

Otoyol ve köprü ücreti konularında Almanya örneği...

OTOYOL VE KÖPRÜDE OTOBÜSE ÜCRET YOK

● Almanya'da tüm otobüsler otoyol ve köprü geçişlerinde hiç ücret ödemiyor. Buraların gelirleri şu an için 7,5 ton üzerindeki yük taşıtlarından sağlanıyor. (7,5 ton üzerindeki yük taşıtları bedel ödüyor)

● Otobüs camına yapıştırılan belge ücret amaçlı olmayıp 'temiz hava alanı' olan 58 şehirden geçebilme imkanı veren Euro normunu gösteriyor.

● Yük araçlarının ücreti; aracın Euro normu, aks sayısı ve kullandığı yolun uzunluğuna göre belirleniyor. Hesap ve ücretler GPS üzerinden tahsil ediliyor.

● Özel sektörde işletim ve ücret toplama anlaşması geçen yıl sona erdi. Devletçe işletim denemesi başarılı oldu. Bu görevi artık Federal Hükümet sürdürecektir.



biletall.com ödüle layık görüldü



Türkiye'yi temsil edecek şirketler arasında biletall.com da yerini aldı. 2018 yılında 7,5 milyondan fazla işlem yapılan portal, 200 otobüs firması, 500 yerli ve yabancı havayolu şirketi, feribot ile tren biletlerini tek potada buluşturuyor. Ödüllerine bir yenisini eklediklerini belirten biletall.com CEO'su Yaşar Çelik, Anadolu'nun uğruna inandıklarını söyledi.

5'te

Türkiye'de otoyol ve köprü ücretleri tartışmaları sürerken Almanya'dan gelen bir haber çok dikkatimizi çekti. Haberde, "Almanya, otoyol işletmelerini kamulaştırdı" deniliyordu. Bu, bizim gittiğimiz özelleştirme trendinin çok aksi bir gelişme olduğu için ilginizi daha da çok çekti. Haberin ilginçliği ise bununla kalmıyordu. Haberde, otoyollarda otobüslerden ücret alınmadığı konusu da yer alıyordu. Taşıma Dünyası olarak biz de uluslararası taşımacılarla Avrupa Birliği'nde önemli hizmetler sunan DKKV Euro Service Türkiye'ye başvurduk ve Satış Müdürü Deniz Çokkoş Sezer'e sorular yönelttik. Aldığımız cevaplar birçok taşımacıya "neden bizde böyle değil" dedirtecek kadar ilginç.



İşte cevaplarını aldığımız sorular

● Almanya'da tüm otoyollarda ve köprü geçişlerinde otobüslerden ücret alınmıyor mu? Alınıyorsa nasıl belirleniyor? Köprü geçişleri veya otoyol ayrı ayrı mı ücretlendiriliyor?

● Otobüslerden ücret alınmaması ilici ve illerarası olarak da mı geçerli? İlçindeki otoyollarda veya illerarasında da ücret alınmıyor mu?

● Almanya'da otobüslerde, bizim ülkemizdeki gibi, tarifesi tur otobüsü veya tarifeli şehirlerarası otobüs ayrımı söz konusu mu?

● Ücretler, araç sınıflarına/büyükliklerine veya Euro motor cinslerine göre mi oluşturuluyor? Almanya'da otoyol ve köprü ücretlerine yönelik bu yıl için ücret zammı oldu mu? Her yıl bu ücretler güncelleniyor mu?

● Yıllık, aylık, haftalık geçiş aboneliği var mı? Burada uzun süreli bir abonelik söz konusu olduğunda indirim de söz konusu oluyor mu? Oluyorsa oranları nedir?

● Almanya'da köprü ve otoyollarda toplu taşımaya tanınan bir geçiş üstünlüğü bulunuyor mu? Ayrı şerit, beklemelerde öne geçiş vb...

● Kamyonların ücret sistemi nasıl oluşturuluyor?

● Vignette denilen bir uygulama olduğu söyleniyor. Bu uygulama ile ilgili de bilgiler verir misiniz?

● Almanya'da otoyol ve köprülerin işletimini ve ücret toplanmasını kim yapıyor? ■ 6-7'de

İstanbul Servis Taşımacıları Birliği Derneği Başkanı Turgay Gül:

Sektör sıkıntıda, çözüm istiyoruz



İSTAB Başkanı Turgay Gül servis taşımacılarının çok ciddi sıkıntı içerisinde olduğunu, sektörden çıkışların arttığını belirterek, "Çok ciddi maliyet artışları nedeniyle son iki üç yıldır yatırım yapılamaz hale geldi. İyi tedarikçi, esnaf bulmakta çok zorlanıyoruz. Sektörden çıkış çok fazla. Bu böyle de devam edecek gibi görünüyor. Bizden 1-3 yaş arasında araç isteyenlerin bunu unutmaması gerekecek. Sektörde 1-10 yaş ortalaması ile hizmet dönemi başlayacak" dedi.

6'da

Otobüs kazaları masaya yatırıldı



2'de

Tırsan, Ambrogio'ya 150 treyler teslim etti



Türkiye'nin 42 yıldır aralıksız lider treyler üreticisi Tırsan, 1991 yılından bu yana iş ortağı olan Avrupa'nın köklü lojistik şirketlerinden Ambrogio'ya 50 adet Kässbohrer K.SHG L Hafif Konteyner Şasi ve 100 adet K.SWAU C Swap Body teslimatı gerçekleştirdi.

11'de

Mercedes-Benz Türk'te üç yeni atama



Osman Nuri Aksoy

Alper Kurt

Didem Daphne Özensel

Mercedes-Benz Türk AŞ bünyesinde yönetim kadrosuna yeni atama yapıldı. Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörlüğü görevine Alper Kurt, Otobüs Pazarlama ve Satış Direktörlüğü görevine Osman Nuri Aksoy, 1 Şubat 2019 tarihi itibarıyla atandı. İkinci El Kamyon ve Otobüs Satış Direktörlüğü görevini ise, 1 Mayıs 2019 tarihi itibarıyla Didem Daphne Özensel devralıyor.

5'te

TÜRSAB Karayolu Ulaştırma Taşımacılık Ve Araç Kiralama İhtisas Başkanı Taşkın Arık:

Turizm taşımacısının yeri



TÜRSAB'da Firuz Bağlıkaya'nın yönetime gelmesiyle ihtisas başkanlığını üstlendiğini belirten Taşkın Arık, "Daha önce komiteler vardı. Komite bir proje çalışması yürütür, bu projeyi sekreteryaya verirdi. O da yönetime sunardı. Çok atıl

bir yapılanma vardı. Yeni yönetimle birlikte 16 komite ihtisas başkanlıklarına dönüştürüldü. İhtisas başkanlıklarında görev alanlar kendi alanlarında yetkin insanlar. Görev süreleri de yeni yönetim seçimine kadar devam ediyor" dedi.

4'te

2020 sonrasında çekici pazarı

25 bin üstüne çıkabilir



8'de



TOFED'in ANKARA temaları

Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacıları Platformu Başkanı ve IPRU Uluslararası Karayolu Yolcu Taşımacılığı Birliği İcra Kurulu Başkanı Prof. Dr. Aziz Akgül ve TOFED ve IPRU Genel Sekreteri Mevlüt İlgin Ankara'da bir dizi temaslarda bulundu.

2'de

Mercedes-Benz'in Elektrikli Kamyonları Filolarda Test Ediliyor



10'da

Navlun Pastasında 'Yabancı' Payını Büyüttü!

Lojistik sektöründeki maliyet artışı ve finansman sıkıntısı taşımacılarda yabancı payını artırdı. Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin (UND) 2018 Aralık sonu istatistiklerine göre, karayolu ihracat taşımalarında, Türk araçları bir önceki yıla göre yüzde 1 düşüş kaydederken, yabancı araçların payı yüzde 6 arttı. İthalat taşımalarında ise yabancı araçlar pazar payını yüzde 33'e çıkardı. Yabancı araçların transit taşımalardaki payı da arttı. Türkiye'nin navlun gelirinden en çok payı alan ülkeler ise Bulgaristan, İran, Romanya ve Gürcistan oldu.

10'da



Dr. Zeki Dönmez



Mustafa Yıldırım



Mevlüt İlgin

Köprü ve Otoyollara özel yönetim gerek

Yeni Taşıma Kanunu ve Yeni Yönetmelik

KDV, IPRU, Otagar ve Otobüs Kazaları

7'de

4'te

2'de



Mevlüt İlgin

Türkiye Otobüsçüler
Federasyonu Genel Sekreteri

mevlut.ilgin@tasimadunyasi.com

Geçen iki hafta çok yoğun bir görüşme trafiği yaşadık. İlk olarak Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı'nı ziyaret ettik. Burada Gelir İdaresi Başkanı Bekir Bayraktar ile görüştük. Daha önce, turizm sektöründe konaklamaya yönelik KDV oranının yüzde 18'den yüzde 8'e indirilmesi hususunda, yolcu taşımacılığının turizmin bir parçası olduğunu "turizm taşımacısız olmaz, taşıma ve konaklama birbiri ile bütündür" dediğimizi ve aynı imkanın karayolu taşımacılarına sağlanması gerektiğini dile getirmiştik ancak bir sonuç alamamıştık.

KDV indirimi

Ama şu son dönemde, ekonomide yaşanan sıkıntıların ardından bazı sektörlerle otomotiv, mobilya ve beyaz eşyaya sağlanan KDV indirimi, hatta sıfır KDV ile bu talebimizi tekrar dile getirmek için kendisini ziyaret ettiğimizi ifade ettik. Görüşmemizde Hazine ve Maliye Bakanlığı'nın çağrısıyla enflasyonla mücadele kapsamında başlatılan kampanyaya sektörümüzün tüm yaşadığı sıkıntılara, hatta dövizde yaşanan dalgalanmalar neticesinde sektörümüzün herhangi bir fiyat artışına gitmemesine rağmen bu kampanyaya destek verdiğini de aktardık.

Maliye Bakanı ile görüşeceğiz

Birtakım sektörlerle sağlanan KDV indirimlerinin karayolu yolcu taşımalarına da tanınması ve otobüs biletlelerinde yüzde 18 olan KDV oranının en azından bir alt dilim olan yüzde 8'e indirilmesi talebimizi tekrar dile getirdik. Talebimizi çok ciddiye aldıklarını ancak bunun siyasi bir karar olduğunu ve Sayın Bakanla görüşülmesi gerektiğini söylediler, bunda mutabık kaldık. En kısa zamanda Sayın Bakanımızdan randevu alıp talebimizi dile getireceğiz.

Bakanlığa IPRU sunumu

Daha sonra Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bir ziyarette bulunduk. Karayolu Düzenleme Genel Müdürü Sayın Mahmut Gürses, Genel Müdür Yardımcısı

KDV, IPRU, Otogar ve Otobüs Kazaları

Ufuk Korkmaz, Daire Başkanı Kerim Cicioğlu ve AB ve Dış İlişkiler Genel Müdür Yardımcısı Çisel Aslan ile bir araya geldik. Görüşmemizde IPRU'ya bir gelir sağlanması noktasında, yurtdışına çıkan otobüslerden bir beyanname vermek zorunluluğu ile çok cüzi bir miktarda ücret alınması ve bu ücretin Ulaştırma Bakanlığı, TOBB ve IPRU arasında bölüşümü sağlayacak zorunlu bir evrak olması konusunda bir talebimiz oldu. Bu konuyu enine boyuna tartıştık. Ulaştırma Bakanlığı bürokratları IPRU'ya çok önem verdikleri ve IPRU'yu her alanda desteklemenin bir görev olduğunu ifade ettiler. Böyle bir çalışmanın aynısını TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu'nun özel kalemine de sunduk ve Başkan Hisarcıklıoğlu'na randevu talebimizi ilettik.

Mehmetçik Vakfı ile Anadolu Yakası Otogarı

Bu görüşmelerin ardından Mehmetçik Vakfı Genel Merkezi'nde, Vakıf Genel Müdürü Emekli Tümgeneral Yaşar Bal, Vakıf Bilgi ve İletişim Müdürü Emekli Albay Mustafa Aydın ve Yatırımlar Müdürü Emekli Albay Necdet Ertuş ile görüştük. Kurtköy'deki Mehmetçik Vakfı arazisi üstünde yapılması düşünülen Anadolu Yakası Otogarı ile ilgili düşüncemizi ilettik. Onlar da bu konunun daha çok Ulaştırma Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nü ilgilendirdiğini ve Mehmetçik Vakfı arazisine otogar yapılması düşüncesine sıcak bakmadıklarını ama yapılmasına da karşı olmadıklarını ifade ederek, "Bu konuda Bakanlık yetkilidir. Mehmetçik Vakfı'nın çalışmasına zarar vermeyecek şekilde olursa biz karşı çıkmayız" dediler.

Otobüs kazaları toplantısı

Gerçekleştirilen görüşmelerde en son durağımız İçişleri Bakanlığı'nın otobüs kazalarına yönelik düzenlediği toplantı oldu. Ben bu toplantıda, TOFED'in taleplerini bir rapor halinde sundum. Toplantıda 9 maddelik bir sonuç bildirgesi çıktı. Önümüzdeki yazımda host ve hostes eğitimlerine yönelik yaptığımız girişimlerde ilgili bilgiler vereceğim. ■



Otobüs kazaları masaya yatırıldı

Trafik güvenliğinin sağlanması, trafik kazaları ve sonucunda meydana gelen kayıpların önlenmesi amacıyla şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde yaşanan sorunların çözümüne yönelik 29 Ocak Salı günü saat 14.00'te İçişleri Bakan Yardımcısı Muhterem İnce başkanlığında Şehirlerarası Otobüs Kazaları ve İlgili Kurumlarla Değerlendirme Toplantısı düzenlendi.

Toplantıya; Emniyet Genel Müdürü Celal Uzunkaya, İller İdaresi Genel Müdürü Ali Çelik, Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu, Jandarma Genel Komutan Yardımcısı Korgeneral Ali Çardakçı, TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclisi Başkanı Mustafa Yıldırım, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Başkanı Fevzi Apaydın, TTDER Başkanı Sümer Yıgıcı, Genel Sekreter Mehmet Öksüz, UYOF ve PUİS

Başkanı İmran Okumuş, TOFED Genel Sekreteri Mevlüt İlgin, İZTAD Başkanı Coşkun Altın, İSAROD Başkanı Hamza Öztürk ile ilgili Daire Başkanları ve yolcu taşımacılığı sektöründe yer alan dernek, firma yetkilileri ile çalışanların temsilcileri katıldı.

Kazaları en aza indirme hedefi

İçişleri Bakan Yardımcısı Muhterem İnce, vatandaşların yüzde 80-90'ının karayolu taşımacılığı ile yolculuk yaptığına değinerek, Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi ile karayolunda yaşanan kazaları en aza indirerek sıfır can kaybı hedeflediklerini açıkladı. Karayolu taşımacılığı sektöründeki firmaların üzerine düşen sorumluluklara da değinerek trafik güvenliğini sağlamaya yönelik taleplerde bulundu. ■

TOFED'in ANKARA temasları

Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacıları Platformu Başkanı ve IPRU Uluslararası Karayolu Yolcu Taşımacılığı Birliği İcra Kurulu Başkanı Prof. Dr. Aziz Akgül ve TOFED ve IPRU Genel Sekreteri Mevlüt İlgin Ankara'da bir dizi temaslarda bulundu.



Yapılan görüşmelerde; biletteki KDV oranının bir alt dilime indirilmesi, IPRU'ya gelir sağlanması, Mehmetçik Vakfı arazisine Anadolu Yakası Otogarı yapımına yönelik talepler iletilti. Ayrıca İçişleri Bakanlığı'nın düzenlediği otobüs kazalarının önlenmesine yönelik toplantıda TOFED Genel Sekreteri Mevlüt İlgin sektörün taleplerini içeren bir raporun sunumunu yaptı.

IPRU'ya destek için Bakanlık ziyareti

TOFED heyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda Karayolu Düzenleme Genel Müdür Vekili Mahmut Gürses, Genel Müdür Yardımcısı Ufuk Korkmaz, Daire Başkanı Kerim Cicioğlu ve AB ve Dış İlişkiler Genel Müdür Yardımcısı Vekili Çisel Aslan ile görüşti. Heyet, IPRU'ya kalıcı bir gelir sağlanması konusunda bilgilendirici bir rapor sundu.



Maliye Bakanlığı ziyareti

Prof. Dr. Aziz Akgül, TOFED ve IPRU Genel Sekreteri Mevlüt İlgin Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanı Bekir Bayraktar'ı ziyaret etti. Bu ziyarette Bayraktar'a bir dilekçe sunularak, otobüs biletlelerinde KDV'nin yüzde 18'den, yüzde 8'e indirilmesi talep edildi.

Anadolu yakasına otogar

Heyetin daha sonraki durağı Mehmetçik Vakfı Genel Merkezi oldu. Burada Vakıf Genel Müdürü Emekli Tümgeneral Yaşar Bal, Vakıf Bilgi ve İletişim Müdürü Emekli Albay Mustafa Aydın ve Yatırımlar Müdürü Emekli Albay Necdet Ertuş ile görüşüldü. Kurtköy'deki Mehmetçik Vakfı arazisi üstünde yapılması düşünülen Anadolu Yakası Otogarı hakkında bilgilendirmelerin yapıldığı görüşmede, son durum değerlendirildi.

TOBB ziyaret

Bu görüşmesinde sonra, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu'nun Özel Kalem Müdürlüğü görevlileriyle de bir

görüşme gerçekleştirildi. Rifat Hisarcıklıoğlu'na sunulmak üzere hazırlanan, TOBB'un IPRU'ya destek olması gerektiği konusundaki raporu ileten heyet, Hisarcıklıoğlu'ndan randevu talep etti.



Otobüs kazaları

TOFED heyetinin en son katıldığı toplantı İçişleri Bakanlığının düzenlediği "Şehirlerarası Otobüs Kazaları Değerlendirme Toplantısı" oldu. TOFED Genel Sekreteri Mevlüt İlgin, sektörün öneri ve taleplerini sıraladı. Ulaşımdaki yatırımların çok arttığını ancak yolların daha güvenli olması için kurallara uyumun sağlanması için daha caydırıcı mevzuatların olması gerektiği ve elektronik denetimlerin artırılması, otobüslere kara kutunun zorunlu olması, denetimlerde emniyet kemerinin takılmasının daha iyi vurgulanması gerektiği ifade edildi. Sektörde sigortasız şoförlerin arttığına dikkat çekilerek, terminal çıkışlarında şoförlerin sigorta kontrolünün de yapılması istendi. Ayrıca terminal dışı kalkışlara da yönelik sıkı bir denetim talep edildi. Karayolu Trafik Kanunu ve Yönetmeliği'nin 1985 yılında çıkarıldığını, ancak uygulamanın yapılış niyetiyle örtüşmediği hatırlatıldı. Şoför ihtiyacı ve eğitim eksikliği de vurgulandı.



Arap Taşımacılar Birliği

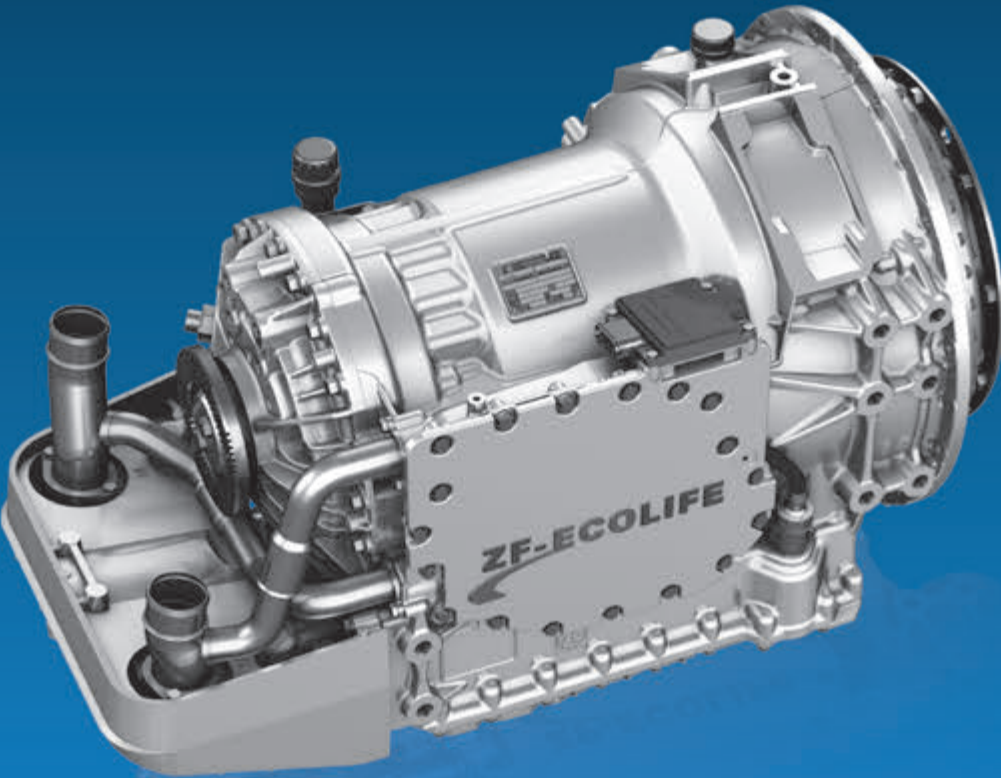
Karayolu Yolcu Taşımacılığı Platformu Başkanı Prof. Dr. Aziz Akgül, TOFED ve IPRU Genel Sekreteri IPRU Dış İlişkiler Direktörü Volkan Memişoğlu, 15 ülkeden 150 üyesi bulunan Arap Taşımacılar Birliği Genel Sekreteri Mahmoud H. Abdallatt ile bir araya gelerek bir toplantı yaptılar. ■

ZF Teknolojisi Şehir İçi ve Şehirler Arası Yolculuklar İçin Akıllı Çözüm

ZF-EcoLife Şanzıman düz yolda da rampada da performanstan asla taviz vermez! Akıllı sürüş programı TopoDyn Life, yol durumuna en uygun vites değişimini sağlar, yakıt tüketimi ve karbondioksit salınımını azaltır. 6 kademeli kesintisiz vites geçişleri neredeyse hissedilmez.

EcoLife, geniş yelpazeli vites aktarma oranları sayesinde, yüksek hızlarda dahi motorun düşük devirlerde çalışmasına imkan verir. EcoLife'in şehir içi retarderi performanstan ödün vermeden güvenli bir yavaşlama sağlar. Çift eşanjörlü soğutma sistemi, şanzımanı yüksek sıcaklıklarda dahi tam koruma altına alır.

Yıllar boyu mükemmel sürüş için: ZF-EcoLife.



zf.com/EcoLife

TEŞEKKÜR

Sektör Duayenlerinden UATOD Eski Başkanı ve
BİOAŞ'ın kurucularından
Mehmet Turgut Özcan'ın kardeşi, TOFED Genel
Başkanı Av. Birol Özcan'ın ağabeyi ve TOFED
Genel Başkan Yardımcısı Mustafa Özcan ile
TOFED Merkez Denetim
Kurulu Üyesi Hüseyin Özcan'ın babası, Harput
Turizm Kurucularından **Nihat ÖZCAN'ın vefatı**
nedeniyle taziyelerini ileten ve cenazemizde
bizleri yalnız bırakmayan

TOFED Genel Yönetim Kurulu'na,
81 ildeki TOFED Dernek Başkanlarına, Tüm
Üretici Firmalarımızın Sahip ve Yöneticilerine,
Tüm Seyahat Firmalarımızın Sahip ve
Yöneticilerine, Yazıhanecilerimize, Tedarikçi ve
Yan Sanayicilerimize, Ülkemizin dört bir
yanından bizleri arayarak desteklerini ileten
bütün sektör mensuplarımıza

TEŞEKKÜR EDERİZ

Özcan Ailesi



Mustafa Yıldırım

TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı
Sektör Meclis Başkanı

my@tasimadunyasi.com

Yeni Taşıma Kanunu ve Yeni Yönetmelik

İçişleri Bakanımız Sayın Süleyman Soy-lu'nun, geçen yıl olduğu gibi davetiyle organize edilen bir toplantıyı bu yıl da Ankara'da gerçekleştirdik. Firma sahipleri ve yöneticileri, meslek örgütleri yöneticileri ile İçişleri Bakan Yardımcısı Sayın Muhterem İnce ve Emniyet Genel Müdürü Sayın Celal Uzunmaya ve çok sayıda bürokrat toplantıya katıldı. Bu toplantıda kazaların nedenleri tartışıldı, konuşuldu. Sektör için önemli bir konu.

Kazaların nedenleri

Kazaların nedenleri hep sürücü hatası olarak değerlendiriliyor, ama sürücü hatalarının nedenlerini de araştırmak gerekiyor. Bunun sebebi tamamen sosyoekonomiktir. Sektörün içinde bulunduğu ağır koşullar ve maalesef artan maliyetlerden dolayı sürücülere hak ettikleri ücreti veremiyoruz. Hak ettiği ücreti alamayınca arkadan sürücü gelmiyor. Sektörü bekleyen en önemli sorunlardan birisi bu. Trafik kazalarının ana nedenlerinden birisi sektörün içinde bulunduğu ağır ekonomik koşullardır. Bu durum kazalara da davetiye çıkıyor. Biz bunu gündeme getirdik.

Sürücülere yönelik bir kılavuz

Buna rağmen yapılması gereken çok işi var. Kaza nedenleriyle ilgili firma yöneticilerinin sürücülerini dikkatli olmaları, uykusuz, yorgun şekilde yola çıkmamaları, seyir halinde iken telefon kullanmamaları konusunda uyarımları ve alınması gereken tedbirler var. Bizim de bu konuda bir çalışmamız olacak zaten. Sürücülere İçişleri Bakanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü'nün de desteğiyle kılavuz niteliğinde bir katalog hazırlayacağız. Elimizden geleni biz de yapacağız. Sürücülerimizin neden bu hataları yaptığını belirlememiz gerekiyor. Tabii, tekrar ediyorum, ekonomik koşullar bu noktada belirleyici oluyor.

Servis taşımaları toplantısı

Toplantıda servis meslek örgütleri de vardı. Bir sonraki toplantı servis taşımalarına yönelik olacak. Yine servis araçlarının karşıtığı kazalar ve sürücülerin hataları da gündeme gelerek değerlendirilecek.

Biz sorunlar ve çözüm önerilerine yönelik bir çalışma yapacağız. Sayın Bakan Yardımcısı ve Emniyet Genel Müdür Yardımcısı ile bir toplantı yaptık, bitti mi? Her şey dört dörtlük mü? Hayır, konuşulanların dört duvar arasında kalmasını istemiyoruz. Sürdürülebilir bir yapıda sonuç almak istiyoruz. Bakanlık, bize gereken desteği verdi. Sayın Bakan Süleyman Soylu, kazalar konusunda hassasiyet gösteriyor ve kazaların önlenmesi konusunda ciddi adımlar atılıyor. Bu soruna yönelik, birlikte hareket etmek ve seferberlik ilan etmek gerektiğine inanıyoruz. Bu kazalarda can kayıplarımız oluyor, bunlar büyük üzüntü yaratırken bunun yanı sıra tüm taşımacılar ağır zararlar görüyor, ağır tazminatlar ile karşı karşıya kalıyorlar. Geçen yıl ve bu yıl konuştuğumuz konuları bir yol haritasına dönüştüreceğiz ve kazaları önlemek için herkes elinden geleni yapacak.

Bu arada İstanbul'daki otogarlara yönelik çalışmalarımız da sürüyor. İstanbul Otogar-ı'nın ıslahı ve süre uzatımına yönelik görüşmelerimiz devam ediyor.

Kanun ve Yönetmelik hazırlanması

Bizim önemli olduğuna inandığımız Karayolu Taşıma Kanunu'nun güncellenmesi ve yönetmeliğin de günün ihtiyaçlarına uygun yeniden şekillendirilmesiyle ilgili çalışmamız var. Bir kanun taslağı hazırlayacağız. Akademik bir çalışma ile 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun diğer yasalarla çelişmeyecek şekilde yeniden düzenlenmesi ve Ulaştırma Bakanlığı, diğer bakanlıklar ile bir araya gelip bir koordinasyon kurulu oluşturarak geleceği kucaklamasını sağlamalıyız. Taşıma Kanunu, herkesin, her grubun şartları ve sınırları gibi, taşıma modları arasında da sınırları belirleyen, herkesin giriş ve çıkışlarının belli olduğu, kimin nereyi ve kimi taşıyacağını belirleyen tanımlardan oluşması lazım. Çünkü 15 yıl önce çıkan kanun, günün şartlarını tamamen karşılamıyor, yönetmelikte yapılan değişiklikler de karşılamıyor. Onun için taşıma kanunu ve yönetmeliklerde ciddi değişikliklere ihtiyaç var. Sektörü şekillendirmemiz lazım. Atıl kapasiteyi önlememiz lazım. Verimliliği ve kapasite kullanımını artırmamız lazım. Bu konuda kanun tasarısını hazırlayıp TBMM'ne göndermeyi düşünüyoruz. Beraberinde kanunla birlikte yönetmelikler de şekillenecek. Sektörün bugünkü koşullarda yürümeyeceği, kazaların azalmayacağı, kaynak israfının önlenemeyeceği çok net ve açık. Onun için kanun çalışmasına bir taraftan devam ediyoruz. Ulaştırma Bakanımız ile de görüşüp "bizim böyle bir ihtiyacımız var, bu sektörün diğer taşıma modları ile paralel çalışması lazım, diğer sistemleri geliştirirken, aynı paralelde karayolu taşımacılığını da geliştirmemiz gerekiyor" diyeceğiz.

Ulaşımı artık bir bütün olarak görmek, kanun ve yönetmeliği de ihtiyaçları karşılayacak şekilde yeniden gündeme getirmek gerekiyor. ■

TÜRSAB Karayolu Ulaştırma Taşımacılık ve Araç Kiralama İhtisas Başkanı Taşkın Arık:

Turizm taşımacısının yeri TÜRSAB'tır

“Ben, müşterimin yanında olmak durumundayım. Dışında kaldığım zaman tamamen farklı bir yapı olarak kalıyorum. Kendimi yeterince savunamıyorum. Mevcut dernek yapılanmaları ile haklarınızı yeterince savunmanız da mümkün değil zaten. Çünkü TÜRSAB kanunla kurulmuş bir birlik. Yarı kamu konumu var. İş yapmak isterseniz TÜRSAB içerisinde olmak zorundasınız”

TÜRSAB'da Firuz Bağlıkaya'nın yönetime gelmesiyle ihtisas başkanlığını üstlendiğini belirten **Taşkın Arık**, “Daha önce komiteler vardı. Komite bir proje çalışması yürütür, bu projeyi sekreteryaya verirdi. O da yönetime sunardı. Çok atıl bir yapılanma vardı. Yeni yönetimle birlikte 16 komite ihtisas başkanlıklarına dönüştürüldü. İhtisas başkanlıklarında görev alanlar kendi alanlarında yetkin insanlar. Görev süreleri de yeni yönetim seçimine kadar devam ediyor” dedi.



Erkan YILMAZ



İş yapmak istiyorsanız...

Taşkın Arık, “Turizm taşımasının yeri TÜRSAB'tır” açıklamasında bulundu: “Çünkü benim müşterim orada. Dışında kaldığım zaman kendimi yeterince savunamıyorum. Mevcut dernek yapılanmaları ile haklarınızı yeterince savunmanız da mümkün değil zaten. Çünkü TÜRSAB kanunla kurulmuş bir birlik. Yarı kamu konumu var. İş yapmak isterseniz TÜRSAB içerisinde olmak zorundasınız. 10 bin 800 acentemiz var. Bunun yaklaşık 500 civarı hem acente hem taşımacı. Biz bu görevi üstlendiğimiz andan itibaren hem bakanlık hem belediye tarafında çok etkin çalışmalar yürütmeye başladık.”

Dokunmalarına izin vermem

Turizm taşımacılığı sektörünün arada bir yerlerde kaldığını iddia eden Arık, “Turizm taşımacıları D1 belgelerinin, servis taşımacılarının arasında kalmış hep. D1'ciler de servisçiler de 'bizim boş zamanlarımız çok, bu boş zamanlarda turizm alanına dönelim' anlayışı ile hareket ediyorlar. O zaman bu işin niteliği nerede kaldı! Ben boşta kaldığım anda gidip de hemen D1'ci veya servisçi mi oluyorum. Turizmci turizmcidir. Bu işin

mantığı farklıdır. Onlar hesapsız, kitapsız bir rekabet anlayışı ile işlerini yapıyorlar. Aynı anlayışı turizm tarafına da getirmek istiyorlar. Turizm taşımacılığı tarafının en büyük sıkıntısı bu. Yan taraflardan bu sektöre gelenler sıkıntı yaratıyor. Nitelikli bir turizm taşımacılığı bu anlayışla yapılamaz. Şu anda 43 milyon turist geldi ülkemize. Bunun daha da artması için nitelikli şekilde bu işin yapılması gerekiyor. Ama benim görevim sürecinde ise ben D2 ve B2'lerin D1'cilere ve servisçilere dokunmasına izin vermem. Şu anda turizm taşımacıları hak ettiği değeri görmeye başladı ve daha da fazlasını görecek” dedi.

UBER bizi vurdu

Mesleki yeterlilik ve standartlar çerçevesinde bu işin yapılmasının önemli olduğunu belirten Taşkın Arık, “Biz koruma istemiyoruz, ama kontrolsüz gelişlerin de sektörde yarattığı büyük sıkıntılar var. UBER bir anda piyasaya girdi, bir anda taksicilerle karşı karşıya gelindi. Burada turizm taşımacısına belge verilmesi durduruldu. Onlar boşluklardan yararlandı. Ama sıkıntıyı biz çektik, çekiyoruz. Her sektörün standartları iyi belirlenmeli. Turizm belgesi alınarak, taksicilik yapılması da önlenmeli. İnsanların niye UBER'e gittiğini, taksiye binmek istemediğini de hem kamu hem de bu meslek sahipleri iyi irdelemeli ve gerekeni yapmalı” dedi.

Turizm taşımacısının yanında

Taşkın Arık, göreve geldikleri andan itibaren sorunların çözümüne yönelik çok aktif çalışmalarını belirterek, “Göreve geldiğimizde bir anda UBER sorunu ile karşılaştık. Turizmci, 7 kişiye kadar taşıma yapabilir yönündeki karar alındığında biz karşı çıktık ve bunun olmayacağını ifade ettik. Biz ilk defa ÜKOME toplantısında sesimizi gür çıkardık. Bizim kadar kimse itiraz etmedi. Kararın geri alınmasında öncü olduk. Daha sonra belediyenin belge vermemesi konusuna yoğunlaştık. Bu süreçte TÜRSAB ONLINE yazılım adımını attık. Şu anda 14+1 araçlara belge veriliyor. Bir iki hafta içinde TÜRSAB ONLINE İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin TUDES sistemine entegre olacak ve artık 9+1 araçlar da dahil belge verilmesi ve belediyede muayene durumu da kalmayacak. Karayolu Trafik Kanunu'ndaki “belediye izni olmadan taşıma yapılamaz” hükmüne yönelik, özellikle de Ankara'da belediye günde 70-80 civarında aracımızı bağlıyordu. Biz yine bu konuya müdahil olduk ve Ankara'da görüşmelerimiz sonucunda örnek bir karar alınmasını sağladık. Ama sorunun asıl kaynağı Trafik Kanunu'ndaki düzenlemeyi değiştirmek için adım atmak istiyoruz. Biz sadece Ankara, İstanbul'daki



Erkan Yılmaz, Taşkın Arık ve aldığı ödüllerle

Taşkın Arık'ın Amerika'da istasyon ve eczane işine yönelik yatırımları var. Yeni iş planı ise eski evleri alıp yenileyerek satmak. Taşkın Arık, odasında Amerika'da Beyaz Saray'dan 2015 yılında aldığı bir madalya ve belgeyi de sergiliyor. Bu madalya ve belgeyi Orlando'da meydana gelen kasırgada yaptığı sosyal yardımlar nedeniyle almış.



Taşkın Arık

taşımacının sorununu çözmek için değil Muğla, Malatya, Van, Trabzon veya başka bir büyükşehirdeki taşımacının da yanında olmaya çalışıyoruz. TÜRSAB tüm Türkiye'deki turizm taşımacısının sorununa eğiliyor, çözüm arıyor.

Antalya'da toplantı

Antalya'da gerçekleştirdiğimiz toplantıya Bakanlık ve 21 büyükşehir belediyesi yetkilisi katıldı. Biz ilk defa İstanbul ve Ankara dışında illerin de sorunlarının dile getirilmesini sağladık. Toplantıda yerel ve ulusal mevzuatın uyumsuzluklarının yarattığı sıkıntılar aktarıldı. İlk defa kamu bakanlık ve yerel idare yetkilileri bir araya geldi. Bakanlık yetkilileri 2 bin 500 D2 belgeli taşımacının 1200'ünün U-ETDS sistemine girdiğini; D1 belgelilerin de çok büyük bölümünün sistemde olduğunu ifade ettiler. Veri girişlerinin doğruluğu konusu ise yüzde 1. Şu anda taşımacılar sisteme alışımsı durumda değil. Bu toplantılar devam edecek. Bakanlık, mantıklı her talebe olumlu yaklaşıyor. Koltuk numarası istenmemesi; bagaj eşleştirilmemesi, gümrüklü sahalarından geçişte tekrar siteme giriş yapılmaması konusunda talebimizi ilettik ve aldık. A1'in yeniden kamu dışında taşımacılara açılmasını yine biz sağladık” dedi.

Veri girişini kim yapıyorsa...

U-ETDS'ye veri girişleri kim tarafından yapıldıysa, sorumlusunun da orada olacağını belirten Taşkın Arık, “Veri girişini acente yapacak, araç sahibi de araç ve kendi bilgilerini sisteme girecek. Böyle bir çalışma var. Eğer acente veri girişinde bir hata yapmış ise sorumluluk onda olacak zaten. Bu taşımacının sorunu değil. U-ETDS sisteminde şu anda verilerin doğruluğu kontrol ediliyor. İliçindeki tüm transferlerde yapılacak taşımalar yolcu bilgileri U-ETDS sistemine girilecek. Bakanlık ve belediye bu konuda kararlı” dedi. ■

System Transport

40 yaşındaki Taşkın Arık, Giresunlu ve 3 erkek kardeşi daha bulunuyor. Liseyi bitirdikten sonra Taşkın Arık 1997 yılında İstanbul'a geliyor. Taşımacılık sürecine ilk adım atışı ise ETS'de muavinlik oluyor. Bir süre Türkkan Turizm ve Gürsel Turizm'de de çalışan Arık, tur işine girişiyor ve kredi çekerek bir Prestij alıyor. 2005 yılında, bir arkadaşıyla System Transport şirketini kuruyor. Taşkın Arık, firmanın adını da, “Sektörde çok sistemizlik vardı bende adımı System koyarak farkındalık yaratmak istedim” olarak açıklıyor. Daha sonra arkadaşısı ile ortaklık son buluyor.

Boşlukları değerlendirdim

Taşkın Arık yolculuğa tek başına devam ediyor: “Benim kötü arkadaşım olmadı, boş iş yapmadım. Çoğunluk Anadolu turları yaparken ben transferlerle daha iyi kazandım. Boşlukları değerlendirdim. ETS'de muavinlikle başladığım bu işte, şu an ETS'nin taşımacısıyım. Herkesin 'evvah' dediği anda ben 'yuppi' diyorum. Borçlanmamla çok dikkat ediyorum. İnsanlar 48 ay kredi çekiyorlar. Ben hiç bu kadar uzun süre kredi kullanmadım. Ticari araçta en uzun kredi dönemim 36 ay, küçük araçta 24 ay. Ben hep TL kredi kullandım. Türkiye krizlere çok sık giren bir ülke. Ne zaman krize girilse ben hep az borçla yakalandım.”

Yoğun stres hata yaptırdı

Sektörün 2015'te ve sonrasında daha çok dış politikada yaşananlar sorunlarla yoğun bir strese girdiğini belirten Taşkın Arık, “Bu yoğun stres altında sektörde büyük oyuncular önemli hatalar yaptılar. Özellikle tur satan internet portallarına çok komik rakamlarla iş yaptılar. Bursa'ya, 1500 TL KDV dahil araç verdiler, feribot da dahil. İş daha ucuz yapmaya yöneldiler ama sonra acısı ortaya çıktı. Incoming taşımalarında araç bir hafta geziyor ve 7 bin TL ücret alınıyor. Daha sonra da kaplanlara verilen bahşışleri alıyorlar. Maşlarını gerçek göstermiyorlar. Ama U-ETDS ile bunu da yapamayacaklar. Biz bu süreçte bunu yapmadık ve ciromuzu da yüzde 50 artırdık. Ben her işe girmiyorum. Şu an 40 özmal aracımız var. Kiralık yok, ama bu yıl kiralık kullanacağız. Panik yapmamak çok önemli. Eksiklik neredeyse oraya yöneldik. Orada farkındalık yarattık. Araçlarımız güzel, çalışanlarımız güzel” dedi.

Turizm çok iyi olacak ama..

2019'da turizmin çok iyi geçeceğini söyleyen Taşkın Arık, “Çok iyi bir turizm hareketliliği yaşayacağız. 50 milyon bandını 7 ayda geçeriz ve daha nitelikli turist gelecek. Ama taşımacılar yine çok para kazanamayacak. Çünkü şu anda gün geçiriyorlar, desinler diye iş yapıyorlar. Para kazanacağız diye iş yapan yok. Turizm taşımacısının, kendine gelmesi, ticaret yaptığını ve insan taşıdığını bilmesi lazım. İnsanları yanlış yönlendirmekten vazgeçilmeli. Derneklerin yapısının da değişmesi gerekiyor. Tüm yolcu taşımacılarının bir araya gelerek bir güç olması lazım. Her taşımacı grubu kendi için çaba gösteriyor ama kalıcı çözümler üretilemiyor. Ama bir yandan da büyük firmalar iflas ediyor. Kişisel mutluluklar yaratılıyor sadece. Şimdiye kadar TÜRSAB'ı çözüm üretmek için kullanmadılar. Bu yanlış. Sektörün toparlanması lazım. Birilerini kurtarmak adına hareket edilmemeli. Turizm taşımacılığı 2020 yılından sonra iyi olacak. Çünkü bu süreçte çok elenme olacak. Sektör gerekenden fazla borçlu. Bir kısmı ilginç, farklı kiralamalara yönlendiler nefes almak için. Turizm çok iyi olsa da ekonomi bu kadar iyi olmayacak. Para akışı, kazançlar o kadar olmayacak. Birçok oyuncu gidecek. Şu anda modelli araba yok sektörde. Onlar da Havaist'te” dedi.

20 araçlık midibüs yatırımı

Bu yıl yenileme yatırımı yapacaklarının bilgisini veren Taşkın Arık, “Ben iş süreçlerimde verilere çok inanıyorum. İşimi anlık, günlük verilerle takip ediyorum. Şu anda yaşanan bütün zorluğa rağmen 2018'de şirketin cirosu yüzde 50 büyüdü. 2019 Ocak ayındaki büyüme 2018 Ocak ayına göre yüzde 30. Bu yıl 20 araçlık bir yenileme yatırımlarımız olacak” dedi.

Mercedes-Benz Türk'te Üç Yeni Atama

Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörlüğü görevine, 1 Şubat 2019 tarihi itibarıyla Alper Kurt atandı.

Mercedes-Benz Türk Otobüs Pazarlama ve Satış Direktörlüğü görevini, 1 Şubat 2019 tarihi itibarıyla Osman Nuri Aksoy devraldı.

Mercedes-Benz Türk İkinci El Kamyon ve Otobüs Satış Direktörlüğü görevini ise, 1 Mayıs 2019 tarihi itibarıyla Didem Daphne Özensel devralıyor.

Mercedes-Benz Türk yönetim ekibinde üç önemli atama gerçekleşiyor. 2016 yılından bu yana Mercedes-Benz Türk Otobüs Pazarlama ve Satış Direktörlüğü görevini yürüten **Alper Kurt**, 1 Şubat 2019 tarihi itibarıyla Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörlüğü görevini devraldı. ODTÜ Makine Mühendisliği Bölümü'nden mezun olan Alper



Alper Kurt

Kurt, 1999 yılında Mercedes-Benz Türk bünyesinde Satış Sonrası Hizmetler Birimi'nde Servis Mühendisi olarak göreve başlayarak, 2003 yılında Servis Mühendisliği Birim Müdürü görevini üstlenmişti. 2008 yılında Satış Sonrası Hizmetler Kamyon Grup Müdürü görevini üstlenen ve 2012 yılında Kamyon Filo Satış Grup Müdürlüğü'ne atanan Kurt, 2016 yılından beri Mercedes-Benz Türk Otobüs Pazarlama ve Satış Direktörlüğü görevini yürütmekteydi.

2009 yılından bu yana Mercedes-Benz Türk İkinci El Kamyon ve Otobüs Satış Direktörlüğü görevini yürüten



Osman Nuri Aksoy

Osman Nuri Aksoy ise, 1 Şubat 2019 tarihi itibarıyla Mercedes-Benz Türk Otobüs Pazarlama ve Satış Direktörlüğü görevini devraldı. Bilkent Üniversitesi İşletme Mühendisliği Bölümü mezunu olan Osman Nuri Aksoy, 1994 yılında Mercedes-Benz Türk bünyesinde Finansal Planlama ve Risk Yönetimi Uzmanı olarak göreve başlayarak, 1995 yılında Birim Müdürü, 1999 yılında ise Finans Planlama Grup Müdürü görevlerini üstlenmişti. 2000 yılında Mercedes-Benz Finansal Hizmetler bünyesinde Satış Müdürü olarak görev alan ve 2001 yılında şirketin Pazarlama ve Satış Direktörlüğü görevini üstlenen



Didem Daphne Özensel

Aksoy, 2009 yılından beri ise Mercedes-Benz Türk İkinci El Kamyon ve Otobüs Satış Direktörlüğü görevini yürütmekteydi.

2012 yılından beri Mercedes-Benz Türk Bayi Ağı ve İş Geliştirme Direktörlüğü görevini yürüten **Didem Daphne Özensel** ise, 1 Mayıs 2019 tarihi itibarıyla Mercedes-Benz Türk İkinci El Kamyon ve Otobüs Satış Direktörlüğü görevini devralacak olup; Şubat 2019 itibarıyla mevcut direktörlük görevine ilave olarak vekaleten İkinci El Kamyon ve Otobüs Satış Direktörlüğü görevini de yürütecek. ■



Bergamalıların konforu

Otokar Sultan LF

Bergama'da artan toplu taşımacılık ihtiyacı Otokar'ın yenilikçi otobüsü Sultan LF ile karşılanacak. Engelli yolcu taşımaya uygun alçak tabanlı yapısı, çevreciliği ve düşük işletme giderleri ile dikkat çeken Sultan LF otobüslerinin teslimat töreni **Bergama Belediye Başkanı Mehmet Gönenç, Otokar Bayi Atalay Otomotiv Yönetim Kurulu Üyesi Ali Rıza Atalay, Otokar Bölge Satış Yöneticisi Sebahattin Yılmaz**'ın katılımıyla gerçekleşti.

Toplu taşımacılığın modernleşmesi konusunda Bergamalılara daha konforlu ulaşım hizmeti sağlamak için Otokar'ın Sultan LF'lerin tercih edildiğini belirten **Başkan Mehmet Gönenç**; filoya katılacak yeni araçların yaşlı ve engelli vatandaşlar tarafından daha kolay kullanması için alçak tabanlı olmasına, kolay iniş biniş sağlamasına, güvenli ve daha konforlu bir yolculuk sunmasına dikkat ettiklerini belirtti. Sağlamlığı ve kalitesi ile hem yaz hem de kış mevsiminde toplu ulaşımında hizmet çitasını yükseltecek araç olarak Otokar'ın Sultan LF otobüslerini tercih ettiklerini belirten Gönenç, araçların özellikleri, donanımı ve satış sonrası hizmetleriyle de beklentileri karşıladığını söyledi. ■



Kayseri'de

Toplu Taşımada Rekor Kırıldı

Kayseri Büyükşehir Belediyesi Ulaşım AŞ tarafından yürütülen toplu taşıma hizmetinde 2018 yılında rekorlar kırıldı. Raylı sistem ve otobüsler tarafından 2018 yılında taşınan yolcu sayısı 124 milyonu geçti.

Kayseri Büyükşehir Belediyesi'nin yeni aldığı raylı sistem araçları ve yeni otobüsler toplu taşımayı daha konforlu hale getirince yolcu sayısında da artış meydana geldi. Büyükşehir Belediyesi Ulaşım AŞ tarafından yürütülen toplu taşıma hizmetine olan ilgi rakamlara da yansdı.

2018 yılında Büyükşehir Belediyesi otobüsleriyle taşınan yolcu sayısı 11 milyonu, özel halk otobüsleri ile taşınan yolcu sayısı ise 73 milyonu geçti. Geçen yıl otobüsleri kullanan kişi sayısı toplam 84 milyon 211 bin oldu.

2018 yılında raylı sistem ile taşınan yolcu sayısı ise 39,9 milyona ulaştı. Geçen yıl raylı sistem ile 146 bin 885 sefer yapıldı ve 5 milyon 462 bin 429 kilometre yol kat edildi. 2018 yılında otobüsler ve raylı sistem araçlarıyla taşınan toplam yolcu sayısı ise 124 milyonu geçti. ■

Otokar 2018'de ihracatını ikiye katladı

Fikri mülkiyet hakları kendine ait ürünleriyle 5 kıtada 60'tan fazla ülkede faaliyet gösteren Otokar, 2018 yılı finansal sonuçlarını paylaştı. Otokar'ın faaliyet gösterdiği alanlarda iç pazarda yaşanan daralmaya rağmen 2018'de global bir marka olma hedefi ile çalışmalarını sürdürdüğünü belirten **Genel Müdür Serdar Görgüç**, "Yurt içinde faaliyet gösterdiğimiz segmentlerde son 3 yıldır yaşanan daralma 2018'de de devam etti. Bu yıl finansal piyasalarda yaşanan çalkantı ve sonrasında ortaya çıkan nakit sıkışıklığı iç pazarı olumsuz yönde etkiledi. Bu gelişmeler sonucunda Otokar, geçtiğimiz yıl yüzde 6'lık azalma ile 1 milyar 679 milyon TL ciro ile kapattı. Buna rağmen, bu gelişmeler öngörülerek yaptığımız planlar ve zamanında alınan önlemler sayesinde 2018 yılında hedeflerimize ulaşış, kârımızı yüzde 65 artışla 164 milyon TL seviyesine yükselttik" dedi.

İç pazarda yaşanan belirsizlik



Serdar Görgüç

ve daralma nedeniyle 2018'de ihracata odaklanan Otokar'ın hem ticari hem de askeri alanda olumlu adımlar attığına dikkat çeken Görgüç, "2018'de ihracata daha fazla ağırlık verdik. Ar-Ge, mühendislik kabiliyetimiz, yetkin insan kaynağımız ve güçlü satış ağımız ile ihracatımızı yüzde 99 artırarak 211 milyon dolarlık yurt dışı satış gerçekleştirdik. İhracatın ciro içindeki payı ise geçtiğimiz yıl oranla yüzde 31'den yüzde 65'e çıktı. Yurt dışındaki bağlı ortaklık ve iştiraklerimizin katkısı ve buna bağlı olarak ihracat satışlarımızın artması kârlılığımıza olumlu etki

yaptı" açıklamasını yaptı.

"Teknoloji İhraç Ediyoruz"

Serdar Görgüç Otokar'ın ihracatta yakaladığı başarıda önemli ihracat anlaşmalarının etkisi olduğunu vurguladı: "2018 yılı performansımızda teslimatlarına geçtiğimiz yıl başladığımız, 2019'da da devam edecek olan iki ihracat projemiz damga vurdu. Bunlardan ilki, Birleşik Arap Emirlikleri Silahlı Kuvvetleri'nin zırhlı araç tedarikine ilişkin sözleşmesiydi. İkincisi ise, Bükreş Belediyesi'nin açtığı otobüs ihalesini kazanmamız oldu. Bir Türk otobüs markasının tek kaleme aldığı en büyük otobüs ihracat anlaşması olan, 400 adetlik şehir içi otobüsün temininin yanı sıra 8 yıllık satış sonrası hizmetlerini de içeren sözleşme için Romanya'da bir şirket kurduk. Bükreş teslimatları tamamlandığında, Otokar'ın İstanbul'dan sonra en büyük filo ile hizmet sağlayacağı şehir olacak." ■

Türkiye'de Satılan Her 3 Otobüsten 1'i Otokar Oldu

Otokar'ın Türkiye pazarı satışları hakkında bilgi paylaşan ve Otokar'ın faaliyeti gösterilen otobüs segmentlerindeki liderliğini koruyarak aynı kategoride 10'uncu kez lider olmanın gururunu yaşadığını belirten Serdar Görgüç, "2018'de toplam otobüs pazarı yüzde 29 düzeyinde daralarak yıl 3 bin 800'lü satış adetlerinde tamamlandı. Küçük ve orta boy otobüs pazarında bu daralma yüzde 23, 12 metre ve üstü şehir içi otobüs

pazarında ise yüzde 50 olarak gerçekleşti. Yolcu taşımacılığı segmentinde 55 yılı aşkın süredir belediye ve halk otobüslerinin yanı sıra personel taşıma ve turizm amaçlı otobüsler tasarlayıp üreten Otokar; geniş ürün gamı, kullanıcı ihtiyaçlarına sunduğu çözümler ve satış sonrası hizmetleriyle tüm beklentileri karşıladı. 2018'de faaliyet gösterdiğimiz segmentlerde Türkiye'de satılan her 3 otobüsten yaklaşık 1'i Otokar oldu" dedi.

'Deloitte Teknoloji Fast 50 Türkiye 2018' sonuçları açıklandı

iletall.com ödüle layık görüldü

Türkiye'yi temsil edecek şirketler arasında iletall.com da yerini aldı. 2018 yılında 7,5 milyondan fazla işlem yapılan portal, 200 otobüs firması, 500 yerli ve yabancı havayolu şirketi, feribot ile tren biletlerini tek potada buluşturuyor.

Denetim şirketi Deloitte, 'Teknoloji Fast 50' programının Türkiye ayağını açıkladı. Listede yer alan şirketler Avrupa, Ortadoğu ve Afrika'ya kapsayan EMEA Fast 500 Programı'na da aday olarak Türkiye'yi temsil edecekler. Bu şirketler arasında



Yaşar Çelik

iletall.com da yerini aldı. 2018 yılında 7,5 milyondan fazla işlem yapılan portal, 200 otobüs firması, 500 yerli ve yabancı havayolu şirketi, feribot ile tren biletlerini tek potada buluşturuyor.

2006 yılında, "Ulusal Bilet Dağıtım Sistemi" TÜBİTAK projesi ile kurulan iletall, her geçen yıl hem yurtiçi hem de yurtdışında dikkatleri üzerine çekmeye devam ediyor. Ödüllerine bir yenisini eklediklerini belirten **iletall.com CEO'su Yaşar Çelik**, Anadolu'nun uğruna inandıklarını söyledi: "Aldığımız bu ödül ile başarımızı taçlandırdık. Biletall'ı kurmadan önce grup şirketimiz İpek Bilgisayar şehirlerarası otobüs firmalarına yazılım hizmeti sağlıyordu. Dolayısıyla sektörün bizzat içerisindeydik. Vatandaşların ve firmaların sıkıntılarını biliyorduk. E-ticaretin yeni yeni başladığı yıllarda teknolojinin sunduğu



fırsatları kullanarak böyle bir projeye imza attık. Portal, bilet satış ve rezervasyon işlemlerini gerçekleştirdiği firmaların hem operasyon, hem muhasebe, hem de yazılım süreçlerini kolaylaştırırken firmaları internet üzerinden tüm dünyada erişilebilir olarak, sıfır maliyet ile binlerce satış noktasında milyonlarca kişiye ulaştırıyor. Biletall.com olarak 2019 yılının ilk günlerinde, Uzak Rota Seyahat Teknoloji Ödülleri'nde 'Yılın Seyahat Uygulaması' kategorisinde birincilik, iki kategoride de ikincilik ödülü aldık. Ayrıca, SunExpress Orta Anadolu Web Satış Birincisi ve Egypt Air 2017 – 2018 yılları için 'Türkiye En Fazla Satış Yapan ilk 10 Acente' ödülleri de aldık." ■

Otokar Tedarikçileriyle Buluştu

Türkiye'nin öncü otomotiv şirketlerinden Otokar, başarıyla tamamladığı 2018 yılında işbirliği ve yüksek performans gösteren tedarikçileriyle bir araya geldi. "Zamanında tedarik", "maliyet", "iş birliği", "hızlı reaksiyon", "kalite" ve "iş hacmi" gibi başlıklarda performansları ile dikkat çeken 21 tedarikçinin davet edildiği toplantıda, katılımcılara İşbirliği ve Performans plaketleri takdim edildi.

Otokar ve otomotiv pazarının değerlendirildiği toplantıda, şirketin 2019 yılı hedefleri ile önümüzdeki döneme ilişkin beklentiler paylaşıldı. **Otokar Genel Müdür Yardımcısı Ali Rıza Alptekin**, ekonomik koşullara ve pazardaki daralmaya rağmen Otokar'ın 2018 yılını başarıyla tamamladığını belirterek, "Türkiye'nin dört bir yanında önemli teslimatlar gerçekleştirdik. Faaliyet gösterdiğimiz segmentlerde 10'uncu kez Türkiye'nin en çok tercih edilen otobüs markası olduk. Avrupa'nın büyük otobüs ihalelerini kazandık ve adetli teslimatlar yaptık. Ticari araç ve savunma sanayiinde bizimle birlikte ortak stratejiler oluşturarak, ortak ürün geliştirme, zamanında teslimat gibi detaylarla bizlere destek olan tüm tedarikçilerimize teşekkür ediyoruz" dedi.

Alptekin, 2019 yılında da Otokar tedarikçilerinin doğru ve zamanında yapacakları teslimatlar, rekabetçi fiyatlar ve sağlayacakları desteklerle iyi bir yıl geçirmeyi hedeflediklerini belirtti. ■



Anadolu Isuzu'dan Romanya'ya 10 otobüs

Romanya'nın en çok tercih edilen otobüs markası Anadolu Isuzu, Braila şehrine 10 Citiport teslimatı gerçekleştirdi. Bu teslimatla birlikte Anadolu Isuzu Romanya genelindeki kazandığı ihalelerle 244 adet Citiport aracı teslim etmiş oldu.

2018 yılının Kasım ayında düzenlenen ve Anadolu Isuzu'nun kazandığı 10 adetlik Citiport otobüs ihalesinin araçları, 1 Şubat 2019 tarihinde Braila Belediyesinin otobüs firması olan Braicar'a teslim edildi. ■



Anadolu Isuzu Romanya'da eğitim düzenledi

Global otobüs markası olma yolunda hızla ilerleyen Anadolu Isuzu, geçen yıl EBRD'nin düzenlediği ihale kapsamında Köstence Belediyesi tarafından kullanılacak olan 104 araçlık otobüs ihalesinin teslimatlarını yapmaya hazırlanıyor. Teslimat öncesinde 21-22 Ocak tarihlerinde Köstence Belediyesi şoförleri ve teknisyenlerine eğitim veren Anadolu Isuzu yetkilileri, araçla ilgili günlük kontroller, kumanda paneli ve düğme fonksiyonları, ısıtma soğutma sistemi kumandası ve araç sürüş eğitimini kapsayan detaylı bir sunum gerçekleştirdiler.

Yurt dışı pazarında araç kalitesi kadar satış sonrası hizmetlerde de en üst kalite standardını sunan Anadolu Isuzu, Türkiye'den Romanya'ya giden özel bir eğitim ekibiyle Isuzu Citiport araçları üzerinde teknisyenlere diagnostik cihazları ve kullanımları, araç üstü arıza teşhisi, bakım ve kontroller konulu eğitimler verdi. ■



İstanbul Servis Taşımacıları Birliği Derneği Başkanı Turgay Gül:

Sektör sıkıntıda, çözüm istiyoruz

Servisçiler çok ağır maliyetlerle hizmet vermek zorunda. Bu maliyetlerin dağıtılması gerekiyor. Bir servis aracının günde iki veya üç iş alabilmesine imkan tanıyacak düzenlemelerin yapılması gerekiyor. Buradaki en önemli talep kademeli saat uygulaması ve bunun neden yapılmadığını anlamış değiliz. Son üç yıldır yeni araç girişinde inanılmaz düşüş var ve bu düşüş devam edecek. Üstelik mevcut kalifiyeli esnafı kaybediyoruz. Mevcut sistemin sürdürülebilirliğinin sağlanması gerekiyor.

İSTAB Başkanı Turgay Gül, Başkan Vekili Aziz Baş, Başkan Yardımcısı Ahmet Akgeç, Yönetim Kurulu Üyeleri Metin Uludağ, Murat Erdoğan, İrfan Yazlıkiçi basın mensuplarına 2018 yılını değerlendirdi ve 2019 beklentilerini açıkladı.



Erkan YILMAZ

İyi tedarikçi bulmakta zorlanıyoruz

İSTAB Başkanı Turgay Gül servis taşımacılarının çok ciddi sıkıntı içerisinde olduğunu, sektörden çıkışların arttığını belirterek, “Çok ciddi maliyet artışları nedeniyle son iki üç yıldır yatırım yapılamaz hale geldi. İyi tedarikçi, esnaf bulmakta çok zorlanıyoruz. Sektörden çıkış çok fazla. Bu böyle de devam edecek gibi görünüyor. Bizden 1-3 yaş arasında araç isteyenlerin bunu unutmaması gerekiyor. Sektörde 1-10 yaş ortalaması ile hizmet dönemi başlayacak” dedi.

Duran aracın günlük maliyeti 62 TL

Maliyet artışlarının sektörü getirdiği noktayı rakamlarla ifade etmek istediğini de belirten **Turgay Gül** şunları söyledi: “Yaptığımız tabloda araç alım değeri 250 bin TL olarak görünüyor ama onu hesaplamalarımıza koymadık. Finansmanı, amortismanı hatta değer kaybı ile taşıt kartı ücreti de, trafik cezaları, araç takip sistemi, kamera ve sensör maliyeti de yok bu hesaplamalarda. Kamera ve sensörün minimum maliyeti 12 bin TL. Ruhsat değişikliği, trafik sigortası, MTV var. Araç bakım giderini 5 bin TL aldık. Personel giderini asgari ücret, sigorta, kıdem tazminatı 3150 TL civarında aldık. Bu hesaplamayla günlük aracın maliyeti 230 TL. Amortismanı 10 bin TL koyduğumuzda bu rakam 258 TL. Araba tedarikçinin ise bu maliyet 141 TL. Hiç çalıştırmadan duran arabanın maliyeti ise 62 TL.”

Yüzde 25-35 zam

Firmaların fiyat verirken çok dikkatli olmaları gerektiğini söyleyen Gül, “Bu durum hem onların varlıklarını devam ettirebilmeleri, tedarikçilerine gereken ücreti verebilmeleri için çok önemli. Kazanç olmayınca sistemden çıkış daha da hızlanacak. Biz, firmaların geçen senenin fiyatlarına yüzde 25-35 zam koyarak teklif vermeleri gerektiğine inanıyoruz. Bu zammı almadan işlerini yürütmeleri mümkün değil” dedi.



Turgay Gül

Çözüm kademeli saatte

Servisçiliğin sürdürülebilir bir yapıda devam edebilmesi için kamunun yapması gereken çalışmaları da **Turgay Gül** sıraladı: “Bir aracın günde birkaç iş almasını sağlayacak düzenlemeleri yapmamız gerekiyor. Buna yönelik, yıllardır dile getirdiğimiz ama ikna edemediğimiz bir talebimiz var: Kademeli saat konusu. Bütün okullar, kamu ve özel sektör aynı saatte yollarda oluyor. Trafik keşmekeş içerisinde, hem ekonomik kayıplar oluşturuluyor hem de sağlıklı bir ulaşım yapısı kurulamıyor. İnsanların metrobüse belirli pik saatlerde binme imkanı yok. Biz de araçlarımızı yol kenarlarında veya park alanlarında tutmak istemiyoruz. Çok ciddi yatırım maliyeti olan bu araçlar yapılacak düzenleme ile daha verimli çalışacak, birim maliyetler de düşecek. Bundan hem servisçi hem de hizmet alan kazançlı çıkacak. Ama bir türlü bu uygulamayı hayata geçirmeyi başaramadık. Niye olmuyor bunu da anlamış değiliz.”

Plaka tahdidi temeli hazır

Belgelendirme ve seri plaka sürecinin ardından plaka tahdidinin gelmesi gerektiğini belirten **Turgay Gül**, plaka tahdidi konusunda ısrarcı olmaya devam edeceklerini vurguladı: “Tahdit talebimizden hiçbir sapma yok. Servisçinin yaşadığı sorunların yine çözüm noktasında plaka tahdidi var. Belgelendirme yapıldı, seri plaka süreci başladı. Biz ‘temel tamam’ diyoruz, sıra plaka tahdidinde, hiçbir engel kalmadı. Noterden aldığımız evrakın altında ‘tahdidi plaka işlemi’ yazıyor. Belediyenin de buna, ‘tamam’ demesi gerekiyor. Rant oluşur anlayışından bürokrasi de kurtulmalı. Şu anda Ankara’da plaka fiyatları 600 bin TL’den 430 bin TL’ye geriledi. Kocaeli’nde bir dönem 250 bin TL’ye çıkan plakalar şu an 170-180 bin TL’ye düştü. Biz hep söylüyoruz; plakanın değeri ne olursa olsun, sektörel ekonomi o plaka sahibine bir şey kazandırdığı takdirde bunun geçerliliği oluyor. Onun için plaka tahdidini, biz özellikle sektörün disipline edilmesi ve bu işi yaparken bir değer olması için istiyoruz. Plaka tahdidi ile sistem kendini çok iyi organize edecek.”

Acil bir toplantı

Ankara’da İçişleri Bakanlığı’nın düzenlediği otobüs kazaları konulu toplantıya katıldığını belirten **Turgay Gül**, “Ben, bu toplantıda İçişleri Bakan Yardımcısı ve Emniyet Genel Müdürü’ne okul ve personel taşımacılarının sorunlarının çok ağır boyutlara ulaştığını ve sadece servis taşımacılarını ilgilendiren acil bir toplantının yapılmasını ve bazı konulara çözüm getirilmesi yönünde talebimi ilettim. Biz hostes ve kamera konusunu hala çözemedik. Sayın Bakan Yardımcısı da, Emniyet Genel Müdürü de talebimize olumlu cevap verdiler.

Önümüzdeki dönemde Bakanlığın davetiyle, konusu sadece servis taşımacıları olan bir toplantı düzenlenecek. Bu toplantının davetini bekliyoruz” dedi.

Hostes konusu

Turgay Gül, 22 yaşındaki lise mezunu hostes çalıştırılması yönündeki düzenlemenin hayata geçirilmesinin hem maliyet hem de sosyal olarak zorluklarına dikkat çekti: “Bu şartlara sahip olan hiç kimse part-time çalıştıramazsınız. Tam asgari ücret veya sigortalı çalıştırmazın da çok ağır maliyet. 3 bin 150 TL gibi hostes maliyetini taşıdığınız 16 öğrencinin velisinden almak istesiniz 165 TL gibi bir rakam

çıkıyor ortaya. Bize bu para verilirse sorun yok, ama hiçbir veli bunu vermek istemeyecek. Yasal düzenleme de “öğrenciden aldığınız ücretin yüzde 35’ini hostes parası olarak isteyebilirsiniz” diyor. 250 lira aldığınızda bir öğrenciden alacağınız hostes parası 87 TL. Bizim 167 TL’lik ücret alabilmemiz için bir öğrenciyi 750 TL’den taşımamız gerekiyor. Bu mümkün değil. Hostesi sigortasız çalıştırma imkanınız da yok. Belediyeden güzergah izni alırken hostesin TC no’sunu şoförle birlikte veriyorsun. Bu yarın sizin karşınıza çıkar. Sayın Bakan Yardımcısı, lise mezunu konusuna ‘çok takılmayın, o temel eğitim’ dedi. Ama servis sektöründeki şu sosyal yapının iyi bilinmesi gerekiyor. Hostes genelde şoförün eşidir, kızdır, akrabasıdır.”

Kamerayı belediye üstlenmeli

Kamera konusunda ısrarcı olunmasını da anlamakta zorlandıklarını belirten **Turgay Gül**, “Bu konu hala çözülebilmiş değil. Kayıtların kime verilebileceği, verilmesi durumunda neler olabileceği, hâlâ belirsiz. Bu konunun altının iyi doldurulması çok önemli. Biz bunu belediyenin araçlara monte etmesini ve verilerin de belediye tarafından izlenmesi gerektiğini düşünüyoruz” diye konuştu.

Seri plaka 30 Haziran’a...

Seri plakaya geçişin tamamlanmadığına dikkat çeken Gül, “Servis sektörünün yaşadığı ekonomik zorluklardan ve noterlerde bu geçişlerde sistemin gecikmesi nedeniyle şu anda yüzde 47 dolayında bir seri plakaya geçiş oldu. Son UKOME toplantısında, bu sürenin 30 Haziran olarak uzatılmasını talep ettik. Henüz karar yayınlanmadı ama kabul edildi. Son bir kez 30 Haziran tarihine kadar seri plakaya geçiş imkanı tanınacak. Yalnız bu noktada seri plakaya geçişte taşıt kartını notere teslim ediyoruz. Yeni taşıt kartı başvurusu yapıyoruz, o gelince güzergah izin belgesi başvurusu yapılıyor. Bu bir iki günlük süre alıyor. Burada bir denetime yakalandığında araç trafikten men ediliyor. Bu bir servisçimizin başına geldi. Aracı iki ay bağlandı. Uğraştık, çözemedik. Bu konuda bir çözüm bekliyoruz” dedi.

Araçlardaki yazıların silinmesi

Araçlardaki yazıların silinmesi konusunun yıllardır gündeme gelmediğini belirten Turgay Gül, “Bu konu belediye ile alakalı değil, Trafik Kanunu’nun 26/3 maddesindeki açıkça belirtilmiş. İkinci seferde düzeltilmediğinde trafikten mene kadar gidiyor. Burada sistem araçların üstüne hiç ismin olmaması” dedi. ■

Kademeli saat hayata geçmeli

Niye kenara bırakılıyor?

İSTAB Başkan Vekili Aziz Baş yaptığı değerlendirme de, “İstanbul ülkenin ekonomisinin gücünü oluşturuyor. Ama İstanbul’daki taşımacılar diğer 35 ildeki gibi dikkate alınmıyor ve bir kenara bırakılıyor. Bunu anlamak mümkün değil” dedi.

Yatırım maliyetimiz azalır

İSTAB Başkan Yardımcısı Ahmet Akgeç de hem kademeli saatin hayata geçilmesinin hem de sektörün taleplerinin dinlenmesinin önemine dikkat çekti: “Bu yatırım maliyetlerimizi yüzde 30 azaltacak, ülke ekonomisine de çok ciddi katkı sağlayacak bu düzenleme. İnsanları para kazanmadığı sürece işe motive etmekte de zorlanıyorsunuz. Ayrıca sektörümüze yönelik bir düzenleme yapılacak veya karar alınacaksa bunu sahada olan, bu sektörün sorunlarını en iyi bilen bizlere sormaları da işlerlik açısından çok önemli olacaktır. Şoförlerimize eğitim üstüne eğitim, belge üstüne belge alıyoruz; bunların tek bir belge kapsamına alınması mümkün olamaz mı? Gerçekten kimse eğitime gitmek istemiyor, usandılar artık. Plaka tahdidi konusu sektörün kayıt altına alınması için de çok önemli. 35 ildeki uygulama varken İstanbul’da bu uygulamaya geçilmemesinin anlamak mümkün değil. Biz günde 2 milyon insan taşıyoruz.”

Çıkışlar sıkıntıyı artıracak

İSTAB Yönetim Kurulu Üyesi Metin Uludağ, sektörden çıkışların devam ettiğini belirterek, “Ben bu işi yapmayacağım diyen insan sayısında çok büyük artış var. Bu böyle devam ederse operasyonel anlamda çok büyük sıkıntılar yaşayacağız. Ama plaka tahdidinin gelmesi ile 50 bin mutlu insan yaratacağız. Kamunun buna kulak vermesi gerektiğine inanıyoruz” dedi.

Biz artık kiracı olduk

İSTAB Yönetim Kurulu Üyesi Murat Erdoğan, “İstanbul’da belgelendirme sürecinde süremiz 4 yıl oldu. Biz artık kiracı konumundayız. Ev sahibi ise kiracı ile hiç ilgilenmiyor. Bir tarafa bırakmış durumda” dedi.

Otoyol ve köprü OTOBÜSLERE

● Almanya’da tüm otobüsler otoyol ve köprü geçişlerinde hiç ücret ödemiyor. Buraların gelirleri şu an için 7,5 ton üzerindeki yük taşıtlarından sağlanıyor. (7,5 ton üzerindeki yük taşıtları bedel ödüyor)

● Özel sektörde işletim ve ücret toplama anlaşması geçen yıl sona erdi. Devlette işletim denemesi başarılı oldu. Bu görevi artık Federal Hükümet sürdürecektir.

Türkiye’de otoyol ve köprü ücretleri taşımacıya çok ağır maliyetler yükliyor. Üstelik araçların zorunlu olarak bu yolu kullanmaya yönlendirilmesi de ayrıca tartışılan konular arasında. Bu tartışmalar sürerken Almanya’dan gelen bir haber çok dikkatimizi çekti. Haberde, “Almanya otoyol ücretlerini kamulaştırdı” deniliyordu. Bu bizim gittiğimiz özelleştirme trendinin çok aksi bir gelişme olduğu için ilginçti daha da çok çekti. Haberin ilginçliği ise bununla kalmıyordu. Haberde otoyollarda otobüslerden ücret alınmadığı konusu da yer alıyordu. Taşıma Dünyası olarak bu konu üzerine yoğunlaştık ve konunun uzmanı olarak yer alan kurumları bulduk. Uluslararası taşımacılar Avrupa Birliği’nde önemli hizmetler sunan DKV Euro Service Türkiye Satış Müdürü Deniz Çokcoş Sezer’e sorular yönelttik. Aldığımız cevaplar birçok taşımacıya “neden bizde böyle” dedirtince kadar ilginç.

İşte Sorularımız, işte **DKV Euro Service Türkiye Satış Müdürü Deniz Çokcoş Sezer**’in cevapları... Aydınlatıcı bilgiler veren Sayın Sezer’e çok teşekkür ediyoruz.

■ **Almanya’da tüm otoyollarda ve köprü geçişlerinde otobüslerden ücret alınmıyor mu? Alınmıyorsa nasıl oluşturuluyor? Köprü geçişleri veya otoyol ayrı ayrı mı ücretlendiriliyor?**

- Hayır, otobüslerden ücret alınmıyor. Ücret, şu an için sadece 7,5 ton üzerindeki kamyon ve tırlardan alınıyor. Bunun hesaplaması ise GPS üzerinden yapılıyor ve müşteriye iletiliyor. Türkiye’deki gibi geçiş noktaları, ödeme noktaları bulunmuyor. Araçların takibi araca monte edilen bir cihazla uydu üzerinden yapılıyor. Yolcu taşıyan otobüsler tamamen otoyol ücretinden muaf. Şehir içlerinde gereken tek şey, Euro sınıfı gösterir etiketin cama takılı olması. Onun da, ‘temiz hava alanı’ olarak belirlenmiş 58 şehirde araçlarda bulunması gerekiyor.

■ **Otobüslerden ücret alınmaması, ilçe ve illerarası olarak da mı geçerli? İlçe içindeki otoyollarda veya illerarasında da otoyollarda ücret alınmıyor mu?**

- Otoyol ücreti sadece 7,5 ton üzeri olan araçlara, mal taşımaları durumunda uygulanıyor. Otobüsler, sadece eğlence ve sirk etkinlikleri için kullanılan araçlar, ordu araçları, polis, itfaiye ekipleri ve insani yardım veya acil durumları hafifletme amaçlı araçlar istisna kapsamında olup, otoyol ücreti uygulanmıyor. Sebebi net olmamakla birlikte 2020 yılından itibaren otoyol ücretlerinin 3,5-7,5 ton arasındaki kamyonları kapsayacak şekilde genişletilmesi planlanmaktadır.

■ **Almanya’da otobüslerde, bizim ülkemizdeki gibi, tarifesiz tur otobüsü veya tarifeli şehirlerarası otobüs ayrımı söz konusu mu?**

- Hayır.

■ **Ücretler araç sınıflarına, büyüklüklerine veya Euro motor cinslerine göre mi oluşturuluyor? Almanya’da otoyol ve köprü ücretlerine yönelik bu yıl için ücret zammı oldu mu? Her yıl bu ücretler güncelleniyor mu?**

- Ücretler Euro sınıfı, aks sayısı ve yapılan km’ye göre belirleniyor. Her sene fiyat artışı oluyor. Bu sene önceki senelere biraz daha fazla oldu. 1/1/2019’dan geçerli olacak şekilde yüzde 60’a varan fiyat artışları olacağı açıklandı.

■ **Yıllık, aylık, haftalık geçiş aboneliği var mı? Burada uzun süreli bir abonelik söz konusu olduğunda indirim de söz konusu oluyor mu? Oluyorsa oranları nedir?**

- Abonelik şeklinde çalışmıyor; sisteme kayıt olup üye olmanız gerekiyor. Lojistik şirketleri kendileri sisteme doğrudan kayıt olabilirler. Ancak bu durumda şirketin teminat sunması gerekir. DKV gibi büyük hizmet sağlayıcılar üzerinden sisteme kayıt olmanız durumunda ise şirketlerin teminatları bu hizmet sağlayıcı firma



Ücretlerinde Almanya örneği ÜCRET DE YOK, ZORLAMA DA...

tarafından verilir. Ödemeleri şirket adına bu hizmet sağlayıcı yapar.

■ **Almanya’da köprü ve otoyollarda toplu taşımaya tanınan bir geçiş üstünlüğü bulunuyor mu? Aynı şerit, beklemlerde öne geçiş vb...**

- Hayır, tüm otoyollarda herkes eşit ve aynı kurallara tabidir. Sadece, bazı şehirlerde tırlar ve kamyonlar 22:00-06:00 arasında belirli hız limitlerini aşamıyor ve sağ şeritten gitme zorunlulukları bulunuyor.

■ **Kamyonların ücret sistemi nasıl oluşturuluyor?**

- 7,5 ton üzeri olan kamyonlar da aynı tırlarda olduğu gibi sisteme üye oluyorlar. GPS cihazını araçlarına monte ettirdikten sonra kendi araç gruplarına göre ücretlendiriliyorlar.

■ **Vignette denilen bir uygulama olduğu söyleniyor. Bu uygulama ile ilgili de bilgiler verir misiniz?**

- Almanya’da ‘vignette’ denilen uygulama bir otoyol ücreti değil, çevre kirlenmesine karşı alınan bir tedbirdir; emisyon etiketi olarak da adlandırılır. Otoyollarda herhangi bir etiketi ihtiyaç duyulmuyor. Bazı şehirlerde (58 şehir) aracın emisyon sınıfını gösterir bir etiketin aracın camına yapıştırılması gerekiyor. Gerekli görülen euro sınıfının altında ise araç, o bölgeye giremiyor; böylece temiz hava alanı oluşturuluyor. ■



Otoyol işletmeleri kamulaştırıldı

Almanya’da otoyolları Toll Collect ismiyle bilinen Daimler (yüzde 45), Deutsche Telekom (yüzde 45) ve Fransız Vinci’ye ait Cofiroute (yüzde 10) ortak girişimi işletiyordu. Almanya’da bir yılda 4,5 milyar euro geçiş ücreti toplandığı tahmin ediliyor.

• 31/08/2018 itibarıyla Almanya otoyollarını işleten firma Toll Collect’in anlaşması sona erdi ve federal hükümet yeni otoyol işletmecisini belirlemek üzere yeni bir ihale açmaya karar verdi.

• İhale sürecinde ise 1/9/2018’den geçerli olarak işletmeyi kendi üstüne aldı. Ancak yapılan fizibilite çalışmaları sonrasında otoyolların işletmesinin doğrudan federal hükümet tarafından yapılmasının çok daha kazançlı olacağına karar verildi ve ihale iptal edildi.

• Geçen 6 ay süresince hükümetin geçici olarak işletme yapmasının hizmet kalitesinde bir azaltma yaratmayacağı da böylece görülmüş oldu. Ulaştırma Bakanı Andreas Scheuer yaptığı açıklamada kamulaştırmanın özel işletmeden daha ucuza geldiğini söyledi.



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Köprü ve Otoyollara özel yönetim gerek

İstanbul Boğazi’ndeki araç geçiş düzenlemeleri epeyce tartışılıyor. Buna Osmangazi Köprüsü de eklenmiş gibi... Zamanla konunun ve problemin genişleme potansiyeli var. Geleceği de gözetenek şimdi den çözümler üretilmeli.

Köprü kararları

Sanıldığı gibi tüm kararlar Karayolları Genel Müdürlüğüne (KGM) alınmıyor. Boğaz köprülerinden geçiş kararlarını İstanbul UKOME veriyor. Ücretleri ise KGM belirliyor, buna köprü ve otoyol ücretleri dahil. Osmangazi Köprüsünde geçiş sınırlaması olmadığından tüm kararlar KGM’ye ait. Ücret tabloları araç türlerine değil, sınıflarına göre hazırlanıyor.

Bilinen problem

Yavuz Sultan Selim (YSS) Köprüsünün açılışı öncesinde UKOME bir geçiş düzenlemesi yaptı. Bundan üç ay kadar sonra UKOME ilk kararında verdiği ikinci sınıfa giren (aks mesafesi 3,20’yi geçen) kamyonetlerin Fatih Sultan Mehmet (FSM) Köprüsünden geçiş iznini kaldırdı. Bunun bilinmediği teziyle cezalara itiraz edildi ve cezalar affedildi. Ayrıca İstanbul UKOME yeni bir kararla, adı geçen geçiş hakkını tekrar verdi. Böylece başa dönmüş oldu. Peki, sorunlar bitti mi?

Ücret adaletsizliği

Otoyol ücreti ve çift yönde ödeme olmayan birinci ve ikinci köprüde otobüs, kamyon ve büyük kamyonetlerin yer aldığı ikinci sınıf araçlar gidiş geliş için toplam 11,25 TL ücret ödüyor.

Üçüncü köprüde de sadece tek yönde ücret var ve aynı sınıf araçlar için 19,15 TL. Ancak sadece köprü ücretiyle geçiş mümkün değil. (Belki aracınızı bir helikopterle köprü başına getirip sonunda yine helikopterle alırsanız mümkün olabilir.) Ayrıca ödemeniz gereken köprü öncesi ve sonrasının otoyol ücreti var. Bu ücret giriş çıkış noktasına göre değişiyor.

Mevcut durumda otobüslerin giriş çıkış yaptığı noktalar arasındaki ikinci sınıf araç otoyol ücreti tek yönde 59,10 TL. Gidiş gelişte aynı ücretin ödendiği düşünüldüğünde köprü ücretiyle beraber toplam 143,70 TL ödeniyor. Bir tarafta 11,25 TL, diğer tarafta 143,70 TL. Beşinci sınıf araç bir ve ikinci köprüde 65,25 TL toplam ücret öderken üçüncü köprüde aynı noktalar arasındaki ücret 384,45 TL.

Buna adalet denir mi? Şunu da belirtelim: Birinci ve ikinci köprüyü kullanan araçların üçüncü köprüyü kullanmaları halinde yüksek ücret ödemesi kendi tercihlerinin sonucu olarak görülebilir. Ancak ikinci sınıfa giren otobüs ve kamyonlarla üç, dört ve beşinci sınıf araçlar için bu köprüyü kullanıp bu ücreti ödemek zorunlu.

Geçiş kararları

UKOME kararlarında, geçiş düzenlemelerinin hangi esaslarla yapıldığı belirtiliyor. Bu gerekçeleri haklı veya uygun bulsanız bile bunun sonucu olan kararları haksız bulmamak mümkün değil. Nitekim gerekçeler değişmeden bazı araçların geçişine önce izin verilip sonra yasaklanması ve tekrar izin verilmesi bunu anlatmıyor mu?

Otobüslere özel

Yaptıkları taşımanın şehiriçi olup olmaması, taşımanın tur kapsamında olup olmaması gibi gerekçelerle alınan kararlarda hemen tüm otobüslere birinci ve ikinci köprüyü kullanma hakkı veriliyor. Bir tek şehirlerarası otobüslerin tarifeli olanlarına, yani D1 yetki belgesiyle çalışanlarına bu hak yok. Bu reva mı? Örneğin geçiş kararlarında yer alan çevrenin korunması özelliği diğer otobüslerde var da bunlarda yok mu? Yoğun rekabetin olduğu bu araçların, tüm otobüsler içinde en az çevreyi kirlenler olmadığına iddia etmek pek de yanlış olmaz. Dolayısıyla bu karar açık bir haksızlıktır. Bu uzun güzergahı izlemek bu otobüslere zaman kaybı ve ek maliyet getiriyor. Uzayan seyahat süresi ve maliyete bağlı fiyat artışları yolcu kaybı getirip bir kez daha bunları vuruyor. Bu arada D1 belgeli günlük ortalama sefer sayı-

sının 1000 civarında olduğu, toplam geçişler içindeki payının çok küçük olduğu biliniyor. Sadece FSM içindeki payı bile 150’de 1 kadar.

Ulaşım değişiyor

YSS Köprüsü artışı ve ekisiyle ulaşımı etkiledi. Bunun sonrasında Marmaray’ın açılan kısmı, Avrasya Tüneli önemli etkiler yaptı. Bunlar hem köprülerin hem de deniz araçlarının yükünü hafifletti. Şimdi Marmaray’ın tümü açılıyor. Hızlı tren artık İstanbul’un içine geliyor. Her yerden buna erişim kolaylaşıyor. Çok önemli etkiler yapacak. Buna yeni havalimanının açılmasını da eklemek mümkün olabilir. Bu değişimlerin sonuçları gözlenerek iki yaka arası geçişleri adı geçen haksızlıkları da düzeltici yönde yeniden ele almak gerekmez mi?

Problem büyüyecek

Yol ve köprülerde, bir nevi işlet-devret sistemiyle yeni tanışık denilebilir. Bunun görünen uygulamaları kullanılan otoyol kısımlarıyla birlikte YSS ve Osmangazi köprülerinde yaşanıyor ve en azından ücretler nedeniyle şikayet var. Gelecekte bunun genişlemesi beklenen durum. Kuzey Marmara Otoyolu hizmete girdiğinde Kinalı’dan Sakarya’ya kadar ödenecek ücret mevcut ücretlere kıyasla tek yönde 200, gidiş-dönüşte 400 TL düzeyinde olacak. Aynı şekilde İstanbul-İzmir Otoyolu tamamlandığında köprüyle beraber tek yönde 500, gidiş-geliş 1000 TL gibi bir bedelle karşılaşılabilecek. Bu bedeller hayli ağır ve bu imkanlar kullanılmayabilir. Bu durumda taahhüt edilen bedel nasıl ödenecek? Bazı araçları zorunlu olarak buraya yönlendirmek mümkün mü? Ücretsiz yol olması ve bunu kullanabilme bir vatandaşlık hakkı değil mi? Herkes ücretsiz yolu tercih edebilir mi?

Dahası var...

Köprü ve otoyollar için taahhüt edilen geçiş sayıları ve araç başı ücretler ile bunların ne ölçüde karşılandığını tam olarak bilemiyoruz. Devlet yüklerini hafifletmek amacıyla, taahhüt edilen ücretin tamamını geçen araçlardan çıkarmak ve daha çok aracı buralara zorlamak gündeme gelebilir mi? Bu durum araç sahiplerini nasıl etkileyecek? Sorun, artacak faturayı kamyonlar ile D1 belgeli otobüslere yüklemekle çözülemez.

Gelecekte Çanakkale Köprüsü ve bunun otoyolları için de benzer problemlerin gündeme gelmesi kaçınılmaz. Tabii, yapımı süren diğer otoyol projeleri de buna eklenecek.

Geçenlerde, devletçe işletilen otoyol ve köprülerden yıllık 1,8 milyar TL gelir elde edildiğini duydum. Ayrıca bu gelirin Osmangazi Köprüsünün taahhüt edilen gelirdeki açığı kapatmaya dahi yetmediği ifade ediliyordu. Bu durum, problemin ciddiyetini anlatabilir. Artık taahhüt edilen ücretlerin bütçe yoluyla herkese, bu imkanları gönüllü olarak kullananlara, zorlayarak kullandırılan araçlara ve tüm araçlara ödetilmesi gibi seçenekler arasında bir karar verilmeli.

Çözüm önerileri

İstanbul’daki değişimlere göre ulaşım sisteminin ele alınması ve köprü kullanım düzenlemesinin yenilenmesi ilk öneri olarak akla geliyor. Aslında hiç beklenmemeli, ama D1 belgeli otobüslerin haksızlığı en azından bu aşamada çözümlenmelidir.

Otoyol ve köprülerde taahhüt edilen bedellerin ödenmesi sadece burayı kullanan veya kullanmaya zorlanan araçlara yüklenmemelidir. Bunun yerine daha adil bir paylaşım getirilmelidir. Bazı araçları buralara zorlayarak ‘Deli Dumrul misali’ ücret alma olmamalıdır. Aslında hiçbir zorlamaya gerek duyulmayacak biçimde ücretlendirme yapılmalıdır. En çok tercih edilen birinci köprünün ücretinin en yüksek, en az tercih edilen YSS Köprüsünün ücretinin en düşük olması gibi... Tabii, toplu taşımaya ayrıcalık tanınmalı. Bu ayrıcalık otomobil odaklı olmamalıdır.

Bu alanlarda her türlü çalışmayı yapmak üzere KGM veya Maliye/Hazine içinde bir otoyol-köprü yönetim biriminin oluşturulması gerekiyor. ■

ŞEHRİN YENİ ASLANI MAN TGE

MAN’ın yeni aslanı ile ticaride yepyeni bir dönem başlıyor.



Farklı model ve motor gücü seçenekleriyle, MAN yetkili bayilerinde.



TGE Panelvan



TGE Minibüs



TGE Tek Kabin Şasi Kamyonet



TGE Çift Kabin Şasi Kamyonet

MAN Kamyon ve Otobüs Tic. A.Ş.

Esenboğa Havalimanı Yolu 22. Km 06750 Akyurt/ANKARA

Tel: 0312 556 10 00 Faks: 0312 556 10 41 www.man.com.tr

MAN Kamyon ve Otobüs Tic. A.Ş. Bir MAN Grubu iştirakidir.





Cumhur Aral

cumhuraral@gmail.com

İnsana Dair

Yaşadığımız evrende şu ana kadar -bilebildiklerimiz kadarıyla- konuşuyorum- yaratılmışların içinde en zekisi insandır.

İnsan gelişme adına son çağlarda pek çok gelişme kaydederken sahip olduğu zekâyı diğer insanları, doğayı ve hatta en son olarak da evreni yok etmek için kullanmaya başladı.

İnsanın içinde bulunan ego, kendini hemcinslerinden üstün görmesine neden olurken, etrafındakileri tahakküm altına almaya yöneliyor. Binlerce seneden beri devam eden bu olgu yüzünden toplumlarda asil insanlar zümresi ve kast sistemleri oluşmuştur.

Aynı düzlemde bulunan insanlardan bir tanesi, diğer insanların teveccühü ile bir basamak yükselmış olması bile seçilene seçenlerden üstün görmesine neden olacak sonuçlar doğurabiliyor.

Siyasette, ticarete olabilecek bu durumu dengeleyecek bağımsız mekanizmalar ile düzenin düzensizliğe dönüşmesini engellemeye çalışılması sağlanmış fakat bazen de bu mekanizmaların da devre dışı kalması sonucunda dengeler alt üst olabiliyor.

Dünyanın ağıası rolüne soyunan devletlerin, diğerlerine tahakküm kurmaya çalışmaları sonunda dünyada binlerce yıldan beri savaşlar sona ermiyor. Buna karşılık ülkelerin içerisinde bu tarz mücadeleler benzer şekilde süregeliyor.

İnsanı insandan üstün kılacak meziyetlerin cevabı çok net olarak bilinmesine karşılık, sadece 50-60 yıl sürecek kısıtlı zamanda diğer insan ve hayvanlara yapılan zulüm deriz ki öbür âlemde hesap vermeye değer.

Mikro ölçekte insanı düzeltmeden dünyayı düzeltemeyeceğimizin bilinciyle, tüm yatırımları insan üzerine yapmamız gereklidir. Yaşanabilir bir dünya hedefi için olması gereken bu olmalı. Değilse hangi sistemde olursa olsun hangi seviyede olursa olsun hiçbir kimse huzurlu yaşamaz. Kalın duvarlar ile çevrilmiş alarm ve kameralar ile donatılmış evlerde korumalar eşliğinde dolaşarak hatta yediği içtiği her şeyden şüphelenerek yaşamak sanırım hedef olmamalı.

Bu tarz insanlar, inaninki kulübede yaşayan basit ve yalın hayat yaşayan insanlara o kadar imrenir hale geldiler ki...! Ama maymunların tuttukları mamayı bırakamamaları misali beyinlerindeki zinciri kıramadıkları için asla özgürlüklerini sağlayamıyorlar.

* * *

Haftanın yorgunluğundan sonra baba, pazar sabahı eline aldığı gazetesini okurken, akşama kadar oturup dinlenecek olmanın keyfini çıkartmaya başlamış.

Ama o esnada küçük oğlu yanına gelerek kendisini parka götürmek için geçen hafta söz verdiğini hatırlatmış. Babanın canı hiç dışarıya çıkmak istemediği için bir bahane bulup evde oturayım, dinleneyim diye düşünmüş.

Birden gazetenin, ekinde verdiği dünya haritası gözüne ilişmiş. Bu haritayı hemen parçalara ayırmış ve oğluna uzatmış, "Bu haritayı birleştirebilersen hemen gideriz parka" demiş. Ardından da içinden derin bir oh çekmiş ; "Dünyanın coğrafya profesörlerinden birini getiren yine de toplayamaz bunu... İyi akıl ettim" diyerek sevinmiş.

Aradan 10 dakika geçmeden çocuk "Baba, haritayı düzelttim. Parka gidebiliriz" demiş.

Adam önce inanmamış ve görmek istemiş. Görünce de şaşırarak nasıl yaptığını sormuş...

Çocuk demiş ki; bana verdiğin haritanın arkasında insan resmi vardı...

"İNSANI DÜZELTİNCE, DÜNYA KENDİLİĞİNDEN DÜZELDİ!..." ■



2020 sonrasında çekici pazarı

25 bin üstüne çıkabilir

Doğuş Otomotiv Scania Genel Müdürü İlhami Eksin, 2018'de ağır ticari araç pazarının 11 bin 754 adetlik seviye ile kapandığını, 2019 için öngörülerinin 10 binli adetler olduğunu söyledi. Eksin, son 20 yılın analizlerini değerlendirdiklerinde 2020 ve sonrasında çekici pazarının yine 25 binli rakamların üzerine çıkacağını söyledi.

Doğuş Otomotiv Scania Genel Müdürü İlhami Eksin, Satış Müdürü Gökhan Altun, Satış Sonrası Hizmetler Müdürü Bayazıt Canbulat ve Pazarlama ve İş Geliştirme Müdürü Adnan Yücel'in katıldığı 8 Şubat'taki basın toplantısında 2018 yılı değerlendirildi, 2019 ve sonrasında yönelik beklentiler açıklandı.

Toplamda yüzde 10 pay

Scania Genel Müdürü İlhami Eksin, "2018 toplam pazarı 11 bin 754 adetlik satışla son 10 yılın en düşük seviyesinde tamamlandı.

Yaşanan tüm zorluklara rağmen markamız 2018 yılını toplamda 1.177 adetlik satış ile payını yüzde 1 artırarak tamamladı. Çekici pazarında yüzde 16 pazar payı elde ettik. İthal çekici pazarındaki payımız ise yüzde 23" dedi.

2020'de yükseliş

2019 yılı toplam pazar ve Scania hedeflerini de değerlendiren Eksin "2019 ağır ticari araç pazarının, 10 bin adet seviyelerinde kapanacağını öngörüyoruz. Analizlerde görüyoruz ki toplam ağır ticari araç pazarı dönemsel olarak daralmalar yaşayabiliyor. Bizi geleceğe yönelik umutlu kılan nokta ise; daralmanın sona ermesiyle toplam pazarın, önceki senelerde 25 binin altında kaldığı her sene için tekrar yükselişe geçmesi. Dolayısıyla 2020 yılından itibaren toplam pazar, daha önce de olduğu gibi dipten en tepeye çıkabilir ve 30 bin seviyelerinde tamamlanabilir" dedi.

İki yeni hizmet noktası

Scania Satış Müdürü Gökhan Altun ise Scania olarak son 5 yılda pazar payını 2 katına çıkarttıklarını belirterek "2019

yılı için hedefimiz öncelikle toplam pazardaki yüzde 10, çekici pazarındaki yüzde 20 olan payımızı korumak olacak. 2018'de yeni hizmet noktalarına Özaltın ile Kayseri ve Akdeniz Ağır Vasıta ile Mersin'i ekledik. Bu yıl büyük bir roadshow planımız var. Alternatif yakıtlı araçların testleri ve sunumlarını gerçekleştireceğiz" dedi.

Algıları da kırdık

Scania Satış Sonrası Hizmetler Müdürü Bayazıt Canbulat, "Satış sonrası hizmetlerde anlayışımız Scania sahiplerinin araçlarını sürekli operasyonda tutarak, hem yatırımlarını korumak hem de maliyetlerini düşürmektir. Müşterilerimizle rekor sayıda tamir ve bakım anlaşması yaptık. Bu anlaşmalarla 'Türk yatırımcısı araçlarına uzun vadeli yatırımlar yapmayı tercih etmez' algısını da kırdık" dedi.

Alternatif yakıtların yılı

Scania Pazarlama ve İş Geliştirme Müdürü Adnan Yücel, ağır ticari araç sektöründe, alternatif yakıtlı, elektrikli veya otonom sürüş imkânı sunan araçların ön plana çıktığını belirtti. ■



Altunhan ailesinin acı günü

Edime Altunhan Şirketler Grubu ortaklarından ve Tasıma Dünyası Gazetesi yazarı Salim Altunhan'ın kardeşi Mustafa Altunhan'ın ağabeyi Galip Altunhan hayata gözlerini yumdu.

Galip Altunhan, Eski Camii'de düzenlenen cenaze töreninin ardından gözyaşları içerisinde son yolculuğuna uğurlandı...

Çömlekçipınar Köyü sakinlerinden Ahmet ve Ayşe Altunhan'ın oğulları, Salim Altunhan, Ayşe Savaş, Arif Altunhan, Feriha Bozkardeş ve

Mustafa Altunhan'ın kardeşleri Galip Altunhan'ın cenaze töreninde acılı aileyi akraba dost ve yakınları yalnız bırakmadı. Edime Belediye Başkanı Recep Gürkan'ın da katıldığı cenaze törenine taziye amaçlı çok sayıda çelenk gönderildi.

Öğle namazının ardından kılınan cenaze namazından sonra Galip Altunhan'ın cenazesi Çömlekçipınar Köyü Mezarlığı'na defnedildi. Biz de Tasıma Dünyası Gazetesi olarak Galip Altunhan'a Allah'tan rahmet, acılı ailesine sabır dileriz.

Temsa İş Makinaları'nda üst düzey atama



Temsa İş Makinaları, Pazarlama Müdürlüğü görevine Zeynep Özen'i getirdi. Otomotiv ve ticari araç sektöründe 15 yıllık deneyimi bulunan Özen, Temsa İş Makinaları öncesinde Mitsubishi Motors ve Fuso markalarının Türkiye distribütörü olan Temsa Motorlu Araçlar'da Pazarlama ve Kurumsal İletişim Yöneticisi olarak görev yapıyordu.

Sabancı Holding iştiraki olan Temsa İş Makinaları'nın distribütörlüğünü yürüttüğü her birer kandi alanında dünyanın lider markası konumunda olan Komatsu, Volvo Trucks, Crown, Dieci ve Terex Finlay markalarının iletişimi ve pazarlama faaliyetlerinden Zeynep Özen sorumlu olacak. ■



ZF ile Şehir Trafiğine Yeni Yöntemler

ZF, CES 2019 fuarında şehir taşımacılığındaki yeni biçimlerin çalışma tarzını sergileyerek, direksiyonsuz ve pedalsız çalışan Robot-Taksi'yi tanıttı. Kullanıcılar, akıllı telefon ya da tablet kullanarak taksiyi çağırabiliyor, taksi ise otonom bir manevra yaparak yolcuları alıp gitmek istedikleri yere kadar götürüyor.

ZF İleri Mühendislik Sorumlusu ve ZF Zukunft Ventures GmbH Genel Müdürü Torsten Gollewski, Robot-Taksi'yi, "Şehir merkezlerinde insan ve eşya taşımacılığı gittikçe arttığı için, otomasyon, elektrifikasyon ve ağ iletişimi de daha kritik etkenler haline geliyor. ZF, kapsamlı sistem yetkinliğimiz sayesinde yeni nesil trafiği mümkün kılarak ona şekil veriyor" sözleriyle tanıttı. ■



Castrol'den öncü adım

Türkiye'nin ilk ve tek bitkisel bazlı motor yağı

Castrol, çevresel sürdürülebilirlik çalışmaları kapsamında Türkiye'nin ilk ve tek bitkisel bazlı motor yağı Castrol MAGNATEC BIO-SYNTHETIC'i pazara sundu. Yüzde 25'i şeker kamışından elde edilen baz yağdan oluşan Castrol MAGNATEC BIO-SYNTHETIC, karbon nötr oluşuyla da farklılaşıyor. Castrol MAGNATEC BIO-SYNTHETIC'in pazara girişini, Z kuşağının ekolojik hassasiyetlerini ortaya koyan araştırma sonuçları ile birleştiren Castrol, motor yağı pazarında çevresel sorumluluk hareketinin öncüsü olmayı hedefliyor.

Castrol Türkiye, Ukrayna ve Orta Asya Direktörü Aslı Yetkin Karagül, "Castrol dünyanın her yerinde sayısız araştırmalar yapıyoruz. Hedef kitleyi kapsayan kamuoyu araştırmaları bir yana, global stratejimizi pek çok başlığa göre belirliyoruz. Bu araştırma MAGNATEC BIO SYNTHETIC'in lansmanıyla doğru yolda ilerlediğimizi teyit eden bir veri." ■

www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi

Tasıma Dünyası Gazetesi

Yerel Süreli Haftalık Gazete
Yıl: 8 • Sayı: 337 11 Şubat 2019

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

Genel Yayın Yönetmeni

Erkan YILMAZ

Editörler

Korkut AKIN

Genel Yayın Danışmanı / Başyazar

Dr. Zeki DÖNMEZ

Teknoloji Editörü

Ekmek ÖZCAN

Reklam Rezervasyon

0532 779 21 82

Dağıtım: **Mikail BAYAT**

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

Bahçelievler/ İSTANBUL

Tel: 0212 454 30 00

İş Geliştirme Danışmanı

Mehmet ÇIKINCI

Hukuk Müşavirleri

Elanur KOÇOĞLU

Murat KOÇOĞLU

Tasıma Dünyası, basın meslek ilkelerine uymaya söz veriz.

Tasıma Dünyası Gazetesi ve

edklerinde yayınlanan yazı,

haber ve fotoğrafların her

türü için hakları **Pivot**

Yayınlarına ya aittir.

İzin alınmadan, kaynak

gösterilerek dahi iktibas

edilemez.

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

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

MALATYA **Mehmet Anıl ÖZDOĞAN**

BAŞSAĞLIĞI

TOFED Kurucu Üyelerinden
Salim Altunhan'ın kardeşi,
Altunhan Şirketler Grubu YK Başkanı
Mustafa Altunhan'ın değerli ağabeyi

Galip ALTUNHAN'ın

vefatını öğrenmenin üzüntüsü içerisindeyiz.
Merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesine,
sevenlerine başsağlığı ve sabırlar dileriz.



Av. Birol ÖZCAN
Genel Başkan

BAŞSAĞLIĞI

TOFED Kurucu Üyelerinden
Salim Altunhan'ın kardeşi,
Altunhan Şirketler Grubu YK Başkanı
Mustafa Altunhan'ın değerli ağabeyi

Galip ALTUNHAN'ı

kaybetmenin derin üzüntüsü içerisindeyiz.
Merhuma Allah'tan rahmet, ailesine,
sevenlerine sabır ve başsağlığı dileriz.



Mustafa Yıldırım
Tüm Otobüsçüler Federasyonu
Genel Başkanı

BAŞSAĞLIĞI

TOFED Kurucu Üyelerinden Salim Altunhan'ın kardeşi,
Altunhan Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı
Mustafa Altunhan'ın değerli ağabeyi

Galip ALTUNHAN'ın

vefatını büyük üzüntü içinde öğrendik.
Merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesine,
sevenlerine başsağlığı ve sabırlar dileriz.



YÖNETİM KURULU BAŞKANI
YALÇIN ŞAHİN

Navlun Pastasında

Lojistik sektöründeki maliyet artışı ve finansman sıkıntısı taşımalarda yabancı payını artırdı. Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin (UND) 2018 Aralık sonu istatistiklerine göre, karayolu ihracat taşımalarında, Türk araçları bir önceki yıla göre yüzde 1 düşüş kaydederken, yabancı araçların payı yüzde 6 arttı. İthalat taşımalarında ise yabancı araçlar pazar payını yüzde 33'e çıkardı. Yabancı araçların transit taşımalardaki payı da arttı. Türkiye'nin navlun gelirinden en çok payı alan ülkeler ise Bulgaristan, İran, Romanya ve Gürcistan oldu.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), 2018 Aralık ayı karayolu taşıma istatistiklerini açıkladı. Türk araçlarının 2017 Aralık ayında 111 bin 953 adet olan ihracat taşıma sayısı, 2018 yılı Aralık ayında yüzde 6 düşüşle ile 104.840 adet olarak gerçekleşti. Türk araçlar 2018 yılı toplamında bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 1 düşüş ile 1.231.752 adet taşıma yaptı. Yabancı araçların ise 2017 Aralık ayında 31.642 adet olan taşıma sayıları, 2018 yılı aralık ayında yüzde 5 düşüşle 29.922 adet oldu. Yabancı araçlar 2018 yılı toplamında bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 5 büyüme ile 351.279 adet taşıma gerçekleştirdi. Türk ve yabancı araçlar 2018 yılı toplamında bir önceki yıl ile aynı seviyede kaldı ve 1.583.031 adet ihracat taşıması gerçekleştirdi. İhracat taşımalarının yüzde 78'i Türk, yüzde 22'si ise yabancı plakalı araçlar ile yapıldı. Ancak, ihracat taşımalarımızda yüzde 48 oranında büyük bir paya sahip olan Irak ve Suriye'yi hariç

tuttuğumuzda, Türk araçların bir önceki yıla göre yüzde 1 artış yaşarken yabancı araçlarda ise artış oranı yüzde 6 oldu.

Yıllık 800 milyon euro navlun dışarı gidiyor

Konuyla ilgili açıklama yapan **UND İcra Kurulu Başkan Vekili Erman Ereke**, Türkiye'nin mal ihraç etmek için lojistik hizmeti ithal etmek zorunda kaldığını belirterek, "Yabancıların ihraç taşıma sayılarını ortalama ücretlerle karşıtığımız zaman, yıllık 800 milyon euroya yakın bir tutar ortaya çıkıyor. Binlerce Türk plakalı araç yük bulmakta zorlanırken, bu döviz geliri yurtdışına gidiyor. Oysa ki, bu taşımaları da Türk araçları yapabilir yakıt ve personel gibi birçok kalemden ödeyeceği vergilerle ekonomiyeye de büyük katkı sağlayabilir" dedi.

İran araçları payını %12 artırdı

İhracat taşımalarında ekonomik ve politik nedenlere bağlı olarak bazı pazarlarda düşüş yaşanırken bazı pazarlarda ise önemli oranda artışlar oldu. Türkiye'nin ihracattaki rekor artış Avrupa'ya yönüne taşımaları da hızlandırdı. Özellikle Romanya (%24), Yunanistan (%16), Bulgaristan (%34) gibi ülkelere olan artış dikkat çekti. Azerbaycan'a yüzde 11 artış olurken, Polonya, Macaristan ve Avusturya gibi Orta Avrupa ülkelerinde de yüzde 10'e varan artışlar yaşandı. Avrupa ülkeleri taşımalarında toplamda yüzde 7 artış gerçekleşti. Gürcistan'a yapılan ihracat taşımalarında- Türk araçlarının payları yüzde 5 oranında düştü ve Gürcistan plakalı araçlar pazarda yüzde 10 artış ile yükselişe devam etti. Türk araçlarının İran'a yaptığı ihracat taşımalarında da yüzde 25 düşüş görüldü. İran araçları ise Türkiye'den yaptığı ihracat taşımalarında yüzde 12 oranında artış gösteriyorlar.



'Yabancı' Payını Büyüttü!



Özbekistan taşımalarında %58 artış

Suriye'ye yapılan taşımalarda 21 düşüş yaşadı. Irak pazarında ise 2017'ye oranla yüzde 1 artış görüldü. Suriye'deki düşüş Ortadoğu ülkeleri toplamını da etkilediği için bu bölgede yüzde 5 düşüş gerçekleşti. Türkmenistan'daki mevcut projelerin tamamlanması ve aynı ölçekte yeni projeler olmaması nedeniyle bu ülkeye yapılan taşımalarda yüzde 48 oranında ciddi düşüş yaşandı. Öte yandan Özbekistan taşımalarında ise yüzde 58 oranında artış sağlandı. Bu yükselişte, Özbekistan'da artan projelerin yanı sıra iki ülke arasında yapılan KUKK toplantısında geçiş kotalarında yüzde 50 artış sağlanması etkili oldu. BDT ülkelerine yapılan taşımalarda önemli bir yere sahip olan Rusya Federasyonu'na bakıldığında, 'uçak krizi' sonrası

düzenlen ilişkilere bağlı olarak taşımalarda yüzde 81 oranında artış kaydedildi. Altyapı yatırımları ve süren inşaat projelerinin artması ile birlikte, ihracat taşımalarında Ukrayna'ya yüzde 44, Moldova'ya da yüzde 32 oranında artış oldu.

İthalatta yabancı payı %33'e çıktı

2018 yılında ithalatta yaşanan düşüş nedeniyle ithalat taşımalarında genel toplamda yüzde 10 düşüş olduğu görülüyor. Türk araçların sayısında yüzde 9 oranında düşüş olurken, yabancı araçların oranında yüzde 10 düşüş kaydedildi. İthalat taşımalarında da yabancı payında hızlı artış dikkat çekti. 2017 yılına göre yabancı araçlar pazar payını yüzde 33'e çıkardı. İthalat taşıması yapan yabancı araçları başta Bulgaristan olmak üzere sırasıyla İran ve Romanya takip ediyor. Öte yandan neredeyse tüm yabancı araçların ithal pazarındaki sayıları düşüşe geçmesine rağmen İran araçları, Türkiye'nin ithalat taşımalarında yüzde 21 artış sağladı.

Avrupalı boş girdi, dolu çıktı

2018 yılında Türkiye'ye yaklaşık 1 milyondan araç boş giriş yaptı. Yabancı araçlar boş girişlerini yüzde 34 artırdı. Boş giriş yapan yabancı araçların başında 28 bin adetle Gürcistan ve 26 bin adetle Bulgaristan ve 19 bin adetle Romanya ülkeleri geliyor. Bu ülkeleri Makedonya, Sırbistan, Ukrayna ve Moldova takip ediyor. Rusya ve Azerbaycan da boş girişlerini artıran ülkeler arasında.

Ülkeye boş giriş sayısını en fazla artıran ülke ise yüzde 174 artış oranıyla Sırbistan oldu. Rusya ise yüzde 107 artışla boş giriş sayısını en fazla artıran ikinci ülke oldu.

Türk taşımacı Avrupa'dan boş döndü

Türk araçlarının yıl toplamında boş giriş sayısında yüzde 4 düşüş yaşanırken, Avrupa'dan boş dönüşlerde ise dramatik bir artış dikkat çekiyor. Türkiye'ye boş giriş sayısını artıran yabancı araçlar ihracat yükünü kaparken, Türk taşımacılar ise ihracat yükünü taşıdıkları Avrupa'dan büyük oranda boş döndü. Özellikle ağustos ayında döviz kurunda yaşanan değişimler sebebiyle ithalat taşımalarında büyük düşüş yaşandı, bu düşüş özellikle Avrupa ülkelerinden boş dönüş sayılarının ciddi oranda artmasına sebep oldu. Türk araçları Avrupa ülkelerinden boş dönüşlerde yüzde 75 oranında artış yaşadı. Batı Avrupa'da ise artış oranı yüzde 300'ü aştı. 2018 toplamında 70.000 Türk plakalı araç kendi ülkesine boş dönüş yaptı.

Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda Türk ve yabancı araçlarının İran, Irak, Gürcistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan başta olmak üzere komşu ülkelere taşıma yaptığı görülüyor. Transit taşımaları Türkiye üzerinden yapan araçlara bakıldığında İran, Bulgaristan ve Gürcistan gibi komşu ülkelerin ağırlıkta olduğu görülüyor. Moldova, Almanya ve Azerbaycan Türkiye üzeri transit taşımalarda payını en fazla artıran ülkeler olarak öne çıkıyor. ■

BRUA'nın Romanya operasyonları Arkas Lojistik'e emanet

Arkas Lojistik, toplam maliyeti 500 milyon Euro'yu bulan 476 kilometrelik TANAP- Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı'nda 470 km'lik bölümünü tedarik ederek projenin ana boru üreticisi olan Tosçelik Spiral Boru tarafından BRUA için Osmaniye'de üretilen ve toplam ağırlığı 103 bin ton olan yaklaşık 40 bin çelik boruyu 40-45 gemi ile Köstence limanlarına aktaracak.

Borular Romanya'ya vardktan sonra daha önceden belirlenmiş 14 farklı stok sahasına, coğrafik konumlarına göre direkt karayolu ile veya dubalara yüklenerek Tuna Nehri üzerinden nehir taşımacılığıyla ara aktarma limanlarına gönderilecek. ■



U.N. RO-RO, sektöre değer katıyor

Sektörde bir ilk olan, gemi boy uzatma projesi hızla devam eden DFDS Akdeniz İş Birimi'ne bağlı U.N. Ro-Ro, 2008 yılı itibarıyla üzerinden çalıştığı gemi boy uzatma projesinde, denizcilik ve gemi sanayi sektörüne değer katmak amacıyla, bir Türk tersanesi ile çalışmayı tercih etti. 2017 yılının ilk yarısında 240 treyler kapasiteli 193 metre uzunluğundaki M/V UN Akdeniz ro-ro gemisinin ardından yılın ikinci yarısında M/V Cüneyt Solakoğlu ro-ro gemisine 30 metre uzunluğunda 1130 tonluk yeni bir dilim eklenerek gemi boy uzatma işlemini başarıyla gerçekleştirdi.

U.N. Ro-Ro 2018 yılında aynı nesil ro-ro gemilerinden M/V Karadeniz ve M/V Cemil Bayülgen ile kapasite artışına devam etti. Boy uzatma işlemi için Aralık ayında tersaneye giren M/V Cemil Bayülgen geçen hafta ilk seferine çıktı. ■

Mercedes-Benz'in Elektrikli Kamyonları Filolarda Test Ediliyor

Elektrikli Mercedes-Benz eActros inovasyon Filosu, müşterilere teslim edildi

Mercedes-Benz, 2016 Hannover IAA Ticari Araç Fuarı'nda tanıttığı, şehiriçi kullanıma yönelik elektrikli ağır nakliye kamyon konseptini eActros "İnovasyon Filosu" adıyla yollara çıkarttı. Teknoloji öncülüğünü sürdürülebilir çevrecilik alanında da sürdüren şirket, 18 ve 25 ton ağırlığında iki farklı elektrikli versiyona sahip ağır nakliye kamyonu eActros'lardan oluşan İnovasyon Filosu'nun teslimatlarını farklı sektörlerde hizmet veren müşterilerine 2018 yılı sonunda tamamladı. eActros'larını teslim alan müşteriler 12 ay süresince, gerçek yaşam koşullarında araçların günlük kullanım özelliklerini ve yakıt verimliliğini test ederek deneyimlerine dair Daimler'e geri bildirimde bulunacak. Daimler AG, proje kapsamında uzun vadede seri üretim kamyonlarla kentsel ortamlarda sıfır emisyon ve sessiz sürüş hedefliyor.

Test programına Almanya ve İsviçre'de inşaat ve hammadde sektörlerinden market zincirlerine kadar çeşitli sektörlerden 10 müşteri katılıyor. Mal dağıtımlarını karayolu üzerinden yapan bu

müşteriler, eActros'lar öncesinde geleneksel dizel motorlu araçlar kullanıyordu. Teslim edilen İnovasyon Filosu'ndaki eActros'lar, müşterilerin gereksinimleri doğrultusunda soğutucu, tanker ve brandalı kasa olmak üzere farklı üst yapılar ile donatıldı. Sürücüler i özel bir eğitime tabi tutulduktan sonra kullanılmaya başlanan kamyonlar, ilerleyen dönemde ikinci bir 12 aylık test programı için farklı bir müşteri grubuna verilerek müşteri taleplerinin belirlenmesinde rol oynayacak. Mercedes-Benz tarafından toplanan veriler sonucunda 2021 yılından itibaren ağır nakliye operasyonlarında kullanılmak üzere ekonomik ve rekabetçi elektrikli kamyonların seri üretimi hedefleniyor.

Menzili 200 km

Mercedes-Benz eActros'larda platform olarak Actros'un şasisi kullanılıyor. Ancak aracın mimarisi, son derece gelişmiş bileşenlere sahip elektrikli güç ve aktarma sistemi için özel olarak yapılandırıldı. Örneğin; eActros'larda kullanılmak üzere kapsamlı bir revizyondan geçen tahrik aksı Mercedes-Benz'in alçak zeminli hibrit ve yakıt hücreli otobüslerinde kullanılan ve başarısını kanıtlamış olan ZF AVE 130'a dayanıyor. Aks yuvası baştan aşağı yeniden tasarlanırken daha yüksek şekilde konumlandırıldı ve böylece aracın yerden yüksekliği 200 mm kadar artırıldı. Tahrik sistemi arka aks tekerlek göbeğine yakın konumlandırılan iki adet elektromotordan oluşuyor. Sürüş konusu üç fazlı asenkron motorlar su soğutmalı olup, 400 Volt nominal gerilim ile çalışıyor. Motorların her biri 125 kW maksimum güç ve 485 Nm maksimum tork üretiyor. Aktarma sistemi, söz konusu torku her biri 11.000 Nm olacak şekilde transfer ederken dizel motorlu bir kamyonun performansı elde ediyor. ■



Borusan Limanı Genel Müdürü Serdar Erçal oldu

Borusan Limanı Genel Müdürlük pozisyonuna İstanbul Teknik Üniversitesi Makina Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra Sabancı Üniversitesi'nde mastur yapan Serdar Erçal atandı.



Serdar Erçal 2003 yılında Proje Satış Müdürü olarak başladığı Borusan Lojistik kariyerine, sırasıyla Anadolu Yakası Bölge Müdürü, Kuzey Alan Grup Müdürü, Türkiye Lojistik Genel Müdür Yardımcısı ve son olarak da Tedarik Zinciri Yönetimi ve Stratejik Müşteriler İcra Kurulu Üyesi olarak devam etti. Bu süreçte satış ve müşteri ilişkilerinin yanı sıra operasyonel süreçlerin yönetiminde rol alan Erçal, son 1 yıldır stratejik müşterilerin yönetimi, stratejik pazarlama departmanının yapılandırılması ve proje lojistiği iş biriminin yönetiminde görev aldı. ■

Thermo King T Serisi Yüksek Performanslı

Thermo King'in dizel kamyon ailesinin üyesi T-serisi modelleri, verimlilik ve performansı ile müşterilerine sürdürülebilir çözümler sunmaya devam ediyor. Sessiz çalışması, düşük yakıt tüketimi, azaltılmış çevresel etkisi ve kanıtlanmış performansı ile T Serisi, Thermo King'in pazar liderliği haklı çıkartacak özellikleriyle dikkat çekiyor.

Yeni T Serisi, güvenilirlik, performans ve düşük işletme maliyetleri ile sektörde yeni standartları belirliyor. Maksimum verimlilikle optimum performansı sunan ünite, daha düşük egzoz emisyonu ile daha düşük karbon salınımına sahip.

Thermo King, T-Serisi'nde maksimum verimlilik sunarken aynı zamanda performanstan ödün vermeden daha düşük yakıt tüketimi sağlıyor. T-1200R modellerinde bulunan ETV valfi sayesinde ünite içinde istenilen sıcaklığı sabitleyerek yakıt tasarrufu sağlamasının yanında taşınan ürünün kalitesini korumaya yardımcı oluyor. ■

Tırsan, Ambrogio'ya 150 treyler teslim etti

Türkiye'nin 42 yıldır aralıksız lider treyler üreticisi Tırsan, 1991 yılından bu yana iş ortağı olan Avrupa'nın köklü lojistik şirketlerinden Ambrogio'ya 50 adet Kässbohrer K.SHG L Hafif Konteyner Şasi ve 100 adet K.SWAU C Swap Body teslimatı gerçekleştirdi.

Tırsan, uzman personeli, kaliteli hizmet ve koşulsuz müşteri memnuniyeti prensibi ile sektörün tercihi olmaya devam ediyor. Tırsan bünyesinde bulunan Kässbohrer'in uzun süreli iş ortağı Ambrogio, dayanıklılık ve verimlilik sağlayan 50 adet K.SHG L Hafif Konteyner Şasi ve 100 adet K.SWAU C Swap Body aracını filosuna dahil etti. Avrupa'nın en geniş ürün yelpazesini sunan Tırsan, 55 farklı ülkedeki müşterilerinin iş ortağı olmayı sürdürüyor.

Domenico Ambrogio tarafından 1957 yılında kurulan Ambrogio, kurulduğu tarihten bu yana Avrupa



pazarına odaklanıyor. Avrupa'nın öncü lojistik firmalarından biri olan Ambrogio, çevreye duyarlı

taşımacılık hizmetleriyle çevrenin korunmasına da katkı sağlıyor. Gerçekleşen teslimat törenine

katılan Ambrogio Yönetim Kurulu Başkanı Livio Ambrogio, Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı

Çetin Nuhoglu ve Kilit Müşteri Müdürü Mehmet Önen güçlü ortaklıkları ile ilgili düşüncelerini paylaştılar.

Livio Ambrogio, Tırsan ile işbirliklerinin 1991 yılında başladığını belirterek, "100 adet Kässbohrer Swap Body yatırımımızın devamı olarak, yük taşıma kapasitesi avantajı sunan, dayanıklı Hafif Konteyner Şasi K.SHG L yatırımı da yapma kararı aldık. 50 Konteyner Şasi aracının 35 tanesini İtalya'da, 9'unu Belçika'da ve 6'sını Almanya'daki operasyonlarımızda kullanacağız" dedi.

Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoglu, "Tırsan olarak Avrupa'nın en geniş ürün gamına sahibiz ve temel önceliğimiz, müşterilerimizin operasyonel ihtiyaçlarını ürün gamımız ve hizmet yelpazemizle karşılamak ve kendimizi sürekli geliştirmektir. Ambrogio ile kurduğumuz iş birliğine büyük değer veriyoruz ve bu güçlü iş ortaklığının uzun yıllar süreceğine inanıyoruz" dedi. ■



AVL Teknolojisi ile

Ford Otosan Kamyonlar Otonom yolunda

Mühendislik ihracatı rakamı kurulduğu günden bu yana toplamda 30 Milyon Euro'ya yaklaşan ve bu başarısıyla Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin Türkiye'nin 500 büyük hizmet ihracatçısı sıralamasında otomotiv alanında en çok mühendislik hizmeti ihracatı yapan AVL Araştırma ve Mühendislik Türkiye, otomotiv teknolojilerine yönelik geliştirdiği yeni sistemleri duyurdu. AVL'nin dikkat çeken projelerinden olan ve



Dr. Serkan İmram

Türkiye'de otomatik şanzıman kontrol algoritmaları en ileri seviyede geliştirilmiş ilk SUV tipi araç hakkındaki ilk detaylar aktarıldı. **Dr. Serkan İmram**, ilk SUV tipi aracın yanı sıra Kasım ayında Ford Otosan ile imzalanan Platooning-otonom konvoy teknolojisi Ar-Ge işbirliği çevresinde geliştirilen ve kamyonların otonom halde yollara çıkmasını sağlayacak çalışmalar hakkında bilgiler verdi. ■

Prometeon Türkiye Bayi Ve Satış Ekipleri



2019'a "Biriz" diyerek başladı

Prometeon'un dünyadaki 4 ana bölgesinden birinin merkezi olarak, 75 ülkenin yönetim üssü rolünü üstlenen Prometeon Türkiye, 2019'a yurt çapındaki iş ortakları ve satış ekipleri ile buluşarak hızlı bir başlangıç yaptı. Ekonomist Emre Alkin'in de konuk konuşmacı olarak katıldığı toplantıda 2018 yılının değerlendirilmesi yapılırken 2019 hedef ve planları paylaşıldı.

Prometeon Türkiye, Orta Doğu, Afrika,

Rusya, Orta Asya ve Kafkaslar CEO'su Alp Günvaran, Ticaret Direktörü Gökçe Şenocak ve Pazarlama Müdürü Ali Yılmaz'ın ev sahipliğinde 16-17 Ocak tarihlerinde Antalya'da gerçekleşen etkinlikte Prometeon'un yeni ürünleri, yenilikçi filo yaklaşımları, iş modelleri, "ProTruck" kapsamında sunduğu filo çözümleri, pazarlama programları ve büyüme stratejileri hakkında önemli bilgiler aktarıldı. ■

Taşıma güvenliği önceliğimizdir!

Madeni Yağlar ve Kimyasallar Pazarında

Lider değişmedi: Petrol Ofisi



Petrol Ofisi, 2018 yılında da madeni yağlar ve kimyasallar pazarının lideri oldu. Petrol Sanayi Derneği (PETDER) verilerine göre Petrol Ofisi 2018 yılında yüzde 24,7'lik pay aldığı Türkiye madeni yağlar ve kimyasallar pazarındaki liderliğini 2010'dan bu yana aralıksız korudu.

Toplam madeni yağ üretimi 112 bin tonu aşan Petrol Ofisi, Güney Amerika'dan Asya'ya kadar uzanan geniş bir coğrafyada 35 ülkeye gerçekleştirdiği ihracatında ise 10 bin tonun üzerine çıktı.

Petrol Ofisi CEO'su Selim Şiper, "Petrol Ofisi Madeni Yağlar, hem üretim hem de geliştirme süreçlerinde ileri teknolojinin kullanıldığı 350'yi aşkın farklı ürün çeşitliliği ile Türkiye'nin bu alandaki hemen hemen tüm ihtiyaçlarına ideal çözümler sunuyor.



Selim Şiper

İleri teknolojiye sahip yüksek kaliteli ürünleri ile başta otomotiv, makina olmak üzere tüm sektörlerle önemli katkı sağlıyor, gelişimlerini destekliyor" dedi.



Petrol Ofisi Madeni Yağlar Direktörü Sezgin Gürsu da teknolojiye ve Ar-Ge çalışmalarına ağırlık verdiklerini açıkladı. ■



Endonezyalı 'Multistrada'nın % 80'ini Michelin, satın aldı

En büyük lastik üreticilerinden Michelin, kurumsal stratejisi doğrultusunda, Endonezya merkezli lastik üreticisi olan PT Multistrada Arah Sarana TBK (Multistrada) şirketinin yüzde 80'ini satın almak üzere anlaşmasını açıkladı. Michelin, Multistrada hisselerinin yüzde 80'i için 439 milyon ABD doları ödeyecek.

Multistrada'nın; 11 milyon binek araç lastiği, 9 milyon iki çeker lastik ve 250 bin kamyon lastiği üretim kapasitesi bulunuyor. Michelin anlaşma sayesinde, yüksek kalitede ve kullanıma hazır üretim tesislerine, bölge için oldukça rekabetçi bir fabrikaya sahip olacak. Michelin ayrıca bu anlaşmayla, Indomobil ve PT Penta Artha Impressi (Penta) perakende şirketinin de yüzde 20'lik hissesine sahip olacak. ■

BAŞSAĞLIĞI

Gazetemizin köşe yazarlarından ve TOFED Kurucu Üyelerinden Salim Altunhan'ın kardeşi, Altunhan Şirketler Grubu YK Başkanı Mustafa Altunhan'ın değerli ağabeyi

Galip ALTUNHAN'ı

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

Taşıma Dünyası

BAŞSAĞLIĞI

TOFED Kurucu Üyelerinden Salim Altunhan'ın kardeşi, Altunhan Şirketler Grubu YK Başkanı Mustafa Altunhan'ın değerli ağabeyi

Galip ALTUNHAN

Hakk'ın rahmetine kavuşmuştur. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesine, sevenlerine, sabır ve başsağlığı dileriz.

Fatih Tamay

IPRU Başkanı



BAŞSAĞLIĞI

TOFED Kurucu Üyelerinden Salim Altunhan'ın kardeşi, Altunhan Şirketler Grubu YK Başkanı Mustafa Altunhan'ın değerli ağabeyi

Galip ALTUNHAN'ı

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

Latif Karaali

Yönetim Kurulu Başkanı





YILDIZIMIZ PARLAMAYA DEVAM EDİYOR!

Emekle, özveriyle, heyecanla ve aşkla çalıştık!
Her zaman mükemmelin bir adım ötesini hedefledik.
Sektörün liderleri ile gücümüze güç kattık.
Ve şimdi parlamaya zamanı!

Biletall.com.tr olarak
Deloitte Technology Fast 50 Turkey 2018 ödülüne
layık görülmenin gururunu yaşıyoruz.
Ve hep birlikte nice güzel başarılarla imzamızı atmak için
tüm gücümüzle çalışmaya devam ediyoruz.



www. **biletall** .com.tr™

nereye gitmek istiyorsan oraya!...