

Metro Turizm'in, İzmir Otoyolundan beklentisi çok yüksek!

OTOBÜSCÜNÜN İKİNCİ BAHARI EGE'DE YAŞANACAK

● 2017'de yaşanan yolcu talebinin 2018'de artarak devam edeceğine inanan otobüsçüler geleceğe umutla bakıyor, yeni otobüs yatırımlarını ve hedeflerini büyütüyor.

● Metro Turizm Genel Müdürü Şenol Ayyıldız, "Eskiden otobüsçü terimiyle 'Kale hattımız İstanbul-Ankara yolu' derdik. Şimdi yeni bir süreç başlıyor. İstanbul-İzmir otoyolu açıldığında otobüsçünün ikinci baharı Ege'de yaşanacak" dedi.

● 2018 beklentileri paralelinde Metro Turizm İstanbul'da, Ege de ülkenin 78 ilinde ve hatta yurtdışında yeni stratejiler belirliyor, yeniden yapılanma çalışmaları yürütüyor.



Yeni yılla birlikte yolcu taşımacılığının öncü firmaları ile sektörün bugününü ve geleceğini konuşmaya devam ediyoruz. Metro Turizm'in Genel Müdürü Şenol Ayyıldız ile İstanbul Otogarı'nda 22 Ocak Salı günü bir araya geldik. Ayyıldız, şirketinin hedeflerini aktarırken, sektörün geleceğine yönelik önemli tespitlerde bulundu.

✓ Uçak alternatif değil

İstanbul-İzmir otoyolunun açılmasından sonra İstanbul'dan Ege'ye yapılacak seyahatlerde, uçak bir alternatif olmayacak. Bir iki saatlik havalimanı süreci, tatile gidenlerin büyük bagaj kapasiteleri, hepsi otobüs için bir avantaj. Belki otomobil de artabilir, ama otobüse olan talebin çok büyük olacağını düşünüyorum. Metro Turizm kendi işletmesiyle Ege'de olacak.

✓ Yeniden yapılanma

3'üncü köprü zorunluluğu ile birlikte sektörün de İstanbul'da yeni bir yapılanmaya gitmesi çok normal. Biz de Anadolu ve Avrupa yakasını ayırıştırarak yeni sıralar oluşturmayı planlıyoruz. Samandıra'nın çok iyi bir nokta olduğunu düşünüyoruz. Bir de Sabiha Gökçen Havalimanı mevkinde yeni bir tesis planımız var. Zamanla yarısan bir sektörüz. Müşterimizin zamanı bizim için çok önemli. Yeni yılda yeni projelerle yeniden bir Metro yaratacağız.

✓ Herkes dersini aldı

Artan maliyetlerle birlikte herkes artık maliyet hesaplamaları yapıyor. İnaniyorum ki, artık herkes dersini aldı. Rekabetin fiyatla değil, kurumsal bir kimlik yapısıyla hizmette olması gerektiğini gördü. İşimizi iyi yapmaya odaklanmamız gerekiyor. Sektör mensupları şapkalarını önlerine koymalı.

✓ Ücretsiz servis yük değil

Ücretsiz servislerin maliyet unsuru olarak görülmesine karşılık. Servis araçları, bir anlamda, yolcunun da sizi tercih nedeni. Kaldırdığınızda, yolcu başka bir taşıma moduna gidebilir. Ücretsiz servislerin bize maliyeti 26 milyon TL ama biz yine de servisi yük olarak görmüyoruz. ■ 7'de

Adıyaman Kahta Petrol Turizm firma sahibi Salih Beyazıldız

Bu yıldan umutluyuz



"Sezondan da, yıldan da beklentimiz büyük" diyen Adıyaman Kahta Petrol Turizm firma sahibi Salih Beyazıldız, "Bir olumsuzluk yaşanmadığı takdirde iyi bir sezon geçireceğimizi düşünüyoruz. 3'üncü köprü zorunluluğu gidiş-geliş bir seferde 250 TL maliyet getirdi, bu da 3 yolcu demek. Ayrıca Suriyelilere getirilen seyahat kısıtlamalarına da bir çözüm bulunmalı" diye konuştu. ■ 4'te

TEMSA, ABD'de gövde gösterisi yaptı



Koltukta diz mesafesine farklı fiyat

Türk Hava Yolları (THY) ve alt markası Anadolujet, acil çıkışlardaki koltuklardan sonra diz mesafesi geniş koltuklardan da ek ücret almaya başladı. ■



Yollar tamam, teknoloji yüksek

Tek sorun yetişmiş kaptan

TİDER Başkan Yardımcısı Mehmet Öksüz, sektörde yetişmiş kaptan sorununu sürekli gündeme getirdiklerini, ancak bu soruna kalıcı bir çözümün adımlarının atılmadığını belirterek, "2107 yılında yine Taşıma Dünyası aracılığıyla sektöre manşetten seslenmiş, 'Kaptan Sorunu Büyüyor' demiştik. Bir çözüm üretilmediği takdirde 'üzücü kazalarla karşı karşıya kalabiliriz' uyarısını yapmıştık. Ne yazık ki, yılın ilk ayında hem şehirlerarası hem de turizm taşımacılığı alanında üzücü kazalarla karşı karşıya kaldık" dedi. ■



Turizm toplantısı yapıldı.

2018 hedefleri belirlendi

TOFED 100 üye derneğe ulaşacak



Yüzde 20 büyümeye ile 545 bin yolcu taşıdı

Tokat Seyahat: 2018 hizmette kalite yılı

2016 yılında 36 araçlık tamamı özmal Mercedes-Benz marka otobüslerden oluşan filo ile 420 bin civarında yolcu taşıyan Tokat Seyahat, 2017'de bunu 545 bin seviyesine taşımayı başardı. 2018 yılı için hedeflerinin 650 bin civarında yolcu taşımak olduğunu belirten Genel Koordinatör Hakan Sarıcanoglu, sektörde yaşanan bütün zorluklara rağmen yolcu sayısında büyümeye elde etmenin mutluluğunu yaşadıklarını ifade etti. ■ 6'da



Öz Uludağ Turizm 10 Sprinter aldı



Türkiye'nin 'toplu ulaşım' yasasına ihtiyacı var

Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi Başkanı Mustafa Yıldırım, Kocaeli Ticaret Odası'nın düzenlediği 'Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclis Çalıştayı'nda, "Ülkemizin toplu ulaşım yasasına ihtiyacı var" dedi. ■ 2'de



Konumuz Yönetmelik

5'te



Sorunların çözümü için model geliştirmeliyiz

3'te



Otobüsçü can derdinde...

2'de



Şehirçi Trafikçiden Enerji Üretimi

6'da



TOFED'in 2018 hedefleri

4'te



Göz de Görünce Gönül de Katlanmıyor...

2'de

Dr. Zeki Dönmez Sorularınızı Cevaplıyor

Firma unvanı, belge türü, isim ve iletişim bilgilerinizle birlikte sorularınızı bekliyoruz. zeki.donmez@tasimadunyasi.com

5'te

Türkiye'nin 'toplu ulaşım' yasasına ihtiyacı var

Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi Başkanı Mustafa Yıldırım, Kocaeli Ticaret Odası'nın düzenlediği 'Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclis Çalıştay'ında, "Ülkemizin toplu ulaşım yasasına ihtiyacı var" dedi.

Kocaeli Ticaret Odası (KOTO), sektörlerin sorunlarını tespit etmek, temsilcilerinin de katılımlarıyla çözüm önerileri geliştirmek amacıyla çalıştaylar düzenliyor. Bu amaçla yapılan çalıştayların 5'incisinde, 17. Meslek Komitesi bünyesinde faaliyet gösteren 'karayolu yolcu taşımacılığı' sektörünün sorunları masaya yatırıldı.

Çalıştaya, Kocaeli Ticaret Odası Başkanı Necmi Bulut, YK üyeleri Halil Baylam, Cafer Kozluca ile Meclis Üyesi Ali Polat ile Meslek Komitesi üyesi Musa Karabalık ev sahipliği yaptı. Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi Başkanı Mustafa Yıldırım, Tüm Otobüsçüler Derneği (TODER) Başkanı Tahsin Yücefer, TURSAB Yedigöller Bölgesel Yürütme Kurulu Başkanı Aytekin Şahinbaş, Kocaeli Minibüsçüler ve Otobüsçüler Odası Başkanı Mustafa Kurt ile sektör temsilcilerinin yoğun katılımıyla gerçekleştirilen çalıştayda Başkan Bulut, sektörün haritasının çıkarılacağını açıkladı.

Rapor yayınlanacak

Başkan Necmi Bulut, KOTO olarak Sektör Meclislerinden daha fazla faydalanma arzusunda olduklarını vurguladı: "Bildiginiz üzere ülkemizde şehir içi ve şehirlerarası yapılan yolcu taşımacılığının yüzde 90'ından fazlası, yük taşımacılığının ise yüzde 90'ına yakın bölümü karayolu ağırlıklı gerçekleşiyor. Gerek ticaret gerekse sosyal hayatımız için büyük önem arz eden sektörümüzün sorunlarının haritasını çıkartarak takipçisi olacağız." Çalıştay sonuç raporlarının ilgili tüm kurum ve kuruluşlarla

paylaşılması amacıyla yayınlanacağı da vurgulandı.

Güçlü bir yapı oluşturmaliyiz

Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi Başkanı Mustafa Yıldırım, karayolu yolcu taşımacılığının, havayolu karşısında her geçen gün kan kaybettiğini belirterek, bunun çözümünün ise karayolu taşımacılığındaki maliyetlerin azaltılması ve 'toplu ulaşım yasası' olduğunu ifade etti. Sektör temsilcilerinin ve sivil toplum kuruluşlarının birlikte hareket etmesinin sektörün geleceği için hayati önem taşıdığını söyleyen Yıldırım, "STK'ların en zayıf olduğu sektör karayolu taşımacılığı. İşverenler, emekçiler ve aileleriyle birlikte 21 milyon kişiye temas ediyoruz. Kendi gücümüzün farkında olmalıyız. Eğer biz birleşirsek ve güçlü bir yapı oluşturursak açamayacağımız kapı, çıkartamayacağımız yasa yoktur" dedi.

Entegreli ulaşım istiyoruz

Türkiye'nin ulaşımında büyük mesafeler kat ettiğini, özellikle karayolu yatırımlarıyla birlikte yolların daha güvenli ve konforlu hale geldiğini belirten Yıldırım, buna karşın son 10 yılda 7 kat büyüyen havayolu ulaşımının karayoluyla entegrasyonunun sağlanamamasının uzun mesafe firmaları için 'iflasa sürükleyici' boyutta olduğunu söyledi. Karayolu ulaşım sektöründe maliyetlerin her geçen gün arttığına ancak doluluk oranlarının azaldığına değinen Yıldırım, "Taşıma sistemleri birbirinden ayırt edilmemeli, hepsinin geleceği birlikte düşünülmeli. Biz hiçbir sektörün gelişmesine karşı değiliz, ama Türkiye'nin ana ulaşım sistemi olarak karayolu taşımacılığının düşünülmesi lazım. Tüm ulaşım sistemlerinin birbirine entegrasyonu ve geleceği için Türkiye'nin 'toplu ulaşım' yasasına ihtiyacı var" dedi.

Zorunlu geçişler...

Çalıştayın ikinci bölümünde



katılımcılar görüşlerini ifade edebilme imkanı buldu. İzmit - İstanbul seferi yapan otobüslere 3'üncü köprü kullanımının zorunlu tutulması, köprü geçiş ücretinin yüksek olması ve mesafenin uzaması sebebiyle maliyetlerin artması öne çıkan konular oldu. Katılımcılar, ayrıca toplu taşıma araçlarının mazota ödedikleri KDV ve ÖTV oranlarının çok yüksek olduğundan, muayene randevularının geç verildiğinden, köprü geçiş cezalarının yüksekliğinden yakındılar. ■



Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi Başkanı Mustafa Yıldırım, karayolu yolcu taşımacılığının, havayolu karşısında her geçen gün kan kaybettiğini belirterek, bunun çözümünün ise karayolu taşımacılığındaki maliyetlerin azaltılması ve 'toplu ulaşım yasası' olduğunu ifade etti.



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 İSZ (479)

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

ISUZU



**Akif
Nuray**

anuray59@gmail.com

Dünya ekonomisini yönetenlerin muhabbet için bulunduğu bir yıl toplantısı daha başladı: Davos Toplantıları. Burası bizim Uludağ, Erciyes, Sankamış benzeri bir dağ kasabası, kayak merkezi. Ama dikkat edin, dünyanın ekonomisini yönetenler toplanıyor burada, her yıl. Bunlar dünyanın, aslında finansını yöneten devlet yöneticileri ve şirket yöneticileri. Nasıl ve neyi yönettiklerinin sonucu da ortada... Her iki günde milyonlar listesine bir kişi giriyor. Dünyanın 100 lirasının 82 lirasını 1 kişi alıyor, 18 lirasını ise 99 kişi paylaşmaya çalışıyor. 1 kişi 82 lira yerken başka 1 kişi 18 KURUŞ yiyor. Bunların ikisi de birbirini artık biliyor, üstüne üstlük de görüyor. Eskiinden tersine. Eskiden, "Göz görmeden gönül katlanır"dı. Artık bilişim sayesinde gözler görüyor, gönüller de katlanmıyor. Alın size dünya barışı! İnsan hakları, hayvan hakları, kadın hakları, çocuk hakları, azınlık hakları, özgürlük, bağımsızlık, uygarlık, eşitlik, saygı, sevgi... nasıl olacak? Görev ekonomileri yönetenlerde, "C" lerde. Kitabı da var: Bir Ekonomik Tetikçinin İtirafıları, Steven Hiatt, ISBN: 9 789 756 006 290.

Dünyada kişi başına silah harcaması 1.900 dolar, 2016'da. http://economicsandpeace.org/wp-content/uploads/2016/06/GPI-2016-Report_2.pdf

Göz de Görünce Gönül de Katlanmıyor...

Bu araştırmaya göre, ülkelerin savunma silah harcamalarına yakın bir tutarın alıcıları bilinmiyor. Ülkelerin iç güvenlik silah harcamalarına eşit bir tutarın da alıcıları bilinmiyor. Bu bilgileri dünyada herkes de biliyor.

Sınır ilimiz, uzak Kars önümüzdeki yakın zamanda ekonomik öneme kavuşacak. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu her yıl 1 milyon yolcu indirecek bugünün 250 binlik iline. Bu günlerde Doğu Ekspresi Kars'a turist taşıyor, yerli yabancı. Yarın daha çok turist bu trenle yolculuk yapacak serhat ilimiz Kars'a. Hatta yakın gelecekte, İpek Demiryolu da başlayınca, bugünün serhat Kars'ı o gün ara durak olacak, geleni geçeni kat kat artacak. Kars da bir dağ ve kar şehri, Davos gibi. Ama Kars'ı bugün yönetenler yakın geleceğin Kars'ını yönetebilecek kabiliyette değil. Serhat Kalkınma Ajansı'nın araştırma raporlarında Ulaştırma ile ilgili bir çalışma yok! Kars'a üstün kabiliyetli, dünya görüşlü, küresel anlayışlı ekonomi ve turizm yönetimler gelecek. Şimdiden, taşıma dünyasının öncelikli konusu, bu (olmalı).

Bir karşılaştırma: Futbolda 80 milyon nüfustan çıkardığımız milli takımı, 2 milyondan çıkan başka ülkenin milli takımı yeni-yor. Neden acaba? Altyapı antrenörlerinin 4 bin lira olan maaşları bana bu kısırlılığımızın nedenini açıklıyor. Katma Değer'in bedeli var, Ödeyen alır... İyi haftalar. ■



**Salim
Altunhan**

salim.altunhan@tasimadunyasi.com

Karayolu Taşıma Yönetmeliği yayımlandı. Hayırlı uğurlu olsun. Muhakkak iyi şeyler olacaktır, buna canı gönülden inanıyorum. İki haftadır takip ediyorum, herkes Yönetmelik üzerine düşüncelerini söylüyor. Kimi beğenmemiş, kimi çok beğenmiş, kimi eksiklerini sıralıyor, kimi yoruma açık olduğunu ifade ediyor. Hepsinin kendince haklı yanları var. Hepsi de dikkate değer. Zamanla düzeltilecektir. Bilindiği gibi birçok düzeltme yapıldı, yeniden de yazıldı, daha da yazılacağı gibi. Çünkü kanunlar da yönetmelikler de şartlara, teknolojinin gelişmesine, ekonomik durumlara bağlı olarak değişir, değişmelidir de. Bir kere daha tekrar ediyorum: Hayırlı olsun yeni Yönetmeliğimiz. Eksiklerini fazlalarını gördükçe bildireceğiz, düzeltilecek, en iyisinin hayata geçirilmesi sağlanacaktır. Peki, otobüsçünün sorunu sadece Yönetmelik mi, de onunla yatıp kalkıyoruz? Bizim can alıcı sorunlarımız var. Sektör can çekiyor, bu konuda sayısı parmaklarımızın sayısını geçen anlı şanlı federasyonlarımız bile hemfikir. Sektörü yeniden güçlendirmek, yeniden yatırım yapılabilir seviyeye getirmek, yeniden yolcunun tercihi olmasını sağlamak için yapılması gerekenler konusunda bu anlı şanlı, biraz da yandan çarklı federasyonlarımız bir şey yapmıyor.

Otobüsçü can derdinde...

Neden acaba? Evet, soru bu. Federasyonlarımız neden kulüğünün üstüne yatıyor da otobüsçünün sorunlarını çözmek için çaba harcamıyor? Türkiye'nin en büyük ve en merkezi terminali olan İstanbul Otogarı'nın yap işlet devret ile sağlanan kullanımı süresi bitiyor. Şunun şurasında bir yıl kaldı... Ben başta olmak üzere bu otogaranın maddini doldurduğunu söyleyen meslektaşlarımız var. Kalsın, ama düzenlensin diyenlerin sayısı daha da fazla. Hiç dokunulmadan hizmet vermeye devam etsin diyen hiç yok. Şimdiden projelendirilmesi gerekmez mi? Belediye alacağını söylüyor, işletmeci şirket, düzenleme yapılarak devam etme yanlısı... Tamam işte, illa yumurta kapağı geldiği zaman mı folluk arayacaksınız? Projelendirin, fizibilitesini çıkarın, düşünceleri toplayın, eksikliğini gedini tartışalım, en iyisini yapalım. Böylece otobüsçü de rahat etsin, yolcu da... Hatta işletmecinin de içi rahat olsun, geleceğe yatırım yapsın. Mesleki birliklerin, örgütlenmelerin, federasyon ve derneklerin başında olanların tekeri dönmüyor ki, otobüsçünün sorununu anlasınlar. İşte onun için otobüsçü can derdinde, federasyon yöneticileri çıkarlarının... ■

TEMSA, ABD’de gövde gösterisi yaptı



Şehirlerarası otobüs segmentinde en prestijli organizasyonlar arasında gösterilen ve dünyanın dört bir yanından 2 binin üzerinde sektör profesyonelini San Antonio kentinde bir araya getiren 2018 UMA Motorcoach EXPO’ya çıkartma yapan TEMSA, tamamı Adana’da

üretilen otobüsleriyle teknoloji, tasarım ve inovasyon şovuna imza attı. TS30, TS35E ve TS45 otobüsleri ile fuardaki yerini alan TEMSA, tüm katılımcıların ilgi ve beğenisini toplamayı başardı. Fuara şirketi temsilen, TEMSA Mali İşler GMY Ural İnal, TEMSA Ar-Ge GMY İbrahim Eserce, TEMSA İş

Geliştirme Direktörü Kadri Özgüneş ile TEMSA Bölge Satış Müdürü Deniz Çetin katıldı.

2010 yılında ABD pazarına giren TEMSA, faaliyet gösterdiği segmentlerde yüzde 10’luk bir pazar payına erişirken, sektörün en önemli oyuncularından biri olmayı başardı. “Otomotiv odaklı bir teknoloji

şirketi” olarak ABD’de bini aşkın aracıyla boy gösteren TEMSA aynı zamanda dünyanın en önemli teknoloji firmalarının da tercihi konumunda. Bugün 100’ün üzerinde TEMSA markalı otobüs, Silikon Vadisi’nde yer alan Google, Facebook, Twitter, Apple ve Tesla gibi teknoloji devlerine hizmet veriyor. ■

Koltukta diz mesafesine farklı fiyat

Türk Hava Yolları (THY) ve alt markası Anadolujet, acil çıkışlardaki koltuklardan sonra diz mesafesi geniş koltuklardan da ek ücret almaya başladı.

THY ve alt markası Anadolujet, acil

çıkışlardaki koltuklardan sonra diz mesafesi geniş koltuklardan da ek ücret almaya başladı.

Dış hat uçuşlarında geniş koltuk seçimi yapacak olan yolcular 19 ila 79 dolar arası ek ücret ödeyecek.

8 Ocak 2018 uçuş tarihi itibarıyla acil çıkış sırası koltuklara ek olarak diğer diz mesafesi geniş koltukların satışı tüm yurt dışı seferlerde (asimetrik ve offline uçuşlar hariç) hizmete açıldı. Türk Hava Yolları, dış hat uçuşlarında yolcuların diz mesafesi geniş koltukları ek olarak 19 ila 79 dolar, alt marka olan ve iç hat seferi yapan Anadolujet uçaklarındaki koltukları ise 15 ila 29 TL arası ücret karşılığında sunmaya başladı. ■



Mustafa Yıldırım

TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclis Başkanı

my@tasimadunyasi.com

Sorunların çözümü için model geliştirmeliyiz

Bu hafta Kocaeli Ticaret Odası başkanımızla beraberdik. Kocaeli Ticaret Odasında, karayolu taşımacılarıyla, güzel bir toplantı yaptık, otobüsçüler, minibüsçüler, kamyoncular bütün arkadaşlarımız oradaydı, büyük bir katılım vardı. Toplantı şu açıdan çok önemli: Başkan, sektör meclislerini odasına çağırdı, sektör meclislerinin çalışma modelinin nasıl olması gerektiği konusunda güzel bir modelleme yaptı. Odalar Birliğinin yapması gereken de bu zaten. Sektörleri daha etkin kılmak için sektör meclislerini geliştirmemiz lazım. STK’ların çatısı durumundaki sektör meclislerinin gerek kurumlar gerekse toplum nezdinde daha etkin olabilmesi ve yetkilerinin artırılması gerekiyor.

Ulaşım potansiyeli büyük

Kocaeli ulaşım konusunda sıkıntılı bir bölge. Bir taraftan kooperatifler var, şehirlerarası taşımacılar var, İstanbul’a yakın, nüfusu hareketli... Kocaeli müthiş bir ulaşım potansiyeli taşıyor. Sektörün yaşadığı ve çözümlenmesini beklediği sorunları konuştuk. Bunların başında, telif hakları başta olmak üzere engelli uygulamasıyla ilgili yeni bir mevzuat var. Yönetmelikte değişiklikler var. Sigortacılar Birliği ile görüşmemizi ve yapılan çalışmayı anlattık. Tabii onlar da dertlerini dile getirdiler: “Engellileri bedava taşı, muhtaçları bedava taşı, artık para kazanamıyoruz, bıçak kemiğe dayandı”. Motorlu taşıtlar vergisi arttı, maliyetler arttı, akaryakıt giderleri sürekli artıyor, yatırımlar artıyor; buna karşılık bedava taşıyınca otobüsçüler maalesef yaşayamaz duruma getiriliyor. Sektör Meclisi olarak onların dertlerini dinledik, yaptığımız çalışmalardan bahsettik. Özellikle engelli ulaşımı konusunda sosyal devletin vatandaşın cebine elini atmadan engelli ve muhtaç insanlara, yaşlılara bir kaynak ayırıp onların parasını vererek otobüslerde seyahat etmesini temin etmek lazım. Sosyal devlet, vatandaşın cebindeki parasına el atmaz, ‘sana belge vermem’ tehdidiyle bu tür yaptırımları taşımacılara yüklememeli. Bu halk otobüsçülerini için de böyle, minibüsçüler için de böyle... Bu indirimi yapanın, bu indirimi yapacak gücü var mı, bu indirimi yaptığında ticari kazanç sağlama arzusu mümkün mü? Oysa siz, peşin vergilerle yola çıkıyorsunuz, motorlu taşıtlar vergisi veriyorsunuz, yüksek akaryakıt vergileri veriyorsunuz... Para kazanamadığınız bir yerde indirim talep ediliyor. Sizin yüzde 30 kâr marjınız var mı ki, bedava taşıma öneriyorsunuz? Bütün bunları değerlendirdik arkadaşlarımızla. Buradan çıkan sonuç şu: maliyetler artıyor, gelirler azalıyor.

Ulaşım dertli

Kamyoncu arkadaşlarımız Yavuz Sultan Selim Köprüsüyle ilgili dertlerini dile getirdiler. ‘İstanbul’a gitmek eziyet ve maliyet oldu bizim için’ diyorlar. Hem uzun yoldan gittiklerinden hem fazla para verdiklerinden yakınıp, kimsenin seslerini duymadığını ifade ettiler. İyorus bizi kimse duymuyor. Karar süreçlerindeki yöneticilerimizin, siyasetçilerimizin bunları dikkate alması gerektiğine inanıyorum. O nedenle söylüyorum: sektörler dertlidir.



Sayın Mevlüt Uysal’la buluştuk

Geçen hafta İstanbul’da turizm toplantısı yapıldı, ulaşım konularını da dile getirmek üzere ben de oradaydım. Büyükşehir Belediye Başkanımıza, otogarlar ve ulaşım ile ilgili sorunları ilettik. Farklı noktalarda otogar projelerinin olduğunu anlattık. Buna bir karar verilmesi lazım. Büyükşehir Belediye Başkanımız, İstanbul’da ticaret yapanların turizm hizmetlerinin dertlerini dinleyerek, turizmde neler yapılabileceğinin adını atmaya çalıştı. Katılımcı anlayışından ötürü Başkan’a teşekkür ediyorum.

Ulaşım kurgusu değişti

YSS Köprüsü yapıldıktan sonra ulaşım kurgumuz tamamen değişti. Bu köprünün kullanılmaması lazım, burası kullanılacak ise ona göre yeni bir kurgu yeni bir altyapı kurmak lazım. Anadolu Otogarının bir an önce yapılması lazım. Kurtköy’de çalışmalar var, ama otobüsçüyü küçük alanlara sıkıştırmaya gerek yok. 25-30 dönümlük bir alana sıkıştırmanın bir anlamı yok. 60 dönümden küçük bir alan bu sektörün ihtiyacını karşılamaz. Anadolu yakası farklı bir özelliği sahip, bundan sonra otobüslerin büyük bir bölümü maliyetlerinden dolayı Avrupa yakasına geçmeyecekler. Yolcunun yolculukları parçalanacak, ulaşımın eziyeti artacak. Anadolu yakası, aynı zamanda bir depolama yeri olacağı için 25-30 dönümlük yerler otogar görevini kaldıramaz. Yeni yapılacak bir otogarın kısa bir sürede ihtiyacı karşılayamayacak duruma gelmemesi lazım. Büyükşehir Belediye Başkanımızla bunun çok uzun olduğu konusunda mutabık kaldık, daha sonra bir araya gelmek üzere ayrıldık.

İyi haftalar... ■

Sadece teknolojilerimiz ve araçlarımızla değil, sürücülerimizin ve yolcularımızın hayatlarına kattığımız değerlerle, çalışanlarımızın özverileriyle

SON 4 YILDIR ÜST ÜSTE PAZAR LİDERİYİZ

Bizleri yıllardır zirveye taşıyan tüm çalışanlarımıza ve çözüm ortaklarımıza teşekkür ederiz.

temsa.com



Mevlüt İlgin

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Genel Sekreteri

mevlut.ilgin@tasimadunyasi.com

TOFED'in 2018 hedefleri

TOFED Genel Merkezi'nde, 23 Ocak Salı günü, Genişletilmiş Başkanlık Divanı Toplantısını gerçekleştirdik. Toplantıda Genel Başkan, 1 Aralık-22 Ocak tarihleri arasında yürütülen çalışmalarla ilgili bilgiler verdi. Yapılan çalışmalar içerisinde en önemlisi Diyarbakır'da gerçekleştirilen toplantı, Bitlis ve Muş belediyelerinin daveti üzerine yaptığımız ziyaret, TOFED'in Emperyal Sigorta ile oluşturduğu TOFED Sigorta konuları görüşüldü. 2018 yılı çalışma programı da değerlendirildi. İstanbul'daki çalışma programı da değerlendirildi. İstanbul'daki otogarlar, cep terminali dediğimiz ara duraklar, ilçe terminaleri konusunda TOFED'in resmi görüşünün belirlenmesi üzerine konuşuldu. Yaklaşık 6 saat süren toplantıda önemli kararlar alındı.

55 dernekle Türkiye ismi

TOFED, inatla veya birkaç kişiye muhalefet olsun diye kurulmuş, bir iki kişilik dernekler şeklinde oluşmuş organizasyon değil. Bu toplantıda TOFED'e üye dernekler konusu da masaya yatırıldı. TOFED'in kuruluş sürecinde o günün Ulaştırma Bakanı bugünün Başbakanı Sayın Binali Yıldırım, 41 ilde örgütlenin, "Türkiye ismi kullanma hakkı verelim" demişti. Biz de Kurucu Başkanımızın memleketi Samsun'un plakası olan 55'i hedef alarak 55 ilde örgütlenmiş ve Türkiye ismini almıştık. Toplantıda belli oldu ki, şu anda federasyonumuza üye 89 dernek var. Bu derneklerin 74'ü il derneği, 9'u ilçe derneği, bir de belge düzeni açısından üye derneklerimiz var, bunlar "Uluslararası Otobüsçüler Derneği, Harem Otobüsçüler Derneği". İstanbul'daki servis firmalarının üye olduğu İSTAB da bizim üyemiz.

Mayıs'ta genel kurul

Mayıs'ta genel kurulumuzu yapacağız. Henüz örgütlü olmadığımız Nevşehir, Niğde, Çanakkale, Bolu gibi illerde de örgütlenmeyi gerçekleştirip ve genel kurula kadar aktif 100 derneğe ulaşma hedefi belirledik. Örgütlenmede kan değişikliği sağlandı ve Sayın Musa Çaktır bunun başına getirildi. Sayın Çaktır, çok önemli çalışmalar yürütüyor. Biz kağıt üzerinde dernekler kurarak organizasyonumuzu sanal bir şekilde büyütmeyi hiçbir zaman hedeflemedik. Diğer federasyonlar dostumuz, ama örgütlenme anlamında TOFED'in alternatifi de yok. Sektörün en güçlü ve çatı örgütünün TOFED olduğu gerçeğini herkesin kabul etmesi gerekiyor.

IPRU ile hedefler

Toplantıda IPRU ile ilgili hedefler de konuşuldu. TOFED öncülüğünde hayata geçen ve uluslararası bir örgüt olan IPRU, bugün 21 ülkede 27 üyeye sahip. IPRU'nun üye sayısını önümüzdeki üç yıllık süreçte 40'a çıkarmayı hedefliyoruz. Burada tek sıkıntımız; Türkiye'de üretim yapan birtakım üreticilerin, uluslararası olmasına rağmen IPRU'yu tanımada ürkek davranmaları. IPRU'yu tanımalı ve sahip çıkmaları ulusal çıkarlarımız için de büyük önem taşıyor.

İstanbul otogarları

Toplantıda İstanbul'da yapılması planlanan otogarlar konusu da görüşüldü. Biz, gazetelerde çıkan haberlerden, yeni otogar yerlerini öğrenmek durumunda kaldığımızı ve bu konudaki rahatsızlığımızı ifade etmiştik. Bu sektör, ulusal örgütlenmesini yapmış, uluslararası örgütlenmeyi sağlamış, birçok otogar sektör mensupları işletirken, bazı belediyeler otogar projeleri ile ilgili bize danışırken; İstanbul'daki otogarlarla ilgili gelişmeleri gazetelerden öğrenmek üzücü. Her zaman söylüyoruz, İstanbul Otogarı'nın yeri değişecekse bu kararı sektör mensupları ile birlikte alalım. Biz bu otogarın bir 25 yıl daha hizmet verebileceğini iddia ediyoruz. İstanbul'un neresinde otogar yapılacaksa, sizin cep terminali dediğiniz, bizim ara durak olarak adlandırdığımız yerleri birlikte belirleyelim, sektörün ihtiyaçlarına uygun şekilde yapılması için görüş birliğine varalım. Keza ilçelerde yapılacak ortak bilet satış terminalleri için de aynı şey geçerli. İstanbul'un 39 ilçesi var. Bunun 26'sında ortak bilet satış terminallerini hayata geçirmek mümkün. İşte bütün bu konularda iki günlük bir Çalıştay yapalım, halkın, sektörün ve ülkenin kazancı neyse ona göre karar alalım. Bu yıl, bunun üzerinde çalışmalar yürütülmesi kararı aldık.

Yönetmelikte ilgili değerlendirme

Son çıkan Yönetmeliği de değerlendirdik. İlk 20'ye giren ve bölgesel firmalarla birlikte çok hızlı bir şekilde bir değerlendirme toplantısı yapmayı planlıyoruz. Yönetmelikte yer alan firma kapama ile ilgili düzenlemeyi çağdışı buluyoruz ve karşı çıkıyoruz. Toplantıda, elektronik ve takip denetleme sistemi iyi kullanılırsa sonuçlarının iyi olacağı, kötü kullanılırsa da kötü olacağına yönelik görüşler dile getirildi. Bunun üzerinde durulmasının önemli olduğunu düşünüyorum. Çalışmalarımızı, gündemi yoğun toplantımızda alınan kararlara uygun yürüteceğiz. Herkes iyi haftalar diliyorum. ■

Adıyaman Kahta Petrol Turizm firma sahibi Salih Beyazyıldız

Bu yıldan umutluyuz

"Sezondan da, yıldan da beklentimiz büyük" diyen Adıyaman Kahta Petrol Turizm firma sahibi Salih Beyazyıldız, "Bir olumsuzluk yaşanmadığı takdirde iyi bir sezon geçireceğimizi düşünüyoruz. 3'üncü köprü zorunluluğu gidiş-geliş bir seferde 250 TL maliyet getirdi, bu da 3 yolcu demek. Ayrıca Suriyelilere getirilen seyahat kısıtlamalarına da bir çözüm bulunmalı" diye konuştu.

■ ERKAN YILMAZ - BARIŞ CAN BAŞKAN

Temsa Maraton araçlar, törenin ardından, İstanbul Otogarı'nda tur attı. Tur sırasında Adıyaman Kahta Petrol Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Salih Beyazyıldız ile bir söyleşi gerçekleştirdik. Firmanın 1996 yılında 5 otobüsle hizmet sürecine başladığına ifade eden Beyazyıldız, "Şu anda filomuzda 12 otobüs var. İlk seferlerimiz Adıyaman İstanbul arasında oldu. İstanbul Hopa seferlerimiz de var. Adana ve Mersin seferlerimiz de var. Şanlıurfa merkezli Karadeniz bölgesine seferlerimiz var. Adıyaman merkezli Antalya, Karabük ve Zonguldak seferlerini başlatacağız" dedi.

Bireysel otobüsçü azlığı

Filolarındaki araçların tamamının özmal olduğunu ve bireysel otobüsçü bulunmadığını belirten Salih Beyazyıldız, "Sektörümüzde artan maliyetler ve uçaklardaki rekabet nedeniyle bireysel otobüsçü yavaş yavaş tükeniyor. Şirketimizde 4 bireysel otobüsçü var. Hepsi araçlarını satın sektörden çıktılar, başka firmaya gitmediler. Açacağımız yeni hatlarla birlikte bireysel otobüsçü arayışı



indeyiz. Görüştüğümüz birkaç kişi bu sektörde daha önce hiç çalışmamış yeni arkadaşlar" dedi.

Suriyelilere seyahat kısıtlaması

Suriyelilere uygulanan seyahat kısıtlamalarının sektörü olumsuz etkilediğini belirten Salih Beyazyıldız, "Bu kış çok zorlu geçiyor. TOFED ve Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri buna bir an önce çözüm bulmalı. Bu insanları Türkiye'ye getirmişiz, yerleştirmişiz, aşını, işini veriyoruz. Ama seyahatini kısıtlıyoruz. Bu da sektörü çok olumsuz etkiliyor. Bu güvenlik açısından yapıyorsa, bu kişiler yaşadıkları yerlerde de olumsuzluk yaratabilirler. Onun için seyahat kısıtlamalarını doğru bulmuyoruz. 2017'nin sonlarına doğru çok ağır cezalar kesildi. Hem Suriyeliler hem de yolda alınan her yolcu için cezalar kesiliyor. Her çıkan yeni mevzuat taşımacıya yeni maliyetler yüklüyor. Yeni Yönetmelikteki kamera zorunluluğu da bunlardan birisi. Güvenlik amaçlı deniliyor ama bence araç içinde kamera olması ve yolcuları çekmesi güvenlik açısından bir katkı

sağlamaz" dedi.

Maliyetlerin düşürülmesi

Geçen yıl bölgelerinde ücretsiz servislerin kaldırılması ve şehiriçi acentelerin kapatılmasıyla maliyetlerin düşürülmesi çalışmaları yürüttüklerini belirten Salih Beyazyıldız, "Adıyaman merkezde ve ilçelerde servisleri kaldırdık, ikramlarda kısıtlamalara gittik. Şehiriçi şubeleri de kapatmıştık, ama yılbaşı itibarıyla otogarın şehir dışında kalması nedeniyle yeniden açmak durumunda kaldık. Gelirlerimiz artmadığı için yeni yeni maliyet kısmaya yöntemleri bulmak zorundayız. Akaryakıtın litresi artık 5 lira. En büyük gider kalemi bu. Bundan kısmaya şansımız yok" dedi.

Bu yıldan umutluyum

"Bu yıl iyi bir sezon bekliyoruz" açıklamasında bulunan Salih Beyazyıldız, "Ama bu beklentim hem ekonomik hem de siyasi gelişmelerle doğru orantılı. Bir olumsuzluk yaşanmadığı takdirde iyi bir sezon geçireceğimizi düşünüyoruz. Ama Türkiye'de hiçbir şeyin garantisi yok.

Bir aksilik olmazsa ben 2018 yılından çok umutluyum" dedi. Firmanın logosunun da yenilendiğini belirten Salih Beyazyıldız, "Sürekli yenilediğimizi ve koşumuzu sürdürdüğümüzü göstermek istedik" dedi.

Havayolu taşımacılarının koltuk arasındaki geniş diz mesafesine bile ek fiyat koyduğuna dikkat çeken Beyazyıldız, "Sektörümüz yüksek konfor düzeyini sağlamak için sürekli yeni yatırımlar yapıyor. Ancak bunu bilet fiyatlarına yansıtamadığı için sürekli açmazda. Bunu aşmamız gerekiyor" dedi.

3'üncü köprü maliyeti

Beyazyıldız, bölgede haksız ve yıkıcı rekabet yaşamadıklarını açıkladı: "Adıyaman-İstanbul 100 lira. Yazın sezonda 120 lira. Bu fiyatlar maliyetleri karşılamıyor, ama uçaklar var. Havayolu şirketleri fiyatları 69 TL'ye sabitleyebiliyorlar. Ankara ve İstanbul'a günde ikiye olmak üzere 4 seferleri var. Adıyaman-İstanbul arası 1350 km. Daha önce 1280 km idi. 3'üncü köprü ile mesafe uzadı. İstanbul'a gidiş dönüşte 3'üncü köprü'nün maliyeti 250 TL. Bununla da 3 yolcuyu kaybettik. İstanbul-Adıyaman, amortisman hariç 4 bin 700 TL maliyeti var. Biz de 35 kişinin üstünde taşıdığımızda maliyeti karşılıyoruz ancak." ■

Kaptanlar ailenin parçası

Salih Beyazyıldız, firmanın kuruluğu 1996 yılından beri birlikte çalışmayı sürdürdükleri kaptanlar olduğunu vurguladı: "Kurulduğumuzdan beri yanımızda çalışan kaptan var. Bizde devamlılık esastır. Kaptanlarımızın hepsi en az 10 yıl deneyimli. Kaptanlarımız ailemizin bir parçası olarak görüyoruz. Emekli oldukları halde şirketimizde çalışan kaptanımız var." ■

Adıyaman Kahta Petrol Turizm

Filosuna 2 Temsa Maraton kattı

21 yıldır şehirlerarası karayolu yolcu taşımacılığı alanında hizmet veren Adıyaman Kahta Petrol Turizm, filosuna 2 adet Temsa Maraton kattı. Firma yaz sezonu öncesinde 2+1 koltuklu 4 adet daha Temsa Maraton yatırımı yapmayı planlıyor. Firma sahibi Salih Beyazyıldız, "Sezon beklediğimiz ölçüde iyi giderse bu yatırımı 10'a çıkartmayı düşünüyoruz" dedi.

İstanbul Otogarı'ndaki Temsa merkezinde 23 Ocak Salı günü düzenlenen törene Adıyaman Kahta Petrol Turizm firma sahibi Salih Beyazyıldız, çocukları Okan ve Havin Beyazyıldız, firma çalışanları, Temsa Bölge Satış Yöneticisi Sonat Demirci, Ant Oto İstanbul Otobüs Satış Müdürü Şafak Kıyar katıldı.

4 Maraton daha alacak

Yılın ilk yatırımına 2 adet Temsa Maraton ile başladıklarını belirten Beyazyıldız, "Şu anda filomuzda 4 adet

2+1 otobüs var. Tüm filoyu 2+1 araçlara dönüştüreceğiz. 4 adet daha Temsa yatırım planımız var. Sezon beklediğimiz gibi giderse de yeni yatırım sayısı 10'a çıkacak. Yatırım tercihinde, Temsa yerli marka olması, rahatlık ve konfor düzeyinin üst düzeyde olmasıyla öne çıkıyor. Satış sonrası hizmetlerden de büyük memnuniyet duyuyoruz. Filomuzda bulunan Maraton ve Safir araçların performansından da memnunuz. Bagaj kapasitesinin genişliği de tercihimizde önemli bir etken" dedi.

Temsa mutluluk veriyor

Temsa Bölge Satış Yöneticisi Sonat Demirci, "Adıyaman Kahta Petrol Turizm firma sahibi Sayın Salih Beyazyıldız'ın Temsa markasını tercih etmesinden büyük mutluluk duyuyoruz. Firmada halen 1 adet Maraton ve 1 Safir aracımız hizmet veriyor. Bu iki Maraton ile Temsa marka araç sayısı 4'e çıkacak. Yaz sezonuna yönelik 4 adetlik yatırım için görüşmelerimiz sürüyor. Sezon öncesinde araçları teslim etmeyi planlıyoruz. Yeni Maraton araçlarımız Kahta Petrol Turizm'e hayırlı, uğurlu olsun" dedi.



Koltuk arkasında Diamond

Diamond koltuk arkası ekranları tercihinde en önemli etkenin kalite düzeyi ve şirketin yaklaşımı olduğunu belirten Salih Beyazyıldız, "2017 yılında aldığımız tüm arabalarda tercihimiz Diamond oldu. Çok memnun kaldık. Sayın Fuat Çağlar'ın yaklaşımı da her zaman çok olumlu oldu" dedi.



Temsa Maraton araçlar törenin ardından İstanbul Otogarı'nda tur attı.



2018 hedefleri belirlendi

TOFED 100 üye derneğe ulaşacak

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu, 2018 yılı çalışma programını belirledi. Mayıs ayında genel kurulanu gerçekleştirecek olan TOFED, 89 olan üye sayısını 100'e ulaştırmayı planlıyor.

23 Ocak Salı günü gerçekleştirilen Başkanlık Divanı toplantısında, TOFED Başkanı Birol Özcan 1 Aralık 2017 ve 22 Ocak 2018 arasında yapılan çalışmalar hakkında bilgilendirmelerde bulundu. Toplantıda, Diyarbakır Bölge Toplantısı, Yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Bitlis ve Muş Belediyelerini ziyarette yönelik değerlendirmelerde bulunuldu. Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi'nin TOFED ile gerçekleştirmek istediği toplantıya yönelik değerlendirmelere göre TOFED yönetimi Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi Kaynak Geliştirme ve İştirakler Daire Başkanlığı ile bir toplantı yapacak. Mesleki ve Teknik Lise kapsamında, Ulaştırma Hizmetleri Bölümünün açılmasında TOFED'in katkısı, Diyarbakır Otogarı'nda firmaların yaşadığı sorunlara çözüm bulunması ve firma çalışanlarının TOFED Akademisi çatısı altında eğitime tabi tutulması konuları görüşülmesi kararı alındı.

2018 çalışma programı

TOFED örgütlenme çalışmalarında yeni bir süreç de başladı. Bölge Yürütme Kurulları yerine bölge temsilciliklerinin oluşturulması ve TOFED tüzüğüne buna uygun hale getirilmesi çalışma programına alındı. İzmir ve Trabzon'da bölge toplantıları yapılmasına yönelik çalışmalar yürütülecek. Çanakkale, Aydın, Niğde, Aksaray, Tunceli, Bartın, Bolu, Uşak, Isparta illerinde dernek kurma çalışmalarının tamamlanması da çalışma programında yer aldı. ■



Planlanan çalışmalar

- 2018 yılına yönelik diğer konularda çalışma programı da şu şekilde sıralandı:

- Ulaştırma Bakanı, Başbakan ve Cumhurbaşkanı ile görüşülerek Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün zorunluluğunun kaldırılmasına yönelik taleplerin iletilmesi,

- Korsan taşımacılığının önlenmesine yönelik düzenlemeler,

- Yolcu Taşımaları İstişare Kurulu oluşturulması takibi, Sivil Havacılık Yönetmeliği'ne yönelik Danıştay'a açılan iptal davasının takibi,

- F belgeli acentelere, uçak, gemi ve tren bileti düzenleme yetkisinin verilmesi,

- Zorunlu sigortalar ve manevi tazminat sorunun çözümü için Hazine Müsteşarlığı ile görüşülmesi,

- Sektörde çalışan personelin verilecek eğitim programında

sertifikalandırılması

- Taşıma Yönetmeliği'ndeki bir kısım yetkilerin TOFED'e devri,

- Otogarların yapımı ve işletilmesinde belediyelerin tek yetkili merci olmaktan çıkarılması ve bir komisyonun kurulması, otogar çalıştayının yapılması,

- IPRU'nun uluslararası alanda akreditasyonuna yönelik çalışmalar,

- İkinci el otobüs ihracatı,

- Biletteki KDV oranının yüzde 8'e indirilmesi,

- İstanbul Valiliği nezdinde korsanla mücadele İl Danışma Kurulu kurulması,

- Milli Eğitim Bakanlığı ve TOSEV aracılığıyla yapılacak mesleki lise için yer konusunun görüşülmesi,

- Aksaray Uluslararası Terminali'nin kapatılarak

mevcut firmaların İstanbul Otogarı'na taşınması,

- İstanbul Otogarı'nın yerinde kalması,

- Şehir içindeki yolcu bilet satış acentelerinin ortak terminallerde toplanması

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile ortak bir çalıştayla otogar sorunlarının görüşülmesi,

- İSPARK ile görüşülerek Anadolu yakasında inşa edilecek olan otogarin işletiminin TOFED'e verilmesi

- Konusunun görüşülmesi,

- İstanbul Otogarı'ndaki Ulaştırma İrtibat Bürosu'nun işlevinin artırılması,

- TOBB Sektör Meclisi'nin icracı hale getirilmesine yönelik görüşmelerin yapılması,

- ITO bünyesindeki 23 Nolu seyahat meslek komitesinde TOFED temsilcilerinin üye olarak yer almasına yönelik çalışma yapılması. ■



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Konumuz Yönetmelik

Yeni Yönetmelik yayınlandığında ilk isim nelerin nasıl değiştiğini, nelerin çıktığını ve nelerin eklendiğini anlamak oldu. Bunlardan bir özeti gazetemizde yansıtmaya çalıştık. Niyetimiz, elimizden geldiğince taşımacıları bilgilendirmektir. Tabii ki, doğru bilgilendirmek. Sonra, hemen yapılan eleştirilere karşı iyi yanlarını aktarmaya çalıştım. Sonra da kendi değerlendirmelerimi sunacaktım. Yazı planımızdaki bir aksaklık biraz geciktirdi. Bu süreçte yapılan diğer bilgilendirmeleri ve eleştirileri izleme fırsatım oldu. Tabii ki başkalarının neler dediği de çok önemli. Bu çalışmalarım sırasında bazı yanlış bilgilendirmeleri ve haksız eleştirileri gördüm. Bu yazımda, kısmen bunlara değineceğim.

Şoför yaşı 66 oldu!

‘Şoför yaşının üst sınırının 66 yapılması iyi oldu’ diyenler çokça. Az da olsa eleştiren de var. Acaba 66’ya yükseltilmesi veya yükseltilmemesi için talepte bulunuldu mu? Bence hayır. Zaten gereksizdi de. Şoför yaşı 2016 Mayıs’ından beri, yani yaklaşık 20 aydır zaten 66. Bu taslakta da, yeni Yönetmelikte de değişmedi.

Cezalar arttı!

Bazıları yeni Yönetmelikte özellikle faaliyet durdurma ve iptaller başta olmak üzere cezaların çok arttığından şikayet ediyor. Ben tek tek karşılaştırdım. Faaliyet durdurma ve iptal konusunda bir artış göremedim. Sadece uyarma dahil, tüm suçların cezası ilgili kuralın yanına yazılmış. Böyle olunca da her kurala ceza gelmiş gibi algılanıyor.

4 önemli tespitim var

Yeni Yönetmelikte yetki belgesi sahibinin ölümlü halinde bu belgeyle faaliyet hemen durduruluyor. U-ETDS, bilgi kayıt ve saklama ile bagaj kontrolü gibi konularda yılda 30 tekrarda 3 gün faaliyet durduruluyor. Bunlara 2019 sonuna kadar süre verildiğini düşünürsek, cezalar geç devreye girecek ve bana göre ağır da değil. Bazı suçlarda uyarı cezalarının arttığı söylenebilir. Bir de düzeltilmeyen ihlalde cezanın tekrarı var. Suçu işledikten sonra nasılsa cezasını ödedim diyip, ihlali görmezden gelmek olmamalı.

Bunların yanı sıra, önceden 50 olan faaliyet durdurma uyarı üst sınırı, yenisinde 150 uyarıya yükseltildi. Keza 95 TL olan uyarı başı sildirme bedeli 60 liraya düşürüldü.

Suriyelilerin taşınması

Çok yıllar önce bir genelge ile getirilen ve benim defalarca ikazıma rağmen değişiklikler sırasında Yönetmeliğe işlenmeyen TC Kimlik Numarasının billete yazılması zorunluluğu yeni Yönetmelikte nihayet yer aldı. Bu konuda Suriye vatandaşlarının taşınmasına ilişkin kimlik sorunlarının çözülmediği şikayeti var. Halbuki Yönetmelikte Türk vatandaşları olmayanlar için uyruğu, pasaport numarası veya yabancı kimlik numarasının yazılması esası getirilmiş. Böylece TC kimlik cüzdanı ve ülkesinin pasaportu olmayanlar için bir kapı aralanmış. Bundan sonrası biraz diğer makamların konusu. Belki Bakanlık, valiliklerce bunlara verilen kimliklerin yeterli olacağını söyleyebilir. Ama esas olarak devletin diğer kurumlarının, verdikleri bu kimliklerin seyahatte de geçerli sayılacağını belirtmesi gerekir. Yani Bakanlık, üzerine düşeni büyük ölçüde yapmış.

Yönetmeliğin gücü

‘Yönetmelikte hat esası yok, verilimlik esas alınmamış, kilometre bazı fiyat yok’ gibi eleştiriler yapılıyor. Acaba ‘bunları yazmaya, yapmaya Bakanlığın yetkisi var mı’ diyen yok. TBMM, yaptığı kanunda serbest piyasanın ve rekabetin esas olacağını

belirtmiş. Şimdi sizin isteginiz üzerine Bakanlık ‘TBMM yanlış yapmış’ deyip TBMM’nin yanlışlarını düzeltmek ve onun söylediklerine aykırı işler yapmak yoluna mı gitmeli? Bakanlığın böyle bir yetkisi olamaz, aksi de suç olur. Sadece kanunun yetki verdiği hususlar yine kanunun tanıdığı sınırlar dahilinde Yönetmeliğe yansıtılabilir. Aksi istenmemeli.

Ücret indirimleri

‘Yüzde 50 olan engelli ve çocuk indirimleri yüzde 30’a düştü’ denilmiş. Böyle bir düzenleme yok. Bu indirimler, önceden de yüzde 30 idi. Yeni Yönetmelikte küçük otobüslerde 1, büyük otobüslerde 2 engelliye yüzde 40 indirim hakkı yeni geldi. 6-12 yaş çocuklara bilete yüzde 30 indirim devam ediyor. Ancak eskisinden yer alan bunlara bilet zorunluluğu, yenisinde yok. Bilmem bunlar bilet almayıp kuckta seyahat edebilecek mi?

Bazı yanlışlar

Asgari kapasiteye 10 yaş şartı, C1, C3, K1, K3 ve P belgelerine özmal zorunluluğu yeni geldi gibi yanlış bilgilendirmeler var. Bunlar eskiden olan hususlar. Bir de ‘B1 ve B2’de önceden bir olan sözleşmeli taşıt kullanımı oranı 0,5’e düştü’ denmiş. Bu oran önceden de böyleydi. Tek değişim D1’de.

Bireyselciyi korumak

Bazıları D1’de 2 olan özmal sözleşmeli kullanımı oranının 3’e çıkmasını yetersiz bulup 5 olmalıydı diye eleştiriyorlar. Bilmem diğerleri için de istekte bulunuldu mu? Pek çok kişi D1’de artış yapılırken B’lerde yapılmasını, 0,5 olan oranın hiç olmasa bire yükseltilmemesini eleştiriyor. Oranın D1’de üç olmasının bireysel otobüsçüye imkan sağladığı, 5 olmasının daha çok imkan sağlayacağı söyleniyor. Bu doğru ise diğer belgelerdeki artışlarda bireysel otobüsçülere buralarda çalışma imkanı verilebilir.

F1 ve F2 birleşmesi!

F1’lerin kaldırılıp hepsinin F2 yapılmaması olmasa eleştiriliyor. Sana ne kardeşim! Sen F1’i beğenmiyor, gereksiz buluyor olabilirsin. Böyle düşünüyorsan almazsın, olur biter. Başkasının almasını niye engellemek istiyorsun. Ona da o karar versin. Hiç yurtdışı otobüs bileti satılmayan bir yerdeki acente F2 alacak da ne olacak? Niye 2 bin lira fazla belge ücreti ödesin? İlçelerde ise niye 4 bin TL daha işletme sermayesi bulsun? Küçük yerleşimlerde olan, yüzde 75 belge indirim ücretini niye kaçırsın? Herkes kendi işine baksın, başkasının işine ahkâm kesmesin. Başkası da sizin kadar akıllı. Bir de şu var ki, hiçbir kayıp olmasa bile var olan düzeni değiştireceksiniz de ne olacak? Bir sürü faydasız değişiklik işlemi gerekecek.

Önceden alınan F1 birilerine yetersiz gelmeye başlamış ve bu sorununun çözümünü belge birleşmesinde görmüş olabilir. Senin sorunun için başkalarına haksızlık yapılır mı? Bunlar için F1 belgesini verip F2 alma çözümü Yönetmelikte zaten var. Buna külfet gerekabilir. Acaba bütün belgeler F2 olsaydı, bunun da bir külfeti olmayacak mıydı? Hem de gereksiz yere.

B ve D belgelerinde birleşmeler

Bu birleşmenin olmaması çok eleştiriliyor. İyi ki birleşmedi diyen de var. Bu çok geniş konuyu daha sonra yazacağım. Öncelikle kimlerin, kimleri temsilen hangi birleşmeleri istediği hiç net değil. Şimdilik bir ev ödevi veriyorum. D1 belgesi ile yapılan yurtiçi tarifeli taşımaların B1 belgesiyle de yapılması zaten mümkün. O zaman D1’lerin kaldırılmasına, diğer bir deyişle B1’in içine alınmasına, böylece belge türünün bir azaltılmasına ne dersiniz? ■

Yollar tamam, teknoloji yüksek

Tek sorun yetişmiş kaptan

TTDER Başkan Yardımcısı Mehmet Öksüz, sektörde yetişmiş kaptan sorununu sürekli gündeme getirdiklerini, ancak bu soruna kalıcı bir çözümün adımlarının atılmadığını belirterek, “2107 yılında yine Taşıma Dünyası aracılığıyla sektöre manşetten seslenmiş, ‘Kaptan Sorunu Büyüyor’ demiştik. Bir çözüm üretilmediği takdirde ‘üzücü kazalarla karşı karşıya kalabiliriz’ uyarısını yapmıştık. Ne yazık ki, yılın ilk ayında hem şehirlerarası hem de turizm taşımacılığı alanında üzücü kazalarla karşı karşıya kaldık” dedi.

2018 yılının ilk 20 gününde yaşanan otobüs kazaları birçok can kaybını da beraberinde getirdi. 19 Ocak’ta Muş-



Bingöl arasında yaşanan otobüs kazasında 6 kişi hayatını kaybederken, 29 kişi de yaralandı. Yine 19 Ocak’ta Konya’da meydana gelen kazada 40 kişi yaralandı. 20 Ocak’ta Ankara’dan Uludağ gezisine giden yolcuları taşıyan otobüs Eskişehir’de kaza yaptı. Bu kazada da 11 can kaybı yaşadık, 44 kişi de yaralandı. Birbiri ardına gelen otobüs kazaları kaptan sorununu tekrar gündeme getirdi.

Eğitilmiş kaptan gerekliliği

Taşıma Dünyası Gazetesi olarak yolcu taşımacılığı alanında yaşanan yetişmiş

insan kaynağı sorununu sık sık gündeme getirerek bu alanda hem yetkililerden hem de sivil toplum örgütlerinden bu soruna bir çözüm arayışı için adım atılması gerektiğini vurgulamıştık. 28 Ağustos 2017 tarihli gazetemizde, yine bu soruna yönelik Turizm Taşımacıları Derneği Başkan Yardımcısı Mehmet Öksüz’ün değerlendirmelerine manşetten yer vermiştik.

Yol yapmak, otobüsleri donatmak yetmiyor

TTDER Başkan Yardımcısı Mehmet Öksüz, sektördeki yetişmiş kaptan sorununa bir kez daha dikkat çekmek istediğini belirterek, “Yollarımız artık altyapı olarak çok modern. Yol kusuru nedeniyle yaşanan kazalar çok azaldı. Yollarımız gelişirken, yeni üretilen otobüsler de teknolojik olarak birçok yeni güvenlik donanımlarıyla güçlendirildi. Ama en önemli noktayı hep gözden kaçırdık, kaçırıyorduk da devam ediyoruz. Sektörümüz artık iyi kaptan bulmakta zorlanıyor. Zorlandığı için de mevcut insan kaynağını istihdam etmek zorunda kalıyoruz. Bulabildiğimiz iyi kaptanlar da belediyeler daha iyi ücret verdiği için oraya gidiyor” dedi.

Motor kuryeleri bile fazla ücret alıyor

Kaptanlara ödenen maaşların çok düşük, iş koşullarının da çok ağır olduğuna dikkat çeken Mehmet Öksüz, “1 milyon TL’ye alınan bir otobüsün direksiyonuna asgari ücret verdiğimiz bir insanı oturup, onun 40-45 kişiyi güvenli bir şekilde ulaştırmasını istiyoruz. Kaptanlar,

vardıkları noktadan evlerine gitmek için, yemek yiyecek için ceplerinde para bulamıyorlar. Birçok kaptan araç içinde dinlenerek, sefere çıkmak zorunda kalıyor. Yeterli eğitim verilmiyor, sonra da onun kaza yapmamasını bekliyoruz. Ama işte üzücü kazalar yaşanıyor. Çözüm üretilmezse yaşanmaya da devam edecek. Burada bize de görev düşüyor. Bu işi yaparken en iyiyi istihdam edebilmemiz için, kaptan ücretlerinin hak ettiği noktaya getirilmesi için mücadele vermemiz gerekiyor. Bir kaptanın maaşı, bir yemek şirketinin motorlu kuryesinin bile gerisinde kalıyor. Onlar 2 bin 500 TL maaş alırken, kaptan 1600 TL asgari ücrete mahkum kalıyor. Bu ücretlerle bu mesleği cazip hale getirmemiz mümkün değil” dedi.

Kamera yetmez

Araçlara iç ve dış kamera zorunluluğunun da kazaları önlemeye yetmeyeceğine dikkat çeken Mehmet Öksüz, “Yaşanan son üç kazaya da baktığımızda eğitimsizlik ve tecrübesizlik ortaya çıkıyor. Çok eski ve güvenli donanımlarının olmadığı otobüslerle bu seferlerin yapılmasının da önüne geçmek gerekiyor. Kazalar, ancak iyi ücret imkanı da sağlarsa yaşanmaz. Kamunun da, sivil toplum örgütlerinin de, odaların da bir an önce kaptan sorununun çözümüne, bu insanların eğitimine ve eğitilmiş kaptanın istihdamına teşvik sağlanması konularını gündeme getirmesi için canla başla çalışmamız gerekiyor” dedi. ■





Şehiriçi Trafikinden Enerji Üretimi

Yurtdışında birçok ilde görüyoruz; yol kenarlarında güneş panelleri de var, dağ bayır rüzgar panelleriyle dolu. Hatta Hollanda ve Fransa, bunu bir adım daha ileriye götürdüler ve yolu panellerden yaptılar. İlk olarak Hollanda, 2014 yılında, bir bisiklet yolunu güneş panelleriyle donattı, daha doğrusu güneş panellerinden oluşan bir yol yaptı. Sonrasında Fransa, 2016 yılında 1 km'lik bir karayolunu güneş panelleriyle yaptı. Hem arabalar geçiyor, hem de enerji üreten bir alana çevirerek yolu daha da verimli hale getiriyor. Bu 1 km'lik yoldan ne kadarlık bir enerji bekleniyor? 3 bin 500 kişilik bir kasabanın sokak lambalarının elektriğini karşılayacak kadar olduğu belirtiliyor. Şimdi sıkı durun, 2021'e kadar bu 1 km'lik yol gibi, güneş panellerinden oluşan yolların toplam uzunluğunu 1000 km'ye çıkarmayı hedefliyorlar. Peki, bizde durum ne? Yurtdışında millet enerji üretiminin öneminin daha mı fazla farkında, yoksa bizde yerli üretim yok diye mi biraz geride duruyoruz? Belki de yerli üretim de vardır da biz onlara ulaşamıyoruzdur, varlıklarından haberdar değilizdir.

İşte, bizdeki bir girişimci örneği: İTÜ Çekirdek girişimcilerinden... Karayolunun özellikle araçların geçtiği yerlere 2.4 m boyundaki dikey rüzgar tribünlerini yerleştiriyor; araçların seyir halindeyken ürettiği veya doğal rüzgardan kaynaklanan rüzgarı elektrik enerjisine çeviriyor. Trafikçe bir engel teşkil etmediği gibi, doğal kaynakları kullanarak enerji üretiyor. Tasarımcısı da genç, başarılı bir girişimcimiz. Metrobüsler için yerleştirme yaptığı görseli de bizimle paylaştı. Bu yazının sonunda görebilirsiniz. Ne kadar pratik bir çözüm değil mi? Metrobüslerin gidiş geliş yön aralarına belli aralıklarla yerleştiriyorsunuz. Onların seyir halindeyken yarattığı rüzgar ve doğal rüzgardan faydalanan, tribünleri vasıtasıyla bu doğal kaynağı elektriğe çeviriyor. Ne kadarlık bir üretim var dersiniz? 1 metrobüsten 2 hanenin günlük elektrik ihtiyacını karşılayabiliyorsunuz (3kw/h). Alın size elektrik ithal etmeden, kendi doğal kaynaklarımızdan üretebileceğimiz enerji. Bir tarafta bu enerjiye ihtiyacı olan belediyeler, bir tarafta kendisinin farkında olunmasını bekleyen başarılı bir girişimci. Açıkçası girişimcimiz kendi payına düşen kısmı yapmış. Sıra bizlerde... İhtiyacımız olan enerjinin karşılanması için, bu yerli girişimciyi en azından görmüşmeye çağırıp dinlemeli, demo yapma fırsatı vermeli ve sonuçlara göre de hayata geçirmeliyiz. Eğer yok gibi davranırsak, sonuç, bir yetkinliğin daha, giderlerini karşılamak için uluslararası bir şirkete transferi ve kadrolu çalışmasıyla son bulacak. Ve yine birçok panelde, konferansta, yerli üretimin, girişimin ne kadar önemli olduğu anlatılıp durulacak. Hatta enerji ithal etmememiz, doğal kaynaklardan bizlerin üretmesi gerektiği önerilecek. Hem de bu girişimcimizi görmüşmeye bile çağırmayan yetkililer tarafından :)

İş Yapmak için 3A Kriteri

Bir kişiyi ekibimize dahil ederken ya da biriyle iş yaparken aradığım ilk 3 kriter: çalışkan, akıllı ve dürüst oluşu. Bu kriterleri sektörümüzden Kemal Erdoğan ile konuşurken, onun da aynı kriterleri göz önüne aldığını fark etmişim. O, bu kriterleri 3A diye özetliyordu. Daha akılda kalıcı olduğundan ben de çalışkan, akıllı ve dürüst modelini, 3A ile belirtmeye başladım: Akıllı, Azimli ve Ahlaklı.

Girişimciler, profesyonel yöneticiler... Size de önerim, hem bu 3A'ya uygun olmaya çalışmanız ve ticaret yapacağınız ya da ekibinize dahil edeceğiniz kişilerde bu 3A'yı aramanız. Akıllı, azimli ve ahlaklı. Kendiniz bu üç kriteri uymak için çaba göstererseniz, emin olun kısa vadede kaybettığınız durumlarda bile uzun vadede hep kazandığınızı göreceksiniz. ■



Yüzde 20 büyüme ile 545 bin yolcu taşıdı

Tokat Seyahat: 2018 hizmette kalite yılı

2016 yılında 36 araçlık tamamı özmal Mercedes-Benz marka otobüslerden oluşan filo ile 420 bin civarında yolcu taşıyan Tokat Seyahat, 2017'de bunu 545 bin seviyesine taşımayı başardı. 2018 yılı için hedeflerinin 650 bin civarında yolcu taşımak olduğunu belirten Genel Koordinatör Hakan Sarıcanoğlu, sektörde yaşanan bütün zorluklara rağmen yolcu sayısında büyüme elde etmenin mutluluğunu yaşadıklarını ifade etti.

1985 yılında şehirlerarası yolcu taşımacılığı alanında hizmet vermeye başlayan Tokat Seyahat, sektörde 32 yılını geride bırakırken hedeflerini büyütmeye devam ediyor. Genel Koordinatör Hakan Sarıcanoğlu ile 17 Ocak'ta Mercedes-Benz Türk'ün Yeni Turismo otobüs lansmanında bir araya gelerek 2017 yılının değerlendirmesini, 2018'i ve Tokat Seyahat'ın hedeflerini ve çalışmalarını konuştuk.

İşini iyi yapanlar kalacak

2018'i hizmette kalite yılı olarak ilan ettiklerini, işini en iyi yapanların ayakta kalma döneminin başladığına dikkat çeken Hakan Sarıcanoğlu, "Bu anlayış ile eğitim seferberliği başlattık ve bu yılın ilk eğitimini gerçekleştirdik. İlk etapta 90 araç kaptanı, 40 araççısı servis görevlisi ve çekirdek kadro ile 15 dış acente eğitim aldı. Katılımcılar müşteri memnuniyeti, ekip ruhu, güvenli sürüş, ilk yardım, problem çözme teknikleri, sağlıklı beslenme başlıkları altında eğitimler aldılar. Ayrıca kaptanlara özel dijital takoğraf eğitimi de verildi. Bu eğitimleri yılda iki kez düzenliyoruz. Sezon öncesinde de 60 acente ve 200'e yakın bilete satış noktası, sağlık



Hakan Sarıcanoğlu

görevlileri ve iş güvenliği birimi de eğitim süreçlerine katılacak" dedi.

2018 hedefi

2017 yılının yolcu verimliliği açısından iyi bir yıl olduğunu belirten Hakan Sarıcanoğlu, "2016'da 420 bin yolcu taşıdık. 2017'de bütün zorluklara rağmen yüzde 20 civarında büyüme elde etmeyi başardık. 2018 yılına yönelik bir değerlendirme yapmak, yaşanan süreçleri de gördüğümüzde çok zor ama yine de Tokat Seyahat olarak 2017'nin üzerinde bir büyüme elde etmeyi ve 650 bin civarında bir yolcu taşımayı hedefliyoruz. Yaz sezonunun uzun olması, Ramazan ayının sezona etkisinin artık kalmaması ile eğer çok büyük bir olumsuzluk olmazsa toplam seyahat süreçlerinde artış bekliyoruz" dedi.

Hizmet ağı büyüyor

Yeni hatlarda hizmet ağını genişletmeye devam ettiklerini de belirten Sarıcanoğlu, "Sivas, Kayseri, Niğde, Adana, Ceyhan, İskenderun ve Hatay seferlerimizle hizmet ağıımızı büyümeye devam ediyor. Yaz sezonu öncesinde yeni hat planlarımız da var. Ayrıca İstanbul'da yolcularımıza daha iyi hizmet verebilmek adına

Dudullu'daki noktamızı Sultanbeyli'ye taşıdık" dedi.

Karlılık aynı oranda değil

Sektörde yaşanan en büyük sorunun maliyetleri bilet fiyatlarına yansıtamamak olduğunu belirten Hakan Sarıcanoğlu, "Amortisman yükü uçak ve hızlı trenin sektörümüze getirdiği olumsuzlukların da önüne geçti. Yolcu sayısının oranı ile karlılık aynı seviyede değil maalesef. Maliyetleri bilet fiyatlarına yansıtamıyoruz. Havayolu taşımacıları koltuk diz mesafesi genişliğine göre bilet ücretlerinde farklılığa giderken, biz sunduğumuz hiçbir konfora yönelik ücret tarifesini oluşturamıyoruz. Sektör buna bir çözüm bulabilirse karlılığı da yolcu sayısı ile birlikte artacaktır" dedi.

Rekabeti büyütür

Yeni Yönetmelikte 1 özmala 3 kiralık düzenlemesini de değerlendiren Sarıcanoğlu, "Bizim tercihimiz uzun süredir özmal otobüslerle çalışma yönünde. Kalite standartını bir seviyede sağlama zorunluluğu bu anlayışın en önemli nedeni. Bir özmala 3 kiralık düzenlemesi büyük filo sahibi firmalara yeni hat açmada belirli imkanlar sağlayabilir. Bu firmalar yeni hatlarla rekabeti büyütebilirler. Ancak büyük firmaların yeni hat açılımları da onlara bekledikleri yolcu talebini getirmeyebiliyor. Yolcular, ilk anda yeni firmaya farklı bir beklenti ile de gitse de daha sonra bölge firmalarının da aynı kalitede olduğunu görüp dönüyor. Anadolu firmaları da eğitime yatırım yapıyor. Bir yolcunun tekrar sizden bilet alabilmesi ancak personelinizin onunla kurduğu iletişimle mümkün. Artık peron arabası, yüksek araba, çok yakışıklı araba denmiyor. Araç 2+1 mi 2+2 mi deniliyor. Aracın yanı



Yeni Turismo hayırlı olsun

Filolarının tamamının Mercedes-Benz araçlardan oluştuğuna dikkat çeken Tokat Seyahat Genel Koordinatörü Hakan Sarıcanoğlu, "Mercedes ile firmamızın hizmet kalite anlayışı birbirine çok uyumlu. Mercedes-Benz Türk'ün pazara sunduğu yeni Turismo'yu inceleme fırsatı bulduk. Yeni Turismo seyahat süreçlerine güvenlik ve konfor düzeyi ile çok büyük katkı sağlayacak. Yeni Turismo sektörümüze hayırlı, uğurlu olsun. Yatırıma yönelik planlamalarımız oluştuğunda Mercedes-Benz Türk yönetimi ile bir araya gelmeyi düşünüyoruz" dedi.

Öz Uludağ Turizm 10 Sprinter aldı

Öz Uludağ Turizm, filosunu genişletirken bir kez daha Mercedes-Benz Sprinter'i tercih etti. Mercedes-Benz Türk Yetkili Bayi Gülsoy Florya aracılığı ile filosuna 10 adet daha Sprinter aldı. Filosunda 58 özmal araç bulunan Öz Uludağ Turizm'in Mercedes-Benz marka araç sayısı 15 adede yükseldi. Teslimat törenine, Mercedes-Benz Türk Hafif Ticari Araçlar Filo ve Kamu Satış Kısım Müdürü Soner Gönültaş, Mercedes-Benz Finansal Hizmetler Otomobil ve Hafif Ticari Araçlar Satış Müdürü Meltem Gürsoy, Mercedes-Benz Türk Yetkili Bayi Gülsoy Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı ve Gülsoy Florya Genel Müdürü İsmet Emre Gülsoy, Öz Uludağ Turizm Genel Müdürleri

Metin Uludağ ve Baki Uludağ, Genel Müdür Yardımcısı Ercan Arslan, Pazarlama ve Müşteri İlişkileri Müdürü Serkan Koyuncu ve Araç Filo Yöneticisi Mehmet Nedim Sönmez katıldı.

Soner Gönültaş, "Mercedes-Benz Türk olarak müşterilerimizin beklentilerini karşıladığımızı ve bunun karşılığında yeni araç alımlarında bir kez daha bizleri tercih etmelerini görmek bizleri son derece gururlandırıyor. Filolarını büyütürken bir kez daha Mercedes-Benz'i tercih ettikleri için Öz Uludağ Turizm'e teşekkür ediyor ve yeni araçlarının hayırlı olmasını diliyoruz" dedi.

Metin Uludağ, Mercedes-Benz Türk'e, Yetkili Bayi Gülsoy Florya'ya ve Mercedes-Benz Finansal

Hizmetler'e teşekkürlerini iletti: "Mercedes-Benz Sprinter araçların sunduğu yüksek güvenlik ve konfor sebebiyle filomuzu genişletirken tercihimizi "yıldız"dan yana



kullandık. Yaptığımız yatırımın doğru olduğuna inanıyoruz ve işbirliğimizin önümüzdeki dönemlerde de artarak devam etmesini diliyoruz" diye konuştu. ■

www.tasimadunyasi.com

facebook.com/tasimadunyasi twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası Gazetesi

Yerel Süreli Haftalık Gazete

Yıl: 7 • Sayı: 306 29 Ocak - 4 Şubat 2018

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

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.
İhlas Plaza No:11 A/41 Yenibosna
Bahçelievler/ İSTANBUL
Tel: 0212 454 30 00

Taşıma Dünyası,
basın meslek ikililerine
uymaya söz verir.

Taşıma Dünyası Gazetesi ve
eklerinde yayınlanan yazı,
haber ve fotoğraflar her
türlü telif hakkı: **Pivot**
Yayınçılık ve Reklam
Pazarlaması'na aittir.
İzin alınmadan, kaynak
gösterelecek dahi iktibas
edilemez.

BÖLGELER: İZMİR **Cumhur ARAL** ANTALYA **İrfan YALÇIN**
EDİRNE **Hüseyin TOPÇU** DİYARBAKIR **Ramazan DEMİR**

Metro 100 otobüs alacak, 20 milyon yolcu taşıyacak

Otobüsçünün 'İkinci Bahar'ı Ege'de yaşanacak

■ ERKAN YILMAZ - BARIŞ CAN BAŞKAN

Metro Turizm Genel Müdürü Şenol Ayyıldız, “Eskiden otobüsçü terimiyle ‘Kale hattımız İstanbul-Ankara yolu’ derdik. Şimdi yeni bir süreç başlıyor. İstanbul-İzmir otobanı açıldığında otobüsçünün ikinci baharı Ege’de yaşanacak” dedi.

Şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmeti veren firmalar 2018’e umutla bakıyor. 2017’de yaşanan yolcu talebinin 2018’de artarak devam edeceğine inanan otobüsçüler, yeni otobüs yatırımlarını ve hedeflerini büyütüyor. Sektörün lider firmalarından Metro Turizm’in de 2018 yılına yönelik hedefleri çok büyük. Metro Turizm Genel Müdürü Şenol Ayyıldız ile İstanbul Otogarı’nda 23 Ocak Salı günü bir araya geldik. Ayyıldız, şirketin hedeflerini aktarıken sektörün geleceğine yönelik önemli tespitlerde bulundu.

Ankara-İstanbul kale hattı...

“Otobüsçünün İkinci Baharı Ege’de yeşerecek” değerlendirmesini yapan Şenol Ayyıldız, “İstanbul-İzmir otobanın açılmasıyla yeni bir dönem başlayacak. Eskiden İstanbul-Ankara yolunu ne kadar önemli olduğunu hepimiz dile getirirdik. Otobüsçü terimiyle, ‘Kale hattımız İstanbul-Ankara yolu’ derdik. Şimdi taşıma modları ile alternatifler çoğaldıkça İstanbul Ankara yolunun şartları ağırlaştı. Ama İstanbul-İzmir otobanının açılmasıyla otobüs sektörünün ikinci baharı başlayacak. Uçak bu hatta, bir alternatif olmayacak. Bir iki saatlik havalimanı süreci, tatile gidenlerin büyük bagaj kapasiteleri, hepsi otobüs için bir avantaj. Belki otomobil de artabilir, ama otobüse olan talebin çok büyük olacağını düşünüyorum” dedi.

Kendi işletmemiz olacak

Ege bölgesinde yaşanacak gelişime yönelik yeni stratejiler oluşturduklarını da vurgulayan Ayyıldız, “Birer birer projelerimizi hayata geçireceğiz. Orada konuşlanacağız. Bir süredir bölgede kendi işletmeciliğimizi yapıyorduk, buna devam edeceğiz. Metro Turizm tamamen kendi işletmesiyle orada olacak” dedi.

Anadolu yakasında yeni yapılanma

3’üncü köprü zorunluluğu ile birlikte sektörün de İstanbul’da yeni bir yapılanmaya girmesinin çok normal olduğunu belirten Ayyıldız, “Birtakım ayrışmalar olması çok normal. Netice itibarıyla sektörün şu andaki gider kalemlerinin ne şartlarda yürüttüğünü hepimiz biliyoruz. Buna göre alternatif hatlar oluşturmak lazım. Biz de Anadolu ve Avrupa yakasını ayırarak yeni sıralar oluşturmayı planlıyoruz. Samandıra’daki tesisimizden otobüslerimizin Avrupa yakasına geçmediğinde maliyetlerin de azalacağını göreceğiz. Samandıra’daki tesis, Anadolu yakasının tam orta bölgesi; herkesin rahatlıkla toplanabileceği yer ve yolcularımızın dağıtımını yapmak için ideal.

Metro hep örnek oldu

Bir de Sabiha Gökçen Havalimanı mevkinde yeni bir

tesis planımız var. O noktaya yakın olan 17 acentemizdeki yolcuyla ters servisle Kartal’dan, Pendik, Maltepe, Cevizli’den Samandıra’ya kadar getirmeyip Kurtköy mevkinde toplamayı planlıyoruz. Yolcumuzun dağıtımını ve toplamasını o tesiste yaptığımızda, hayata aynı renk katacağız. Zamanla yarışan bir sektörüz. Müşterimizin zamanı bizim için çok önemli. Bu yapıya göre kanalizasyon olduk. Yeni tesisi sezona yetiştirmeye çalışıyoruz” dedi.

Yeniden bir Metro

Şenol Ayyıldız, Metro Turizm’in 25 yıllık bir hikayesinin olduğunu belirtti: “Sayın Galip Öztürk’ün liderliğinde geçen 25 yıllık süreç. Metro Turizm her zaman rakipleri tarafından örnek alındı. Bu rekabet yolcuyla yaradı. Hizmet kalitesi arttı. Her zorluğa rağmen Metro Turizm hep dimdik ayakta kalmayı başardı. Bu yıla yönelik olarak ‘Yeni Yılda Yeni Projeler’ dedik, ‘Yeni Yılda Yeniden Bir Metro Yaratacağız’ dedik.”

100’den fazla otobüs yatırımı

Üretici firmalarla yeni otobüs yatırımlarına yönelik görüşmelerde bulunduklarını da ifade eden Ayyıldız, “Bütün üreticilerle sıcak temas halindeyiz. İlk etapta 50 otobüs alacağız. İkinci etapta iş ortaklarımızla birlikte 50’yi aşkın bir otobüs yatırımı planımız var. Bireysel otobüsçü kitlesinin de talepleri doğrultusunda yatırımlarımızı biraz daha renklendirebiliriz. Her markadan yatırım da olabilir, bir markadan da olabilir. Ama herkes için şu net: Bizler artık uçarak, atlayarak otobüs almamalıyız. Artık aklımızı başımıza almalıyız. Döviz kurlarının geldiği noktayı biliyoruz. Üreticiler de bu ortamda belirli bir özveride bulunurlarsa yatırım süreçleri daha kolay hayata geçebilir. Üreticiler bizi, biz de üreticilerimizi korumalıyız. Herkes birbirine destek olacak” dedi.

İDO ve Metro işbirliği

İDO ve Metro Turizm’in 2014 yılında işbirliğine yönelik imza attığı, ancak bu projenin hayata geçirilemediği bilgisini veren Şenol Ayyıldız, “İDO ile yeniden görüşmelerimiz başladı. Yine yolcularımızı deniz otobüsü+otobüs şeklinde (Bandırma-İzmir) hattında entegre olarak taşıma planı içerisindeyiz. Bu proje hem 3’üncü köprü’nün getirdiği maliyeti hem de zaman kaybını giderecek. Proje bu sefer daha büyük ilgi görecektir. Bu sezona yetiştireceğiz. Bu hizmet bir alternatif olacak” dedi.

Yollar bizim zenginliğimiz

Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün ve Osmangazi Köprüsü’nün ağır maliyetler getirdiğine dikkat çeken Şenol Ayyıldız, “YSS Köprüsü’nü kullanan bir otobüsün maliyeti gidüş geliş 250-270 TL arasında.



otobüs çalıştırdı. Demek ki bireysel otobüsçüye destek olmuşuz, bu firmada birleştirmişiz. Bireysel otobüsçü geçmişte de önemliydi, bugün de önemli. Bu yıl 7 bölgede 7 seminer düzenleyeceğiz. Türkiye’nin her tarafında bireysel otobüsçülere yeni teklifler sunarak bünyemize alacağız. Birlikte kazanalım modeline gireceğiz ve birlikte daha güçlü olacağız. Şu anda kış mevsiminde 470’i özmal 1220 otobüsle çalışıyoruz. Bu yaz 1550 otobüsle çalışma planımız var” dedi.

78 ilde yeniden yapılanıyor

2017 yılını 18 milyon yolcu ile kapattıklarını, 2018 hedefinin ise 20 milyonun üzerine çıkmak olduğunu belirten Ayyıldız, “Şirketlerde yönetimler değişebilir, bunlara saygı duyuyoruz. 2018 yılında yeni bir yönetimimiz var. Her şeyden önce tüm ekibime güveniyorum.

Güzel şeyler yapacağız. Bizim hedefimiz asla küçülmek, daralmak değil. Bu işi daha profesyonel, daha disiplinli, daha kaliteli daha hesaplı yapmayı planlıyoruz. Biz her zaman örnek olan bir firmayız. Türkiye’nin her yerine giden ulusal ölçekli firma Metro’dur. Gittirmedimiz 3-5 yer kaldı. Oralara da gitmeyi planlıyoruz. 78 ilimizde yeniden yapılanmaya gittiğimizin müjdesini verelim. Koşulların kaybettirdiğini bu sene telafi edip liderliğimizi korumak istiyoruz” dedi.

Mevzuat düzenlemeleri

Yeni Yönetmelikte özmal kiralık oranının 1/3 olarak belirlendiğini de hatırlatan Ayyıldız, “Aslında bizim beklentimiz 1/5 olmasıydı, ama 1/3 oldu. Yine de sektöre çok önemli katkılar sağlayacak. 1/2 döneminde yeni hat açmak istediğinizde özmal yatırıma yönelmek zorunda kalıyorduk. Belgelerin birleşmesi gerçekleşmedi. Aslında yoğun dönemlerde Bakanlık genelge ile D2 belgesindeki otobüsü kullanma imkanı veriyordu, ama biz buna gerek olmadan her yoğun anda, D2’den otobüs almıyorduk. Olumsuz hava koşullarında uçak ve gemiler çalışmadığında otobüse büyük yönelim oluyor, bizim istediğimiz bu verimliliği de getirecekti. Bu, bugün olmadı, ama olmayacak anlamına gelmiyor. Ben Bakanlığa teşekkür etmek de istiyorum. ... Bizi dinlediler, dikkate aldılar. Taslakta yer aldı ama sonra çıkarıldı. Araçta kamera zorunluluğu ile ilgili düzenleme daha çok güvenlikle alakalı. İçişleri Bakanlığı milyonlarca insanın seyahat ettiği bir alanı denetim altında tutmak istiyor. Burada yolcular rahatsız olabilir ama güvenlik açısından da önemli bir düzenleme. U-ETDS sistemi de sektörü kayıt altına alacak ve güvenlik noktasında önemli bir kazanım sağlayacak” dedi.

Ücretsiz servisler yük değil

Ücretsiz servislerin maliyet unsuru olarak görülmesine karşı çıktığını belirten Şenol Ayyıldız, “Servis araçları, bir anlamda, yolcunun da sizi tercih nedeni. Kaldırdığımızda, yolcu başka bir taşıma moduna gidebilir. Ücretsiz servislerin bize maliyeti 26 milyon TL, ama biz yine de servisi yük olarak görmüyoruz” dedi. ■

Bu da her gün giden bir otobüs için ayda 8 bin TL’lik maliyet demektir. Bir otobüsçünün ödeyeceği senet parası bu. Osmangazi Köprüsü’nün getirdiği maliyet ise günde 400 TL, aylık maliyeti 12 bin TL. Ama yapılan yollarla kısalan seyahat süreçleri ve trafikte kalma süresi akaryakıt maliyetlerini de düşürüyor. Biz bu yolları bir maliyet unsuru olarak değil, sektöre, ülkeye zenginlik katacak yatırımlar olarak görüyoruz. Biz 20 sene önce hangi yol şartlarında seferler yaptığımızı iyi biliyoruz. Yeni yollarla birlikte kaza riskleri azaldı. Buna da bakmamız gerekiyor” dedi.

İnsan kaynağımızı geliştirelim

İyi yolların yapıldığına, son derece teknolojik otobüslerin seferlere çıktığına dikkat çeken Şenol Ayyıldız, “Bir otobüsü 1 milyon TL’ye alıyoruz. Ama insan kaynağımızı geliştirmeye yönelik çalışmalar yapıyor muyuz, ona da bakmamız gerekiyor. İyi kaptanlar yetiştirmeliyiz. Bu mesleği cazip hale getirmeliyiz. Filomuzdaki personelimize yönelik çok ciddi bir eğitim süreci başlattık ve sezona kadar herkes bu eğitimlere katılacak” dedi.

Herkes dersini aldı

Artan maliyetlerle birlikte sektörde herkesin artık maliyet hesaplamaları yaptığını belirten Ayyıldız, “Ben inanıyorum ki, artık herkes dersini aldı. Rekabetin fiyatla değil, kurumsal bir kimlik yapısıyla hizmette olması gerektiğini gördü. İşimizi iyi yapmaya odaklanmamız gerekiyor. Sektör mensupları şapkalarını önlerine koymalı ve fiyatları yeniden oluşturmali. Daha önce sektörde dile getirilen söylemlerde ‘Bu sektör bitti. Firmalar azalacak’ açıklamalarına ben hep ‘Biten bir şey yok’ demiştim. Bugün firma sayısına baktığımızda yine 340 dolayında firma var” dedi.

Bireysel otobüsçüsüz olmaz

Metro Turizm’in büyümesinde bireysel otobüsçülerin de önemli katkılarının olduğunu belirten Metro Turizm Genel Müdürü, “Sayın Galip Öztürk, bize hep ‘Bireysel otobüsçü olmadan bizler olamayız’ der. Metro Turizm yoluna, 1992 yılında bu anlayışla çıktı. Bu şirket, yaz sezonunda 1600



ŞENOL AYYILDIZ ile ERKAN YILMAZ, İstanbul Otogarı’nda Metro Turizm ofisinde görüşüyor.

Biz bu firmanın askeriyiz

Sık sık yaşanan görev değişiklikleri motivasyon ve moral olarak sizi nasıl etkiliyor sorusuna Şenol Ayyıldız’ın cevabı: “Benim Metro ile birlikteliğim 24 yıl oldu.

Altyapıdan yetiştik. Beni yetiştiren, bu güne getiren onursal başkanımız, patronumuz Galip Öztürk’tür. Onun bana nerede görev verip vermediği önemli değil. Bana yarın başka bir yerde görev versin, ‘burada görev yapmanı istiyorum’ desin, yine giderim. Bize nerede görev verilirse biz oradayız, her zaman hazırız. Biz bu firmanın askeriyiz. İnşallah 2018 planlarında, yönetimde çok başarılı olacağız, Metro’yu layık olduğu yerlere getireceğiz. Biz bu ülkeye hizmet vermekten son derece onurluyuz, guruluyuz. 2018’de Metro Turizm’i herkes izlesin” şeklinde oldu.

Yurtdışı yapılanması

Bulgaristan, Yunanistan, Irak, İran ve Gürcistan’a taşıma yapıyoruz. Gürcistan’da, Batum ve Tiflis arasında, 450 kilometrelik yolda günde karşılıklı 18 servis yapıyoruz. Bu hafta sonu 22 oluyor. İnsanlar köy minibüsleriyle taşınyordu. Tren var ama yetmiyordu. Koltuk arkası ekranlı son derece teknolojik otobüslerle hizmet veriyoruz. Tiflis’ten İzmir, Bursa, Ankara, İstanbul seferleri yapıyoruz. Şimdi rakiplerimiz arkadan geliyor.

Almanya’da da olacağız

Kısmet olursa 1 ay içerisinde Almanya’da şehirlerarası taşıma anlamında bir çalışma yapacağız. Hamburg’dan Köln’e, Köln’den Stuttgart’a gidecek seferler düzenleyeceğiz. Oradaki partnerlerimizle birlikte yeni bir oluşum hazırlığı içerisindeyiz. Çünkü 350 km’lik bir yolda 120 Euro gibi yüksek fiyatla taşımacılık yapılıyor. Biz 450 km’lik Ankara’ya 70 TL’ye gidiyoruz. İstanbul Berlin ve Münih hatlarını sezona yetiştirmeyi planlıyoruz.

Hızlı tren hoş geldi...

Hızlı tren Pendik’e geldiğinde otobüsçülük biter deniliyordu. Ben de ‘tren gelmiş, hoş gelmiş’ demiştim. Şuna iyi dikkat edelim. Taşıma modları geliyor ama büyüyen nüfus ve hareketlilik de var. Şimdi tren Avrupa yakasına geçecek. Yine diyoruz ‘hoş gelsin’. Evet, bir kısım yolcumuzu alabilir ama belli saatlerde ve sınırlı bir kapasite olduğu için yine sıkıntı yaşamayacağız. Pendik için de bunu söylemiştim, oldu; hakikaten yaşamadık. Biz Ankara’nın ötesinde de Sivas, Nevşehir, Niğde, Çorum, Kayseri gibi merkezlerde çok güçlü bir firmayız. Taşıma modlarındaki gelişimi görerek buralarda iyi yapılandık Tren gelse de bu iş bitmeyecek. Bu işi sadece daha güvenli, kaliteli ve verimli hale getirmemiz gerekiyor. Burada entegre taşımacılık ön plana çıkacak. Trenin otobüsle entegre olduğu yeni hatlar ortaya çıkacak.

Sürpriz proje

3’üncü havalimanına yönelik sürpriz bir projemiz olacak. Zamanı geldiğine göreceğiz. Bu süreçte orada mini otogarlar gibi projeler ortaya çıkabilir. Seferler oradan başlayabilir. Orada taşıma izni bir ihale ile mi olur, başka bir şey mi olur, bilemiyorum. O gün geldiğinde bu süreci konuşmak daha doğru olacak.

Araç içi personelde sıkıntı

Bir işi yaparken, meslek haline getirmek, bu benim mesleğim dedirtebilmek gerekli. Ne yazık ki, araç içi personel sektörün kanayan yarası. Bütün firmalar çok zorlanıyor. İnsanları mutlu edebilmek, bu işte tutabilmek çok zor. Bu işi cazip hale getirmenin yöntemini bulmamız gerekiyor.

Sosyal projeler

Sayın Galip Öztürk’ün ruhumda yardımseverlik var. Kimsesiz çocuklar için Sevgi Evleri var. 50’ye yakın okul yaptırdı. Şehit ailelerinin her zaman yanında oldu.





Tourismo Çağı başlıyor.

Mercedes-Benz
The standard for buses.

