızlı ve düzenli işleyişlerini gördükçe bu sistemlere kayacaklardır. Vatandaşlarımızın yolculuk tercihlerinde tek yolculu özel araç oranı yüzde 10 olmasına karşın yapılan sayımlarda yollardaki toplam araçlardaki payı yüzde 80-85'lere ulaşırılmaktadır.

Dünyadaki sayılı örneklerden birini teşkil eden, İstanbul'daki metrobüs (BRT) uygulaması ile günde 500 araçla bir milyon yolcu taşınırken, buna mukabil olarak, 50 bin servis aracıyla taşınan yolcu sayısı iki milyon iki yüz bin/gün'dür. Özel otomobillerle ise İstanbul genelinde günde bir buçuk milyon yolculuk yapıldığı ve bir özel otomobilde ortalama 1-1,2 yolcu olduğu düşünüldüğünde yaklaşık bir buçuk milyon yolcu taşınmaktadır. Buradan hareketle hem metrobüs uygulamasının ve hem de toplu taşımanın, kentiçi ulaşımdaki yeri ve önemi açıkça anlaşılmaktadır. İstanbul'da kentiçi yolculuklarda pik saatlerde ortalama hızın 10 km/saat'e kadar düştüğü ve trafik tıkanıklığının İstanbul' a maliyetinin 6 milyar TL/yıl olduğu düşünüldüğünde, verimli bir toplu taşıma sisteminin önemi daha da açık olarak anlaşılmaktadır. ■



Salim Altunhan

salim.altunhan@tasimadunyasi.com

Parayla değil, sırayla...

Bilmem kaç milyon yıl yaşındaki Dünya'nın üzerinde medeniyet dediğimiz uygarlık yaklaşık 15, hadi bilemediniz 20 bin yıl önce başlamış. İnsanla birlikte başlayan bu gelişme, daha çok yeni. Yirminci yüzyılla buhar gücünden daha çok yararlanılmaya başlanmış, elektrik bulunmuş, otomobiller geliştirilmiş, trenler en uzak mesafeleri yakınlaştırmış, hatta uzay çalışmaları başlamış.

Demem o ki, Dünyanın yaşına oranla insanlığın yaşı daha çok küçük. Büyüyecek mutlaka. Bazen şaşırsa da her şey eninde sonunda rayına oturuyor.

Bizim gazetemizin başyazarı Dr. Zeki Dönmez, daha İstanbul Otogarında yöneticiyken, geçiş üstünlüğü denilen şeyin yanlış olduğunu, sadece cankurtaranlara verilmesi gerektiğini söylerdi. Polisin, valinin hele kamu görevlilerinin bu tür imtiyazlarla kayırıldığını söylerdi.

Bu sabah, ilk haber olarak gözüme çarpan, çakarlı araçların sağdan gitmesinin yasaklandığıydı. Yasal veya yasa dışı, arabasına bir çakar takan, emniyet şeridini işgal ederek uyanıklık yapıyordu. Artık yasaklandığına göre, bir süre sonra bu münasebetsizlik de silinecek demektir hayatımızdan.

Emniyet şeridi, acil ve önemli durumlar için kullanılması gereken,

özel bir şerittir. Özellikle de sabah ve akşam trafiğin pik yaptığı saatlerde uyanıklar tarafından çakarlı araçlarıyla geçiş üstünlüğü ihlal ediliyordu. Şimdi o, çocuklarımızı anı diye anlatılacak bir konu olacak.

Peki, “o kadar çok sorunumuz varken bu mu önemli” dediğinizi duyar gibi olduğum için başlığa çıkardım cevabımı: Parayla değil, sırayla!

Sırayı yeniden düzenlemek de bizim elimizde... Biz talep edeceğiz, hakkımızı arayacağız, kamuoyu oluşturacağız ve sonuç alacağız. Tabii, orada da bitmeyecek... Hayat var olduğu sürece sorunlar bitmeyecektir, çözüm üstüne çözüm bulunsa bile. Çünkü her çözüm yeni bir sorunun müjdecisidir.

Yapılması gereken bir an önce birlik sağlamak, öncelikli sorunlarımız üzerine yoğunlaşmak ve çözümü için kamuoyu oluşturmaktır. Hiçbir sektörde olmadığı kadar federasyonumuz var. Anlı şanlı biraz da yandan çarklı bu federasyonlarda görevlendirilmiş onlarca insan çalışıyor. Her ne kadar büyük çoğunluğun dönen tekeri yoksa da yollarda, sektörün içinden geldikleri için sorunlarımızı bilmeleri gerekir. Onları göreve, çalışmaya, otobüsünün sorunlarını çözmeye davet ediyorum. ■



Anadolu Isuzu'dan, En büyük Romanya teslimatı

Anadolu Isuzu, Türkiye'deki fabrikasında ürettiği ve Busworld 2015'te, “Avrupa'nın En Konforlu ve Ergonomik Otobüsü” ödülüne layık bulunan Isuzu Citiport modeli 88 aracı, Romanya'nın IASI kenti belediyesine törenle teslim etti. Teslimat törenine; Anadolu Isuzu Genel Müdürü Tuğrul Ankan, İhracat Direktörü Hakan Kefoğlu, Romanya distribütörü Anadolu Automobil Romania yetkilileri ile Türkiye Cumhuriyeti Romanya Büyükelçisi, Romanya basın mensupları, yerel faaliyet gösteren Türk işadamları, IASI Belediye Başkanı Mihai Chirica, belediye yöneticileri ve çalışanları katıldı. Anadolu Isuzu Genel Müdürü Tuğrul Ankan, iki yıla yayılan tanıtım turları sırasında Isuzu araçları Romanya'daki belediyelere de tanıtımlarını belirterek,



“Bu çalışmalarımız sonucunda, 2017 Haziran ayında 15 milyon Euro'luk IASI Romanya ihalesini kazandık. Bugün, Anadolu Isuzu tarihinin kazandığı ilk EBRD ihalesi ile en büyük teslimatımızı yaptık. 12 metre uzunluğundaki 88 adet Citiport otobüsümüzü, Romanya halkına güvenli ve

konforlu bir hizmet sunmak için satın alan IASI Belediyesi'ne teslim etmekten gurur duyuyoruz. Bu güzel töreninin etkilerinin ve müşteri memnuniyetinin, Köstence gibi diğer şehirlerdeki ihale ve projelerimize de pozitif etki edeceğini düşünüyoruz” dedi. ■



NOVO S

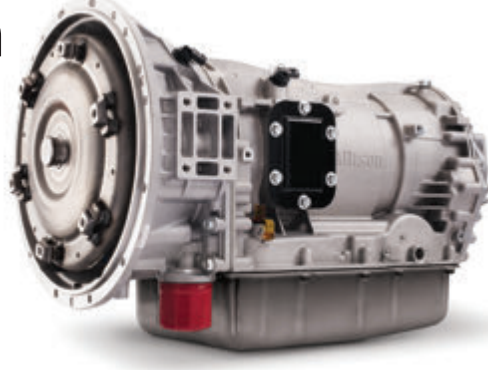
AZ YAKAR, HER İŞE KOŞAR.

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

www.isuzu.com.tr
facebook.com/IsuzuTürkiye
twitter.com/IsuzuTürkiye
instagram.com/IsuzuTürkiye
Çağrı Merkezi: 444 4 62 (479)

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

Tam otomatik şanzımanlar için Allison Transmission ileri teknolojileri tanıttı



Allison Transmission, Atlanta'daki Güney Amerika Ticari Araç Fuarı'nda ilk dokuz vitesli modelini tanıttı. Orta ve ağır segment ticari araçlar için tasarlanan bu yenilikçi tam otomatik şanzımanın 2020 yılında global pazara sunulması hedefleniyor.

Allison Transmission Ürün Mühendisliği ve Ürün Geliştirme ekiplerinin Kıdemli Başkan Yardımcısı Randy Kirk, "Bu yeni şanzıman ile Allison, yakıt verimliliği ve sera gazı emisyonlarına ilişkin standartları sağlamaya olan kararlılığını ortaya koyuyor. Bu ürünü piyasaya sunmamız, Çevre Koruma Ajansı(EPA) safha 2 GHG ve yakıt verimliliği standartlarının zamanlaması ile örtüşüyor" dedi.

Yüksek ilk vites oranı ve sektöre öncülük eden diğer vites oranlarıyla Allison dokuz vitesli şanzıman; tork

konvertörünün birinci viteste erken kilitlenmesini sağlayan yüksek verimli dişli tasarımı sayesinde önemli bir yakıt tasarrufu sunuyor. Ayrıca dokuz vitesli şanzıman, motor yeniden başlatıldığında şanzımanın direkt devreye girmesini ve aracın aynı pozisyonda tutulmasını sağlayan entegre start-stop sistemini kapsıyor. Çeşitli uygulamalara değer katan dokuz vitesli yeni model, dağıtım kamyonları, kiralık kamyonlar ve okul otobüsleri için ideal olarak sunuluyor.

Bu yeni şanzıman modeli ile sürücüler, daha sarsıntısız bir kalkış sağlayan küçük vites aralıkları sayesinde daha da yüksek bir konforu ve daha fazla verimlilik sunan artırılmış ivmelenmenin keyfini yaşayacaklar. ■

Şehiriçi veya şehirlerarası fark etmiyor

Yatırımcıların tercihi Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Türk çalışmalarını hızlandırınca otobüs satışları da arttı. Gerek yetkili bayiler gerekse Mercedes-Benz Finansman desteğiyle alınan otobüsler hem seyahat konforunu hem de güvenliğini yükseltiyor.

Pamukkale Turizm'e 5 adet Turismo

Mengerler İzmir tarafından Pamaş Pamukkale'ye satışı gerçekleşen 5 adet Mercedes-Benz Turismo 16 2+1 RHD, Hüseyin Abakam'a teslim edildi. Teslimat sırasında Abakam, Mercedes



Benz'in tercih nedeni olarak pazarda lider konumda bulunmasını ve işletme maliyetlerinin düşük olmasını vurguladı. Ayrıca Abakam, Mercedes-Benz otobüslerinin yıllardır

değişmeyen kalitesine ve sağlamlığına vurgu yaptı. Filosuna 5 adet daha Mercedes-Benz marka otobüs ekleyen Pamukkale, Mercedes-Benz'e çok güvendiğini bir kez daha gösterdi. ■

Bursa Turizm'e 1 Turismo



Bursa Turizm'e satışı gerçekleşen 1 adet Mercedes-Benz Turismo 15 RHD, Yetkili Bayi Bursa Motorlu tarafından Sedat Çavuşoğlu'na teslim edildi. Çavuşoğlu, Turismo 15 RHD'nin tercih nedeninin düşük yakıt maliyeti ve yüksek performansı olduğunu belirtti, müşterilerine Mercedes-Benz ile hizmet etmekten duyacağı mutluluğu da dile getirdi. ■

Halk otobüsçülerine Conecto

Mercedes-Benz Türk tarafından satışı gerçekleştirilen 1 Mercedes-Benz Conecto, İstanbul Halk Otobüsü işletmecileri Atıf Ergün ve Adem Ergün'e teslim edildi. Mercedes-

Benz'in dayanıklılığına, düşük servis maliyetlerine ve marka değerine vurgu yapan araç sahipleri, ayrıca Mercedes-Benz Conecto kullanmanın verdiği

ayrıcılığı da dile getirdiler. İstanbul Halk Otobüsü işletmecileri Zübeyir Göktaş ve İbrahim Sedef de dayanıklılığı ve kullanıcı dostu performansından dolayı Mercedes-Benz Conecto otobüsü tercih ettiler. İkili, sorunsuz çalışmasına ve rakiplerine nazaran düşük ilave maliyetlere sahip olmasına da vurguladılar.

Yine İstanbul Halk Otobüsü işletmecisi Nasır Yazar da, Mercedes-Benz markasını bir ayrıcalık olarak gördüğünü ve Mercedes-Benz'in kalitesini her daim koruması ve herhangi bir arızaya sebebiyet vermemesi nedeniyle Conecto'yu tercih ettiğini belirtti.

Mercedes-Benz Türk tarafından satışı gerçekleştirilen 1 adet Mercedes-Benz Conecto, İstanbul Halk Otobüsü işletmecisi Gökhan Akhan'a teslim edildi. Akhan, Mercedes-Benz'in vazgeçilmez kalitesini ve şehir içi ulaşımında giderek artan Conecto kullanımını vurguladı ve Mercedes-Benz'i tercih etmesinin en önemli sebebi olarak yakıt tasarrufu ve düşük servis maliyetlerini gösterdi. ■



Atıf Ergün ve Adem Ergün



Zübeyir Göktaş ve İbrahim Sedef



Nasır Yazar



Gökhan Akhan

Gelir Uçurumu Küçülse... mi?



Akif Nuray

anuray59@gmail.com

Hatırlayacaksınız, BM eski genel sekreteri Ban Ki Moon'un merakını: Bu gençlerin yaşamlarını hiçe sayacak kadar radikalleşmelerinin nedenlerini bulmamız gerekir.

Aynı aylarda bugünkü IMF Başkanı Christine Lagarde'ın "Yoksulların müşteri haline getirilmesi çözüme katkı yapacaktır" dediğini de hatırlarsınız. Burada konuşmuştuk.

Aynı IMF Başkanı bugün şöyle diyor: "Gelir uçurumlarının azaltılması için yüksek gelir dilimindekilerin vergi oranları artırılabilir ve bu da büyümeleri olumsuz etkilemez."

Irak'ın işgaline katılan İngiliz İşçi Partisi bile şimdi böyle önerdiğine göre konunun yarattığı sonuçlar, ilgilileri aklın yoluna sokuyor.

Gelir uçurumu İngiltere'de bile gündem maddesi ise, başka ülkeleri siz düşünün artık...

Yani diyorlar ki; ekonomik barış olmadan siyasal barışlar gelmeyecek. 2008 krizi 10 yıldır bunu anlatıyor: Aslında uçurumlar suçlu...

AB, İngiltere'den boşanma (Brexit) parası istiyor. Nasıl çözecekleri belirsiz.

İspanya, anayasayı uygularsa Katalan sorunu büyüyecek, uygulamazsa hükümetin yasal sorumluluğu doğacak. İspanya bir karar vermiyor. AB bile bilemiyor ne olacağını...

AB, Türkiye ile ne yapacağını da bilemiyor. Gürcistan'ı, Güney Amerika ülkelerini vizesiz alan AB, Türkiye'ye vize vermemeye diyor.

İçimiz rahatlasın biraz da... Dünyayı kimler kirletiyor? Kaç ton karbondioksit salıyolar kişi başına, her yıl? Dünya ortalaması 4,5 ton, OECD 9,5 ton. Dünya ortalamasının 4 katı kirleten

ABD Paris Anlaşmasından çıktı. Çin 7 ton, Almanya -bunca güneş enerjisine rağmen- 9 ton, Rusya 11 ton; ABD, Kanada, Lüksemburg 16 ton. Türkiye 6,5 ton. Uçurum var.

Türkiye toplam harcamasının yüzde 12,8'ini, Almanya 12,7'sini yenilenebilir enerjiden karşılıyor. <https://data.oecd.org/energy/renewable-energy.htm>)

Türkiye'nin, kurulu gücünde yüzde 45'e ulaşan yenilenebilir enerji bu oranı iyileştirecek. Kimlerin kirlettiğini bilelim de...

Düşünelim, taşıma dünyası olarak... Bir yatırım meleş anlattılar. 2014 yılında Türkiye'nin tüm meleklerinin yarısı kadar yatırım yapmış girişimlere. Son 3 yıldaki payı da yüzde 38 imiş. Öteki melekler bence uyuyor!

Bu yatırımcı, yükler ile kamyonları buluşturan bir internet uygulaması işletiyor. Arttırdığı verimlilik karşılığında büyük bir lojistik kazancı elde ediyor. Bu kazanç ulusal israfımızın küçük bir kısmı sadece.

Otobüs ile yolcu buluşturan internet siteleri de var. Onların kazancı henüz bu derecede değil, ama kazanacakları belli! Lojistik biriminin küçük girişleri bile çok etkili.

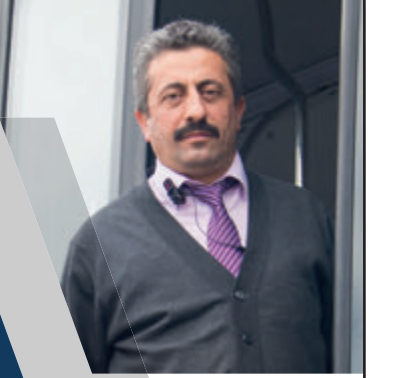
Bankaların net faiz geliri bu yıl yüzde 24 arttığına göre yine de işlerimiz iyi demek.

Türkiye Engelli Milli Futbol Takımımızın başarısı çok şey anlatıyor... Tebrik ederim onları.

Cumhuriyetimizin 94'üncü yılını kutlarız. Bölgemizin eşsiz örneği olan sistemimize devletler ailesinin de bu takdiri göstermesini beklerim. ■



Dünyanın Lider Şanzımanı Sizin Yanınızda



Londra'dan New York'a, Pekin'den İstanbul'a filolar, şehirler ve yolcular, güvenli ve güvenilir otobüs yolculukları için Allison tam otomatik şanzımanları tercih ediyor. Kanıtlanmış güvenilirliğimiz, otobüs şanzıman teknolojilerinde lider olmamızı sağlıyor. Otobüsler için en geniş ürün yelpazesini sunan Allison, tüm dünyada otobüs üreticileri tarafından en çok önerilen şanzıman oluyor. Allison tam otomatik şanzımanlar, daha güvenli operasyonlar, daha düşük sahip olma maliyeti ve FuelSense® teknolojisi sayesinde geliştirilmiş yakıt tasarrufu sunuyor. Dünya Allison'dan güç alıyor, ya siz? allisontransmission.com



© 2016 ALLISON TRANSMISSION INC.



Herkesin bakışı farklı

Araçlara ilişkin önemli zorunluluklar geldi. Bunların ağır maliyetleri olacak. Bu zorunluluklar ve velilerin doğrudan taşımacı ile sözleşme yapabilmesine imkan veren eski 7'nci maddenin korunması çok tartışılıyor. Görüşlerin alınmadığı şikayetleri de dile getiriliyor.

İzmir'de küçük Alperen'in, servis aracında unutulması sonrasında, hayatını kaybetmesi ile başlayan, İstanbul Ümraniye'de okul önündeki silahlı çatışmayla dikkatleri üzerine

toplayan okul servis taşımacılığına yönelik düzenleme; İçişleri, Milli Eğitim, Ulaştırma ile Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlıklarının ortak çalışmaları sonrasında, 25 Ekim 2017 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Büyük yankı yaratan düzenleme, taşımacıların da titiz değerlendirmelerinin konusu oldu.

Yönetmelik ne getiriyor?

Yeni Yönetmeliğin en dikkat çeken yanı, taşıtlarda yeni şartların aranması oldu. 12 yaşından büyük olmama ve araç takip

sisteminin yanı sıra üç noktalı emniyet kemeri, koruyucu tertibat, her koltukta oturmaya duyarlı sensor, iç ve dış kamera sistemiyle bunun 30 gün süreli saklanacağı kayıt cihazı araçlarda zorunlu. Araçlarda renkli cam olmayacak ve cam filmi takılamayacak.

Taşımacılarda, şoförlerde ve rehber personelde mesleki saygınlığa yönelik olarak pek çok suçun veya eylemin konusu olmama şartları aranacak. Personel eğitilip belgelendirilecek. Yerel idareler, belediye, emniyet ve ilgili Bakanlıkların personeline yaygın denetimler yapılacak. Ağır ihlallerde kişiler faaliyetten men edilecek. ■



İSTAB Başkanı Ahmet Karakış

Ek maliyetler gelecek

Her şeyden önemlisi, çocukların can güvenliği ve güvenli bir şekilde taşınması... İzmir'de ve Ümraniye'de yaşanan olayların ardından bu Yönetmelik çalışması başladı. Tüm bunların okulların önünde pazar alanı oluşması, firmaların öğrenci kapma yarışına girmesiyle bunu fiyat düşürerek yapması ve firmaların karşı karşıya gelmesinden kaynaklandığını söylemiştik. Gördüğümüz kadarıyla bir iyileştirme yok, bu bir soru işareti. Bununla ilgili daha sonra bir çalışma yapılır mı bilmiyoruz ama bunu önleyecek bir gelişme yok. Araç içi kamera, sensor ve kayıtların 30 gün saklanması maliyet artışına neden olacak. Özel okullarda çalışan araçlarda GPS vardı, devlet okullarına da zorunlu tuttuğunuz zaman, - özellikle belli bölgelerde fiyatlar çok düşük, UKOME'nin belirlediği fiyatların çok altında taşıyan esnaf var- sektör mensuplarımız bu maliyetlere nasıl katlanacak? Bunların çocukların can güvenliğine ne kadar hizmet edebileceği konusunda da soru işaretleri var. Sonuçta bu çalışmaya tamamen çok olumsuz demek de yanlış. Bir yerlerden başlamak lazım, ama çok da böyle birebir beklentiye cevap verdiğini söylemek zor.

Tespit komisyonu... Tespit komisyonlarına okul idarelerinin de konması olumlu bir gelişme, tamamen dışında tutulması doğru değildi. Rehber personelle ilgili ilave standartlar da var, zaten bulmakta zorluk çekiyorduk... Onlardan sertifika

isteniyor; hastanelerden rapor almaları doğru, çocuklarla sürekli iç içeler. Ancak maliyetler daha da artacak. Çalışanların sosyal güvenliğini zaten yapıyoruz, sözleşmeli personel de şirketlere yüklenmesi de ayrıca ciddi bir sorun.

Görüşümüz alınmadı

Böyle bir hazırlık yapıyoruz diyerek sektörün görüşleri alınabilirdi, ama taslak metne bile ulaşamadık. Üç yıllık sözleşme yapılabilecek, bunu olumlu gördüm. Yatırımınızı ona göre yapıp önünüzü görebileceksiniz.

7'nci maddede gerçekten bir iyileşme bekliyorduk. 7'nci madde bir yerde sektörün can simidi. Özel okullarla devlet okullarının aynı uygulamaya tabi olması gerekir. Bu yeni yönetmelik, Ümraniye'de yaşanan olaylardan sonra gündeme geldi ve hazırlandı. Okulun bahçesine stant açamazsınız dense yeterdi, ama denmedi. Bu konu önemli ve çözümlenmesi gerekir.

Ek maliyetler gelecek

Okul araçlarının üretimimin istenilen şekilde yapılması gerekir. Sensor ise fabrikada konulsun. Kamera da öyle... Sonradan yapılan değişiklikler sağlıklı olmuyor, zaten sigorta da kabul etmiyor birçoğunu. Bunların hepsi birer maliyet anlamına geliyor. Kim nereden ve nasıl karşılayacak? Yılbaşına kadar tamamlanması isteniyor. Mümkün mü? Geçiş süreci tanınmalıydı. Öncelikle 7'nci madde düzenlemesi yapılsaydı, servisçi daha memnun olurdu. ■

İTO Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Orduhan:

Hayal Kırıklığı Yaşadık

Her zamanki gibi bir hayal kırıklığı yaşadık. Birileri, 'ben yaptım oldu'ya getiriyor. İstenilenlerin; gerçeklikle, uygulanabilirliğiyle çelişkileri var. Araçlarla ilgili aynı engelliler durumuna döndü iş. 'Engelli rampası olacak bütün araçlarda', ama böyle bir üretim yok. Koltuklara sensor isteniyor, araçların böyle bir üretimi yok. Üç noktalı emniyet kemeri deniliyor, emniyet kemeri normuna aykırı olduğu için zaten iki noktaya döndü. Bunu kime nasıl yaptıracağız? Rehber personele, gördüğü bir aksamayı rapor etme yetkisi verilmesi o mesleği onore etme açısından iyi. Ancak part time çalışan bir rehberin sigortalı olma ilgili gibi bir direnci var. Çünkü babasından, kocasından elde ettiği kazanılmış haklarını kaybediyor. Tam sigorta yapıldığında ve asgari ücret verildiğinde bunu karşılayacağı bir gelir yok.

Sensor önemli

Araçların tümünde araç içi GPS ve araç içi kamera kayıtlarının bir aylık saklanması isteniyor. Ortaya verimsiz ve başanlı olmayan bir uygulama çıkacak. Sensor önemli. Servisçiyi büyük bir maliyet bekliyor. Nereden nasıl karşılayacak, devletin hiçbir desteği yok. Bunlar iyileştirici düzenlemeler değil, sektörden uzaklaştıracak düzenlemeler. Fiyatları 'UKOME açıklar' deniliyor. Ama yine hala 'esnaf ve

sanatkarlar açıklar' diye bir düzenleme var. Esnaf ile UKOME karşı karşıya getiriliyor. Ücreti 'büyükşehirlerde UKOME açıklar' deseydi, karmaşayı önlerdi.

Çok başlı bir Yönetmelik olmuş. Biz, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı ve tek başlı iken bile süreçleri kolay yönetemiyorduk. Endişem, bakanlıklar, bazı olayları birbirinin üzerine atarak geçiştirmeye çalışacak.

Net bir düzenleme değil

Bu yönetmelik için iki konu üzerinden harekete geçildi. Bir çocuk unutulması, bir de okul önünde çatışma... Ama ben okul önündeki çatışmayı önleyebilecek net bir düzenleme görmedim. Mülki idare amirinin onayına sunularak izin verilir, ne olursa izin verilmez? Bu çatışmayı önleyecek bir hamle midir? 'Okul alanının kullandırılmasında farklı muamelede bulunulamaz' deniliyor. Okul bahçesinde yine tanıtım yapabiliyor. Oysa 'taşımacıya reklam ilan ve tanıtım yaparak müşteri bulma hakkını vermez' diyecekti bu kadar.

Sertifikamız zaten var

Üç yıla yönelik anlaşma düzenlemesi daha önce yoktu ama yasak da yoktu.

'Mesleki yeterlilik belgesine sahip olmak' denmiş 'tüm sürücüler ayrıca Milli Eğitim'in eğitimine katılacak, verecek' denmiş. Mesleki yeterlilik belgesi varsa, Milli Eğitim'den sertifika

düzenlemesi biraz çalışmıyor mu? Bunlar herhalde ilerleyen günlerde belli olacak.

Biz sürücüyü seçerken, aranan niteliklerde olup olmadığını nereden göreceğiz, nereden tespit edeceğiz, bu yok. GBT kayıtları bize açılacak mı? Biz bunları görerek mi çalıştırmama sorumluluğunu alacağız? Bu çok önemli.

Rehber konusuna gelince...

Rehbere ışıklı bir yelek dirençlerle karşılaşıyor, ama bu uygulanabilir. Rehberin elinde ışıklı levha, çok pratik değil. Rehberlerin bazen bir elinde çocuk, bir elinde çantası oluyor. Bazen iki çocuğu indiriyor. Rehberin çocuğu koruması kısıtlanmış oluyor. Alınan kararların, işleyişle bağlantılı oluşturulduğunu düşünmüyorum ve bundan da üzüntü duyuyorum.

Rehberde lise mezunu şartının aranmaması, ilköğretim mezunu olması şartının yeterli olması gerekirdi. Çünkü lise mezunu rehber dediğiniz zaman, alan son derece daralıyor zaten rehber bulunamıyor, şu an çok ciddi sıkıntı var.

Servisçi korunmaması

Koltukların sensörlü olması taşımacıların elinde olmayan bir konu. Renkli cam konusunda; servisçi o günkü mevzuata göre aracını almış, onun ne günahı var. 'Camları değiştir' demek büyük



haksızlık. Son derece maliyetli. Camlar söküldükten sonra orijinali gibi de olmuyor. Bu maliyetleri servisçi esnafına yüklediğinde karşılığını servisçi nereden alacak, öğrenci ücretlerinden mi? Bu konuda devletin bir desteği olacak mı? Bunları yapanlardan 'bir yıl trafik bandrolünde veya bir yıl vergisinde indirim yaparım, ÖTV'sini almam' diye hiçbir unsur yok. Maalesef devletin bu yanı çok kötü.

Mesleki örgütlere sorulmalıydı

Ankara'da usulen bir çalıştay yaptılar, herkesi çağırdılar. Düzenlenmesi gereken alanlarla ilgili, yaklaşık 20'ye yakın madde yazmışlardı. Biz orada yazan birçok maddeye itiraz ettik, düzeltilmesi gerekenleri belirttik. Onların hiçbir dikkate alınmaması.

Yayınlanmadan önce sivil toplum örgütlerine sorulsaydı, mağduriyetler de önlenebilirdi. Maalesef sivil toplum örgütleri hiç dikkate alınmıyor. Masa başında bir Yönetmelik hazırlanıyor. Sektörün buna uyması bekleniyor. Servis sektörü buna uyamayınca kötü insan, kural tanımaz insan oluyor. ■

29 Ekim
Cumhuriyet Bayramınız
Kutlu Olsun



Antoto
"Türkiye'nin dört bir yanında"

444 7 268 | www.antoto.com.tr | f / antotoas

ANTOTO - Merkez
Adres: Altınova Sinan Mah.
Serik cd. No:103 Kepez / ANTALYA
Tel: +90 242 340 55 50

ANTOTO - İstanbul Şube
Adres: Altıntepe Mah. Yeni Otogar İçi
No: 38-50 Bayrampaşa / İSTANBUL
Tel: +90 212 658 2750 - 51

ANTOTO - İzmir Şube
Adres: İzmir Ankara Asfaltı Belkaltıve
Mevkii No: 490 Bornova / İZMİR
Tel: +90 242 360 11 00

ANTOTO - Ankara Şube
Adres: Hacın Mah. Abdülhalik Renda Cad.
258. Sk. No:21 Yenimahalle / ANKARA
Tel: +90 312 354 8282



29 Ekim
Cumhuriyet Bayramımız
Kutlu Olsun



KoşanTur



Geleceği Taşıyoruz...

www.kosantur.com

İlkem Turizm YK Başkanı Ali Bayraktaroğlu:

Sektöre danışılmadan yapıldı

Burada mevcut yönetmeliğe ilaveler var. Türkiye’de bir ilk; 4 bakan basın açıklaması yaparak bu işi konuşt. Burada ön plana çıkan 6 madde var. Birisi iç kamera ve 30 günlük kayıt zorunluluğu. Nasıl dış kameraları araç üreticileri koyuyorsa bu kameraların da araç üreticileri tarafından konulmasını istiyoruz. Satın alırken bu şekilde alalım. “Renkli cam ve cam filmi olan araçlar kesinlikle kullanılamaz” deniliyor. Birtakım araçlar orta renkli olarak üretiliyor. 3 Eylül 2019 olarak bir süre verilmiş. Üretici firmalar gereğini yaparsa, biz buna ayak uydururuz diye düşünüyorum.

Üreticiler düşüncecek

3 noktalı emniyet kemeri gerekli, doğru buluyoruz. Çocukları herhangi bir kaza anında da ciddi bir şekilde tehlikeye koruyor. Tamamı sensörlü koltuk isteniyor; bu

sistemi üretici firmalar düşüncektir. Servis kullanıcılarının şu anda buna yapabilecekleri bir şey yok.

Kovuşturma açılmış bir sürücünün çalıştırılmaması kararı da doğru.

Okul aile birliğine ve rehber öğretmene denetleme ve tutanak tutma yetkisi verilmiş. Bu da güzel. Bence velilere de yetkiler verilip, denetlemesi lazım.

Rehber ve eğitimi...

Sürücü ve rehberlere Milli Eğitim tarafından eğitimler verilecek. Eğitimi dışarıdan alıyorduk, eğitimin içeriği her firmaya ve işletene göre değişiyordu. Burada da tek tip eğitim verilirse bu da güzel olacak.

Rehber personele TSE standartlarında oluşacak ısıklı bir yelek giydirilmesi konusu var. Sabah ve akşam saatlerinde karanlık olabiliyor, görünür olmak adına böyle bir

yelek sistemi gelmiş bu da olumlu. Rehber için sigorta şartı var, ancak yeterli eleman bulamıyorsunuz ki... Lise mezunu şartıyla bu alan iyice daralıyor.

Servis sürücülerine aile hekimlerinden alınacak sağlık raporu şartı koymuşlar. 6 ay yerine yılda bir olması olumlu.

Taraf olsaydık...

Zaten okul aile birlikleri, komisyon oluşturmuyorlardı. Artık kaymakamlık onayına verdikten sonra yapılacak, seçilen firmanın asıl akreditasyonu o zaman olacak.

4 Bakanlık, sağ olsun çalışmış ve ortaya bir Yönetmelik çıkarmışlar. Yine her zaman olduğu gibi sivil toplum örgütlerinden, meslek odalarından hiçbir görüş almamışlar. Alınsa İTO olarak, konuya taraf olurduk. Taslak hiçbir yerde yoktu.

4 bakanlık var. 5216 sayılı yasaya göre Büyükşehir

Belediyesi Kanunu var. Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği var. O kadar çok karışan, yasa koyan, yönetmelik değiştiren var ki...

Kendisi giden öğrenciler ne olacak?

Ama önemli bir nokta var ki, çocuklar sadece okul araçlarıyla taşınmıyor. Hatlı minibüslerde ayakta giden, otobüslerde, metrobüslerde kemersiz, rehbersiz, GPS takipsiz, sensörlü koltuksuz taşınan çocuklar için ne yapacağız? Onların da bu yasalara, güvenli taşınmaya ihtiyaçları var.

Sadece servisçiler için mi Yönetmelik çıkar? Belediye araçları, özel halk otobüsü ve minibüsler için de bu standartlara göre yönetmelik oluşturulacak mı?

Kamera, sensor vb. düzenlemeler çok ciddi maliyetler getiriyor. Bu sene velilere yansımaları çok



mümkün değil. Eylül ayında oluşturulan tarife ile sezon boyunca çalışılıyor. UKOME’nin sırf bu düzenlemeler nedeniyle tarifeye birkaç puan zam yapması gerekiyor.

Komisyon belirlenin

Yönetmelikle okul önünde çatışma önlenemez. 7’nci madde “İsteyen veli, istediğine taşıtır” diyor. Veli istediğine taşıttıktan sonra komisyon da buna hayır diyemez. Bize sorsalar 7’nci madde hakkında

görüş bildirirdik. Madem böyle bir satın alma komisyonu oluşturuluyor, yetki veriliyor seçimi yapma yetkisi verilsin. Seçtikleri de herkes tarafından kabul görsün, çift başlıklı olmasın.

Komisyon, ‘benim yetkim var; a firmasını seçtim, bütün yeterlilikler onda, b firmasının servis yapması uygun değildir’ diyecek. Onların seçimi de itibarlı olacak, o itibara da herkes saygı gösterecek. ■

Sektörün beklentilerini karşılamıyor

Gürsel Turizm YK Başkanı Levent Birant:

Beklentileri Karşılamıyor

Yönetmelikle ilgili Ankara’da bir ön çalışma yapılmıştı. Çalıştayda, olması gerekenleri söyledik. Olması gerekenler yapılmamış, gene eksik gözüktüyor. Sadece sürücülerin suç ve ceza teşkil eden konularında eksik kalan kısımların bir farklılığı var. Bir de bu sensor meselesi var. Buradaki çatışmaları önleyecek çalışmaların hiç birisi yok. Özellikle okulların firma seçme kriterleri içerisinde öğretmenlerin ücretsiz taşınmaları, okula yapılan bağışlar, ücretsiz taşımalar zaten bu işi bu noktaya getiren temel nedenler. Çünkü gözüken ve gösterilen sözleşmelerde bu açıklanan harcamalara çok değinmiyorlar. Dolayısıyla mali idarelerde ancak gösterilen harcama üzerinden gösterilecek.

Sorsalar anlatırdık

Sensör konusu çok daha komplike bir şey. Yani söylerken ve dinlerken belli güzel, ama çocuklar çantasını üzerine koysa o sensor öğrenici varmış gibi algılayacak. Dolayısıyla sensor tam çözüm değil. Daha farklı çözümleri de var. Danışmadılar ve sormadılar. Sorsalar anlatacaktık. Şu an çocuk

unutulmasını engelleyecek çözümlerle ilgili uygulamamız var.

Bedelini kim, nasıl ödeyecek?

Araç içi kameralarda ciddi bir maliyet getiriyor. En ucuz kamera 250-300 dolar. 1000 dolara kadar kamera var. Tabii ki görüntülerin saklanması da bir altyapı meselesi.

Kalifiye sürücü yok

Bu bedeli ne firma ne çalışan ne araç sahipleri ödeyebilir. Bu, veliye ek yük anlamına geliyor. Bir diğer önemli konu ise sürücü bulma konusu. Kalifiye sürücü bulma konusunda zorlanıyoruz. Asgari ücret ve işverenden yapılan kesintilerle bir sürücünün maliyeti 2400 TL’ye ulaşıyor. Bu düzeltilmek isteniyorsa, devlet de üzerine düşeni yapacak. Kesintileri sürücülere ödetirsin ve gelirleri bu seviyeye gelsin. Böylece bu meslek tercih edilebilir hale gelsin. Radikal bir çözüm olur diye düşünüyorum.

Soruşturma esnasında, bizim bu bilgilere ulaşabilir olmamız gerekiyor. Ayrıca bu Yönetmelik, 7’nci madde kaynaklı okul önündeki çatışmaları da önlemiyor. Sektörün beklentilerini karşılamayan bir Yönetmelik çıkmış durumda. ■

Koşan Tur YK Başkanı Bayram Küle:

Çözüm üretmekten uzak düzenleme

Yönetmelik sektöre çok ciddi maliyetler getiriyor. Bir insanın veya bazılarının yaptığı hatalar tüm sektöre bedel ödettiler mi çıkarılır? Bunu anlamak mümkün değil. Renkli cam olmayacak ve değişecek deniliyor. Renkli cam fabrikadan orijinal olarak çıkıyor, bu nasıl değişecek? Bununla ilgili hiç sektöre, sivil toplum örgütlerine bir görüş ifade ettiler mi? Fabrikasyon üretim bu şekilde. Yüz binlerce araba bu şekilde. Üreticilerin bu konuda görüşlerini aldılar mı? Dört Bakanlık bunun çalışmasını yaparken, araçlarla ilgili düzenlemede Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’nın görüşüne başvurdu mu? Ben yaptım oldu mantığı ile hareket etmek ne kadar doğru bir anlayış.

Maliyet sektöre yıkılıyor

Bu düzenlemelerin servisçiye getireceği maliyet hesaplandı mı? Üstelik orijinal cam gibi olacak mı? Bu mümkün değil. Servisçi bu maliyetleri kime yansıtabilir? Kamera sistemleri deniliyor, 30 gün kayıtların saklanması isteniyor. Bunların hepsi çok ciddi maliyetler. Bu sektör masa başında hazırlanan



bir Yönetmelik ile baltalanıyor. Bu

Yönetmeliğin çalışmasını, yaşanan birkaç olay başlattı. Ümraniye’de yaşanan olaya neden olan 7’nci madde aynen korundu. Bu maddenin tamamen kaldırılması gerekirken işini düzgün, güvenli ve kaliteli yapması gereken firmalar öne çıkması gerekirken düzenleme aynı şekilde kaldı. Yine en yüksek kayıt parasını veren öne çıkacak belki yine okul önlerinde aynı tehlikeli durumlar yaşanacak?

İyi ifade edilmemiş...

Bir suçla karışmış ve bunun kovuşturma aşamasında olsa bile artık sürücülerini çalıştırmayacaksınız deniliyor ama buna yönelik uygulamanın nasıl yapılacağı iyi ifade edilmiyor. Rehber personel konusunda sıkıntılar var. Sektör rehber bulmakta zorlanıyor. Rehber için sertifika isteniyor. Yönetmelik, sektörün ihtiyaçlarına ve sorunlarına çözüm üretmekten uzak bir düzenleme olmuş. ■



Her şey kazanmanız için hesaplandı.

Çift turbo motoru, düşük yakıt tüketimi, orijinal üst yapısı ve üstün özellikleriyle Crafter, Volkswagen Yetkili Satıcılarında sizi bekliyor.

- 2+1 yıl garanti*
- Otomatik yanan farlar
- Yağmur sensörü
- Eve gelişi-evden çıkışı aydınlatma sistemi
- Hız sabitleyici
- Körüklü ve ısıtılmalı sürücü koltuğu
- Radyo kumandalı direksiyon
- Lüks segment koltuklar
- Kameralı görüntü sistemi



Ticari Araç



Doğuş Otomotiv | Trafik Hayatır | DANIŞMA HATTI: (0216) 266 54 98 | Volkswagen Finans | | Volkswagen'in tercihi |

Fotoğraftaki aracın görüntüsü satış sunulan modellerimizden farklılık gösterebilir. *2 yıl sınırsız, +1 yıl 250.000 km'ye kadar araç garantisi sunulmaktadır.

29 Ekim Cumhuriyet Bayramınız Kutlu Olsun



SES Lİ
"Taşımak Güzeldir."

Sesli Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Metin Sesli:

Servisçi yine mağdur

Yönetmelikle ilgili düşüncelerim genel olarak hayal kırıklığı. Güvenlik açısından en önemli ve en uygulanabilir olan 7'nci madde maalesef tüm maddelerden daha basit ve önleyici olmasına rağmen değişmedi.

Okul önündeki silahlı çatışmaların önüne geçebilecek bir sistem yok şu an. Araç içinde güvenlik var, öğrenciyi indirdiğiniz okulun önünde güvenlik yok. Devlet okulları önünde bireysel servisçiler arasında yaşanan kavgalar, çatışmalar tüm servisçilere mal edilerek yansıtılıyor.

Güvenlik sistemleri olmalı

Yönetmelikteki bazı maddeler zaten işini iyi yapma uğraşı içindeki firmaların süreçlerinde bulunuyor. Bunlar; Araç Takip, Kamera, Koltuk Kaza Sigortaları, Rehber Donanımı, Tek Tip Kıyafet, 3-4 Nokta Emniyet Kemerleri ve daha fazlası... Biz bu güvenlik sistemlerinin olması gerektiğini savunup, mücadelesini verirken meslek örgütlerini yanımızda değil, karşımızda gördük. Bizi bireysel esnaf üzerinden kâr elde etmek istemekle suçladılar. Oysa biz işimizi iyi yapma, çocuklarımızı güvenli taşıma anlayışı ile maliyetlerimizi fiyatlarımıza yansıttık. Bizi UKOME'ye, belediyeye şikayet ederek ceza yazdırma uğraşı içine girdiler. Kimi firmalar mahkemelik bile oldu, işini iyi yapmak isterken. Ama aslında biz bunları yapmayanlardan hep daha az kazandık. Az kazanç olduğu halde yine de bu anlayıştan vazgeçmedik hatta zorluklara rağmen savunduk.

Uygulaması zor

Okullarda velilerle, şirkette bireyselci arkadaşlarla sorunlar yaşadık. Yasa koyucu ve UKOME hem bu maliyetlere katlanın hem ücretler aynı kalacak derse daha büyük kaos olur. Bu zaten büyük bir hayal. Şu andaki tarife ile ve her yıl yapılan yüzde 8-10 zam ile bu maliyetlerin uygulanabilmesi imkansız, hatta ütöpik! Keşke olsa, bizim için sevindirici olur. İstenilen sistemler şu anda mevcutlardan daha ileri bir teknoloji. Örneğin bizim kameramız sadece iç çekim yaparken şimdi dış çekim ve uzun süreli kayıt isteniyor. Maliyetlerimiz içerisinde sensörlü koltuk konusu yok. Bunu nerede yaptıracağımız da belli değil. Bu Yönetmelik açıklanırken, bir yandan da daha güvenli taşımacılık için velilere, 'maliyetleriniz artacak' denilseydi keşke. Bu konuya girilmedi. Yönetmelik hazırlanırken sektöre de danışılmadığı için işte böyle uygulanması çok zor bir Yönetmelik çıktı.

Servisçi yine mağdur

Bu sektörde çalışmamış, yeterince gözlem yapmamış, maliyetleri, ülke şartlarını bilmeyen kişiler tarafından hazırlanan bir Yönetmelik olmuş gibi. Bilerek yapılsaydı, bu sisteme geçişle ilgili 1 yıldan daha kısa bir geçiş süreci verilmezdi. Ama sanılmasın ki, biz bu teknolojileri istemiyoruz, keşke daha fazla teknolojik ya da sosyal önlem alabilsek. Düşüncede çok güzel, ama



işleyiş de incelenerek adım atılmalıydı. Plaka tahdidi sözleriyle çıkılan yolda mağdur yine servisçi oldu. Sebebini anlamadığımız plaka değişikliği sürecinde trafik denetleme şubesine mevcut plakaları teslim etmeden yeni plakaları alamıyorsunuz. Süreç iki gün. Plakasız işe gidemiyorsunuz. Yüzlerce servisçi 1700 TL ceza ödedi. Ceza ödemek istemeyen ya sahteciliğe plaka basmaya başvurdu ya da servise gitmeyip mağdur oldu. Yine bu da bilinçsiz kişiler tarafından yapılan bir geçişti.

Ulaşımındaki yerimiz ne?

Servis sektörü olarak çok merak ediyoruz. Biz toplu taşıma aracı mıyız? Ulaşımındaki yerimiz ne? Eğer toplu taşıma aracısak 2016 rakamlarına göre özel otomobiller hariç en yüksek yolcu sayısı 2 milyon 560 bin 270 ile biz servisçilere ait. Tüm toplu taşıma araçlarında en yüksek oran 16.79 ile yine bizim. Bu toplu ulaşım araçları içerisinde işini en iyi yapan biziz. Herkes diğerlerine bir de servis araçlarına baksın, Bizim araçlarımız çok daha lüks kalıyor. Çalışanların en büyük isteği servisi olan bir iş değil midir?

Servis araçlarını kamu denetlerken, kendi içinde denetimini yapmaya çalışan bir sektörüz. Toplu taşıma araçları içerisinde en güvenlisi ve konforlusu servis sektörüdür. Biz uygulanabilir olsa da olmasa da Yönetmelikteki tüm yaptırımları daha iyi hizmet adına destekliyoruz. ■



İSTAB
İstanbul Taşımacılar Birliği Derneği

İSAROD Başkanı Hamza Öztürk

7. madde servisçiye destektir

Yönetmelikte 7'nci maddenin korunmuş olması bizleri memnun etti, ciddi bir değişiklik beklentisi içerisine girilmişti. Bunun olmaması ve parayı ödeyenin tercih hakkının korunması özellikle “Velinin istediği servis aracı işletmesi ile anlaşılabilir, taşıtabilir” denişi önemliydi. Ayrıca velilerin anlaşmalarında komisyonun taraf olamayacağı, farklılıklar gözetemeyeceğine yönelik açık bir hüküm de var. Bu da çok olumlu.



Esnafı tedirgin eden...

Esnafı tedirgin eden iki husus var: Biri, taşıma tespit komisyonunun belirlediği taşımacının mülki amir onayına gitmeye gerek yok gibi bir anlam çıkıyor orası esnafta bir tedirginlik yaratıyor. Yine 7'nci maddeye dayalı olarak bireysel sözleşme yapan esnafın okul müdürü tarafından savsaklırsa sıkıntıya düşeceği konusunda bir tedirginliğimiz var. Geri kalan kısmı bireysel esnafa destektir katkısıdır.

Yönetmelikte sıkıntılı olan bir nokta; “Sözleşme bir yıl yapılır, üç

yıla kadar uzatılır” hususunda birtakım maliyetler hesaplanarak oradaki maliyetlerin kısıtlanması ayarlanmasının ne demek olduğunu biraz daha açıklanmasının gerektiğine inanıyorum. Sensorlu koltukların maliyeti çok önemli değil, çok büyük bir maliyet çıkmayacağını biliyoruz. Ama 3 Eylül 2018'e kadar yetiştirmesi konusu sıkıntılı. Üretici firmalarla konuşuk. Böyle bir tarihte bunun bitmesinin söz konusu olmadığını ifade ettiler. Burada bir tedirginlik var, yoksa eski yönetmeliğin üzerine bir şey konulmuş değil.

Yeniden değişecek

Bu yönetmelikteki düzenleme

ile Belediyelerin bizden istediği kameralar yeniden değişecek. Belediyenin istediği kameranın 3500 TL maliyeti var.

Özellikle kolejlerde taşınan liseli kız çocuklarının, görüntülerin alınmasına ailelerinin izin vermeyeceği gibi bir durum vardı. Bu sıkıntı verecek gibi görünüyor. Kovuşturma sürecinde dahi sürücülerin çalıştırılmaması konusu da okul yönetimine şoför, yedek şoför ve rehberlerin isimleri verilecek. Okul idaresi gerekli araştırmaları yapacak ve diyecek ki, “şu çalışır ve çalışmaz”. Bu düzenleme de gerçek manada işini yapmaya çalışan servisçiye destektir. ■

Ankara Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası Başkanı Tuncay Elmadağlı

Kendileri çalıştırdılar, kendileri yaptılar

Yönetmeliğin, bizim de yapmak istediğimiz ve olumlu bulduğumuz GPS, cam filmi gibi olumlu tarafları var. GPS sistemini zaten araçlarımıza takmıştık. Denetimlerle ilgili sıkıntımız yok. Ama eleştirdiğimiz tarafları da var. Özellikle rehber konusunda mağduriyet yaşadığımızı daha önce defalarca iletmıştık. Rehberin yaşı, lise mezunu olması, yine şoförün yaşı ve ehliyet tecrübesi konusunu iletmıştık. Sürecin çok uzun olduğunu, direksiyona oturmadan tecrübe kazanılmayacağını iletmıştık. Bu konularda eleştirilerimiz devam ediyor.

Kamera sistemi...

Kamera sistemi olsun istedik. 30 gün kayıt olmasında bir sorun yok ama bunlar NVR denilen sistemi mecburi koymuşlar. Kameranın DVR mobil, veya NVR olması gibi çeşitleri var. Mobil DVR denen sistem bizim bütün işimizi görüyor maliyeti de ucuz istediğimiz verimi de alıyoruz. Ama bunlar oraya NVR diye bir madde

konulmuş. Aslında direkt öyle yazmıyor, ama 25 Ekim'de İçişleri Bakanlığı bir genelge yayınladı, bununla ilgili. NVR'nin maliyetini, 7-8 bin TL diye duyuyoruz. Bununla ilgili İstanbul'da bir karar alınmış ve bir sorun yaşanmıştı.

Ağırlık sensörü değil...

Sensor konusunu çok araştırmadık ama burada güzel olan bir husus var; ağırlık denen sensor olmayacak. Eğer ağırlık denilen sensor sistemi denilseydi, aracın tüm koltuklarının tamamen değişmesi gerekecekti. Böyle bir sıkıntı vardı, orada sensor olarak denilmiş, böyle bir sensor sistemi nasıl olacak? Kimde var, takılabilir takılamaz ışıklı ama duyarlı bir sensor olacak. Koltuk sistemleri değişmeyecek, öbür şekilde olsaydı çok büyük sıkıntı yaşanacaktı.

Camlar değişirse...

2020 yılına kadar süre verilmiş. Tüm araçlar 3 yıla kadar camlarını değiştirmiş olacak. Okul taşıtlarını 100 bini sayarsak 70-80 bini renkli ve devlet, bu şekilde üretime izin vermiş, bu da bizi sıkıntıya sokacak.

Bir otobüs yeni alındıysa otobüsün cam maliyeti 13-14 bin TL'yi bulur. Cam değişimi orijinali gibi olmayacak; ucuza gelmesi için yan sanayi camlar takılacak, farklı tehlikeli durumlar oluşabilecek. Orijinal camlar kırıldığında zarar vermez türken, yan sanayi camların farklı tehlikeler oluşturacağını düşünüyoruz.

Mülki idare onayı

7'nci maddenin bu şekilde kalmasından memnunuz. Kavgaları önleyecek birtakım düzenlemeler var. Kişiler kendileri anlaşma yapsa dahi mülki idare onayı gerekecek. Bununla bir ölçüde otokontrol sağlanmış olur. Evrakların okullara verilmemesi ile ilgili sıkıntı oluyordu. Bu işi alacak kişiler, ‘ben dışardan alıyorum, okul beni ilgilendirmez’ diyordu, bunun önüne geçilmiş oldu.

2020'ye kadar...

Şimdi daha enteresan bir durum var; mevcut kontrol altında tutulan bu belgeler veya düzenlemelere uyum isteniyor. Peki, köy okullarıyla alakalı ve

taşımali sistemle ilgili hiçbir belgenin istenilmesi ne kadar normal? 2020'ye kadar hiçbir şey istenmiyor! Ne cam filmi ne sensor ne yaş... Çok büyük yanlış olduğunu düşünüyoruz. Mevcut, kontrol altında olan araçlardan bunu istiyorsun, burada taşınan çocuklar bizim çocuklar değil mi? Devletin kendisinin organize ettiği taşımacılık sisteminden hiç birşey istememesi gerçekten çok anormal.

Kendileri yaptı

Bu konularla ilgili Çalıştay yapıldı birçok başkan sorunları dile getirmeye çalıştı. O süreçten son güne kadar şifahen görüşmeler yaptık. Bize taslak hali ulaşmadı. Ben taslak halinde bizlere de gönderin bir hafta içinde dönüş yapalım, işleyiş ile kağıt üstünde farklı, ne olmalı, ne olmamalı anlatalım dedik ama olmadı. Son iki gün önce haberimiz oldu. 4 müsteşarlık, sağ olsunlar kendileri çalıştılar, kendileri yaptılar. ■



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Servis Yönetmeliğine bakış

Uzun süredir beklenen ve çok önemsenen yeni Okul Servis Araçları Yönetmeliği üzerinde, maddelerine göre durmak gerekiyor.

UDH Bakanlığı esas olmalıydı

İlgili 4 Bakanlıkça hazırlandığını bildiğimiz bu Yönetmelik, 25 Ekim 2017 tarihli Resmi Gazete'de İçişleri Bakanlığı adına yayınlandı. Her ne kadar karayollarında trafik düzenini sağlamak ve denetlemek görevi bu Bakanlığa verilmiş de taşımacıları düzenleme görevi UDH Bakanlığının olup, bu Yönetmelik onun adına yayınlanmalıydı. Nitekim kaldırılan eski Servis Yönetmeliği böyleydi.

Kapsam

Burada öğrenci taşıma faaliyetlerini kapsadığı ifade edilmiş. Halbuki çocuk taşınmasını da kapsıyor. Aynı bir Yönetmeliği olan taşıma yoluyla eğitime erişim taşımacılarını kapsayıp kapsamadığı da net değil.

Tanımlar

Kapsamda ifade edilmeyen çocuk tanımı yapılmış. Bunun içinde kreş, gündüz bakımevi, çocuk kulübü yer alıyor. Kapsamda yer alan öğrencinin ise tanımı bulunmuyor. Anlaşıyor ki, okul öncesi eğitim ile ilkökul ve ortaokula gidenler kapsanıyor. Zaman zaman zorunlu eğitim dense de liselere yönelik öğrenci taşımacıları kapsam dışı gibi.

Taşımacıyı, taşımayı ve yolcuyu öğrenci servis hizmetine göre özel olarak tanımlarken şoför tanımını buna göre yapmayıp trafik ve taşıma mevzuatlarındaki genel tanımı koymuş. Öyleyse ne gerek var?

Taşıtlar

İç ve dış kamera ile 30 gün kapasiteli kayıt cihazı, üç noktalı emniyet kemeri ve gerekli koruyucu tertibat ile oturmaya dayarlı sensor zorunluluğu geliyor. Bu zorunluluklara uyum için de 3 Eylül 2018'e kadar süre verilmiş. Mevcut araçların bunlara uyumu ve maliyeti problemler getirebilir.

Servis araçlarının camlarına renkli film takılması ve beyaz cam dışında cam kullanılması yasaklanıyor. Renkli filmler hemen sökülmek zorunda gibi. Renkli camlar için 3 Eylül 2018'e, bunlardan fabrika çıkışlı olanlara 3 Eylül 2019'a kadar süre veriliyor. Bu yasakların diğer tüm taşıtlara da uygulanacağı Yönetmeliğin yayınlandığı gün olan 25 Ekim 2017 tarihli İçişleri Bakanlığı genelgesi ile ayrıca duyuruldu. Öyleyse tüm taşıtlara zorunlu olan hususların servisler için ayrıca zorunlu yapılmasına gerek var mı?

Taşımacılar

MaHKumiyet ve hüküm giyme ile ilgili şartlar anlaşılabilir. Ancak kovuşturma veya suçla irtibat taşıyan uygulamada sorun olabilir. Zira bunları tam olarak bilmek öğrenmek hayli zordur.

Taşımacıların öğrencileri Milli Eğitim Bakanlığı'nca belirlenen sürelerde taşıması zor uygulanabilir. Bunun yerine 9.1.g'de belirtilen süre uyumu daha uygun ve yeterli.

Taşımacıların esnaf odalarının belirlenen fiyat tarifesine uyması isteniyor. Önce belirteyim ki, bunlar uyulması zorunlu tarifeler değil, tavan ücretlerdir. Esnaf olmayıp ticaret odasına kayıtlı olan büyük taşımacılar buna niye uysun. Bunun yanı sıra büyükşehirlerde UKOME tarife yayınlıyor. Okulların pazarlık hakkı da var. Hayli karışık bir durum.

Araç takip sistemi verilerinin velilerle de paylaşılması zorunluluğu sorun getirebilir.

Personel eğitimi

Milli Eğitimin ilgililerle işbirliği yaparak şoför ve rehber personele eğitim ve sertifika vermesi söz konusu. Bu konu üzerinde fazlaca duruldu. Halbuki kapsamlı basit bir eğitim gibi duruyor. Bence tartışmalı bir konu.



Gaziantep Servisçiler Odası Başkanı İsmet Özcan

Devlet de fedakarlık yapsın

Çocuklar gözbebeğimizse, her şey çocuklar içinse devlet yöneticilerine bir teklifim var: Madem servisler eski, sensorlu koltuk yok, madem araç takip ve kamera kayıt cihazı servislerde zorunlu oldu. Ekmek parasını zor kazanan esnaftan, bunları taktıracaksın diye Yönetmelik çıkardınız. Devleti yönetenler olarak siz de elinizi taşın altına koyun. Taksicilere, ticari araçlara ÖTV muafiyeti getirdiniz. Biz servisçiler olarak bu muafiyetten faydalanamadık. Çünkü otobüste eskiden beri ÖTV yüzde 1'di. ÖTV indirimi yerine yeni servis aracı alanlardan KDV almayın, mazottan KDV almayın. İŞKUR projesi ile servis hostesinin maaşını siz verin. Bu hostesler bize tutanak tutabilecek ya, bunları devlet olarak siz karşılayın. Biz de servislerimizi sıfırlayalım; kamera, araç takip sistemi, sensorlu koltuk, eğitim, üzerimize ne düşüyorsa yapalım. Servisçi şunu yapsın, bunu yapsın demek kolay; dayarsın yönetmeliği uygularsın, bunları bize zoraki yaptırırsınız. Ama biz de beddua ederek, oy vermeyerek yaparız. İnsanı yaşat ki devlet yaşasın demek kolay. Hadi bu esnafı yaşatın. Mademki çocuklarımız ülkemizin geleceği, bu kadar fedakarlığa da devlet olarak siz yapın. ■



Sultan Ailesi yenilendi.

Servis ve turizm taşımacılığının lideri Otokar Sultan Ailesi yenilendi! Yakıtta cimri, rampada güçlü Otokar Sultanlar şimdi daha konforlu, düşük işletme giderleriyle kullanıcıları hep kazançlı.

Siz de Otokar Bayileri'ne gelin, yenilenen Sultan Ailesi'yle bir an önce tanışın.

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



Otokar
Doğru karar



Ekrem Özcan

ekrem.ozcan@tasimadunyasi.com

Startupların Sektöre Etkisi

Geçen hafta, Dünya Otomotiv Konferansı'nda sektörümüzle tekrar bir araya gelme fırsatı bulduk. 'The impact of startups to the Automotive Industry' (Startupların otomotiv sektörüne etkisi) adlı panelin moderatörüyümd. Panelde Farplus Yönetim Kurulu Başkanı ve F+ Ventures'un kurucusu Ahu Serter, TTGV Başkanı Cengiz Ultav ve özellikle ulaşım sektöründe vizyoner liderlerden İTO Yönetim Kurulu Üyesi Dr. Hakan Orduhan konuşmacıydı. Panelistlerimizle; girişimcileri, yakın dönemde daha sık kullanacağımız teknolojileri ve bunların sektörümüze etkisini tartıştık. Epey keyifli ve içeriği zengin bir panel oldu. Karayolu yolcu taşımacılığı sektörünü Hakan Bey ile birlikte temsil etme fırsatımız oldu. Bu tarz organizasyonlarda karayolu yolcu taşımacılığı sektör temsilcileri olarak daha çok aktif görev almalı ve bizdeki gelişmeleri, hedeflerimizi, ihtiyaçlarımızı paylaşmalıyız. Otobüslerimizin üretiminden işletilmesine kadar örnek bir sektörüz. Ölümlü yaralanmalı kaza oranlarında bile yüzde 2,3 gibi düşük bir oranla, diğer araçlar arasında en az karışan sektörüz. "Peki, algı farklı ama" dediğinizi duyar gibiyim. Evet, işte bu algıyı kırmak için bile bu tarz organizasyonlarda daha aktif görev almalıyız.

Paneldeki ortak kanı, startupların otomotiv sektörünü derinden etkilemeye başladığı idi. Çok uzak bir dönemde değil, bundan 10 sene sonra araç sahipliğinin radikal bir biçimde azalacağı, ortak kullanımlı araçların artacağı hemfikir olunan konulardandı. Panelistler ve dinleyicilerin gündeme getirdiği diğer bir konu da sürücüsüz araçlardı. Sürücüsüz araçların teknoloji donanımları, yetkinlikleri de yine startupların hızı ve başarıları ile birlikte hayatımıza hızlıca girmeye devam edecek. Üretici firmalarımızın da bu gelişmeleri sadece izleyici olmaması, startuplarla daha çok bir araya gelmeleri, dinlemeleri, yatırım yapmaları veya işbirliği yolları geliştirmeleri gerektiği konusu da panelde en çok vurgulanan konulardandı. Sayın Ahu Serter'in de belirttiği gibi startuplarla işbirliğinde tepe yöneticisinin konuyu sahiplenmesi çok önemli bir konu. Gündelik operasyonlara kıyasla, daha orta vadede etkisi görülebilecek bir yatırım olduğundan tepe yöneticisinin sahiplenmesi, sabrı ve vizyonu çok çok önemli.

Keten Elyaftan Araç İç Tavanı

İTÜ Anı Teknokent'in, OİB'in destekleriyle, İzmir'deki beş üniversite teknokentiyle otomotiv özelinde işbirliği geliştirdiğini daha önceki yazılarımda bahsetmiştik. İşte, bu işbirliği sürecinde tanıdığımız ve geçen hafta Kortrijk'deki Busworld Fuarına götürdüğümüz girişimcilerden biri olan BPreg, keten elyaftan araç içi tavan paneli dahil birçok araç içi parçayı üretebiliyor. Sıkı durun, yüzde 70 ilgili parçanın ağırlığını azaltarak gerçekleştiriyor bunu. Hem de mekaniksel özelliklerini aynen koruyarak. Tam doktora tezinin ticarileşmesine en güzel örneklerden. Kadın bir girişimcinin liderliğini yürütmesi, bilime dayalı teknolojik bir girişim olması, araç ağırlığını azaltmaya yönelik bir çözüm sunuyor olması, çevreyi korumaya pozitif katkısı, çeşitli kalınlık ve boyutlarda, parçanın mekaniksel özelliklerini de koruyarak üretilmesi... Girişimi farklılaştırıyor ve fuarda da yakından gördük ki, yurtdışı yurtdışı firmalarımız yakından ilgilendiler. Çok yakında da global bir otomotiv üreticisinin araç içi parçalarda, keten elyaftan üretilen bu plakalarla üretime geçtiğini duyarız.

Kortrijk'e Türkiye İmzası

Otonom araca binerek deneyimleme fırsatını da bulduğumuz Kortrijk Busworld Fuarındaki gözümüze çarpan teknolojik gelişmelere gelecek haftaki yazımızda daha çok yer veremeyi planlıyorum. Algıda seçicilik de olabilir, ama Belçika'daki bu fuara üretici ve yan sanayi olarak Türklerin çıkartma yaptığını çok rahat söyleyebiliriz. Fuardaki diğer araç ve yan sanayilerle kıyaslayarak bir kez daha gururla söyleyebiliriz ki, bu topraklardan yurtdışı pazarlarda ağırlığını koyabilen yerli araç markalarımız var. Yerli otomobili üretme konusunda çalışmalarımız devam edecektir, etmelidir ve yakında da umarım başarılı marka/markaları hayata geçirebileceğizdir. Bunun yanında yerli ticari araçlarımızı çıkarmış olmamızın bir kez daha gururla farkında olalım ve kamu kurumlarımız dahil bu farkındalıkla gerekli teşvik, destek, alım ile bu göğsümüzü kabartan yerli markalarımızın yanlarında olmaya devam edelim. ■



Bursa Servis İşletmecileri Ve Halk Otobüsçüleri Odası Başkanı Sadi Aydın:

Taşımalı eğitimin muaf tutulması yanlış

Öncelikle, mesleğimizin kötü anılması bizi son derece rahatsız ediyor. Bu düzenlemelerden herhangi bir rahatsızlık duymuyoruz, çünkü her iş sürecinin daha iyi verimli olmasını biz de istiyoruz. Hakikaten olması gerekenler yapılsın. Bizim isteğimiz, mesleğimize zarar veren kişi ve kuruluşların bu alandan uzaklaştırılması. 4 Bakanlığın ortak çalışması ile bir Yönetmelik ortaya çıktı. Güzel düzenlemeler de var. Ankara'da düzenlenen çalıştayda, sahada yaşadığımız sorunlar doğrultusunda, neler olması gerektiği yönündeki görüşlerimizi ifade etmiştik. Ancak gördük ki, sektörün, çocukların daha güvenli taşınması arzusu net, ama eğitime erişim ve taşımalı sistem muaf tutulmuş. Bu, esnafımız adına bir meslek mensubu olarak beni çok üzdü. Neden bu ayırım yapıldı, bu soruyu Bakanlıklara soruyoruz.

Cumhurbaşkanımızın direktifiyle yaptık

Ayrıca kamera ve kayıt zorunluluğuna eleştirilerimiz var. Türk mühendisleri tarafından yazılım, donanımı ve üretimi yapılmış, 682 esnaf odası içinde Bursa Servis İşletmecileri ve Halk Otobüsçüleri Odası olarak tescilini aldığımız bir sistem var. Bu kamera ve kayıt sistemini (APS) biz ürettik. Yatırımımızı yaptık, Ar-Ge sürecini tamamladık ve Bakanlığımızdan da onay alarak ürettik. Yüzde yüz Türk markası ve üretimini yapmış haldeyiz. Sayın Cumhurbaşkanımız, 'yerli üretim yapın' dedi, biz de bunu 6 yıllık bir mücadele sonunda ürettik. 4 bin 500 TL denilen bu ürünü, biz -araç takip sistemi de içinde- 2 bin 200 TL'ye her üretiyor ve takıyoruz. Ama 25 Ekim'de bir genelge yayınlanıyor ve 'hayır, bu olmayacak' deniliyor. Bizim üyelerimizin araçlarında takılı olan sistem ne olacak? Hani yerli üretimi destekliyorduk.

Herkesi olumsuz etkileyecek

Bürokratların tabana inmeden, araştırma yapmadan çıkartmış olduğu bu genelgeyi çok doğru bulmuyorum. Bu genelgenin tekrar gözden geçirilerek hem yerli ürünlerin tercih edilmesi ve şoför esnaflarına sorularak yeniden düzenlenmesi yerinde olacaktır. Bundan Sayın Cumhurbaşkanımızın da haberi olduğunu düşünmüyorum. Masa başında hazırlanan bu



genelge servisçi esnafını ve bu maliyetleri yansıtmak zorunda olacağımız velileri çok olumsuz etkileyecek. Üstelik taşımalı sistemin bu maliyetlerden muaf tutulması yenir, yutulur bir şey değil. Orada can güvenliği faktörü yok mu? Haksız uygulamalara yönelik düşüncelerimi, çalıştayda, Milli Eğitim Bakanlığı bürokratlarına ilettim. Bu yapılan düzenlemenin hiç doğru olmadığını düşünüyorum.

Koruma altına alınıyor

Yönetmelikte 7'inci maddenin korunması doğru oldu. Veli çocuğunu istediğine taşıtırabilme hakkına sahip. Mülki idare onayı getirildi. Artık siz şirket sahibi de olsanız, araç sahibi de olsanız gerekli şartlara sahip değilseniz onay verilmeyecek. Böylece bu meslek korunma altına alınacak. 7'nci maddeden rahatsızlık duyanlardan ben de rahatsızlık duyarım. Neden çekiniyorlar?

Kovuşturma sürecinde dahi şirket sahiplerinin, ortaklarının ve araç sahiplerinin bu işi yapamayacağına yönelik düzenlemeyi de destekliyoruz. Eskiden elini kolunu sallayarak bu alana adım atılabiliyordu. Ama artık bunu yapamayacaklar. Firmalar artık rahat olsun. ■



Mustafa Yıldırım

TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclis Başkanı

my@tasimadunyasi.com

Dışarıda iyi, içeride farklı gelişmeler var

19 - 24 Ekim tarihlerinde Belçika Kortrijk'de Busworld Fuarı vardı. İlk defa 1996 yılında gittiğim Busworld ile bugün arasında büyük farklar gördüm. Daha önce de defalarca gittim. Her seferinde Türk firmalarının arttığını gururla görüyoruz. Türk otomotiv sanayinin nerelere geldiğinin önemli bir seviyesi bu fuar. Resmen Belçika'ya Türk çıkarması yapıldı. Bu, otomotiv endüstrimizin ne kadar üretken ve iyi olduğunun göstergesidir. Özellikle ben yine yan sanayicilerimizden bahsedeceğim. Bursa'daki KOBİ ölçeğini aşmış, giderek markalaşan birçok firma cam, koltuk, kumaş firmalarımız oradaydı.

İktisat fuarı

Busworld bir otobüs iktisat fuarıdır. Özellikle otobüs üreticilerimizin bu fuara duyduğu ilgi beni fazlasıyla memnun etti. Türkiye, otomotiv endüstrisinde Avrupa'ya ağırlığını koydu. Mercedes Tourism otobüsünün Avrupa otoyollarında dolaştığını gördüm. Paris'te de yollardaydı. MAN geç de olsa bir adım attı, 13 metrelik arabaya döndü. Yeni Fortuna da, Mercedes'in ve Otocar'ın araçları da ilgi çekti.

Küçük otobüs bana göre Türkiye'nin önemli modelidir. Kısa mesafe şehir içi taşımacılıkta önemli rolü olacağını umuyorum. Temsa Genel Müdürü dahil bir çıkarma yaptılar. Temsa ve Isuzu gibi üretici bütün firmalarımızın önemli yeni modellerini gördük. Busworld otomotiv endüstrimiz için önemli bir sınav oldu. Bu sınav tek taraflı olmamalı, devletin de otomotiv endüstrisine yeterli desteği vermesi lazım. Türkiye'nin ikinci el otobüsleri düzenlemesiyle ihracat hızlanacak, araç filoları yenilenecek hem de istihdam oluşturulacak. Devlet de katma değer kazanacak. Koltukçusundan camcısına kadar herkesin çarkları dönmeye başlayacak.

Ulaştırma ve Lojistik Kongresi

Türkiye'de lojistik konusunda çok fazla okulda, bölüm yok. Beykoz'da adı lojistik olan bir okulumuz var. Ama İstanbul Üniversitesi'nin de dünyasıyla kurduğu lojistik bölümünün, Ulaştırma ve Lojistik Kongresi vardı ve öğrencilerinin neredeyse tamamı oradaydı. Taşımacı firmalarımız ile demek başkanlarımızın hepsi, özellikle büyük bir ilgiyle oradaydı. Orada uygulamalı eğitimin çok güzel örneklerini gördük. Şirket yöneticileri oradan eleman tedarik ediyorlar. Teori ile pratiğin yan yana getirilirse çok daha başarılı işler yapılacağını net olarak gördüm. Birçok öğrencinin de stajlarını taşımacı kuruluşlarda yaptıklarını tanık oldum. İstanbul Üniversitesi'ni tebrik ediyorum bununla kalmayacak ve bizimle ilgili Ulaştırma Mühendisliğinin Türkiye'de literatüre eğitim dünyasında yer almasını istiyoruz. Çünkü ulaşım ekonomide önemli bir zaman dilimini alıyor.

Hayatımızın önemli yeri ulaşım

Ekonominin de önemli yeri ulaşım. Demiryollarından havayollarına, denizyollarından karayollarına her şirkette ulaşım mühendislerinin rol alması lazım. Akademisyenlerle bunları da konuştuk. Başta Bakan Ahmet Arslan olmak üzere, Ulaştırma Bakanlığından Şaban Atlas oradaydı, UTİKAD, UND, IRU oradaydı. Hepsinin ciddi destek olduğuna şahit oldum. Konuşmalarımızla öğrencilere bir nevi koçluk yaptık. Ne yapmaları gerektiğini anlattık. Ulaşımın insan hayatında önemini aldıkları eğitimin hayat için ne kadar önemli olduğunu anlatmaya çalıştık. Öğrencilikleri sırasında da çalışmalarını tavsiye ettik. Bu kongrenin sürekliliğinin sağlanarak geleneksel hale getirileceğine inanıyorum.

Telif hakları

Telif hakları konusu enteresan bir hale geldi. Müzisyenlerin oluşturduğu meslek birliklerinde yeniden parçalanma yaşandı. Artık muhatabımız 7 ayrı meslek birliği... Telif istekleri otobüs başı 1570 liraya çıktı. Kültür Bakanlığı, Odalar Birliğine pazarlık yapmak üzere, bir hakem heyeti oluşturulması konusunda yetki verdi. Yazarı, yapımcısı sanatçısı ayrı telif istiyor ve hepsiyle ayrı ayrı muhatap olacaksınız. Bütün bunları üst üste koyduğunuz zaman bu taşınabilen bir yük değil. Telif hakları çok can sıkıcı duruma geldi. ■

www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi

Tasima Dünyası Gazetesi

Yerel Süreli Haftalık Gazete

Yıl: 7 • Sayı: 294 30 Ekim - 5 Kasım 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

Teknoloji Editörü

Ekrem ÖZCAN

Reklam Rezervasyon

0532 779 21 82

İş Geliştirme Danışmanı

Mehmet ÇIKINCI

Hukuk Müavirleri

Elanur KOÇOĞLU

Murat KOÇOĞLU

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

Tasima Dünyası, basın meslek ilkelerine uymaya söz verir.

Tasima Dünyası Gazetesi ve ekinde yayınlanan yazı, haber ve fotoğrafların her türlü telif hakkı **Pivot**

Yayın ve Reklam Pazarlama'ya aittir.

İzin alınmadan, kaynak gösterilerek dahi kitişas edilemez.

BÖLGELER: İZMİR **Cumhur ARAL** **ANTALYA** **İrfan YALÇIN**

EDİRNE **Hüseyin TOPÇU** **DIYARBAKIR** **Ramazan DEMİR**

BAŞSAĞLIĞI

Konya Akşehir yerel firması
Lüks AK-SEL Seyahat
Genel Müdürü

Mehmet Muhammet ABİT'in

vefatını üzümlere öğrenmiş bulunuyoruz.

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

Bayraktarlar Holding A.Ş.

Pamukkale Turizm'in filosundaki

Mercedes otobüs sayısı 168'e çıktı

Pamukkale Turizm, 9 adet Mercedes-Benz Tourismo 16 RHD 2+1 teslim aldı. Mercedes-Benz marka otobüs sayısını 168 adede çıkardı.

Pamukkale Turizm, Mercedes-Benz Türk Yetkili Bayi Has Otomotiv'den yaptığı bu alım ile birlikte 452 adet otobüsten oluşan filosundaki Mercedes-Benz marka otobüslerin sayısını 168 adede çıkardı.

Pamukkale Turizm'in İzmir'deki tesisinde düzenlenen teslimat törenine, Pamukkale Turizm Yönetim Kurulu Üyesi Ahmet Bababalım, Özmal Filo Müdürü Ahmet Aksoy ve İzmir Otogar Müdürü Ahmet Dombaz, Mercedes-Benz Türk Otobüs Pazarlama ve Satış Müdürü Alper Kurt, Otobüs Filo Satış Kısım Müdürü Burak Batumlu, Has

Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Latif Karaali, İcra Kurulu Üyesi Mustafa Sarıgül, Otobüs Satış Müdürü Soner Balaban, Has Otomotiv İzmir Genel Müdürü Turan Dik, katıldı.

Maliyet ve dayanıklılık

Pamukkale Turizm Yönetim Kurulu Üyesi Ahmet Bababalım, "Mercedes-Benz Tourismo araçlarını düşük yakıt, işletme maliyetleri ve dayanıklılığı nedeniyle tercih ettik. Pamukkale Turizm olarak her zaman güven ve kaliteye önem veriyoruz, Bu doğrultuda da yeniliğe yapılan yatırımlarımıza devam ediyoruz ve devam edeceğiz. Mercedes-Benz Türk, Mercedes-Benz Finansal Hizmetler ve Has Otomotiv yetkililerinin bize gösterdiği ilgi de bizleri çok mutlu etti" diye konuştu.

Bol kazançlar diliyoruz

Mercedes-Benz Türk Otobüs Pazarlama ve Satış Müdürü Alper Kurt, "9 adet Mercedes-Benz Tourismo 16 RHD 2+1 otobüs alım için Pamukkale Turizm'i tebrik ediyor ve teşekkürlerimizi sunuyoruz, satın aldıkları araçların bol kazançlı ve hayırlı

Mercedes-Benz Tourismo araçlar, düşük yakıt tüketimi ve yüksek ikinci el değeri ile filoların birinci tercihi oluyor.

olmasını diliyoruz. Bayimiz Has Otomotiv, BusStore ve Mercedes-Benz Finansal Hizmetler ekibine bu satış için gösterdikleri emek ve destekleri için çok teşekkür ederiz" dedi.

Uzun yıllar devam etsin

Has Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Latif Karaali ise, "Değerli iş ortağımız, Türkiye'nin en köklü şehirlerarası yolcu taşımacılığı ve turizm şirketlerinden biri olan Pamukkale Turizm ile olan değerli birlikteliğimizin daha uzun yıllar devam etmesini ve yeni araçlarının hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum" şeklinde konuştu. ■



Kâmil Koç ve Brisa işbirliklerini genişletti

2016 yılında Brisa'nın filolarına özel danışmanlık ve hizmet çözümleri sunduğu Profleet değerler paketi ile işbirliklerini geliştiren iki şirket, işbirliklerinin devamını düzenlenen imza töreniyle duyurdu. 20 Ekim'de, Brisa

CEO'su Cevdet Alemdar ile Kâmil Koç Otobüsleri AŞ Genel Müdürü Cengiz Doğan'ın imzalarıyla işbirliği devamı sağlandı.

2017 yılında bir adım öteye taşınan işbirliği çerçevesinde Kâmil Koç, Bridgestone markalı lastik tedariki, Bandag lastik kaplama hizmeti, araç yedek parça satış ve bakımının yanı sıra; filoların ürün, fiyat, performans, servis ve danışmanlık ihtiyaçlarına yönelik Brisa'nın geliştirdiği Profleet değerler paketinde yer alan hizmetlerden yararlanmaya devam edecek.

Brisa, kilometre maliyet garantisine ek olarak Kâmil Koç araçlarında ömrünü tamamlamış lastiklerin geri kazandırılmasını sağlayarak da hem maliyet yönetiminde önemli bir avantaj sunmaya devam ediyor hem de yakıt tüketimini düşürerek filo operasyonlarının çevre üzerindeki olumsuz etkilerini önemli ölçüde azaltıyor.

Brisa CEO'su Cevdet Alemdar, "Profleet filo yönetim çözümleri hizmetlerimizle, filoların ihtiyacı olan tüm hizmetleri tek bir çatı

altında topluyoruz. Profleet çatısı altında sunduğumuz hizmetlerle müşterilerimizin operasyonel maliyetlerini ve risklerini azaltırken, aynı zamanda yakıt tüketimini ve lastik atıklarını azaltarak çevrenin korunmasına da katkı sağlıyoruz. Yanı sıra detaylı saha araştırmaları, gözlemler ve raporlamalar ile olası sorunları tespit ediyor; kurumsal girişimcilik yaklaşımıyla tamamen müşterilerimizin ihtiyaçlarına özel çözümler sunuyoruz. Sahip olduğumuz bu bilgi birikimi ve deneyimi Türkiye'nin öncü taşımacılık şirketlerinden Kâmil Koç ile paylaşmaktan mutluluk duyuyoruz" dedi.

Kâmil Koç Genel Müdürü Cengiz Doğan ise "Teknolojiye ve insan kaynağına sürekli yatırım yaparak olmazsa olmazımız olan seyahat güvenliği noktasında kendimizi sürekli geliştiriyoruz. Operasyon merkezimiz, araç güvenlik sistemlerimiz, saha denetim ekiplerimiz, kaptan akademimizle sektörde bu alana en kapsamlı yatırımı yapan şirketiz. Brisa'dan yıllık ortalama 4 bin adet lastik alımı gerçekleştiriyoruz" dedi. ■



29 Ekim
Cumhuriyet
Bayramınız
Kutlu Olsun



AŞTİ Kooperatifi Yönetim Kurulu adına
Ethem ATEŞ / Başkan

Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclisi Toplandı

Otobüs kazalarında kaza kırım ekibi

Havayolunda ve raylı sistemlerde yaşanan kazalarda kaza kırım ekibinin görev yaptığı konusu sektör meclisinde tartışıldı. Ölümlü otobüs kazalarında da bağımsız bir kaza kırım ekibinin görev yapmasına imkan tanıyacak düzenlemelerin ve çalışmaların yapılması konusunda görüşler dile getirildi.

Sektör Meclisi toplantısında, “Trafik kazalarının oluşma nedenleri ve kazaların önlenmesi için alınacak tedbirlerde sektör oyuncularının görüş ve önerileri, karayolu yolcu taşımacılığı sektörü içerisindeki personel reformu ihtiyacı, sektördeki haksız rekabet uygulamaları, akaryakıt indirimlerinin kaldırılması konusundaki girişim, yolcu taşımacılığı koordinasyon kurulunun kurulması, meclis üyeleri arasından çalıştaylara katılacak kişilerin seçimi hakkında kriterlerin oluşturulması, UKOME’lerde sektör temsilcilerinin temsil edilmesi, U-NET hakkında bilgilendirme, Toplu Ulaşım Yasası ile ilgili alt çalışma grubu çalışmaları hakkında bilgilendirme yapılması, Türkiye geneli ve İstanbul’ daki otogarlar konusu, telif hakları” görüşüldü.

Belediye imtiyazı

Havaalanı işletmecilerinin belediyelerle işbirliği yaparak havaalanlarından otogarlara yapılan taşımacılığın büyük bir haksızlık oluşturduğuna değinen Sektör Meclisi Başkanı Mustafa Yıldırım, “Sivil Havacılık Yönetmeliği’ne yönelik gerekli başvurularımızı yaptık. Bu haksızlığın giderilmesi mücadelemiz sürecek. Sektörler arasındaki haksız rekabete devlet eliyle çanak tutulması doğru değil” dedi.

Akıllı sistemler

Trafik kazalarının hem ülke için hem sektör için doğurduğu sonuçlar açısından çok önemli olduğuna dikkat çeken Yıldırım, “Kazaların büyük çoğunluğunun nedeni belli; dikkatsizlik, uykusuzluk ve yorgunluk nedeniyle yaşanan kazaların önlenmesi için sürücü uyarı sistemleri kurulmalı. Uçaklarda var olan kara kutu sisteminin otobüslerde olmasına yönelik bir çalışma var. Akıllı sistemlerin hızla hayata geçmesi gerekiyor. Sık sık gündeme getiriyorum; Trafik Bakanlığı’nın kurulması gerekiyor. Olmazsa, bir müsteşarlık oluşturulmalı. Trafikte çok başlığın önlenmesi ve tek bir



otoritenin hayata geçmesi gerekiyor” dedi.

Akaryakıt indirimlerinin ulaşım maliyetlerinin aşağıya çektiğine dikkat çeken Yıldırım, “İndirimlerin devam etmesi gerektiğine inanıyoruz. Hesabına gelen bu indirimi yapsın, gelmeyen yapmasın. Sayın İmran Okumuş, bayilerin örgütü PUIS’in başkanı. O da onların haklarını savunmaya çalışıyor. Ama bu indirimler kaldırılırsa ulaşımın maliyetleri artacak. 80 milyonun hayatını etkileyecek. Bu durumda Bakanlık bayiler yanında mı olacak, vatandaşın yanında mı olacak, göreceğiz” dedi.

Kaza kırım ekibi olsun

Sektör Meclisi Üyesi Çağlar Şahin,

kaza kırım ekibi konusunu gündeme getirdi: “Havayolunda ve demiryolunda yaşanan kazalarda ‘kaza kırım ekibi’ uygulaması var. Otobüs sektöründe bu tür bir uygulama hayata geçirilmesi mümkün olamaz mı?”



Kazaları bağımsız otorite

TOBB Sektör Meclisi Danışmanı

Kemal Karayormuk, “Bu konu çok önemli. Talebimizi daha önce ilettiğimiz Emniyet Genel Müdürlüğünden, ‘böyle yetkinliği olan personelimiz yok’ cevabını aldık. Aynı bir otorite şeklinde ele alınması gerektiğine inanıyorum. Bilirkişi olarak üniversite hocalarının bilgisine başvuruluyor. Ben bunu yanlış buluyorum. Bağımsız bir otorite kurulması lazım” dedi.

Bakanlığın U-NET sistemi

Ulaştırma Bakanlığı’nın 1 Ocak 2018’den itibaren uygulamaya başlayacağı U-NET sistemiyle ilgili açıklamalarda da bulunan Karayormuk, “Bu sistem sektörün canını yakacak. Bugün var olan uygulamaların hepsinin değişmesine neden olacak. Büyük firmaların personeli, kendi içlerindeki disiplin düzeniyle çalışıyor. Bakanlık denetimi ile bu, çok farklı bir düzeye gelecek. Bütün otobüsler ve şoförler dijital veriler üzerinden takip edilecek” dedi.

Koordinasyonsuzluk

Sektör Meclisi Üyesi Suat Sarı,

“Bakanlıklar arasında yıllardır süren çelişme, kazalara çözüm bulmayı zorlaştırıyor. Milli Eğitim Bakanlığı ehliyetlerin verilmesini düzenliyor. Karayolları hem yol hem denetim yapıyor. İçişleri Bakanlığı da denetim yapıyor. Buradaki koordinasyonsuzluk da sorunların çözüme kavuşmasını engelliyor. Bir de kamudaki yetişmiş elemanın azlığı veya yetişenlerin de sık sık görevlerindeki değişiklikler söz konusu.

Trafik konusunda, devlet, gelişmiş ülkelerde çekilmiş ve özel sektörü denetleyen konuma gelmiş. Avusturya yolunda 5 saat araç kullandım. Bütün otayollarda 40 km’de bir şoförlere uyuma yerleri yapmışlar. Çok temiz bir ortamda şoförler uyuyor. Burada dinlenmeden araç süren şoförlere çok ciddi cezalar geliyor. Otoyollarda çok bakımlı” dedi.

Akaryakıt indirimleri

Toplantıya katılan tüm konuşmacılar, akaryakıtta yapılan indirimlerin kaldırılmaması ve sektörün geleceği için kolaylaştırılması gerektiğini dile getirdi...

Kazaların sınıflandırılması

UATOD Başkanı Mehmet Erdoğan,

“Otobüs kazalarında belge türlerinin belirtilmesine yönelik bir çalışma yürütmüştük. Şu anda bunun devam edip etmediğini bilmiyorum ama belge türlerine yönelik kazaların sınıflandırılması çok önemli. Otobüs kazası denildiğinde D1 belgeli olarak bir ayırttırma yapılması önemli. En güvenli sistemin şehirlerarası otobüsler olduğu görülecektir” dedi.

Ölümlü kazalarda, kaza kırım ekibi

TOFED Genel Sekreteri Mevlüt İlgin,

“Kaza kırım ekibi oluşturulmasını daha önce gündeme getirdik. Bunun her kazada değil, ölümlü kazaları incelemesi ve rapor hazırlamasının önemini vurguladık. Çelişkili raporlar yazılıyor. Olay yerine, aracı üreten şirketlerin personeli geliyor, biz bunun bağımsız bir otorite şeklinde olması gerektiğini düşünüyoruz” dedi.

Otobüs şoförlüğü cazip hale gelmeli

TOF Başkan Yardımcısı İbrahim Artırdı,

çoğunlukla sürücülerdeki yetersizliğin kazalara yol açtığını belirterek, otobüs şoförlüğünün yine cazip hale getirilmesi gerektiğini söyledi: “Kaptanlar geçmişte en iyi

otellerde yatarak, sefere çıkardı. Şimdi bagajlarda yatıyor. Sonra da dikkatli olmasını, yorgun olmamasını bekliyoruz. Eskiden sürücü koltuğuna oturtmak için en iyisi seçmeye uğraşırdık. Şimdi böyle bir seçim imkanı kalmadı. Kaptanların sosyal imkanlarını geliştirsek bu iş tekrar cazip bir meslek haline gelecektir.”

Yetişmiş personel konusu

Best Van Yönetim Kurulu Üyesi

İrem Bayram, sektörde yetişmiş personel sıkıntısının çözümüne yönelik online bir veri sistemi oluşturulabileceğine dikkat çekerek, “Bu veri sisteminde personel puanlaması yapılarak, personel seçiminde kolaylıklar sağlayabilir” dedi.

Hem nitelikli şoför arıyoruz, hem de yeterli ücreti vermiyoruz

İTO Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Orduhan

da nitelikli sürücü bulmanın giderek zorlaştığına dikkat çekti: “Okul servisi gibi çok kıymetli, çok önemli bir işte çok nitelikli bir şoför istiyoruz. Ama asgari ücretin biraz üzerine para veriyoruz. Kaliteli adam bulmak için iyi ücret ödemek durumunda olacağız. Sektör buna doğru gidiyor, zaten bunu yapacak.”

Toplu Ulaşım Yasası

Hakan Orduhan, Toplu Ulaşım Yasası ile ilgili yapılan çalışmanın ilk sonuçlarını sektör meclisi üyeleri ile paylaştı. Bu yasanın alt yapısının oluşturulması için sürdürülecek çalışmalar için 59 bin Euro+KDV maddi kaynak yaratılması konusu gündeme geldi. TOBB ve İTO nezdinde görüşmeler yapılması ifade edildi.



Çalıştay sonuç bildirgesi nerede?

IPRU Başkanı Fatih Tamay,

gündem konularına yönelik değerlendirme yaptı: “Trafik ile ilgili bir Çalıştay yapıldı. Ama sonuç bildirgesi hala yayınlanmadı. Sadece bildirgenin hazırlanması bu kadar uzun sürüyorsa, trafik kazalarını önlemek mümkün değildir. Personel reformu konusu çok ciddi bir konu. Bunun bir toplantı maddesi şeklinde değil ama bu çok daha geniş bir panel yapılarak masaya yatırılması gerekiyor. Bu konu çok ciddi. Kimse önlem almıyor.” ■

IPRU Genel Kurulu 8 Kasım’da

IPRU’nun 2. Olağan Genel Kurulu TÜYAP’ta gerçekleştirilecek. Genel kurulumuza Ulaştırma Bakanımız Sayın Ahmet Arslan’da katılacak.



Sektör Meclisi Toplantısı geniş haberi: www.tasimadunyasi.com

İSTAB ve Pirelli dostluk yemeğinde buluştu

İSTAB Yönetim Kurulu üyeleri ve Pirelli yöneticileri, 23 Ekim Pazartesi günü, Cemile Sultan Korusu’nda gerçekleştirilen dostluk yemeğinde bir araya geldi.

Programa, İSTAB Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Karakış ve Yönetim Kurulu üyeleri, Pirelli Otomobil Lastikleri AŞ CEO’su Gian Paolo Gatti Comini, Türkiye Satış Müdürü Emre Özdemir, Pazarlama Müdürü İpek Onaran, Pazar Kalite ve Eğitim Müdürü Oktay Ginalli ve İstanbul’da faaliyet gösteren Pirelli bayileri katıldı.

Toplantıda kış sezonu öncesi kış ve dört mevsim lastikleri ile ilgili ihtiyaçlar değerlendirildi. Pirelli ve İSTAB arasındaki işbirliğinin önemli olduğunu belirten CEO Comini, “Sizler her gün yaklaşık 60 bin araç ile yaklaşık 4,5 milyon personeli ve öğrenciyi İstanbul’un kuzeyinden güneyine, doğusundan batısına her türlü hava şartlarında taşıyorsunuz. Araç lastikleriniz de bu hizmetin önemli bir parçası. Bizler doğru lastiği İSTAB üyelerine önererek, daha güvenli ve konforlu hizmet vermelerine katkı sağlayacağımıza inanıyoruz” dedi. ■



Doğu ve Güneydoğulu otobüsçüler haksız ve yıkıcı rekabete karşı!

2017 sektör için dönüm noktası olmuştur

Diyarbakır Otobüsçüler Derneği Başkanı Aydın Özgen, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgesinde birlikte hareket etmenin olumlu sonuç verdiğini belirterek, "Diyarbakır, Van, Şanlıurfa, Bingöl, Batman, Muş bölgesinde yürüttüğümüz çalışmalarla sektör mensupları 2017'nin bir dönüm noktası olduğunu ve son 10 yıldır kazanamadıkları seviyede bir kazanç elde ettiklerini ifade ediyorlar. Bu da bizim ne kadar doğru yolda olduğumuzu gösteriyor" dedi.

Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgesi firmaları, haksız ve yıkıcı rekabetle mücadele ve maliyetleri düşürmeye yönelik başlattıkları çalışmaları İstanbul'a taşıma kararı aldılar. TOFED Genel Merkezi'nde bir araya gelen firma sahipleri ve yöneticileri zorlu geçecek kış sezonuna yönelik birlikte hareket etmenin önemine dikkat çektiler.

Son 10 yılın en yüksek kazancı

Toplantının açılış konuşmasını yapan Diyarbakır Otobüsçüler Derneği Başkanı Aydın Özgen, yaşanan zorlukların farkına varmaları gerektiğini vurgulayarak, "Artık gerçekleri görmeliyiz. Artık birleşmek



zorundayız. Ortak mücadele ve birliktelik sürecinde Adana, Mardin, İzmir ve İstanbul'da başarılı olmadık. Diyarbakır, Van, Şanlıurfa, Bingöl, Batman, Muş bölge firma sahiplerinin ortak kararıyla ikinci kez Türkiye turuna çıktık. Bu illerde başarı oranımız yüzde 90'lar seviyesine geldi. Sorun yaşadığımız İstanbul, Adana ve İzmir'de de başarılı olacağımıza inanıyoruz. Görüşmelerde, yürütülen çalışmalar sayesinde, 2017 yılının sektör için dönüm noktası olduğu vurgulandı. Son 10 yıldır hiç kazanamadığımız seviyede bir para kazanıldığını ifade ettiler. Bu da bizim yürüttüğümüz çalışmaların ne kadar doğru olduğunu kanıtı. Başarımızın devamlılığını sağlamak için hep bir araya gelmek durumundayız. Gönül

arzu eder ki, Siirt bölgesi firmaları da aramızda olup bize destek versinler. Mardin'de sorunu çözmek için girişim yapacağız" dedi. İstanbul Otogarında yaşanan ayakçı ve çorbacı sorununun bir an önce çözüme kavuşmasının da önemine dikkat çeken Özgen, "Bu sorunu çözerek haksız ve yıkıcı rekabetin önüne geçebiliriz" diye

konuştu.

Kış sezonu için de birlik

Toplantıda, katılımcılar tarafından, zorlu bir kış sezonunun başlayacağına ve herkesin birlikte hareket etmesinin önemi de vurgulandı. TOFED Genel Başkanı Birol Özcan da Doğu ve Güneydoğu

Anadolu firma yetkilerini TOFED'de ağırlamaktan mutluluk duyduklarını ifade ederek, "Sektörün, sorunlarını aşabilmesi ancak birlikte hareket etmesi ile mümkün. Evet, zorluklarımız büyük, maliyetlerimiz de ağırlaşıyor. Ancak sorunların çözümü için bizim de yapmamız gerekenler var" dedi.

Best Van Turizm firma sahibi Arslan Bayram, alınan tüm ortak kararlara, firma olarak, uyacaklarını ve yürütülecek çalışmalara destek vereceklerini açıkladı. ■

Toplantıya katılan firma yetkilileri

- Peşvan Kızılkaya - Öz Diyarbakır,
- Arslan Bayram - Best Van,
- Ahmet Altungök ve Mehmet Akdemir - Cesur Bingöl Turizm,
- Hasan Bürkük ve Mesut Yiğit - Has Bingöl Turizm,
- Murat Güneş - Özlem Diyarbakır,
- Zeki Kızılkaya ve Şaban Doğmuş - Öz Diyarbakır,
- Cengiz Karakaş ve Ahmet Sukuti - Yeni Diyarbakır,
- Adnan As ve Gökmen Şenses - Astor,
- Fuat Altun - Şanlıurfa Derbaş,
- Necdet İpekçioğlu - Şanlıurfa Cesur Turizm,
- Erdal Antika, Sayit Özyayın ve Atay Aytürk - Van Gölü Turizm,
- Aydın Özgen - Star Diyarbakır,
- Zahit Güngör ve Şahin Laçın - Best Van,
- Nurettin Kızıltan - Van Metro,
- Nedim Genç ve Remzi Erik - Can Diyarbakır,
- Mehmet Toprak ve Bakir Paşaçetin - Urfa Hassoy,
- Fikret Vuranel - Şanlıurfa Cesur, Nevzat Dalgacı - Siirt Petrol,
- Muhittin Altun ve M. Salih Pador - Star Batman,
- Hayrettin Akdoğan - Özlem Batman,
- Kadir Sukuti - Özlem Diyarbakır,
- Nihat İşleyen - Özerçi Seyahat,
- Cemal Akdoğan - Has Diyarbakır, Yılmaz Özkan - Yeşil Muş Ovası,
- Ersin Sayan - Lider Muştur



Doğu firmaları EBOD ev sahipliğinde buluştu

Ege Bölgesi Otobüs İşletmecileri Derneği Başkanı Serdar Gerilakan ve Yönetim Kurulu Üyeleri, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'dan gelen firma sahiplerini ve genel müdürlerini ağırladı.

Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölge firmaları Lüks Batman, Öz Diyarbakır, Özlem Diyarbakır, Star Diyarbakır, Yeni Diyarbakır, Has Diyarbakır, Star Batman, Muş Ovası, Muş Erçiş İtimat, Erçiş Seyahat, Özlem Batman, Şanlıurfa Astor firma sahip ve genel müdürleri, Ege bölgesi otobüs yazıhane işletmecileri ve dernek başkanlarının katılımı ile EBOD ev sahipliğinde bir toplantı düzenlendi. Toplantıda, biten yaz sezonunun ardından zorlu bir kış sezonunun geldiği ve düşen yolcu talebinin sektörde haksız ve yıkıcı rekabet ortamını artırmaması ve maliyetlerin düşürülmesine yönelik görüşler dile getirildi.

EBOD katkı sağlayacak

Toplantının çok verimli ve başarılı geçtiğini belirten EBOD Başkanı Serdar Gerilakan, "Öncelikle meslektaşlarımızı ağırlamaktan, onlara ev sahipliği yapmaktan büyük bir memnuniyet duyduk. Doğu ve Güneydoğu bölge firmaları haksız ve

yıkıcı rekabetle mücadele ve maliyetlerin azaltılması noktasında çok önemli bir birlikteliğin adımını attı. İşletmecilerin yolcu kapma yarış sırasında yıkıcı rekabetten kaçınmaları, rakip olsalar bile birbirleriyle ticari ahlak çerçevesi içerisinde dost kalabilmenin önemi vurgulandı. Birlikte hareket ederek, sorunlara çözüm aranması da dile getirildi. Katılımcılar, ortak görüşleri çevresinde EBOD'un otobüs

firmalarına ve işletmecilerine sağladığı büyük katkılara dikkat çektiler, bu da bizi memnun etti. Bu birlikteliğin devam etmesi için EBOD yönetimi olarak, sorumluluk ve görev almaya hazırız" dedi. ■



TÜRKİYE'Lİ OTOBÜS ÜRETİCİLERİ Busworld'da boy gösterdi

Temsa'dan

Avrupa pazarına yepyeni iki otobüs

20-25 Ekim tarihleri arasında düzenlenen Busworld Kortrijk Fuarı'nda TEMSA, iki yeni ürünü turizm aracı MD9 ve okul otobüsü LD SB Plus'ın lansmanını gerçekleştirdi. Fuar standında iki yeni ürünün yanı sıra Amerika pazarına satışı yapılan TS45, ayrıca Maraton, HD, MD7 Plus ve elektrikli otobüs AvenueElectron da sergilendi.

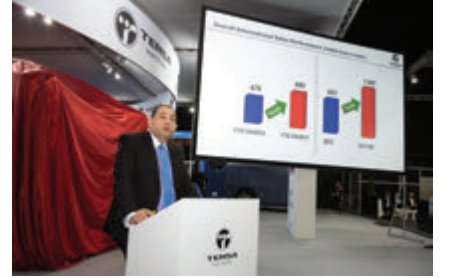
TEMSA Hall 7'de bulunan 1120 metrekarelik 701 nolu standında ikisi yeni olmak üzere toplam 7 aracını tanıttı. TEMSA bu yıl fuarda Fleetics teknoloji teması ile de yerini aldı. Fleetics, büyük veri altyapıları ve veri bilimi teknikleri kullanılarak otobüslerden toplanan verilerin gerçek zamanlı incelenmesini mümkün kılıyor.

TEMSA Pazarlama ve Yurtdışı Satış Direktörü Kadri Özgüneş, "Bu önemli fuarda her yıl farklı ürün grupları ile müşterilerimizin karşısına çıkmak bizleri de heyecanlandırıyor. Bu yıl iki yeni araç tanıtımını yapıyoruz, müşterilerimizin büyük beğenisini kazanacağına inanıyoruz" dedi.

TEMSA Genel Müdürü Dinçer Çelik, 1 Kasım itibarıyla TEMSA Genel Müdürlüğü'ne atanan Hasan Yıldırım, TEMSA Uluslararası Satış Direktörü Acar Kocaer ve TEMSA Pazarlama ve Yurtdışı Satış Direktörü Kadri Özgüneş TEMSA standında ziyaretçileri karşıladı ve müşteri beklentilerine hızlı çözümler sunabilmeyi başaran bir marka olarak bu başarısının karşılığını, her yıl büyüyen pazar adetleri ile aldığını ifade edildi. ■



Fransa Bayisine plaket sunuldu.



Acar Kocaer, fuarda sunum yaptı.

Anadolu Isuzu

Avrupalı belediyelerin çözüm ortağı

Dünyanın önde gelen otobüs ihtisas fuarları arasında yer alan Busworld'e katılan Anadolu Isuzu, standında yeni nesil Isuzu Novociti Life'in Avrupa prömiyerini yaparken, yeni aktif ve pasif güvenlik önlemlerine sahip Isuzu Visigo'yu da tanıttı.

Anadolu Isuzu Genel Müdürü Tuğrul Arıkan, alçak tabanlı engelli yolcuların hayatını kolaylaştıracak Novociti Life ve yüksek teknoloji güvenlik ekipmanlarıyla donatılan Visigo'nun, Avrupalı belediyelerin yeni çözüm ortağı olacağını söyledi: "Isuzu Motors Limited ortaklığıyla Türkiye'deki tesislerimizde üretilip, başta Avrupa olmak üzere 3 kıtada 30'un üstünde ülkeye ihraç ettiğimiz otobüslerimizle, dünya yollarında



insanların güvenli ve konforlu seyahat etmesini sağlıyoruz."

Isuzu'nun her model otobüsünü, Avrupa'daki tek üretim merkezi olan Türkiye'de 33 yıldır biz ürettiklerini, yurtdışına en çok midibüs ihraç eden şirket olduklarını söyleyen Arıkan, son 13 yılda, Isuzu midibüslerle 12 kez Türkiye'nin ihracat şampiyonu olduklarını açıkladı. ■

Otokar'ın yeni otobüsü

ULYSO T tanıtıldı

Belçika'da, bu yıl 33 ülkeden 350 katılımcının yer aldığı Busworld Europe (Kortrijk) 2017'e Otokar, 5 aracıyla katıldı. 40'tan fazla ülkede otobüsleri kullanılan Otokar, sektörden gelen talep üzerine geliştirdiği ULYSO'nun Avrupa lansmanını da Busworld'de gerçekleştirdi.

10 metre sınıftaki ilk araçları olan DORUK T'nin pazara sunulduğu ilk günden itibaren şehirlerarası ve turizm taşımacılığının en gözde araçlarından biri olmayı başardığını belirten **Otokar Genel Müdürü Serdar Görgüç**, "Taşıma şirketlerinin beklenti ve ihtiyaçları doğrultusunda DORUK T otobüsümüzü yeniledik. Türkiye pazarına sunduğumuz yeni DORUK T'yi, ULYSO T ismiyle Avrupa pazarının beğenisine sunuyoruz. Daha yüksek konfor, yüksek taşıma kapasitesi ve optimum işletme maliyetleri sağlayacak şekilde geliştirilen otobüsümüz yeni DORUK T, hem Avrupa'da hem de Türkiye'de yolcu memnuniyetini artıracak" dedi.

Görgüç, 2017'nin ilk 3 çeyreğinde Türkiye'de satılan her 3 küçük ve orta boy otobüsten 1'inin Otokar olduğunu açıkladı ve yılın ilk yarısında, cironun önceki yıla kıyasla yüzde 39 arttıklarını, 960 milyon TL'lik cironun yüzde 21'ini ise ihracattan elde ettiklerini açıkladı. ■



Yerli ve Elektrikli

Karsan Jest + görücüye çıktı

Geliştirdiği toplu taşıma sistemleriyle şehirlere modern çözümler sunan yerli üretici Karsan, Busworld Europe Kortrijk Fuarı'na toplam 4 araçla katıldı. Bu yıl elektrikli ulaştırma çözümlerinin ön planda tutulduğu fuarda, Karsan'ın ürettiği ilk yerli ve elektrikli minibüs modeli olan Jest dikkatleri üzerine çekti. Elektrikli Jest'in yanı sıra yenilenen Jest +, alçak tabanlı ve şehiriçi toplu taşımaya uygun 8,15 metre uzunluğundaki Atak ile 31 yolcu kapasiteli Star da dünyanın en önemli üreticilerinin katıldığı Busworld Europe Kortrijk Fuarı'nda ziyaretçilerin beğenisine sunuldu.

Karsan CEO'su Okan Baş, Karsan'ın gerçekleştirdiği Ar-Ge yatırımları, çevreci çözümleri doğrultusunda seri üretime hazır hale getirilen elektrikli Jest ve ihracat pazarlarına dikkat çekti: "Tekerekli sandalye alabilen, fabrika çıkışlı ilk elektrikli minibüs unvanına sahip Karsan Jest, tüm ülkeler için dar şehir yollarında kullanıcılar için en çevreci çözümü sunuyor. 165 km'lik menzile sahip olan sıfır emisyonlu, elektrikli Karsan Jest'te 33 kWh'lik iki batarya paketi bulunuyor. Ülkemiz için böylesine önemli bir yerli aracı dünyanın en önemli fuarlarında sergilemek gurur verici." ■



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 binip inmelerini, 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

B-504 numaralı standımızda sizleri bekliyoruz.



02-04.11.2017 tarihlerinde
İstanbul Kongre Merkezi
Harbiye - İstanbul

