

Bakanlık yolcu taşımacılığında 2019 U-ETDS sonuçlarını yayınladı.

ÇARPICI GERÇEK

● Tarifeli taşımalarda daha tatmin edici sonuçlar alınırken, tarifesiz taşımalarda hayret uyandıracak derecede yetersiz taşımacılık yapıldığı görülüyor.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 22 Ocak 2020 tarihinde tarifeli ve tarifesiz karayolu yolcu taşımalarına U-ETDS sisteminden alınan yıllık yolcu ve sefer sayılarını açıkladı.

İşte bizim hesapladığımız yüzdelerle ilginç sonuçlar:

- Tarifeli taşımalar; 5 milyon 961 bin 236 olan yıllık toplam seferlerin yüzde 45,1'ini oluşturan 2 milyon 631 bin 79 sefer gerçekleştirdi. Bundan çok daha büyük olması beklenen tarifesiz taşımalar ise toplamın yüzde 54,9'u oluşturan 3 milyon 270 bin 157 sefer yaptı.

- Günlük olarak ortalama 7208 tarifeli ve 8959 tarifesiz olmak üzere toplam 16 bin 332 sefer yapılmış.

- Tarifesiz taşımalar; 90 milyon 176 bin 556 olan yıllık toplam yolcuların yüzde 23,4'ünü oluşturan 21 milyon 73 bin 480 yolcu taşırken; bundan çok daha küçük olması beklenen tarifeli taşımacılar, yüzde 76,6 oranına ulaşmış 69 milyon 103 bin 76 yolcu taşıyarak tarifesiz taşımacıların 3 katını aştı.

- Günlük ortalama olarak tarifeli taşımalarda 189 bin 323 ve tarifesiz taşımalarda da 57 bin 735 olmak üzere toplam 247 bin 59 yolcu bulunuyor.

Yapılan hesaplamalara göre, tarifeli lerde sefer başına 25,7 yolcu taşınırken, tarifesizlerde sadece 6,4 yolcu taşındı. Hepsinin ortalaması sefer başına 15,1 yolcu.

Otobüs başına büyüklükler

Bakanlığın açıklamalarında, taşımalarda kullanılan taşıtlara ilişkin bilgiler yer almıyor. Buna ilişkin istatistikler de artık yayınlanmıyor. Biz de elimizde olan 9 Ocak 2019 tarihli D1 ve D2 otobüs sayılarını kullanarak bir analiz yapmaya çalıştık.

Tarifeli taşımalarda otobüs başına ortalama yıllık 394 (haftalık 7,58, günlük 1,08) sefer düşerken, tarifesizlerde bu sayı yıllık 73,4 (haftalık 1,41, günlük 0,2) oldu. Genel ortalama yıllık 116 (haftalık 2,23, günlük 0,32) sefer.

Tarifeli taşımalarda otobüs başına



düşen ortalama yolcu sayısı yıllık 10 bin 116, günlük 28,1 olurken tarifesiz taşımalarda sadece yıllık 473 günlük 1,3 (tarifelinin 20'de birinden az) yolcu taşındı. Ortalama yolcu sayısı yıllık 1755, günlük 4,8.

Otobüs başına düşen yıllık veya günlük yolcu ve sefer sayılarından hareketle doluluk dediğimiz sefer başına yolcu sayısı hesaplanırsa yine yukarıdaki sayılara (tarifelide 25,7 ve tarifesizde 6,4'e) ulaşıyor.

Bakanlığın açıklamalarının B1 ve B2 belgeleriyle yapılan taşımaları kapsayıp kapsamadığını bilemediğimizden sadece D1 ve D2 otobüs sayılarını kullandık. B1 ve B2'lerdeki otobüs sayıları da eklenecek olursa taşıt başına düşen sefer ve yolcu büyüklükleri daha da düşecek yani kötüleşecektir.

Düşünülmeli

Başta tarifesiz çalışanlar olmak üzere, otobüslerin performanslarının yeterlilik durumu değerlendirilmeli yeterliliklerin nedeni sorgulanmalıdır. U-ETDS verilerinin gerçeği yansıtmadığı kanaatine ulaşırsa bu durum nedenleriyle birlikte sorgulanmalı ve iyileştirici tedbirler alınmalıdır.

Taşımalarda sefer sayısı yanında doluluk yani yolcu sayısı da önemli. Bunların ötesinde daha uzun taşımaların önemini dikkate almak açısından yolcu x km şeklindeki taşıma miktarına bakmak gerekir. Bu bilgi elimizde yok. B2 ve D2 taşımalarının bur kısmında çok km yapılan uzun süreli taşımalar da olduğuna dikkat dikkat edilmeli. ■

2019 YILI KARAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI TOPLAM SEFER VE YOLCU SAYILARI						
SEFER ÖZELLİĞİ	SEFER			YOLCU		
	YILLIK	GÜNLÜK	%	YILLIK	GÜNLÜK	%
TARİFELİ	2.631.079	7.208	45,10	69.103.076	189.323	76,60
TARİFESİZ	3.270.157	8.959	54,90	21.073.480	57.735	23,40
TOPLAM / ORT.	5.961.236	16.332	100	90.176.556	247.059	100

2019 YILI KARAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI OTOBÜS BAŞINA SEFER VE YOLCU SAYILARI						
SEFER ÖZELLİĞİ	KAYITLI OTOBÜS		OTOBÜS BAŞINA SEFER		OTOBÜS BAŞINA YOLCU	
	SAYI	%	YILLIK	HAFTALIK	GÜNLÜK	YILLIK
TARİFELİ	6.831	13,30	394,00	7,58	1,08	10.116
TARİFESİZ	44.539	86,70	73,40	1,41	0,20	473
TOPLAM / ORT.	51.370	100	116,00	2,23	0,32	1.755

- Yıllık sefer ve yıllık yolcu sayıları Bakanlığın 22.01.2020 tarihindeki açıklamasından alınmıştır.
- Kayıtlı otobüs sayıları Bakanlığın Ocak 2019 verilerinden alınmıştır.
- Otobüs başına sefer sayısı, yıllık sefer ve otobüs sayılarından hesaplanmıştır.
- Otobüs başına yolcu sayısı, yıllık yolcu ve otobüs sayılarından hesaplanmıştır.
- Sefer başına yolcu sayısı, yıllık yolcu ve yıllık

sefer sayılarından hesaplanmıştır.

- Sefer başına yolcu sayısı, otobüs başına yolcu (yıllık-günlük) ve otobüs başına sefer (yıllık-günlük) sayılarından da hesaplanabilir.
- Tarifesizde kayıtlı otobüsler 13.264 büyük ve 31.275 küçük otobüsten (minibüs) oluşmaktadır. Ancak bunlar tarafından yapılan sefer ve taşınan yolcu sayıları bakanlıkça ayrı ayrı açıklanmadığından ayrı bir değerlendirme yapılamamıştır.



Dr. Zeki Dönmez

Şehirci grup taşımalarında belediye tam yetkili



Akif Nuray

Ha babam, Dur babam...



Salim Altunhan

2020 umutla geldi ama...



Korkut Akın

Bize Bir Şey Olmaz Abi



Otobüs pazarında arz talep dengesi iyi yönetilmeli

Mercedes-Benz Türk Otobüs Pazarlama ve Satış Direktörü Osman Nuri Aksoy, 2020 yılında 12 metrelik seyahat otobüs pazarına yönelik 400-450 adetlik bir seviye öngördüklerini belirterek, "Otobüsçülük sektöründe arz talep dengesinin çok iyi korunması gerekiyor ki, geçmişte yaşanan kötü deneyimler tecrübeler olmasın. Bütün sektörün buna dikkat etmesi gerekiyor; aksi halde faydadan çok zarar veriyor. Bir iki yılda araç değişimi olmaması lazım. Ancak araçların bakımının yetkili servislerde yapılması, bakım aralıklarının atlanmaması da önemli" dedi.



Mercedes-Benz Türk'ten, Kamu Bankaları Finans Kampanyası'na özel fırsatlar devam ediyor

Mercedes-Benz'in Türkiye'de üretilen kamyon ve çekici modelleri, Ocak ayından Mart sonuna kadar devam eden kampanya kapsamında 3 farklı kamu bankasından 500.000 TL ve 60 aya kadar % 0,69 faizli kredi imkânıyla satın alınabiliyor.

4'te

6'da

Yolcu taşımacıları sorunlara çözüm aradı



30 Ocak Perşembe günü İstanbul Ticaret Odası'nda gerçekleştirilen mevzuat çalıştayında, meslek örgütleri yaşadıkları sorunları dile getirdiler. Mevzuat çalıştayına Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı, ITDER, TOFED, İSTAB, TÜSFED, İstanbul

Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası, 22 ve 23 nolu İTO Meslek Komitesi üyeleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü yetkilileri, İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Şube Müdürlüğü yetkilileri, Kültür ve Turizm Bakanlığı yetkilisi ve sektör mensupları katıldı.

2'de

Otokar 2019'da yüzde 45 büyüme elde etti

Otokar AŞ. Genel Müdürü Serdar Görgüç, "Stratejimizi ihracatımızı artırma ve globalleşme olarak belirledik. 2019 yılında ihracatımız yüzde 78 artışla 340 milyon ABD doları olarak gerçekleşirken, ihracatın ciro içindeki payı ise yüzde 80'e ulaştı. Rekor bir büyüme imza atarken net kârımız bir önceki yıla oranla yüzde 114 arttı ve 352 milyon TL oldu. 2019 yılında Ar-Ge'ye 136 milyon TL harcadık" dedi



5'te

Renault Trucks pazar payını yükseltti

Renault Trucks Dünya Başkanı Bruno Blin, Renault Trucks Türkiye Başkanı Sebastian Delepine, Renault Trucks Satış Direktörü Ömer Bursalıoğlu, Renault Trucks Satış Sonrası ve Mali Geliştirme Direktörü Özgür Fırat'ın katılımıyla düzenlenen toplantıda 2019 yılını değerlendirdi ve 2020 beklentilerini açıkladı.



7'de

Netlog Lojistik 150 çekici aldı



5'te

05-07 MART TARİHLERİ ARASINDA



Busworld Turkey 2020 8. kez kapılarını açıyor

Otobüs endüstrisinde dünyanın en eski ve en yüksek ticaret potansiyelli fuarı olarak Belçika, Hindistan, Rusya, Uzak Doğu, Kuzey Amerika, Latin Amerika da düzenlenen Busworld Fuarlarının Türkiye ayağı BUSWORLD TURKEY 05-07 Mart 2020 tarihleri arasında, HKF Fuarlık ve Busworld International ortaklığında, TÖHOB ve İSTAB işbirliği ile İstanbul Fuar Merkezi'nde 8'inci kez düzenleniyor.

150'den fazla üretici ve yüzlerce marka sektörle bir araya gelecek ve en son ürünlerini sergileyecek.

OTOKAR Busworld Turkey 2020 Fuarı'nda

6'da

Eyüp Lojistik 12 MAN TGS çekici aldı



Ali Çavuşoğulları Lojistik 20 Actros aldı



IVECO'dan Sittinak'a 17 Stralis çekici

7'de

Yolcu taşımacıları sorunlara çözüm aradı

30 Ocak Perşembe günü İstanbul Ticaret Odası'nda gerçekleştirilen mevzuat çalıştayında, meslek örgütleri yaşadıkları sorunları dile getirdiler.



Erkan
YILMAZ

İstanbul Ticaret Odası'nda 30 Ocak Perşembe günü düzenlenen mevzuat çalıştayına Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdür Vekili Mahmut Gürses, İstanbul Bölge Müdür Yardımcısı Yalçın Doğan, TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclisi Başkanı Mustafa Yıldırım, İTO Meclis Üyesi ve TTDER Genel Sekreteri Mehmet Öksüz, TOFED Başkanı Birol Özcan, İSTAB Başkanı Turgay Gül, Yönetim Kurulu Üyeleri, TÜSFED Başkanı Hakan Orduhan, İstanbul Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı Göksel Ovacık, 22 ve 23 nolu İTO Meslek Komitesi üyeleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü yetkilileri, İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Şube Müdürlüğü yetkilileri, Kültür ve Turizm Bakanlığı yetkilisi ve sektör mensupları katıldı.

Toplantıda sektör mensupları görüşlerini dile getirdiler.

TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclisi Başkanı Mustafa Yıldırım, "İstanbul Büyükşehir Belediyesinin, 2918 sayılı yasaya dayanarak yol belgesi dayatması ile turizm taşımacıları sıkıntı yaşıyor. U-ETDS çok önemli bir adımdır. Denetimi çok hızlı ve kolay hale getiren bir sistem. Hiçbir belgeye ihtiyaç duymadan artık taşımacılar çalışabilmeli" dedi.

UKOME kararları

TOFED Başkanı Birol Özcan, çok fazla belge çıkarıldığını belirterek, "Belgeler bizim aleyhimize oluyor. İkinci köprünün şehirlerarası otobüslerine de açılması ve bunun UKOME'de bir an önce alınması gerekiyor" dedi.



Taşımacılık ayrılmalı

TOF Başkan Danışmanı Nusret Ertürk, "Temel sorun, turizm taşımacılarının ne olduğunun bilinmemesi. Yönetmelik eşya ve yolcu taşımacılığı olarak ayrılmalı. Yolcu taşımacılığı uluslararası ve yurtiçi olarak da ayrılmalı" dedi.

Rehber personel yaşı ve eğitim durumu

İTO 22. Grup Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı Üyesi Levent Birant, Okul Servis Araçları Yönetmeliği ile okul araçlarında çalıştırılacak rehber personel ilgili 22 yaş ve lise mezunu şartının sektörü zorladığını söyledi: "Sektörde rehber personel çalışma şekli genelde şoför eşi veya akrabası konumunda. İstanbul'da tahdit uygulaması ile birlikte LA serisi araçlar D2 belgesine de kayıtlı durumda. Burada belgeden düşürüldüğünde atıl kapasite oluşacak. Biz LA serisi plakalı araçlarımızın D2 belgesi kapsamında çalışmaya devam etmesi yönünde bir imkan tanınmasını bekliyoruz."

9+1 sorunu

İTO Meclis Üyesi ve TTDER Genel Sekreteri Mehmet Öksüz, "D2 yetki belgesi olmadan belediye şehiriçi güzergah belgesi verince, bir anda UBER sistemine üye taşımacılık ortaya çıktı. Bu sorun büyüyünce 9+1 araçlara belge verilmemeye başlandı. Ama burada gerçek turizm taşımacısı mağdur edildi. Eğer belediye o süreçte D2 belgesini esas alsaydı, 9+1 ile ilgili yaşanan sorun bu noktaya gelmeyecekti" dedi.

Okul taşıtları, turizm sektöründe çalışabilmeli

TÜSFED Başkanı Hakan Orduhan, "İstanbul'da yaz döneminde turist sayısının artması ile mevcut kapasitenin yetersizliği 9+1 sorununu meydana getirdi. İstanbul'un ihtiyaçları noktasında bunu konuşmak gerekiyor. UKOME kararları saha ile konuşularak alınırsa sorunların çözümü noktasında ilerleme sağlanabilir" dedi.

Araçlar bağlanıyor, ticaret engelleniyor

İTO 22. Nolu Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı Üyesi ve İSTAB Başkanı Turgay Gül, "Bir acil durumda şoför

değişikliğine gittiğinizde yapılan denetimde araçlar bağlanabiliyor. Bir aracın 60 gün hatta bir ay bağlanması ticareti engelliyor" dedi.

Özel halk otobüslerinin standartları yok

İstanbul Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı Göksel Ovacık, "Özel halk otobüsçülerin bir yönetmeliği yok. Her belediye ayrı bir uygulama yapıyor. Biz belediye başkanların iki dağının arasındayız. Geleceğimizin ne olacağını bile bilmiyoruz. Bizim isteğimiz özel halk otobüslerinin çalışmasına yönelik mutlaka bir standart getirilmesi ve bir yönetmelik çıkarılması" dedi.

Sektörde yangın var

TÜROFED Başkanı Adnan Değirmenci, sektörde bir yangın yaşandığını belirterek, "Bakanlığın D2 belgesinin arkasında durması gerektiğine inanıyoruz. TÜRSAB belgesi istenmesini de doğru bulmuyoruz. Taşımacılar TÜRSAB belgesi olmadan yola çıkamayacağını düşünüyor. Lütfen TÜRSAB belgesi olmadan da bu işi yapabilirsiniz diye açıklayın" diye konuştu.

U-ETDS verileri

TÜRSAB Kara Ulaştırması İhtisas Başkanı Taşkın Arık, "U-ETDS sistemi ile veriler artık ölçülebiliyor. Bu ölçüldüğüne göre Türkiye turizminin master planının çıkması gerektiğini ve belgelerin de artık bu sonuçlara göre verilmesi gerektiğine inanıyorum" dedi.

En önemli sorun 9+1

Via Transport Services Genel Müdürü Kerem Serkan Çoban, "En önemli sorun 9+1. Bizim tespitlerimize göre 7 bin dolayında 9+1 araç var. Biz İstanbul içinde D2 belgesi ile çalışmıyoruz. Birbirimize iş veremiyoruz. TÜRSAB olmadan bir yere gidemiyoruz."



Organizatörlük, nakliye var ama D2 tarafında yok" dedi.

Otobüslerde 12 yaş sınırı

TTDER Yönetim Kurulu Üyesi Emre Ak, "Biz, D1 ve B1'de olduğu gibi, D2 ve B2 belgesine kayıtlı özmal otobüslerin de yaş sınırını 12'ye çekilmesini istiyoruz" dedi.

Belge değişimindeki ücretler

TOFED Yönetim Kurulu Üyesi Hasan Kurnaz, belge fiyatlarının artırılmasının sektörde olumlu karşılandığını belirterek, "Yalnız burada belge değişiminde olan yüzde 15'lik ücret dilimi 20 bin TL'yi aşan bir miktara ulaştı. Burada bunun yüzde 1 gibi bir seviyeye çekilmesi taşımacıyı da rahatlatacaktır" dedi.

Taşımacılığın fotoğrafı çıkacak

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdür Vekili Mahmut Gürses, U-ETDS'nin önemine dikkat çekerek, "Bu sistem ile taşımacılığın fotoğrafını ortaya çıkarabileceğiz. Her ay istatistik yayınlayacağız. Kim ne yapmış, nereye taşımış onu göreceğiz. Birlikte çalışarak güzel sonuçlar alacağımıza inanıyoruz. Çünkü hepimiz aynı gemideyiz. D2 ve B2 belgelerin yaşının 12'ye çekilmesi istendi. Bunu yaparız. Belgelere kayıtlı otobüslerin yaş ortalaması da 20 falan değil. Yaş ortalaması 8. İstanbul'da okul taşıtlarının yaşını 20'ye çıkarın deniliyor ama ortalaması 3 zaten. Otobüslerde yangınlar yaşanıyor. Araçlarda ikaz alarm sistemine yönelik çalışma yapıyoruz. Her yıl kontrol edilmesi zorunlu olacak" dedi. ■



busworld®

TURKEY İSTANBUL

05-07 MART 2020

İSTANBUL FUAR MERKEZİ HALL 9-10

www.busworldturkey.org

Organizator / Organizer

İşbirliği ile / In co-operation with

Silver Sponsor

Official Logistics Sponsor

Official Airline

Destekleyen Makamlar, Dernekler ve Kuruluşlar: Supporting Authorities, Associations and Organizations:

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.

Hava+kara Kombine Yolcu Taşımaları Genelgesi yenilendi

Havalimanı taşımalarında kavga büyüyor mu?

Havayolu+karayolu kombine yolcu taşımalarını düzenleyen yeni genelge, büyükşehir içi tarifersiz taşımalara ilişkin yeni bir husus getirmezken, B1-D1 sahiplerine de açık biçimde büyükşehir içi taşıma hakkı getirerek belirsizlikleri artırmış görünüyor.

17 Aralık 2018 tarihli Havayolu+Karayolu Kombine Yolcu Taşımaları Genelgesi değişti. Eskisini yürürlükten kaldıran 4 Şubat 2020 tarihli, yeni yapılanma sonrası adıyla Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan yeni genelge, tümüyle eskisinin yerini almış durumda. Gerek eski gerekse yeni genelge yapı olarak aynı. Biz de buna dayanarak yeni genelgeyi eskisine göre değişiklikleriyle açıklamak istiyoruz.

Genelgenin bölümleri

Genelgeler; 1- Otobüsle yapılan tarifeli kombine taşımalar, 2- Otobüsle yapılan tarifersiz kombine taşımalar, 3-Otomobil ile kombine taşımalar, 4-Ortak ve diğer hükümler olmak üzere 4 bölümden oluşuyor. Sonunda da geçici ve son hükümler yer alıyor.

Otomobille taşımacılık

Şehir içi- şehir dışı ve ilçe-ildizi ayrımı olmaksızın yerleşim yerleri arasında uçak+otomobil şeklindeki kombine taşımalarda eski ile yeni genelge arasında bir farklılık bulunmuyor. Yine A1 belgeleriyle bu taşımalar aynı şartlarla yapılmaya devam edilecek.

Otobüsle tarifersiz taşımacılık

Genelgelerdeki yerleşim yerleri arasında uçak+otobüsle yapılan tarifersiz kombine yolcu taşımaları bölümlerinde yine otomobillerdeki gibi şehir içi- şehir dışı, ilçe-ildizi ve ilin büyükşehir olması veya olmaması ayrımı olmaksızın eskiden var olan düzenleme aynen korunuyor. Bu taşımaların taşıma mesafesine bakılmaksızın yurtiçinde B2 veya D2, uluslararası ise B2 belgeleriyle yapılacağı yeni genelgede belirtiliyor. Bu husus; büyükşehir içi taşımaları da kapsayan yeni bir kazanım olarak algılanmış gibi görünü-



Dr. Zeki Dönmez

yor. Ancak bu husus eski genelgede de aynen var. Yani yeni bir kazanım söz konusu değil.

Otobüsle şehirlerarası tarifeli taşımacılık

Yerleşim yerleri arasındaki tarifeli taşımaların şehirlerarası karayolu kısmı B1 ve D1, uluslararası kısmı ise B2 belgeleriyle yapılmaya devam edilecek olup bir değişiklik görünmüyor. Ancak uçak+otobüsle yapılan kombine yolcu taşımalarının diğer bölümleri ise önemli değişiklikler gösteriyor.

Büyükşehirde B1 ve D1 ile tarifeli taşımacılık

Bu kısımdaki büyükşehir içi taşımalardaki önemli iki değişiklikten ilki, B1 ve D1 belgeleriyle bu taşımaların da yapılabilmesi. Yani İstanbul için konuşursak Havalimanı-Bakırköy veya Havalimanı-Çatalca, İzmir için konuşursak, Havalimanı-Karşıyaka veya Havalimanı-Çeşme arasında B1 ve D1 belgeleri ile bilet kesmek kaydıyla tarifeli taşıma yapılabilecek. Sanılanın aksine B2 ve D2'ler için büyükşehir içiyle ilgili yeni bir düzenleme yokken, B1 ve D1'ler için ek kazanım söz konusu. Bu durum, tarifersiz taşımacılar hatta tarifeli taşımacılar için bile şaşırtıcı gelebilir, yanlış anlayıp yanlış bilgilendirdiğimiz düşünülebilir. Ama gerçek bu. Bu arada B2 ve D2 belgeli taşımacılar, kendi hak iddiaları için "Ama bizim tanımımızda şehir içi veya şehirdışı ayrımı olmaksızın yurtiçi taşıma deniyor" diyebilirler. Hakkı da olabilirler. Ancak bilinmeli ki, aynı husus tarifeli taşımacılar için de geçerli. Onların da tanımı yurtiçi taşıma.

Büyükşehir içi diğer otobüs taşımaları

Eski genelge de yer alıp yenisinde de korunan bir düzenleme var: Havalimanı işletmecisinin görüşü de alınarak Bakanlıkça izin verilenlerin de bu taşımaları ya-

pabilmesi. Bunu önceden hak sahibi olmayan B1 veya D1'lere izin verebilme şeklinde yorumlamak mümkün idi. Şimdi ise B1 ve D1'ler zaten hak sahibi olduğuna göre kim olabilir. Herhalde yetki belgesiz veya başka türlü bir belge sahibi olmayacak.

Eski veya yeni genelgelerde yer alan bir husus daha var. Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) uyarınca A grubu çalışma ruhsatı alan (bunun Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile verilen A veya diğer taşıma belgeler ile bir alakası yok) kişilerin de bu taşımaları yapabilmesi. Burada diğer şartları da sağlamak kaydı bulunuyor. Ancak bunun ne olduğu tamamen belirsiz. Örneğin; Karayolu Taşıma Yetki Belgesi var mı? Varsa o zaten yeni düzenlemeye göre hak sahibi. Yoksa böyle bir taşıma mümkün mü? Bu Ulaştırma Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından verilen bir izinle havayolu taşımacılığı yapılması gibi bir şey olmaz mı?

Belediye taşımaları genelgeden çıktı

Bu taşımalar için eski genelgede var olan büyükşehir belediyesi veya UKOME tarafından yetkilendirilip havalimanı işletmecisinin yer tahsis ettiği gerçek veya tüzel kişilerce taşıma yapılabilmesi hususu yeni genelgede yer almıyor. Buna göre artık belediye şirketleri veya belediyeden izinli şirketlerin artık taşıma yapamayacağı aklı gelebilir. Bence bu doğru olamaz. Belediyeler kendi alanları içinde herhangi iki nokta arasında tarifeli taşıma hattı açıp işletebilir veya işlettebilirler. Bunun için havalimanı işletmecisinin oluru bile gerekmez.

Büyükşehir olmayan illerde tarifeli ilçe taşımalar

Büyükşehir olmayan illerdeki ilçe taşımalarla ilgili bölümde de bir değişiklik var. Bu taşımalar eskiden sadece D4 yetki belgeleri ile yapılabilirken şimdi bunların yanı sıra SHY-22 uyarınca A Grubu Çalışma Ruhsatı alanlar da bu pastadan pay alabilecek. Bunun eleştirisi zaten yukarıda büyükşehir içi taşımalar için yapılmıştı. Yine bir garip hak yaratılıyor. Üstelik burada diğer şartları sağlama gibi bir kısıtlama da yok.

Yolcu bileti düzenlenecek

Yeni genelgenin ortak ve diğer hükümler başlıklı 4'üncü ve son bölümünde de eskiye göre bazı değişiklikler var. Bunlardan birincisi büyükşehir içi taşıma hakkı verilen B1 ve D1 belgelerinin de bu taşımalarda yolcu bileti düzenlemesi. Zor olsa da normal.

Güzergah kısıtlamalarına uyma kalktı

Taşımanın şehir içi kısımlarında (varsa) yerel makamların güzergah kısıtlamalarına uyma şartı yeni genelgede yer almıyor. Bence normal. Bu durum uymamanın serbestliği anlamına gelir mi? Bence gelmemeli. Burada bu şart aranmasa da belediye kendi mevzuatına göre bu şartı koyup kendi alanında faaliyet gösteren herkese uygulayabilir. Zira oranın patronu o. Zaten belediye alanındaki servis ve benzeri tüm taşımalar için bu zorunluluk var.

Otobüs yaş şartı kalktı

Otobüsle taşımalarda başlangıçta en fazla 5, kullanım boyunca en fazla 9 yaş şartı, yeni genelgede yer almıyor. Bu da çok normal. Kurallar mümkün olduğunca genel olmalı.

İlginç hususlar!

Bakanlıkça verilecek izinlerin havalimanı işletmecisinin görüşü de alınarak uygun bulunması halinde verilmesi hususu yeni genelgede de korunuyor. Bu izin hangi izin? Artık belge sahiplerine zaten hak verildiğine göre ayrıca izin kim için gerekli? Yeni genelgede şarta tabi olmaksızın B1 ve D1 belgelerine verilen taşıma hakkı bir şekilde sınırlandırılmak mı isteniyor? Eski genelge de yer alıp yeni genelgede de korunan "Bu genelge kapsamında taşıma yapacaklara ilişkin ihale ve Bakanlıkça süreli yetkilendirme" hususu anlaşılmalılığını koruyor. Hiçbir yerde hakların kullanımı ihale veya yetkilendirmeye bağlanmazken burada bunun geçmesi kafaları hayli karıştırıyor.

Havalimanı kara sahasına girişler ile buna ilişkin denetimin havalimanı işletmecisinde olduğu şeklindeki düzenleme de varlığını koruyor. Ancak kapsamını anlamak pek kolay görülüyor.

Havalimanının kullanmanın kısa süreli indirmeler/bindirmeler dışında bir bedeli olacaktır. Yine buradan faydalanmanın kurallarına da uymak gerekir. Bunlar açıklanmalı. Özel de olsa kamu adına işletilen havalimanlarında keyfîlik anlamında uygulamalardan kaçınılmalı, taşımacılara eşit davranılmalıdır. Birde toplu taşımalara olumlu bir yaklaşım gösterilmelidir.

Belirsiz zorunluluklara uyum!

Geçici ve son hükümler bölümünde "yeni genelgenin birinci maddesinin (a) bendi kapsamında bulunanların (Büyükşehir içinde otobüsle tarifeli taşımacılık) 6 ay içinde genelge hükümlerini sağlama zorunluluğu" bulunuyor. Bu zorunluluğu anlamak mümkün değil. Örneğin; bu kapsamda taşıma hakkı verilen B1 ve D1 belgeleri için herhangi bir zorunluluktan söz edilmiyor. Diğerleri için de durum benzer. Pek çok kötü ifade veya belirsiz ifade örneğinden biri de bu.

Genel değerlendirme

Bakanlık belgelerinin büyükşehir içi tarifersiz taşıma yapıp, yapamayacağı hep tartışılıyor. Bu tartışmada, tanımdaki tarifeli sözcüğünden hareket ediliyor. Ben de bu iddia sahiplerine aynı ifadenin tarifeli için de olduğunu belirteyim dikkatli olmaya çağırıyorum. Şimdi B2-D2'lerle ilgili tartışma sonuçlanmadan B1-D1'ler de yeni verilen hakla bu kavganın kapsamına girdi. Yani tam anlamıyla bu kavga büyüdü. Ben büyüten bu türden kavgaları severim. Çünkü çözüm bunun arkasından gelir.

Şimdi tüm otobüs belgeleri hatta otomobil belgeleri de büyükşehir içi taşıma hakkına sahip olmuş gibi görünüyor. Peki ya Trafik Kanunu'nun "Belediye izni olmadan büyükşehir içinde hiçbir taşıma yapılamaz" diyen ek maddesi yürürlükten kalktı mı? Üstelik bu düzenleme, adı geçen belge sahiplerini belediye izninden muaf tutmuyor. Kanun varken genelge hatta yönetmelik hükümü esas olabilir mi? Kesinlikle hayır. Tabii adı geçen kanun düzenlemesi kalkarsa sorun çözülebilir. Bana göre bu dahi yetmeyebilir. Belediye kanunlarındaki haklar da dikkate alınmak zorunda değil mi?

Not: Bu genelge öncesinde hazırladığım köşe yazımı da okumanızı tavsiye ediyorum.4'te ■



Mercedes-Benz Conecto ile finans avantajı sizin.

Kamu bankaları otomotivde yerli üretimi destekliyor. İşinde bir adım önde olmak isteyenler Mercedes-Benz Conecto'lara 900.000 TL'ye varan kredi seçenekleri, birbirinden cazip vade farkı ve faiz oranları ile sahip oluyor.

500 Bin TL 48 Ay %0,49 Faiz

- Kullanılan kredi tutarının %0,5'i tutarında kredi masrafı müşteriye aittir.
 - Finans kampanyası Ziraat Bankası işbirliği ile düzenlenmektedir.
 - Kampanya 31.03.2020 tarihine kadar geçerlidir.
 - Belirtilen koşullar bilgilendirme amaçlı olup, Mercedes-Benz Türk A.Ş.'nin kampanya koşullarında ve fiyatlarda değişiklik yapma hakkı saklıdır.
- İletişim Bilgileri:** Can Okumuş - 0532 297 05 15 / Doğan Celep - 0531 684 68 50

Mercedes-Benz





Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Şehiriçi grup taşımalarında belediye tam yetkili

Ülkemizdeki taşımacılık faaliyetlerinde belge düzeni geçerli. Her türlü taşıma ancak uygun yetki belgesi sahiplerince yapılabilir. Keza, her yetki belge sahibi de sadece kapsamı içindeki taşıma hizmetlerini verebilir. Buna ilişkin detaylar Taşıma Yönetmeliği'nde yer alıyor. Ancak bazı belgelerin alt türleri dahil tamamı Yönetmelikte yer almadığı gibi yapılacak taşımalarda da netlik bulunmuyor. Buna ilişkin sürmekte olan en önemli tartışma B2 ve D2 belgelerinin şehiriçi taşıma yapıp yapamayacağı konusunda sürüyor. Henüz bir çözüme ulaşılmış değil. Bir kez daha üzerinde durmak gerekiyor.

Belge düzeni

Taşınanın yolcu veya yük oluşuna, taşınanın yapılacağı bölgeye ve taşınanın şekline göre uygun belge gerekiyor. En önemli ayrım yurtdışına taşıma yapıp yapılmayacağına. Bazı belgeler uluslararası (daha doğru ve kolay anlatımla yurtdışı) taşıma da yapabilsenler çoğunluğu sadece yurtdışı taşıma yapıyor. A1, B (B1 ve B2) ve D (D1 ve D2) belgelerinin tümünün yurtdışı taşıma yapabileceği belirtiliyor. Bunun istisnası yok mu?

Taşıma kısıtlamaları

Bazı belgeler sadece bir il içinde veya civarında taşıma yapmak üzere veriliyor. Bunlarda bir sorun yok. Yurtdışı yazan tüm belgeler tüm illerin içinde taşıma yapabilir mi? Örneğin B1 veya D1 belgesiyle ilçe tarifeli taşıma yapılabilir mi? Şu anda Yönetmelikte buna aykırı bir ifade yok. Bu bakımdan B1 ve D1 belgeleriyle B2 ve D2 belgelerinin durumu aynı. Eğer B1 ve D1 ile yapılabilecek taşımalar ilçe kısıtlamasına uğratılabilirse aynı kısıtlama B2 ve D2 için niye olmasın. Tekrar etmek gerekirse B2 ve D2'lerdeki yurtdışı ifadesi B1 ve D1'lerde aynen var. Bunun tersi olarak B2 ve D2'lere kısıtlama getirilemezse aynı hak B1 ve D1'ler için de doğmaz mı?

Belediye alanları

Yerleşim merkezleri il, ilçe ve köy şeklinde ayrılabilirdiği gibi şehir, kasaba şeklinde de ayırılabilir. İl ve ilçe merkezleriyle bunların dışında kalan belde türünden yerlerde belediye kuruluyor. İlgili kanuna göre bu belediyelerin kendi alanlarındaki ulaşımınla ilgili düzenlemeler var. Bunların görev, yetki, hak veya imtiyaz olduğu net olmamakla birlikte varlıkları tartışılmaz. Bakanlık da bunu tanıyor. Yönetmelikte bu durum yazılı. Bu arada belirtelim ki, ulaşım ve trafik düzeninde belediye alanları şehir olarak nitelendiriliyor ve bu alandaki taşımalara şehiriçi taşımalar deniyor. Belediyelerin yetkileri sadece kendi alanları ile sınırlı. Buna rağmen bazı belediyeler sınırları dışına taşan taşımalara izin belgesi düzenleyip, bunları tahdit kapsamında satabiliyor. Bu haksız ve geçersiz bir uygulama.

Büyükşehir alanları

Büyükşehirler özel kanunları olan belediyeler. Üstelik ilçinin tamamını kapsıyorlar. Bir de bunların yetkileri diğer belediyelerden daha fazla. UKOME yoluyla bu haklarını daha da geniş kullanabiliyorlar. Bu belediyelerin kendi alanlarındaki tüm yolcu taşımalarını düzenleme ve izne bağlama hakları söz konusu. Bu şartlar altında Bakanlıkça verilen belgelerin tanımindaki yurtdışı ifadesine dayanılarak tüm ilçe tüm belediye ve tüm büyükşehir alanlarındaki taşımaların ayrı bir belge/izin olmadan yapılabileceği iddiası kanaatimce tümünden geçersiz. Peki, aksini düşünmek mümkün mü?

Trafik Kanunu

Trafik Kanunu'na yapılan ekleme ile belediye alanlarındaki tüm yolcu taşımaları için belediye izni şart koşuldu. Burada şu belge, bu belge veya şu taşıma, bu taşıma diye bu zorunluluktan kaçmanın imkanı yok. Buna aykırı yorumlar sadece boş laf. Bu kanunu beğen-

meyebilir veya haksız bulabilirsiniz, ama bir şey değişmez. Diğer taraftan güvenlik görevlilerinin belediye izni olmayan taşımalara hiçbir gerekçeyle hoş bakması mümkün değil. Bu bir görev ihlali olur ve suçtur. Belediyelerin böyle bir izin verme peşinde olmamaları da durumu değiştirmez. Bazı belediyeler bu haklarını kullanmıyorsa onların bileceği iş bile diyemeyiz. Bu da görev ihmali olur. Belediyeler isterlerse sadece kendi verecekleri izinleri kabul etme hakkına da sahiptirler.

Çözüm yok mu?

Çözüm olabilmesi için önce problem olduğunun kabulü gerekir. Yani belediye izni olmadan taşıma yapmanın suç olduğu kabul edilecek. Bakanlığın bile, açıkça yapabilsiniz diyemediği taşımaları kabadayılıkla yapmaya kalkışmaktan vaz geçilecek. Bundan sonrası, eğer belediye işi kolaylaştırmak yanılsıyla basit: Taşıt kartına bağlı olarak izinli saymak ve aşağıdaki türden bir izin belgesi düzenlemek: “... isimli taşımacının ... numaralı B2-D2 yetki belgesinin eki taşıt listesine kaydedilerek alınmış taşıt kartının geçerli olduğu süre sonuna kadar ... plakalı taşıtın belediyemiz alanlarında ... türünden yolcu taşımacılığı yapmasına belediyemizce izin verilmiştir.”

Hangi taşımalar!

Taşınanın türüne ilişkin boşluğa ne yazılacak? Bazıları bunu turizm taşıması olarak düşünebilirler. Halbuki böyle bir taşıma yok. Taşımalar 3 türe ayrılır. Birincisi, tarifeli/düzenli taşımalar. Bundan herkes bilet alarak bireysel olarak faydalanabilir. İkincisi, tarifesiz/düzensiz taşımalar. Bundan da sadece grup yolcular yararlanabilir. Grubun kimlerden oluştuğu, turist olup olmadığı, turist ise yurtdışından gelip gelmediği, hangi acentenin grubu olduğu hiç önemli değildir. Düşün, cenaze, maç, festival, okul gezisi... gibi her türlü etkinlik de grup taşıma kapsamına girer. Hangi yolcuların grup yolcu sayılacağı Yönetmelikte tanımlanmıştır. Geriye, grubun kaç kişiden oluşacağı ve grup olduğunun nasıl belgeleneceği kalıyor. Taşıma esasında yolcuların bir listesinin bulunması grup olduğunu göstermeye yeter. Bu arada adı geçen izin belgesiyle grup yolcuların büyükşehir sınırları içinde bir noktadan başka bir noktaya, havalimanından otele taşınmaları/transferleri mümkün olabileceği gibi grupların şehiriçi gezileri de yapılabilecektir. Tarifeli ve tarifesiz taşımalar dışında üçüncü olarak grup yolcularının uzun süreli olarak düzenli biçimde taşındığı servis taşımalarından söz etmemiz gerekir.

Başka sınırlama olur mu?

Aslında bir belediyenin kendi alanında yapılacak taşımalar için; B2-D2 izin belgeli firmanın kendi alanında kurulu olması, taşıtın o ilin plakasına sahip olması, taşıt sahiplerinin kendi alanlarında ikamet etmesi gibi kurallar uygulayıp hemşerilerine pozitif ayrımcılık yapması pek de yanlış olmaz. Halen başka bir ilçe taşıma türü olan D4'lerde adı geçen ayrımcılıkların benzerleri zaten var. Umarım bu husus yanlış anlaşılmaz. Büyükşehirin herhangi bir noktasından yolcu alıp başka bir ile gidecek taşıtlar için B2-D2 belgesi geçerli olduğundan böyle kısıtlamalar tabii ki olmaya-caktır.

Bireysel otobüsçüler

Belediyelerin, Bakanlık belgelerindeki taşıtlara yukarıdaki türden izin vermesi yani bir anlamda Bakanlık belgelerini tanıması yanında, kendisi de bazı taşıtlara grup taşıma izni verebilir. Bu izin tabii ki kendi bölgesinde geçer. Bir yetki belgesine kaydolma imkanı bulamayan bireysel otobüs sahipleri de bu izni alarak adı geçen taşımalara girip iş yapabilirler.

Yeter ki çözüm istensin ve başkaları da düşünsün.

NOT: Önceden hazırlanan bu yazı yeni genelge sonrasında aynen yayınlanıyor. ■

Otobüs pazarında arz talep dengesi çok iyi yönetilmeli

Mercedes-Benz Türk Otobüs Pazarlama ve Satış Direktörü Osman Nuri Aksoy, 2020 yılında 12 metrelik seyahat otobüs pazarına yönelik 400-450 adetlik bir seviye öngördüklerini belirterek, “Otobüsçülük sektöründe arz talep dengesinin çok iyi korunması gerekiyor ki, geçmişte yaşanan kötü deneyimler tecrübeler olsun. Bütün sektörün buna dikkat etmesi gerekiyor; aksi halde faydadan çok zarar veriyor. Bir iki yılda araç değişimi olmaması lazım. Ancak araçların bakımının yetkili servislerde yapılması, bakım aralıklarının atlanmaması da önemli” dedi.



Erkan YILMAZ



şehiriçi otobüs satışı gerçekleştirdik. Seyahat otobüsü tarafına baktığımızda, 2018 yılına göre satışlarımızın yüzde 6 arttığını görüyoruz. Daralan pazara rağmen biz satış adetlerimizi arttırdık. Böylece şehirlerarası otobüs pazarında liderliğimizi devam ettirdik. 4 aracın 3'ü Mercedes-Benz Finansman tarafından kredilendirildi. İkinci elde 10 yılda 6 bin civarında otobüs alım satımı yapıldı. Ama 2019'da bu rakam 44 oldu” dedi.

İhracat rakamları

Osman Nuri Aksoy, üretim ve ihracat rakamlarına yönelik de şu bilgileri verdi: “2019 yılında Hoşdere Otobüs Fabrikası'nda 4 bin 134 adet otobüs üretildi. 1968 yılından bu yana üretilen otobüs ise 93 bin seviyesine ulaştı. Türkiye'de üretilen her iki otobüsten birisi Mercedes-Benz. İhracatta her 10 otobüsten 6'sı yine Mercedes markasını taşıyor. İhracat ile ülke ekonomisine sağlanan katma değer 548 milyon Euro. Otobüslerin yüzde 96'sı başta Batı Avrupa olmak üzere 70'den fazla ülkeye ihraç edildi. 2019 yılında 3 bin 985 otobüs ihraç edildi. 1968 yılından bu yana ihraç edilen otobüs sayısı 58 bin adedi geçti. Ar-Ge ve bilişim alanında da yurtdışına 67 milyon Euro'luk hizmet ihracatı gerçekleşti. Yine 2019 Aralık ayında Türkiye'nin en büyük yedek parça dağıtım merkezini 8 milyon Euro yatırımla hizmete açtık.”

Teşvikler olumlu, devam etmeli

2019 yılında KDV'nin yüzde 1'e indirilmesi ve son üç yılda kamu bankalarının kredi faizlerinde sağladığı finansman imkanının pazara olumlu etkilerinin olduğunu belirten Aksoy, “Bu teşvikler olmasaydı bugün konuştuğumuz 307 adetlik toplam satışın çok daha altında bir seviyeyi konuşuyor olabilirdik. Kamu bankalarının finansman imkanının 2020'de de yıl boyunca devam etmesi büyük bir önem taşıyor” dedi.

2020 yılı beklentisi

2020 yılına yönelik beklentilerinin 2019'dan daha olumlu olduğu bilgisini veren Osman Nuri Aksoy, “Pazarın hangi mertebede olacağını bilmek çok zor, ama 2019'dan daha iyi olacak. Bunda faiz oranlarının yüzde 1 seviyesine gelmesi, ikinci el otobüslerde fiyatın artarak sıfır araçla arasındaki makasın daralması, otobüs sektörüne olan yolcu talebinin artması, buna bağlı olarak sektörün geçmiş yıllara nispeten gelirin artması da otobüs alım talebini artıracak gibi görünüyor. 2020'de üretim kısıtlamalarına da bağlı olarak 400-450 mertebesinde bir toplam pazar görüyoruz. Bizler 2020 yılında sunduğumuz ürünleri pazar ihtiyaçlarına yönelik geliştirmeye, pazardaki talebe elimizden geldiğinde cevap vermeye devam edeceğiz. Pazardaki yerimizi de korumak istiyoruz” dedi.

Arz talep dengesi çok önemli

Toplantıda Mercedes-Benz Türk otobüs grubu yöneticileri basın mensuplarının sorularını cevapladılar.

Mercedes-Benz Türk Otobüs Pazarlama ve Satış Direktörü Osman Nuri Aksoy, arz talep dengesinin önemine dikkat çekti: “Hoşdere Otobüs Fabrikası'nda günlük 18 otobüs üretiliyor. Bunu, bugün itibarıyla 18,1 yapmak mümkün değil. Arz talep dengesinin çok iyi korunması gerekiyor. Bütün sektör buna dikkat etmeli ki, geçmişte yaşanan kötü deneyimler yeniden olmasın. Aksi halde faydadan çok zarar veriyor. Araçların kullanım süresinin uzaması gerekiyor. Bir iki yılda araç değişimi olmaması lazım. Ancak araçların bakımı yetkili servislerde yapılması, bakım aralıklarının atlanmaması gerekiyor. Bu, araçlara değer de katıyor. Müşterilerimizi bu konuda sürekli uyarıyoruz. Hepimiz biliyoruz, 2+1 faydalı bir ürün değil, yolcu talep ediliyor diye var. Biz çok geç girdik, direndik ama çok söylememize rağmen maalesef 2+1 talebi var.

Koltuk arkası ekran kullanımı giderek azalıyor. Zamanla sektör koltuk arkası ekranlardan çıkacak. Sektöre ciddi bir külfet getiriyor.”

Kent içinde otobüs talebi

Mercedes-Benz Türk Şehir İçi Otobüs ve Kamu Satış Grup Müdürü Orhan Çavuş, kentiçi otobüs talebine yönelik açıklamalarda bulundu: “Hoşdere Otobüs Fabrikamızın 4 bin 500 adetlik üretim kapasitesi var. Bu yıl yurtdışından aldığımız sipariş 1600 adet. Kentiçi ulaşımında otobüs ihtiyacı giderek artıyor. Bireysel taşımacıların bu yıl almalarının biraz daha ön planda olacağına inanıyoruz. Bu sene ile birlikte 2022 ve 2023'te özellikle kent içinde ciddi bir otobüs talebi olacağına inanıyoruz.”

Talep hassas yönetilmeli

Mercedes-Benz Türk Otobüs Filo Satış Grup Müdürü Burak Batumlu, pazar sürecine ve otobüs parkına yönelik değerlendirmelerde bulundu: “Talebin 450'nin üzerinde de olabileceğini, ancak üretimde kısıtlar olduğunu ve talebin çok hassas bir şekilde yönetilmesi gereken bir yıl geçirdiğimizi de görüyoruz. 2015'ten beri pazar adetlerinde ciddi bir düşüş var. Bunun muhakkak bir yukarı çıkışı olacak. Ama yavaş yavaş eski seviyelerine gelmesi sektör paydaşları için daha iyi olacak. Günün koşullarına göre hareket etmek de, sürdürülebilir politikaları da uygulamak bir yöntem. Geçen yıl elimizde daha fazla otobüs olsaydı satardık. Ama satmak için fiyat politikalarında bazı esneklikler yapsaydık, pazar payımızı daha fazla artırsaydık belki ikinci el fiyatları bu noktaya gelmezdi. Kısa vadeli başarılar yerine uzun süreli bir sürdürülebilir başarı amacı doğrultusunda hareket ettik.”

Arz talep dengesi

Mercedes-Benz Türk Satış Operasyonları Grup Müdürü Tolga Bilgisu da pazarın seviyesine yönelik açıklamalarda bulundu: “Arz ve talep dengesi ile ilerleyen bir süreç var. Ocak ayında 43 adetlik bir otobüs satışı var. Tabii ki artan bir talep var. Pazar son 4 yıldır düşüyor. 2020 yılına yönelik 400-450 adetlik bir pazar öngörülmüş var. Ama daha sonraki yıllarda bu seviye 600'ler seviyesine çıkacak. Ama arz talep dengesini belirli bir seviye de tutmak, iyi yönetmek gerekiyor. Arzı çok fazla sunduğumuzda, geçmiş yıllarda yaşadığımız tecrübeler de bize bazı verileri gösteriyor. İkinci el fiyatlarının nerelere geldiğini biliyoruz. 400 adetlik pazarda 400 adetlik bir satış rakamı gönlümden geçiyor. Biz Temsa'yı durmuş gibi kabul etmek istemiyoruz. Mutlaka üretime devam edecektir. Temsa çok önemli bir değerdir. Biz planlarımızı Temsa var ve var olmaya devam edecek yönünde yapıyoruz. Biz rekabetin kalitede olacağına inanıyoruz.” ■



Otokar 2019'da rekor büyüdü

Genel Müdür Serdar Görgüç, "Stratejimizi ihracatımızı artırma ve globalleşme olarak belirledik. 2019 yılında ihracatımız yüzde 78 artışla 340 milyon ABD doları olarak gerçekleşirken, ihracatın ciro içindeki payı ise yüzde 80'e ulaştı. Rekor bir büyümeye imza atarken net kârımız bir önceki yıla oranla yüzde 114 arttı ve 352 milyon TL oldu. 2019 yılında Ar-Ge'ye 136 milyon TL harcadık" dedi



Serdar Görgüç

belirten Genel Müdür Serdar Görgüç, "Stratejimizi ihracatımızı artırma ve globalleşme olarak belirledik. Sürdürülebilir büyümemizi koruma hedefiyle yolumuza cesur adımlarla devam ediyoruz. 2019 yılında ihracatımız yüzde 78 artışla 340 milyon ABD doları olarak gerçekleşirken, ihracatın ciro içindeki payı ise yüzde 80'e ulaştı. Rekor bir büyümeye imza atarken net kârımız bir önceki yıla oranla yüzde 114 arttı ve 352 milyon TL oldu. 2019 yılında Ar-Ge'ye 136 milyon TL harcadık" dedi. Otokar'ın 2019'da ticari araç ve savunma sanayii satışlarını dengeli tuttuklarının altını çizen Serdar Görgüç, iki ürün grubunun da ciro içerisindeki payının benzer oranlarda gerçekleştiğini belirtti.

Rakiplerimizi geride bırakıyoruz

Otokar'ın ulaştığı başarda en büyük motivasyonunun aldığı görevi başarıyla yerine getirme azmi olduğuna dikkat çeken Görgüç, "Geride bıraktığımız 57 yılda ülkemize ve kullanıcılarımıza duyduğumuz sorumlulukla pek çok başarılı projeyi hayata geçirdik. Hem ticari araçta hem de savunma sanayiinde hepsi ile ayrı ayrı gurur duyduğumuz projelere imza attık. Bu bilinç ve sorumlulukla ülkemiz otomotiv ve savunma sanayininin yurt dışında başarılı bir şekilde temsil edilmesi için büyük gayret gösterdik. Emeklerimizin karşılığını uluslararası rakiplerimizi geride bırakarak pek çok zorlu global ölçekli projeyi üstlenerek aldık, üzerimize aldığımız tüm görevleri başarıyla gerçekleştirdik" dedi.

Türkiye'nin kara araçları ihracatında 2019 yılında yüzde 73'lük bir artış elde ettiğini belirten Serdar Görgüç, savunma ve ticari ürünlerin ihracat çalışmalarıyla ilgili ise



şu bilgileri verdi: "Kullanıcı beklenti ve ihtiyaçlarını en iyi şekilde analiz edip bu doğrultuda üretim yapan şirketimiz, ticari araç tarafında da büyümeye ve yeni pazarlara açılmaya devam etti. Otobüs tarafında iç pazardaki yüzde 58'lere ulaşan daralmayı ihracat ile aşıp Avrupa'da başta olmak üzere birçok ülkede ürün parkımızı büyüttük. Başarıyla hizmet veren otobüslerimiz bugün 50'den fazla ülkede milyonlarca yolcuya hizmet veriyor. Sadece Fransa'da yolcu taşımacılığında kullanılan Otokar markalı otobüs sayısı 2 bin 200'ün üzerine çıktı. Hedefimiz yakın gelecekte otobüste Avrupa başta olmak üzere pazar payımızı artırmak ve global ölçekteki konumumuzu hızla yukarı taşımak."

İlkerin öncüsü

Son 10 yılda Ar-Ge faaliyetlerinden aldığı güçle dünya pazarındaki yükselişine devam eden Otokar'ın yeni teknoloji ve uygulamalarda da önemli adımlar attığını dikkat çeken Serdar Görgüç, yurtdışındaki büyümelerini yeni başarılarla taçlandırma hedefiyle Kazakistan'da şirket kurduklarını açıkladı. 2019 yılında 136 milyon TL'lik Ar-Ge harcaması gerçekleştirdiklerini, ülkemizin ilk elektrikli otobüsünü geliştirdiklerini, 12 metrelilik yeni elektrikli şehir içi otobüsü de ürünlerin arasına eklediklerini açıkladı. ■



Meryıldız Lojistik, Tırsan'dan 5 Talson tekstil taşıyıcı aldı

Tırsan, müşterilerinin ihtiyaçları doğrultusunda geliştirdiği ürün gamı ile lojistik firmalarının ilk tercihi olmaya devam ediyor. Ağırlıklı olarak Türkiye'den Avrupa ve Balkan ülkelerine parsiyel taşıma hizmeti sunan Meryıldız Lojistik, filosuna 5 adet Talson TGG TAL Tekstil Taşıyıcı ekledi. Böylece Meryıldız'ın filosundaki Tırsan araç sayısı 140'ın üzerine ulaştı. Tırsan'ın Adapazarı fabrikasında gerçekleştirilen teslimat törenine; Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoglu, Meryıldız Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Yıldız ve Tırsan Treyler Satış Yöneticisi Akgün Nuhoglu katıldı.

Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoglu,

"Meryıldız Lojistik'in yeni araçları, daha fazla yükleme imkânı sağlayarak karlılığını artırırken, operasyonel verimliliği en üst seviyeye çıkartacak. 2020 yılında da firmalarımızın uluslararası arenada gücüne güç katmaya devam edeceğiz" dedi.

Meryıldız Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Yıldız, "Tırsan araçlarından memnunuz. Araçlar, operasyonel tüm işlerimizde bize; hız, esneklik ve yakıt tasarrufu avantajı sağlıyor. Yeni Talson Tekstil Taşıyıcı araçlarımızla da operasyonlarımızı daha güvenli ve verimli şekilde gerçekleştirerek, müşterilerimize en iyi hizmeti sunacağımızdan şüphemiz yok" dedi. ■



Netlog Lojistik 150 çekici aldı



Netlog Lojistik 2020 yılındaki ilk yatırımını Renault Trucks ile yaptı. İki şirket arasındaki işbirliği kapsamında, 150 adet Renault Trucks T 480 marka çekici, Netlog Lojistik filosuna katıldı.

Teslimat törenine Netlog Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Şahap Çak, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Gökalp Çak, Ticari Operasyonlar Başkanı Olcay Sunucu ile Renault Trucks Dünya Başkanı Bruno Blin, Türkiye Başkanı Sebastien Delepine, Satış Direktörü Ömer Bursalıoğlu katıldı.

Büyük teslimat mutluluk veriyor

Renault Trucks Dünya Başkanı Bruno Blin, "Renault Trucks'ın Türkiye'deki büyüme hedeflerine paralel olarak, 2020 senesine Netlog Lojistik gibi bir firmaya 150 adetlik teslimatla başlamak büyük mutluluk duyuyoruz. Bizim için müşterilerimizle uzun süreli işbirlikleri gerçekleştirmek önemli. Hele bu Netlog gibi bir firma olursa bu önem daha da artıyor. Netlog yöneticilerine bize gösterdikleri güvenden dolayı da teşekkür ediyorum. Eminim bu araçlar işlerinize önemli katkılar sağlayacak" dedi.

Renault Trucks Türkiye Başkanı Sebastien Delepine, "Netlog Lojistik ile yaklaşık 15 yıldır işbirliğimiz var. Bugün 150 adetlik T 480 adet çekici teslimatını yaptıktan mutluyuz. 5-6 yıl önce yine ilk Euro 6 araçlarımızı Netlog Lojistik şirketine teslim etmiştik. Şu anda şirketin filosundaki Renault

Trucks araç sayısı 250'yi aştı. Netlog Lojistik yönetimine bize güvendikleri için teşekkür ediyor, araçların bol kazançlar getirmesini diliyorum" dedi.

Yeni yatırım

Netlog Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Şahap Çak, "2020 yatırımlarına baktığımızda, sadece 150 adetlik bir Renault Trucks çekici yatırımımız yok, kontratını yaptığımız teslim edilmeye başlanan gerek römork, kamyon ve dağıtım aracı olarak yine 150 adet seviyesinde bir yatırımımız daha var. Depo yatırımlarımız var. Bizim ülkemize güvenimiz tam. Yatırımda 3 parametre var. Sürücülerin mutluluğu. Onlar gayet mutlu. İkincisi fiyat, üçüncüsü de yakıt tüketimi. Bu konuda kendisini ispat etmiş bir marka Renault Trucks. 2020 hepimiz ve sizler için daha güzel ve başarılı bir yıl olur" dedi.

Yaş ortalaması 3'ün altına indi

Netlog Lojistik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Gökalp Çak, filolarındaki araçların 3 yaş altına düştüğünü belirterek, bu yatırımı Türkiye'ye önem verdikleri ve güven duyduklarını göstermek için de yaptıklarını söyledi.

Netlog Lojistik Ticari Operasyonlar Başkanı Olcay Sunucu, 2003 yılında kurulan Netlog Lojistik'in en hızlı büyüyen şirketler arasında yer aldığını belirterek, "Bu yatırımın kararını son dönemde almadık. Stratejilerimizi mümkün olduğu kadar ekonomik durumun bize izin verdiği kadar orta ve uzun vadede yapmaya çalışıyoruz. Bu yatırım sürecine 2019 Haziran'ında görüşmeye başladık" dedi. ■

43 YILDA DÜNYA DEĞİŞTİ TIRSAN LİDERLİĞİ DEĞİŞMEDİ

Dünyanın dört bir yanındaki 5 fabrikamız, alanında uzman yetenekli mühendislerimiz, taşımacılığın geleceğine ışık tutan AR-GE çalışmalarımız ve modern teknolojiyle en yüksek kalitede üretilen ürünlerimiz ile müşterilerimizin ve sektörün yolunu açarak tam 43 yıldır lider olmaktan gurur duyuyoruz.

Bu başarıyı mümkün kılan tüm çalışanlarımıza, paydaşlarımıza ve müşterilerimize gönülden teşekkür ederiz.

Reklamın görseli, bir dünya haritası ve bir Tırsan kamyonu ile süslenmiştir. Harita, bir elin dokunuşuyla hareketlenmektedir. Kamyonun arkasında, Tırsan logosu ve 'TIRSAN' yazısı yer almaktadır. Reklamın alt kısmında, Tırsan Lojistik'in hizmetleri hakkında bilgi veren üç kutucuğu bulunmaktadır:

- TRAILER** (TRUCKS) (TRUCKS) (TRUCKS)
- TRAILER** (TRUCKS) (TRUCKS) (TRUCKS)
- TRAILER** (TRUCKS) (TRUCKS) (TRUCKS)



Akif Nuray

anuray59@gmail.com

Ha babam, Dur babam...

Merhaba. Taşıma dünyamız iki büyük ve de acı olay yaşadı; pistten çıkan uçak ve çığa kapılan kurtarmacılar. İki olay da hep konuştuğumuz hatalarımızdan ötürü oldu. Süreç saygımız eksik, kural saygımız eksik.

Ha babam! Olmadı, Dur babam, maalesef. Bunca teknolojiye rağmen, bunca donanım ve olanağa rağmen insanımız eski teknoloji (25 yaşından büyüklümüz 6,5 yıl okula gitti, ortalama) model olunca, Endüstri -1.0 olunca, donanımlar yetmiyor.

Uçağın üreticisi teknik bilgilerde uçağın kabiliyetini tanımlamış. Bu uçak rüzgarşağı (tail wind) en çok 33 kuvvete (knot) dayanır, bundan hızlı olan rüzgarlarda inemez, yönünü rüzgara çevirmek zorundadır. Rüzgarın bu sınır hızdan (33 kuvvet) yüksek (37 kuvvet) olduğunu yerden bildiriyorlar, hatta önceki iki uçağın inmekten vaz geçtiğini de (pas geçtiğini) bildiriyorlar. Ama pilot inmeyi tercih ediyor, rüzgarşağı sürükleniyor ve duramıyor... Kuralı çiğnedi, süreci saymadı ve kazayı yaptı.

Bakalım çığ acımıza. Kaç tane umursamazlık var, kaç!

Yolu ilk karda kapanan, 7 ay kapalı kalan ilçemizin oralı olan minibüsü, içinde yolcu ile o yola çıkıyor. Neye güvenerek, ne gerekçe ile! Tabii, yolda kalıyor. Çünkü kar yolları kesmiş. Kuralar çiğnenmiş, Süreç fikri bile yok. "Bize bir şey olmaz."

Onları kurtarmaya giden topluluk çevre emniyeti almadan, diğer gruplarla koordine olmadan, alan keşfi yapmadan işe alıyor. Alanda fedakar, cefakar yurttaşlar da örgütsüz kalabalığı büyümüş durumdalar. Çığın kopması bir naraya bir titremeye, bir yele bakar ve bu etki o kalabalıktan üreyiveriyor, sonrasında çığ kopuyor. Onlarca aracı, onlarca insanı alıp sürüklüyor çığ, ansızın.

Ülkemizin Çığ Haritası var. Binlerce yıllık çığ yaşanmışlarımız var. Ama çığ mücadelemez yok. Önleme deneyimimiz yok, önleme planımız yok, mevsimsel faaliyetimiz yok, halk eğitimimiz yok. Ha babam...

TV kanallarında dağcılar, öğretmenler, öğretim görevlileri konuşuyor yine de bir öğreti çıkmıyor konuşmalardan. Ha babam... Süreç, Süreç, Süreç! Bizde yeni yeni anlaşılıyor ve kuvvetleniyor.

* * *

Yolcu taşımacılığı konusu tek yönetim altına toplandı. Kara, hava, deniz, demir/özel, kamu taşımaları tek yönetim altına alındı, kamuda. Bu bir koordinasyondur, yönetsel bütünlüktür, verimlilik. Yolcunun konforu arttıkça yolculuklar da artar. TürkiyeKart uygulamasının başlamasını da bekliyorum. Yolcu taşıma verileri artacak.

Beklerim ki, yakında yük taşımacılığı da tek yönetim altına toplanır ve bu konuda da verimlilik ve kullanışlılık artar, kayıplar azalır. Hatırlarsınız; yüke kamyon, kamyonu yük bulan internet şirketi yıllık 6 milyon dolar ciro yapıyordu!

* * *

Bir karşılaştırma yapalım; 2019 yılından bankacılık çok memnun. Bankacılığın borsadaki endeksi 145 bin dolayında. Sanayi endeksi de 145 bin dolayında, bankacılıktan bir gıdım yüksek bile!

Demek ki sanayi de 2019'dan memnun. Sanayinin endeksi bankacılık endeksinin yanından bile geçemezdi evvelki yıllarda. Sanayi kendini ve finansını yönetmeyi öğreniyor demektir. Gelsin 2020... ■

www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası Gazetesi

Yerel Süreli Haftalık Gazete

Yıl: 9 • Sayı: 355 • 10 Şubat 2020

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

Genel Yayın Yönetmeni: **Erkan YILMAZ**

Genel Yayın Danışmanı / Başyazar: **Dr. Zeki DÖNMEZ**

Editorler: **Korkut AKIN**

Teknoloji Editörü: **Ektrem ÖZCAN**

İş Geliştirme Danışmanı: **Mehmet ÇIKINCI**

Hukuk Müşavirleri: **Elanur KOÇOĞLU**

Taşıma Dünyası, basın meslek ilkelerine uymaya söz verir.

Taşıma Dünyası Gazetesi ve eklerinde yayınlanan yazı, haber ve fotoğrafların her türlü telif hakkı: **Pivot Yayıncılık ve Reklam**

Pazarlama'ya aittir. İzin alınmadan, kaynak gösterilerek dahi iktibas edilemez.

İHLAS GAZETECİLİK A.Ş. Merkez Mahallesi 29 Ekim Cad. İhlas Plaza No:11 A/41 Yenibosna Bahçelievler/ İSTANBUL Tel: 0212 454 30 00

BÖLGELER: İZMİR **Cumhur ARAL**

EDİRNE **Hüseyin TOPÇU**

MALATYA **Mehmet Anıl ÖZDOĞAN**

Mercedes-Benz Türk'ten, Kamu Bankaları Finans Kampanyası'na özel fırsatlar devam ediyor

Mercedes-Benz'in Türkiye'de üretilen kamyon ve çekici modelleri, Ocak ayından Mart sonuna kadar devam eden kampanya kapsamında 3 farklı kamu bankasından 500.000 TL ve 60 aya kadar % 0,69 faizli kredi imkânıyla satın alınabiliyor.

Mercedes-Benz Türk'ün Aksaray'daki fabrikasında yerli olarak üretilen kamyon ve çekici modelleri, Ocak ayında tekrar devreye alınan Kamu Bankaları Finans Kampanyası'na dâhil oldu. 16 Ocak 2020 ile 31 Mart 2020 tarihleri arasında geçerli olacak kampanya kapsamında; Ziraat Bankası'ndan, VakıfBank ve Halk-bank'tan 500.000 TL'ye kadar kredi kullanılarak 0 km bir Mercedes-Benz kamyon veya çekici sa-



hibi olunabiliyor.

Bu özel kampanya kapsamında 3 ayrı bankadan, her bir araç için 500.000 TL'ye kadar kredi kullanım imkânı sunuluyor. Aksaray ürettiği Mercedes-Benz 2020 model yılı ve altındaki; Euro 6 çekici ve Euro 6 6x4/8x4 inşaat kamyonları, kargo ve hafif kamyon modelleri için 60 aya kadar tüm vadelerde % 0,69 faiz oranı geçerli.

Kampanya ayrıca Mercedes-Benz Türk Yetkili Bayilerini de kapsıyor. Müşteriler veya Mercedes-Benz Türk Yetkili Bayileri, kredi başvurularını her 3 bankanın tüm şubelerinden yapabiliyor. ■

05-07 MART TARİHLERİ ARASINDA

Busworld Turkey 2020 8. kez kapılarını açıyor

Otobüs endüstrisinde dünyanın en eski ve en yüksek ticaret potansiyelli fuarı olarak Belçika, Hindistan, Rusya, Uzak Doğu, Kuzey Amerika, Latin Amerika da düzenlenen Busworld Fuarlarının Türkiye ayağı BUSWORLD TURKEY 05-07 Mart 2020 tarihleri arasında, HKF Fuarçılık ve Busworld International ortaklığında, TÖHOB ve İSTAB işbirliği ile İstanbul Fuar Merkezi'nde 8'inci kez düzenleniyor.

150'den fazla üretici ve yüzlerce marka sektörle bir araya gelecek ve en son ürünlerini sergileyecek. Yerli üreticilerin yanı sıra Almanya, Avusturya, Çin, İsviçre, İsveç, İngiltere, İsrail, İtalya, İspanya, Lüksemburg, Romanya, gibi pek çok ülkeden katılan uluslararası markalar son ürünlerini alıcılar ve meraklıları ile buluşturacak. Otobüs endüstrisinin tedarikçisi ve hizmet üreticisi, otobüs yan sanayinin dev firmaları fuarda yer alacak. Busworld Academy tarafından Fuar Bünyesinde düzenlenen "Sürdürülebilir Şehirler İçin Otobüs Sistemleri" adlı konferans sektöre ışık tutarak, sektör için çok önemli konuşmacıları ağırlayacak. TÖHOB (Tüm Özel Halk Otobüsleri Birliği) Yıllık Genel Kurul Toplantısını fuar çatısı altında düzenleyecek. ■



OTOKAR Busworld Turkey 2020 Fuarı'nda

Türkiye'nin ilklerine imza atan öncü otobüs üreticisi Otokar, Busworld Turkey'de performansları, düşük işletme giderleri ve güvenlikleri ile dikkat çeken otobüslerini sergileyecek.

OTOKAR ürünlerini tecrübe etmek ve sektördeki diğer yerel ve uluslararası oyuncular ile tanışmak üzere; 5-7 Mart 2020 tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezin'inde buluşalım. ■



Gülsoy Otomotiv'den Az-Al Turizm'e 41 Sprinter

Okul ve personel taşımacılığı alanında hizmet veren Az-Al Turizm filosuna 38 adet 16+1, 3 adet 18+1 okul servis taşıtı Mercedes-Benz Sprinter araç ekledi. Araçların satışını Gülsoy Otomotiv gerçekleştirdi.

Araçların teslimatına yönelik Gülsoy Otomotiv'in Florya'daki Merkezi'nde 18 Ocak Cumartesi günü bir tören düzenlendi. Törene Az-Al Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Aziz Baş, Genel Müdür Yardımcısı Yusuf Baş, Mercedes-Benz Otomotiv Tic. ve Hiz. AŞ Hafif Ticari Araçlar Ürün Grubu İcra Kurulu Üyesi Tufan Akdeniz, Hafif Ticari Araçlar Satış Müdürü Serdar Yaprak, Mercedes-Benz Finansal Hizmetler Pazarlama Otomobil ve HTA Satış Müdürü Meltem Gürsoy, Satış Finansmanı Koordinatörü Zehra Soykan Okay, Gülsoy Otomotiv Genel Müdürü İsmet Emre Gülsoy, Hafif Ticari Araçlar Müdürü Ebru Taşkın Kocagül katıldı.

2019'u 5 binlerde kapattık

Mercedes-Benz Otomotiv Tic. ve Hiz. AŞ Hafif Ticari Araçlar

Ürün Grubu İcra Kurulu Üyesi Tufan Akdeniz, konuşmasına 2019 yılını değerlendirerek başladı: "Birçok çarpıcı gelişmeye rağmen 2019 yılını başarıyla kapattık. Tahmin etmiyorduk, ama yılı 5 bin adedin üzerinde kapattık. Bu başarının arkasında Satış Müdürü Sayın Serdar Yaprak var. Bizim finansal hizmetlerin de bunda katkısı var. Eğer dört koldan finansal hizmetler buna destek vermese bu iş olmazdı. Bir de başarıyla işini yapan bayilerimiz var. Biz bu işe çok gönül vermişken çok kıymetli müşterilerimiz de var. Böyle bir güzel satış gerçekleştirmek keyif ve onur veriyor. Bu araçların hayırlı, uğurlu olmasını, bol kazançlar getirmesini diliyorum."

Mercedes kalitesini tartışmıyoruz

Az-Al Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Aziz Baş, 2019'un son aylarında ekonomideki yaşanan iyileşme ile birlikte yatırım yapma konusunda teşvik etti. Uzun yıllardır bizden desteğini de esirgemeyen Gülsoy Otomotiv ile gördüğümüz. Daha sonra Mercedes-Benz Otomotiv ve Mercedes-Benz Finansman devreye girdi. Burada

herkesin emeği var. Özellikle Gülsoy Otomotiv Genel Müdürü İsmet Emre Gülsoy ve Hafif Ticari Araçlar Müdürü Ebru Taşkın Kocagül'e teşekkür ediyorum" dedi.

Az-Al Projesi önemli

Gülsoy Otomotiv Genel Müdürü İsmet Emre Gülsoy da, Az-Al Turizm ile yaptığımız işten çok memnunuz. İşimiz satış yapmakla bitmiyor. Satış sonrası hizmet sürecinde de en iyi hizmeti vereceğiz. Projede emeği geçen herkese teşekkür ediyorum" dedi. ■



Korkut Akın

korkutakin@gmail.com

Bize Bir Şey Olmaz Abi

Kısaca BBOA. Umursamazlık, kıymet vermemek, önemsememek ve kadere bırakmak belki de bizi belirlen en birincil duygu...

Kar küreyen diyor ki, "çığ riski var, geri dönün". Yola devam ediyoruz.

Kule, iki uçak pas geçti, siz de dönün. Pilot inat ve ısrarla inmeyi deniyor.

Deprem geldi geliyor, önem alın. Bizim müteahhit hâlâ deniz kumundan hem de yıkamaksızın yapıyor inşaatı.

Duvarları ören, görünen yerlere iki demir fazla koyuyor, ama görünmesi mümkün olmayan yerlerde zaten gerekmiyor.

Dere boyunca ev yapmayın, sel alır uyarısı karşısında, daha yüksek katlı bina yapmayı matah bir şey sanıyor bizim köylümüz.

Buzlanma var, kar lastiği takın. Ben yılların şoförüyüm, giderim.

Her şeyde, her yerde, her kesimde bu BBOA mantığı egemen. Bir zamanlar AIDS salgını vardı, "acı patıcanı kırağı çalmaz" deyip keyfindeydi birileri, anımsarsınız.

En büyüğümüzden en küçüğümüze, en bilinçlimizden en cahilimize, kadın erkek hepimizin içine düştüğü bu anlaşılmasız duygu nedeniyle başımız dertten kurtulmuyor bir türlü. Bunu genişletmek mümkün. Paketli gıdaların sağlıklı olduğu açıklanıyor, yine de kapış kapış alınıyor o gıdalar. Ette sütte sakıncalı durumlardan söz ediliyor, BBOA deyip afiyette yiyoruz. Burası deprem bölgesi, binalar dayanıklı olmalı, şöyle teknoloji kullanılmalı açıklamaları yapılıyor, biz başımızı sokacak bir yer bulduk diye umursamıyoruz.

Balık baştan kokar. Bizi yönetenler, hatırlarsınız muhakkak, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Cahit Aral, çayda radyasyon bulunmadığını kanıtlamak için kameralar önünde afiyetle yudumlamıştı ince belli bardakta dumanı tüten demli çayını. Tabii, insanlarımız da onu takip edince kanser vakaları alabildiğine arttı, ölümler de...

Milletvekilleri de, bakanlar da, genel müdürler de BBOA'cı. Önlem almak için orada olmadıklarını apaçık söylüyorlar. Onlar söylüyor da biz anlıyor muyuz? Ne arar? Biz de umursamıyoruz.

Mevsimler kaydı, artık haziran yaz değil, eylül de sonbahar değil diyoruz, ama yapılması gerekenler konusunda ne araştırıyoruz ne de bilim insanlarına kulak veriyoruz...

Sonra da 2020 felaket yılı oldu, inşallah bundan sonrası düzeler diyoruz, ama elimizi sıcak sudan çıkarıp da soğuk suya sokmuyoruz. Hepimiz suçluyuz, hepimizi etkileyen bu felaketlerden.

Şair, şiirce diyor "okumak gerek, falanı falanı bırakıp okumak gerek". Tabii, "ilim Çin'de de olsa gidip alın" sözünü dikkate almayanlar için ne ifade eder bilinmez... ■



Salim Altunhan

salim.altunhan@tasimadunyasi.com

2020 umutla geldi ama

2020'yi umutla karşıladık. Yaşanan ekonomik zorlukların, sıkıntıların daha da azalacağı bir yıl olacağı inancıyla girdik 2020'ye, ancak Elazığ ve Malatya'da yaşanan deprem ile hayatını kaybeden vatandaşlarımız, Suriye'de şehitlerimiz, Van'daki çığ felaketi ve Sabiha Gökçen Havalimanı'nda Pegasus Hava-yolları'nın uçağının pisten çıkışı ve yaşanan can kayıpları gerçekten hepimizi derinden üzdü. Bu üzücü doğa olayları sonucunda yaşamını yitiren vatandaşlarımız, Suriye'de yaşanan gelişmeler sonrasında kaybettiğimiz evlatlarımız için Allah'tan rahmet, yakınlarına da başsağlığı diliyoruz.

Umarım yılın bundan sonrasında, gerçek-ten ülkemiz ve tüm dünya için güzel gelişmeler yaşarız. Bütün bu yaşananlar sonrasında Taşıma Dünyası'na neler oluyor diye baktığımızda birçok gelişmenin de bu alanda yaşandığını görebiliyoruz.

Önce dikkatimi çeken bir noktaya değinmek istiyorum: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yayımladığı bir veri çok ilgimi çekti. U-ETDS verilerine göre 2019 yılında, karayolu yolcu taşımacılığında 90 milyon yolcu taşındığı belirtiliyordu. Bunun turizm ve tarifeli otogar taşımacılığı olarak ayırdığımızda 21 milyonunun turizm, 69 milyonunun da şehirlerarası alanında elde edildiği belirtiliyordu. Bu rakamların sağ-lıklı olması konusunda şüphelerim bulunsada sektöremüzün önde gelen firmalarının, geçmiş yıllarda "20 milyon, 15 milyon yolcu taşındık" açıklamaları konusunda acaba sektörde kim doğruları söylüyordu şüphesini doğurdu bende. İnanıyorum Bakanlığın U-ETDS verileri ile artık çok daha sağlıklı taşımacılık oluşumunun da önü açılacak.

Geçen hafta, havalimanı ve şehiriçi taşıma-larına yönelik yayınlanan genelge ile turizm taşımacılığının, özellikle İstanbul'da yaşadığı sıkıntıların bir kısmı çözülmüş olacak. Bu olumlu bir gelişme.

İstanbul Otogar kiracı-tahsis sahibi konusu henüz netleşmiş olmasa da yazıhaneler için be-lediyenin 6 bin TL gibi bir aylık kira teklifi yaptığı gündeme geldi. Ancak firmalar, bunu yüksek bulduklarını ifade ediyor. Bence, Sayın Başkan Ekrem İmamoğlu, bu sorunun çözümü-ne yönelik bir katkı sağlayacaktır inancında-ym. Sektöremüzün sağlıklı bir yapıda hizmet vermesi sağlıklı diyalog köprüsü oluşturulma-sından geçiyor...

Herkese iyi haftalar diliyorum. ■

Renault Trucks pazar payını yükseltti

Renault Trucks Dünya Başkanı Bruno Blin, Renault Trucks Türkiye Başkanı Sebastien Delepine, Renault Trucks Satış Direktörü Ömer Bursalioğlu, Renault Trucks Satış Sonrası ve Mali Geliştirme Direktörü Özgür Fırat'ın katılımıyla düzenlenen toplantıda 2019 yılını değerlendirdi ve 2020 beklentilerini açıkladı.

Renault Trucks Dünya Başkanı Bruno Blin, Renault Trucks Türkiye Başkanı Sebastien Delepine, Renault Trucks Satış Direktörü Ömer Bursalioğlu, Renault Trucks Satış Sonrası ve Mali enault Trucks Türkiye'nin Ümraniye'deki yeni merkezinde gerçekleştirilen toplantının açılışında konuşan Renault Trucks Dünya Başkanı Bruno Blin, Renault Trucks olarak pazar paylarını artırarak yollarına devam ettiklerinin bilgisini verdi: "Türkiye, pazar payını artırdığımız ülkeler arasında. Bizim önceliğimiz müşterilerimizin kendi işlerinde başarılı olmalarını sağlamak. Yaptığımız her işte önceliği müşteriye veriyoruz."

Geleceğe yatırım yaptıklarını da aktaran Blin, Lyon'da 33-34 milyon Euro'luk bir yatırımla Ar-Ge merkezi kurdukları bilgisini de verdi.

23 senedir Türkiye pazarında kendi şirketleri ile olduklarını belirten Blin, "Türkiye pazarı inişleri ve çıkışları gerçeğine rağmen Türkiye'deki varlığımızı daha da güçlenerek sürdüreceğiz. 2019 çok zorlu geçti. Buna rağmen Türkiye pazarında payımızı artırdık. 5,8 olan payımız yüzde 8,8'e çıkarmayı başardık. Türkiye'deki ekibimizi de bu sonuç için tebrik ediyorum. Bayi teşkilatımızın da başarılarının da bu seviyede katkısı çok önemli" dedi.



10 yaşın üzerinde 12 bin Renault Trucks

Renault Trucks Türkiye Başkanı Sebastien Delepine, "Son 3-4 yıldır pazar daraldı. 2019 yılında da 2018'e göre yüzde 36 daha da daraldı. Türkiye'nin tarihindeki en düşük pazar seviyesi oldu. Bizim için en önemli hedefi müşterilerimize yakın kalmak, onları desteklemek ve bayi teşkilatımızın sağlıklı şekilde olmasını sağlamak. Renault Trucks Türkiye'de kendi şirketi 23 yıldır Türkiye'de. Şu ana kadar 10 yaşa kadar araçları hesaba aldığımızda 12 binin üzerinde yürüyen bir araç parkımız mevcut. Bu kadar müşteri bize güvendi ve bu araçları aldı ve kullanmaya devam ediyor. 2019 yılı ağır vasıta araştırmasında bizim müşterilerimize yönelik yaptığımız

çalışmalarımızın olumlu sonuçlarını aldığımızı da gösterdi. Bunu başardığımız anda diğer taraftaki başarı da geliyor" dedi.

2019'da en iyi seviye

"2017 yılında Türkiye'de yüzde 10 pazar payı almak ve üç marka arasında yer alma hedefimizi belirtmiştik" açıklamasında bulunan, "Sebastien Delepine, "Son 3 yılda en fazla pazar payını büyüten marka olduk. 16 ton üzerinde yüzde 3 olan payımızı yüzde neredeyse 9'a çıkardık. 2019 yılı Renault Trucks'in pazar payı ile geldiği en iyi nokta oldu. Çekici segmentinde yüzde 16 paya ulaştık. T segmenti aracımız en çok satışı gerçekleşen ithal araç oldu. Bu başarının üç nedeni var. Bayilerimizin bağlanmışlığı, adanmışlığı. Biz bayilerimize çok

yakın duruyoruz. Bayilerimizde kendi müşterilerine çok yakın duruyor. Ekonomik zorluklara rağmen yeni oyuncuları da cezbtmeyi başarıyorlar. İkinci faktör ürünler. Müşteriler tarafından da takdir edilen ürünlere sahibiz. T gamı en çok tercih edilen ürün oldu. Müşterimizin karşısına en iyi finansman seçeneklerle gittik ve satışlarımızın yüzde 40'ı Renault Trucks finansman ile kredilendirildi. İkinci el merkezimizi de geliştirdik ve çok güzel bir performans gösterdi. Her 4 satıştan biri servis paketleri ile müşteriyle buluştu. Kendimize ait bir eğitim merkezimiz var. 2029'da 500 kişi bu merkezde eğitim gördü. Renault Trucks pazardaki en iyi lojistik seçenekleri sunan marka" dedi.

Pazar geri gelecek

2020 yılına yönelik de değerlendirmelerde bulunan Sebastien Delepine, "Biz uzun vadeli Türkiye pazarındayız. Türkiye'nin normal pazar seviyesi 20-25 bin aralığı. 2020'de pazarda gelişme göreceğiz. Bundan eminiz. Biz müşterimize yakın olma ve ürünümüzü iyi anlatma odağına devam edeceğiz. Hala da hedefimiz yüzde 10'un üzerine çıkmak pazarda. Hedef yine ilk üç marka arasında girmek. Büyümeye devam edeceğiz" dedi.

En üst ligde oynar hale geldik

Renault Trucks Satış Direktörü Ömer Bursalioğlu, çekici pazar payları üzerine bir sunum gerçekleştirdi ve ikinci el değerinin önemini vurguladı. ■



Eyüp Lojistik 12 MAN TGS çekici aldı

Uluslararası nakliye, depolama, özel proje taşımacılığı gibi lojistik sektörünün birçok alanında hizmet veren Gaziantep merkezli Eyüp Lojistik'in satın aldığı 12 adet MAN TGS 18.420 4X2 BLS-UY tipi çekici, MAN'ın Ankara, Akyurt'taki tesislerinde düzenlenen törenle teslim edildi. MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret AŞ Ankara Şube Kamyon Satış Müdürü Tayfun Kazazoglu'nun ev sahipliğinde düzenlenen törene Eyüp Lojistik adına Yılmaz Çevik katıldı.

MAN tercihimizdeki etkenler

Eyüp Lojistik'in müşterilerinin tüm lojistik

ihtiyaçlarını en ideal şekilde karşıladığını vurgulayan Yılmaz Çevik, "Filomuzu daha da güçlendirmek için gerçekleştirdiğimiz 12 çekicilik son yatırımımızda da araç niteliklerinin yanı sıra işletme giderleri ve satış sonrası hizmetlerde sunulan cazip avantajlar nedeni ile tercihimizi MAN'dan yana kullandık" şeklinde konuştu.

MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret AŞ İstanbul Şube Kamyon Satış Müdürü İbrahim Altun da, MAN'ın 'yaşam boyu iş ortağı' iş ortağı olarak kabul ettiği müşterilerini her alanda odağına aldığını vurguladı. ■

Ali Çavuşoğulları Lojistik'e

20 Actros 1842 LS teslim edildi

2019 yılını başarılarla kapatan Mercedes-Benz Türk, 2020 yılındaki teslimatlarına aralıksız devam ediyor. Şirket, en yeni teslimat törenini Ali Çavuşoğulları Lojistik'in satın aldığı 20 adet Mercedes-Benz Actros 1842 LS için düzenlendi. 2006 yılından günümüze Mercedes-Benz marka kamyonları tercih eden Ali Çavuşoğulları Lojistik, yeni araçlarını tahl ürünleri ve yem taşımacılığı amacıyla kullanacak.

Konya'da bulunan Erser Grup'un genel merkezinde düzenlenen törende araçlar, Mercedes-Benz Türk Kamyon Filo Satış Grup Müdürü Yusuf Adıgüzel, Bayraktarlar Konya Genel Müdürü Mehmet Akyol ve Mercedes-Benz Türk Yetkili Bayii Bayraktarlar Merkon Konya Kamyon Satış Müdürü Serdar Üçüydüz tarafından, Ali Çavuşoğulları Yönetim Kurulu Üyeleri Enes Genç ve Kemal Genç'e teslim edildi.

Mercedes-Benz Türk Kamyon Filo Satış Grup Müdürü Yusuf Adıgüzel, "Mercedes-Benz Türk olarak, önceki yıllarda olduğu gibi 2019 yılını da Türkiye kamyon pazarının en fazla tercih edilen markası olarak tamamladık. Ali Çavuşoğulları Lojistik ile 2006 yılından başlayan iş ortaklığımıza yeni bir anlaşıma eklemenin haklı gururunu yaşıyoruz. Bu teslimat ile birlikte şirketin toplamda 111 araçlık filosunda 83 adet Mercedes-Benz yıldızı olması, ürünle-



rimizden ne derece memnun olduklarının bir simgesi. Ali Çavuşoğulları'nın araçlarının tamamında Mercedes-Benz Temel Servis Sözleşmesi'ni tercih etmesi sayesinde güvenilir ve sürekli işletim olanaklarını arttırıyoruz. Bu satışın gerçekleşmesinde emeği geçen; Mercedes-Benz Türk Yetkili Bayii Bayraktarlar Merkon Konya'ya, Mercedes-Benz Finansal Hizmetler'e ve Ali Çavuşoğulları Lojistik'e teşekkürlerimizi sunuyor, yeni araçlarının hayırlı işler ve bol kazançlar getirmesini diliyoruz."

Ali Çavuşoğulları ve Erser Grup Tarım Yönetim Kurulu Başkanı Ali Genç ise "1985 yılında başlamış olduğumuz tahl

ürünleri ticaretinde; yüksek güvenilirlik ve konforlu araçları öncelikli olarak tercih ediyoruz. Son olarak satın aldığımız 20 adet Actros 1842 LS de bunun bir göstergesi. Önceden sahip olduğumuz güvenli ve sağlam araçlardan da bildiğimiz gibi Mercedes-Benz'in sunduğu performans ve sağladığı düşük yakıt tüketiminin yanı sıra; yaygın servis hizmetinden yararlanabilmemiz ve kamyonların Ak-saray Kamyon Fabrikası'nda üretilmesi bugün bu tercihi yapmamızdaki etkili sebepler oldu. Ayrıca bu tercihimizi yaparken Mercedes-Benz Finansal Hizmetler'in bize sunduğu avantajlı kaskolu krediden yararlandık" dedi. ■

Bulung Lojistik araçları

Michelin ile güvencede

Michelin, Viyana merkezli lojistik şirketi Bulung Lojistik şirketi ile işbirliği gerçekleştirdi. Bu işbirliği ile Bulung Lojistik'in araç filo lastik yönetimi, verimliliği, güvenliği ve bakımını Michelin üstlenecek.

Michelin Service and Solutions Ülke Müdürü Ali Yalçın, "Michelin ekibi olarak sunduğumuz yol yardımı, lastik bakımı –denetimi hizmetlerimiz, yakıt tasarruflı lastiklerimiz sayesinde filolar çevreye duyarlı şekilde güvenli ulaşım sağlamaya devam edecek. Çevre dostu ulaşım süreçlerini entegre etmeyi hedefleyen Bulung Lojistik'e yakıt tasarrufu için tasarlanan lastiklerimiz sayesinde, en çevreci çözümleri de sunuyoruz. Yapılan anlaşma kapsamında Bulung Lojistiğe 360 derece hizmet vereceğiz" dedi.



Bulung Lojistik Genel Müdürü Albert Papo ise, "Bulung Lojistik olarak modern filomuzla güven ve müşteri memnuniyetini ön planda tutuyoruz. Michelin ile yaptığımız bu anlaşmanın karşılıklı fayda sağlayarak, bugüne kadar sürdürdüğümüz kaliteli hizmet anlayışımızı destekleyeceğine inanıyoruz" değerlendirmesinde bulundu. ■

IVECO'dan

Sittinak'a

17 Stralis

çekici

IVECO'nun İstanbul yetkili satıcılarından İstanbul Fiat Otomotiv satışı gerçekleştirdiği 17 adet Stralis AS440S48 T/P çekicileri Sittinak Uluslararası Nakliyat firmasına törenle teslim etti.

Teslimat törenine İstanbul Fiat Bayi sahibi Cem Arı ev sahipliği yaparken, törene Sittinak firma sahipleri Ahmet Kınacı, Melih Kınacı ve Satın alma Müdürü Murat Çulhacı, IVECO Araç Genel Müdürü Hakkı Işınak, IVECO Araç Bölge Müdürü Yusuf Pekel,

IVECO İkinci El, OK Turcks Satış Müdürü Haluk Korucan katıldılar

Firma Sahibi Ahmet Kınacı, özellikle garanti şartlarının kapsamı ve Toplam Sahip Olma Maliyeti konusunda sınıfının en iyilerinden birisi olması sebebiyle IVECO markasını tercih ettiklerini dile getirdi.

Törende bir konuşma yapan Hakkı Işınak, Sittinak Uluslararası Taşımacılık ile gerçekleşen işbirliğinden duyduğu memnuniyeti ifade etti. ■



11 yıldır kendimizle yarışıyoruz!

Son 10 yıldır olduğu gibi bu yıl da Türkiye'nin en çok tercih edilen otobüs markası olduk. Gelenekselleşen liderliğimizi sizinle paylaşmaktan gurur duyuyoruz.

Bizi tercih eden herkese teşekkür ederiz.



* Otobüslerimizin yer aldığı segmentlerin toplamında.

444 6857 (444 OTKR) www.otokar.com.tr /OtokarAS /OtokarTr /OtokarTicariAraclar



Otokar
— Doğru karar —