

Kısıtlamaların süresi, kapsamı ve hedeflerinden şüphe duyuluyor.

BU KAPANMA YETECEK Mİ?

Kısıtlamalardan muaf tutulanların çok fazla olması nedeniyle istenilen tam kapanmanın olmadığı ve süresi de yetersiz görüldüğü için hedeflenen sonuçlara ulaşılamayacağı endişesi yaygın şekilde ifade ediliyor.

Gazetemizin 26 Nisan 2021 tarihli sayısında "Sezon Endişesi" manşetini kullanmıştık. Bu kapsamda otobüsçülerin, sezonu kaybetmemek için kendilerinin de zarar göreceği bir kısıtlama veya kapanma dönemine razı olduklarını belirtmiştik. Buna yönelik olarak, hepsi bayram sonrasındaki 17 Mayıs tarihinde bitmek üzere 23 Nisan'da başlayacak 24 günlük, 1 Haziran'da başlayacak 16 günlük ve 8 Haziran'da başlayacak 9 günlük kapanma seçeneklerinin gündemde olduğunu yazmıştık. Şimdi bunlardan ikinci seçenek bir gün öncesinden başlatılarak 29 Nisan-17 Mayıs arasında uygulamaya sokulmuş bulunuyor. Acaba bu karar, tüm topluma ve otobüsçülerin endişelerini gidermeye ve beklentilerini karşılamaya yetecek mi?

Kapanma hedefleri

Pandemide günlük 35-40 bin vaka bulunuyor. Başta İstanbul

olmak üzere bazı illerde 100 bin kişiye 800 kişilik vaka sayıları görünüyor. Bunlar çok yüksek. En az olan illerde bile 100 bin kişi de 100'ün biraz altında vaka sayısı var. Kapanma hedefi günlük vaka sayısının 5 bin seviyesine indirilmesi. Bu da haftalık 35 bin vaka ediyor. Nüfusa oranlandığında 100 binde 4'ün biraz üzerinde. Halbuki dünya standartlarına göre 100 binde 2 hedeflenmeli ki istenilen ortam yaratılsın.

Süre yeterli mi?

Hedeflenen 100 binde 4 rakamına dahi ulaşılması için 17 günlük kapanmanın yeterli olmadığı, muafiyetlerin azaltılarak sürenin mutlaka uzatılması gerektiği belirtiliyor. Bunun için de 17-18 Mayıs günleri de dahil edilerek 19 Mayıs'la birlikte 3 günlük, hatta 20 ve 21 Mayıs'ı da eklemek suretiyle cumartesi-pazar ile birlikte 4 günlük ek kapanmayı gerekli görenler var. Bu uzatmayı yetersiz görenler de var.

Kapsam yeterli mi?

Kapanmada; gıda sınırlaması olmaksızın tüm üretim ve imalatlar ile inşaat faaliyetlerinin istisnasının çok fazla olduğunu, buna da bağlı olarak kapsama girenlerin yetersiz olduğunu belirtenler çoğunlukta. Bu durumda istenilen sonuçlara ulaşılması şüphe ile karşılanıyor.

Güzel günler ne zaman?

Ciddi bir şekilde uygulanacak kapanma kapsamında dahi ancak Temmuz ayında istenilen şartlara ulaşılabileceği belirtiliyor. Buna bağlı olarak kapanma süresi sonrasında hemen bir normalleşmenin yapılmaması gerektiği de ekleniyor.

Bunlar kapanmanın yeterliliği ve güzel günlerin ne zaman geleceği konularında şüphe ve endişeleri de gösteriyor. ■

Başkan İmamoğlu'ndan otopar esnafına müjde

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu, twitter hesabından yaptığı açıklama ile pandeminin getirdiği büyük ekonomik zorluklar içinde olan otopar esnafına müjde verdi.

Başkan İmamoğlu, "İBB olarak kiracılarımıza bir müjde vermek istiyorum. Tüm gayrimenkullerimizde kiracı olan esnafımızdan Mayıs ayında kira almama kararı aldık. İBB ile kira sözleşmesi olan tüm işletmeler bu haktan faydalanacaktır" açıklamasını yaptı. İstanbul Otopar'ın mülkiyeti 11 Temmuz 2019 tarihinden itibaren İBB'ye geçmişti. İstanbul Otopar'ın otopark işletimini İBB işbirliklerinden İSPARK yürütüyor. Ticari alanların işletimini de yine İBB işbirliklerinden Boğaziçi Yönetim A.Ş. 3 yıl süre ile üstlendi.

Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü

Alper Kurt



İlk çeyrekte 5352 adet kamyon üretti

İç pazarda 2082 adet satış elde etti

8-9'da

Kadir Demir 40 Tırsan Mega ile Avrupa operasyonlarına güç katıyor



12'de

Lojistik sektörü 2021'e yükselişe başladı

KPMG Türkiye Taşımacılık Sektör Lideri Yavuz Öner açıkladı.



12'de

Ağır Ticari Araçlar Derneği TAİD'in Yeni Başkanı, Ömer Bursalıoğlu Oldu



13'te



TruckStore 3 ayda 104 kamyon satışı gerçekleştirdi

Mercedes-Benz Türk 2.El Otobüs & Kamyon Satış Direktörü Didem Daphne Özensel, "Her marka ve tipteki 2.El ticari araçlara takas, alt takas, garanti, finansman, servis paketleri ve kasko hizmeti sağlıyoruz" dedi.

11'de



5'te

Eskişehir'in İlk Kadın Otobüs Şoförleri Deneyimlerini Paylaştı

2020 yılında Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'nde göreve başlayan kadın otobüs şoförleri, iş başvurusunda buluncak ve çalışma arkadaşları olacak kadınlar için şoförlük deneyimlerini paylaştı. ■ 2'de



30 CNG'li Karsan 'Sarı Limonlar' Mersin ulaşım filosuna katıldı



Mersin Büyükşehir Belediye Başkanı Vahap Seçer, Karsan Genel Müdür Yardımcısı Muzaffer Arpacıoğlu teslim töreninde ■ 10'da



Çeşmeli Özbek Turizm Başkanı Serkan Özbek



Çeşme'de nüfus arttı ama turizm taşımacısına bir katkısı yok

4'te



Ulusoy'un Almanya-Türkiye seferleri 8 Mayıs'ta başlıyor

Ulusoy bünyesinde aracını çalıştıracak olan bireysel otobüsçü Selman Bilici ile bu seferlere yönelik konuştuk

6'da



Taşıma Kanun ve Yönetmeliği'nde kapsam konu ve sorunları

7'de



İlkbaharı kaybettik, en azından yazı kurtaralım

10'da



Uyum deneyi

11'de



Yaşasın 1 Mayıs!

2'de

Eskişehir'in İlk Kadın Otobüs Şoförleri Deneyimlerini Paylaştı



2020 yılında Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'nde göreve başlayan kadın otobüs şoförleri, iş başvurusunda bulunacak ve çalışma arkadaşları olacak kadınlar için şoförlük deneyimlerini paylaştı.

Büyükşehir Belediyesi'nde işe başlayacak kadın şoför adayları için açıklamalarda bulunan deneyimli kadın şoförler, her kadının her işi yapabileceğini belirterek, "Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'nde görev yapmaktan çok mutluyuz. Yeni iş başvurusunda bulunacak kadınlar gönül rahatlığıyla başvuruda bulunabilirler. Eskişehir halkı



trafikte bizlere karşı çok saygılı. Hem taşıdığımız yolculardan hem de trafikte bizimle karşılaşan sürücülerden bu güne kadar hep iyi tepkiler aldık. Eskişehir'in

aydın halkı bizleri şoför kültüründe gördüğünde mutlu oluyor. Kadınların imkânları elinden alınmadığında her işi layıkıyla yapabileceğine inanıyoruz. İş

başvurusunda bulunacak yeni çalışma arkadaşlarımıza şimdiden hoş geldin diyor ve bu yolculukta kendileri başarılar diliyoruz. Başta bizlere bu istihdamı sağlayan Büyükşehir Belediye Başkanı Prof. Dr. Yılmaz Büyükerşen'e ve desteklerini bizlerden esirgemeyen çalışma arkadaşlarımıza teşekkür ederiz" ifadeleri ile düşüncelerini dile getirdiler.

Kadın istihdamına çok önem verdiklerini belirten Büyükşehir Belediyesi yetkilileri, "Tramvaylarımız hizmete başladığı günden itibaren kadın vatmanlarımız görev yapıyor. Kadın otobüs şoförlerimiz de geçen yıl otobüs filomuzda çalışmaya başladı. Ulaşım filomuzda kadın istihdamını arttırmaya devam edeceğiz. Bu kapsamda başvuru yapmak isteyen kadın adaylarımız belgeleri ile birlikte Ulaşım Dairesi Başkanlığımıza bekliyoruz" dedi. ■

Yaşasın 1 Mayıs! Yaşasın işçilerin eşitliği

1880'li yıllar, ağırlıklı olarak kol emeğinin kullanıldığı ve çalışma şartlarının çok kötü olduğu yıllardı. Küçük çocukların karın tokluğuna çalıştırılması ve 14-15 saate kadar varan iş günleri söz konusuydu.

Şirketler eşi görülmemiş bir hızla büyürken, işçiler, işyeri güvenliği, sağlık koşulları, örgütlenme ve grev gibi en temel haklarını dahi tanımayan bir siyasi ve hukuki sistem ile karşı karşıyaydılar. 1881 yılında yarım milyon işçiyi temsilen kurulan Örgütlü Meslek ve Emek Birlikleri Federasyonu "8 saatlik iş günü" mücadelesini ülke geneline yaymak ve işçilerin kararlılıklarını göstermek amacıyla mücadeleyi yükseltti. ABD'nin Şikago kentinde 40 bin tekstil işçisinin gerçekleştirdiği eylem kanla bastırıldı. Bir fabrikada 8 saatlik işgünü için greve çıkan 1400 işçi işten atıldı. Aynı tarihlerde greve çıkanlara ateş açıldı ve 4 işçi yaşamını yitirdi.

İşçi önderlerinin cenaze törenine yüz binlerce insan katıldı. ABD'de yaşanan bu olaylar uluslararası işçi örgütlerini harekete geçirdi. II. Enternasyonal 1889'da Paris'te düzenlediği kongrede, 1890'dan başlamak üzere 1 Mayıs'ı, "Uluslararası Birlik, Mücadele ve Dayanışma Günü" olarak kabul etti. O zamandan bu zamana her 1 Mayıs işçi ve emekçi bayramı olarak alanlarda, alanlara çıkılmadığı zamanlarda da gönüllerde kutlanıyor.

Emekçiler ne ister?

İster beden gücüyle isterse fikir işçisi olsun her çalışan tabii ki öncelikle emeğinin karşılığını tam almak, aldığı karşılığında kendisini ve ailesini temel ihtiyaçlardan mahrum bırakmayacak düzeyde olmasını ister. Daha iyi çalışma koşulları, daha güvenli çalışma imkânı çalışanın da performansını etkiler ve daha kaliteli iş çıkarır. Bu talep, muhakkak ki, sadece çalışan-işveren arasında kalamaz; siyasi, sosyal ve teknik farklılıklar nedeniyle sorunun kendisi toplumsaldır, herkesi ilgilendirir. İşte, 1 Mayıs'ın önemi buradan geliyor.

Erkek egemen sektör...

Karayoluyla yolcu taşımacılığı sektörü, ülkemizin ana ulaşım sistemini sürdürüyor. Her ne kadar siyasi iktidarlar tarafından sırtı sıvazlansa da hakları verilmeyen otobüsçüler, bir kamu hizmeti olarak gördükleri yolcu taşımacılığını hem hava hem yol hem de toplumsal koşullara rağmen canla başla sürdürüyor.

Koşullarının zorluğu nedeniyle erkek egemen gibi görülse de insanla yüz yüze ilişkisi nedeniyle otobüsçülük, artık kadınların da yer aldığı bir sektör. Bununla birlikte çok daha güçlü ve çok daha güvenli.

Salgın koşullarında çalışma...

Bir yılı aşkın süredir, sadece ülkemizin değil tüm dünyanın maruz kaldığı Covid-19 pandemisi nedeniyle otobüsçü de, çalışanlar da, yolcular da sıkıntı yaşıyor. Otobüsçünün "altından yel geçer" dediği milyonlara varan bir tutar karşılığı alınan araçların, borcunun ödenmesi için tam kapasiteyle çalışması gerekir. Ancak tatlıcı ve kuruyemişçilere tanınan haklar otobüsçüye tanınmıyor ve bu, en temel insan haklarından biri olan seyahat özgürlüğünü de kısıtlıyor. Devlet, havayoluna imtiyaz sağlayıp fırsat sunarken otobüsçüye, deyim yerindeyse, "üvey evlat" muamelesi yapıyor. Bu da ülkemizde ekonomik, sosyal ve siyasi sorunlara yol açıyor.

Talebimiz: Haklarda eşitlik!

Taleplerimizin karşılığını, doğal olarak 1 Mayıs'ı simgeleyen "birlik mücadele dayanışma" ekseninde bulabilir ancak. Bu, sektörün tüm çalışanlarının örgütlü olmasından geçiyor. Derneğinden federasyona kadar gerçekten bütün yapıların sektör örgütü olması gerekir. Hak alabilmek için elini taşın altına sokacak sektör emekçilerinin birlikte mücadelesi başarıya ulaşabilir ancak. Kaptanların, banko görevlilerinin, diğer çalışanların kendi haklarını savunabilmesi ancak örgütlenmeleriyle ve var olan dernek ve federasyonlarla dayanışmasıyla mümkün olabilir.

Sefere çıkan bir otobüste, kaptanından hostuna, araç sahibinden yolcusuna herkesin hakkı vardır ve bu hak birlikte mücadele verilerek elde edilebilir. Siyasi iktidarların dayattığı engellere karşı mücadele ancak bu birliktelikle ve dayanışmayla başarıya ulaşır. Tam da bu nedenle bu 1 Mayıs, hepimiz için bir dönüm noktasıdır. Ülkemizi taşıyan karayoluyla yolcu taşımacılığı sektörü; otobüs üreticisi, bireysel/kurumsal otobüsçüsü, kaptanları, yan sanayi ve tedarikçileri, yolcularıyla bir bütün olmalı, haksızlıklara ve yoksunluklara karşı birlikte mücadele vermelidir.

Yaşasın 1 Mayıs! ■



Korkut AKIN





MAYIS
EMEK VE
DAYANIŞMA
GÜNÜ



YALÇIN ŞAHİN
YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Çeşmeli Özbek Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Serkan Özbek: Çeşme'de nüfus arttı ama turizm taşımacısına bir katkısı yok

2020 yazı turizm tarafında hareketliydi. Evet, oteller, pansiyonlar doluydu ama pandemi nedeniyle herkes kendi özel aracı ile ulaşımını sağlamayı tercih etti. Şu an Çeşme'yi görseniz, adeta yaz hareketliliği yaşanıyor. 40 bin nüfusu olan ilçede 250 bin nüfus var, ama bize bu kalabalığın bir faydası yok.

■ **Erkan YILMAZ**

Pandemi süreci bütün dünyaya zor günler yaşıyor. Ülkemizde 2020 Mart ayından itibaren pandemiyle mücadele süreci devam ediyor. Zaman zaman kontrol altına alınan, ancak açılmaların ardından yükselişe geçen vaka sayıları ile ülkemiz 29-Nisan-17 Mayıs arasında tam kapanma kararı aldı. Bir yılı aşkın süredir, Taşıma Dünyası olarak, taşımacıların yaşadıklarını ve pandeminin getirdiği ekonomik zorluklar ve kayıplarla mücadelelerini aktarmaya çalışıyoruz.

Umudun yerini endişe aldı

2021 yaz sezonuna yönelik taşımacıların umutları çok büyüktü, ancak umudun yerini 'yaz sezonunda iş yapabilecek miyiz' endişesi almış durumda. En büyük beklenti; tam kapanma süreciyle birlikte vaka sayılarının düşüşe geçmesi ve salgının kontrol altına alınması ve 1 Haziran sonrasında iş yapabilmek... Bütün bu belirsizlikler içerisinde taşımacıların görüşlerini yansıtmaya devam ediyoruz, edeceğiz. Bu kez Taşıma Dünyası'nın konluğu, ülkemizin en güzel tatil mekânları arasında yer alan Çeşme'nin önde gelen firmaları arasında yer alan Çeşmeli Özbek Turizm'in sahibi Serkan Özbek.

Günlük 50 transfer yaparken

2004 yılında kurulan, şu anda filo-sunda toplam 50 araç bulunan, Çeşmeli Özbek Turizm'in sahibi Serkan Özbek ile tam kapanma kararlarının alındığı gün konuştuk.



Serkan Özbek, ilk olarak 17 Mayıs'a kadar tam kapanmanın başladığı bu süreçte neler yaptıklarına yönelik, "Yaptığımız bir şey yok, pandemi bitsin diye bekliyoruz. Normal dönemde Çeşme genelde yerli turist ağırlıklı olur, yurtdışından da Alman turistler gelir. Günlük 50 transfer yapardık. 2020 yılından itibaren pandemi ile bu süreç çok olumsuz etkilendi. Bu sene beklentilerimiz yüksekti ama Alman turistler bazında şu an da günde 1 transfer yapabiliyoruz" dedi.

Herkes kendi aracını tercih etti

Serkan Özbek, pandemiye rağmen 2020'nin turizm anlamında iyi geçtiğini ancak taşıma tarafına bunun yansımalarının olmadığını belirterek, "Geçen yıl, evet, oteller, pansiyonlar doluydu. Ama gelen herkes pandemi nedeniyle kendi özel aracı ile ulaşımını sağlamayı tercih etti. Şu an da, Çeşme'yi görseniz, adeta yaz hareketliliği yaşanıyor. 40 bin nüfusu olan ilçede 250 bin nüfus var, ama bize bu kalabalıklığın bir faydası yok" dedi.

Araçları satıp gayrimenkul alsaydım...

Serkan Özbek'e pandemi sürecinde bir kısım taşımacının aracını satarak, birikimleri kullanarak ayakta kaldığını Çeşmeli Özbek Turizm'in bu süreci nasıl yaşadığını da sordum: "Valla biz bu süreçte hepsini yaptık. Kredi kullandık, araç sattık, ev sattık. Satıyoruz hâlâ. Birikimler tükendi. Sadece ucuz KGF kredisini kullanabildik bugüne kadar gelebildik. Bu yaz da kötü geçerse birkaç araç daha satacağız, borçlarımızı ödeyeceğiz. Geçen sene pandemi başladığında Güzelbahçe'de bir villamız vardı sattık. Şimdi oradaki evler üç kat arttı, keşke satmasaydık. Geçen yıl İzmir'de yaşanan depremle birlikte Çeşme'de ev ve arsa fiyatları uçtu, üç katına çıktı, satılık arsa kalmadı. Şubat ayında bütün arabaları satıp gayrimenkule çevirseydim, Çeşme'nin en zengini olabilirdim. Bir de, üstelik 2019 çok iyi geçince, 2020 yılının ilk aylarında 4 araç aldım. Otobüsler işe yetişemez diye düşündük ve alt model araçlarımızı da ye-



niledik. Şimdi ise otobüsler 1 milyon-ken düştü 600-700 bine, alıcı bile bulamıyor üstelik. Pandemi her şeyi mahvetti, bu süreçte sermayemiz de eridi. Araç tarafında hiç satış yapmasak bile sermayemiz eridi. Geçen sene, 2019'da yaptığımız işin 10'da 1'ini yapamadık. Herkes 4/1 düştü diyor ama bizde bu farklı. Geçen yıl daha önce 100 bin TL fatura kestiğimiz yere 1000 TL fatura ancak kesmişizdir. Çeşme kongre turizmi açısından önemli bir yer. Şu an ne kongre kaldı ne de başka yönde bir hareket. Geçen yıl pandemi başlamadan kısa bir süre önce bir markanın kongresi vardı. Sadece o kongre 5 bin kişilikti. Artık hiçbir marka toplantı düzenlemiyor zaten toplantılar da yasak. Araçlarımız ya Anadolu turlarına giderdi ya da Avrupa turu olurdu. Bunların da hiçbirisi yok artık."

Bu yıl için umudum az

Serkan Özbek, bu yıla yönelik umudunun yerini endişenin aldığını belirtiyor: "2020'den çok farklı olmayacak. Bu yıl Şubat'ta, daha iyi bir yaz olabileceğine yönelik umudum yüksekti. O dönemde vaka sayıları da düşüktü. Şu an herkes ayakta kalmak için direniyor. 2019'da geleceğe yönelik umudumuz vardı. Yaşanan süreçle umudumuz kalmadı ama yine de umut olmadan olmuyor. Bu sefer, 'belki 1 Haziran sonrasında bir hareketlilik olur' diyorsunuz, bu beklenti içine giriyorsunuz. Aşılana insan sayısı artarsa olabilir diyorsunuz, kendinize. 2020 yılı Mart

ayında bu süreç başladığında da yazın biter diye düşünmüştük ama bitmedi, hatta 2021 yılına sarktı. Süreci tahmin etmek kolay değil."

Hibe verilmezse çözülmez

Yeni kredi vermenin taşımacıların sorunlarını çözemediğini belirten Serkan Özbek, "Hibe şeklinde krediler verilmediği takdirde yeni kredi vermenin bir anlamı yok. Kredi ile insanlar zaten mevcut kredi borçlarını ödüyor, süreç açısından bir değişiklik olmuyor. Sıkıntı büyüyor. Hibe de olacağına inanmadığım için bir beklentim yok. Beklentim sadece vaka sayılarının kısa sürede kontrol altına alınıp düşmesi ve normalleşmenin başlaması" dedi.

Pandeminin öğretisi

Pandeminin uzun vadeli borçlanmamayı öğrettiğini de açıklayan Serkan Özbek, "Mümkünse hiç borçlu olmamak, ama bu mümkün değilse daha kısa vadeli borçluluk olmasının önemini öğretti pandemi bize. Paramız varsa alacağız, yoksa kredi ile iş yapacağız artık. Pandemi bugün bitse bile kayıpların yaralarının sarılması, bu kayıpları toparlamak en az 3 yılı bulacaktır. Pandemi sonrası için bazı gelişmeler var. İnsanların bu süreçte alışkanlıkları da değişti. Herkes aracına yöneldi. Yabancı turist gelmediği sürece iş yapmak mümkün olmayacak. Çeşme'nin sezonu iki ay Temmuz-Ağustos aslında. Kongre olmaz, yabancı turist gelmezse kazanç imkanı yok" diye konuştu. ■


ÇEŞMELİ ÖZBEK
KONGRE ve TURİZM TAŞIMACILIĞI.
HAVAALANI TRANSFER, SHUTTLE, RENT A CAR
www.cesmeliozbek.com


















İzmir Büyükşehir Belediyesi 400 S plaka ihalesi yapıldı

İzmir Büyükşehir Belediyesi 400 adet S plaka ihalesini gerçekleştirdi. İhalede 300 S plaka satıldı. Kalan 100 S plaka satışı da daha sonra yapılacak.

İzmir İl sınırları içerisindeki "S Plaka" sayısının 400 adet artırılması

ihalesi (bugün) 29 Nisan 2021 tarihinde saat 11:00'de Kültürpark (Fuar) Celal Atik Spor Salonu'nda yapıldı. 400 adetlik plaka ihalesinde 300 plaka satışı yapıldı. Plakalar KDV dahil 480 bin TL bedel üzerinden satıldı. ■



Kamil Koç,

Mercedes-Benz Türk'ten 10 Tourismo 16 2+1 aldı

Türkiye'nin ilk karayolu taşıma şirketi olarak 95 yıldır faaliyetlerine devam eden Kamil Koç Otobüsleri AŞ teslim aldığı 10 adet Tourismo 16 2+1 ile filosunu güçlendirdi. Kamil Koç tüm yurda yayılmış 600'ü aşan bilet satış noktası ile Türkiye'nin her bölgesinde erişilebilir bir marka konumunda. Kamil Koç, 1000 araçtan fazla genç filosu sayesinde yolcularına güvenilir ve konforlu seyahatler sunuyor.

Mercedes-Benz Türk Yetkili Bayii Koluman İstanbul'da yapılan satışın ardından 28 Nisan Çarşamba günü Mercedes-Benz Türk Genel Müdürlük Kampüsü'nde düzenlenen törende; Kamil Koç yeni donanımlar ve aktif filtre yazılımı ile donatılmış 10 adet Mercedes-Benz Tourismo 16 2+1 aracı yetkililerden teslim aldı.

Mercedes-Benz Türk Otobüs Filo Satış Grup Müdürü Burak Batumlu, "2021 yılı itibarıyla üretilen tüm Mercedes-Benz şehirlerarası otobüslerimizde, Covid-19 salgınına karşı yeni antiviral etkili yüksek performanslı partikül filtreleri standart olarak sunmaya başladık. Yeni iklimlendirme sistemi sayesinde otobüslerin içindeki hava, her iki dakikada bir tamamen değişti-rilebiliyor. Yeni otobüs siparişleri haricinde mevcut otobüslere de eklenilen bu donanımlar sayesinde daha güvenli ve huzurlu yolculuklar yapılabilir."

Ayrıca yolcular, muavinler, kaptanlar, işletmeler ve müşterilerden gelen geri bildirimler ışığında 2021 yılı için 41 farklı yeniliği otobüs modellerimizde sunmaya başladık. Bu yenilikleri güvenlik, konfor ve ekonomik sürüş gibi, 3 ana başlıkta sunuyoruz. Mercedes-Benz Türk olarak şehirlerarası otobüs pazarında 'En'leri ve 'İlk'leri kullanıcılara sunmaya, 2021 yılında da devam ediyoruz" dedi.



Kamil Koç Özmal Filo Müdürü Tayfun Akgün, "Türkiye'nin en büyük karayolu taşımacılığı firmasıyız. Filomuzu Mercedes otobüslerle güçlendirdiğimiz için çok memnunuz. Mercedes-Benz'den aldığımız 10 adet Tourismo 16 2+1 aracımızla yolcularımıza sunduğumuz güven ve konforu artırıyoruz" diye konuştu.

Koluman Motorlu Araçlar İcra Kurulu Üyesi Ali Saltık da, "Otobüsçülerimizin girişimci ruhu ve pazara olumlu yaklaşımları sayesinde sektör hak ettiği desteği görmese dahi hizmetini devam ettirmektedir. Kamil

Koç ile olan keyifli iş beraberliğimiz güçlenerek devam ediyor.

Yeni araçlarının bol kazanç getirmesini ve hayırlı olmasını diliyorum" dedi. ■

**Kamil Koç
Özmal Filo
Müdürü Tayfun
Akgün &
Mercedes-Benz
Türk Otobüs Filo
Satış Grup
Müdürü Burak
Batumlu**



Kamil Koç Özmal Filo Müdürü Tayfun Akgün & FlixBus Satış Direktörü Süleyman Doğan & Mercedes-Benz Türk Otobüs Satış Operasyonları Grup Müdürü Tolga Bilgisu & Mercedes-Benz Türk Otobüs Müşteri Hizmetleri Grup Müdürü Özgür Taşgın



Kamil Koç Özmal Filo Müdürü Tayfun Akgün & Koluman Motorlu Araçlar İcra Kurulu Üyesi Ali Saltık

İŞİNİZİN
SÜREKLİLİĞİ
İÇİN DOĞRU SEÇİM



PROMETEON

Profesyoneller İçin Lastik Çözümleri

Ulusoy'un Almanya-Türkiye seferleri 8 Mayıs'ta başlıyor

Ulusoy pandemi öncesinde ara verdiği Almanya-Türkiye seferlerine 8 Mayıs itibariyle tekrar başlıyor. İlk etapta Mayıs ayında haftada bir olacak seferler, Haziran ayından itibaren haftada ikiye çıkartılacak.

ÖZEL HABER: Erkan YILMAZ

Pandemi öncesinde, Ulusoy Turizm tarafından ara verilen Almanya seferleri 8 Mayıs'ta tekrar başlıyor. Ulusoy bünyesinde aracını çalıştıracak olan bireysel otobüsçü Selman Bilici ile bu seferlere yönelik konuştuk. Almanya Türkiye arasında 8 Mayıs'tan itibaren yapılacak olan seferlerin çok önemli bir özelliği de ilk defa bir kadın kaptanımızın sefere çıkıyor olması... Bu seferlerde, sektörde çok tanınan Aybüke Kaptan da Haziran ayından itibaren görev alacak.

Ulusoy'un Almanya-Türkiye arasında seferlerini başlatacağına yönelik bilgiyi Aybüke Kaptan sayesinde öğrendim. Pandemi sürecinin hepimizi umutsuzluğa düşürdüğü bir süreçte Almanya-Türkiye arasında bir firmanın tekrar sefer düzenlemeye başlaması çok önemli bir gelişmeydi. Seferlere yönelik yürütülen çalışmalarla ilgili hemen bilgi almak için Aybüke Kaptan ile görüştüm. O da beni Ulusoy Turizm bünyesinde aracını çalıştıran ve 8 Mayıs'ta ilk seferi gerçekleştirecek



olan bireysel otobüsçü Selman Bilici ile tanıştırdı.

Ağrı Tutaklı Selman Bilici ile çok keyifli bir görüşme yaptım. Babamın ilk görev yeri olan ve aynı zamanda kardeşimin doğum yeri olan Tutak ve Ağrı'nın bizde çok özel bir yeri var.

Türkiye'de bireysel otobüsçülük yapan Selman Bilici, 2010 yılında Almanya'ya gitmiş. Almanya'da farklı iş süreçlerinin ardından yine otobüs sektörüne dönmüş, bunu da, "Kürkçü

dükkanına döndük tabii. Uzun yıllar Balkan hatlarında çalıştım. Pandemi öncesinde Almanya'da Paris-Amsterdam-Milano hatlarında çalışıyordum" olarak anlatıyor.

8 Mayıs'ta ilk sefer

Ulusoy Turizm'in pandemi öncesinde Almanya'ya sefer yaptığını, ama ara verdiğini belirten Selman Bilici, "Seferler şimdi yeniden hayata geçiyor. 2020 Şubat ayında taşımacılık komple durunca yeni bir arayışa girmiştim. Ulusoy Turizm ile görüştüm ve aracımınla birlikte çalışmaya karar verdim. Yüzde 30 komisyon vereceğiz. 8 Mayıs'ta ilk seferimiz yapılacak. Haziran ayıyla birlikte haftada iki sefer yapılması planlanıyor. Salı ve Cumartesi kalkışlar, Türkiye'den dönüşler ise Çarşamba ve Cuma günü yapılacak. Talep olursa araç sayısı artırılabilir. Seferler Hollanda, Fransa'ya da uzayabilir" dedi.

Tam kapanmanın etkisi olacak mı?

Selman Bilici ile tam kapanma

kararlarının açıklanmasından 1 saat sonra görüştük. Tam kapanma kararının seferleri nasıl etkileyebileceği konusunda da bir görüş aldım: "Kapanma kararı ile hemen bir yolcumuz aradı. 8 Mayıs'ta bileti var. İstanbul'dan Didim'e devam edecek, 'gidebilecek miyim' diye sordu. Biz de, yolcumuzun Didim bileti olduğundan etkilenmeyeceğine yönelik düşüncemizi ifade ettik. Burada yüzde 50 kısıtlama uygulaması da yok. Zaten yolcularımızın hepsi yola çıkmadan önce test yaptırıyor. Hepsinin negatif sonuçları olan teste sahipler. Şu anda Almanya'da turizm araçlarına yönelik yasak var, ama tarifeli taşımaya yönelik herhangi bir yasak yok. Almanya'da şu anda günlük vaka 7-8 bin arasında, Almanya'nın durumu iyi. Aşılama oranı yüzde 37'lere kadar ulaştı" dedi.

Almanya'da taşımacıya verilen destekler

Alman hükümetinin, pandemi sürecinde, otobüs işletmelerine ekonomik destekler verdiğini de aktaran Selman Bilici, "2020 yılında, 2019'daki cironun yüzde 80'ine yönelik bir destek verdi, hâlâ da devam ediyor. Bunun bir kısmı hibe. Ama çeşitli destek paketleri de var. 60 bin Euro aldığınızda yüzde 1,8 faiz ile geri ödeme imkanı sunuyor" dedi.

Almanya-Türkiye gidiş-geliş maliyeti

Almanya-Türkiye arasında geliş-gidiş şeklinde seferlerin maliyetinin 3000 Euro civarında olduğunu belirten Selman Bilici, "Bunun içinde yakıt ve şoför ücreti de var. Burada 600 Euro'dan aşağıya bir şoförü çalıştıramazsınız. 4 sefer yaptığında 2400 Euro ediyor. Seferlerimiz Dortmund'dan başlayıp devam edecek. Seferler 35-36 saat sürüyor. Fiyatlar Dortmund'dan 165 Euro, Frankfurt'tan 145 Euro. Stuttgart'tan 135 Euro. Uçaklar şu anda ucuza gidiyor. Sosyal mesafe hesaplandığında 'Mayıs ayından itibaren biletler 900 Euro'ya kadar çıkabilir' yönünde yorumlar yapılıyor. Yolcularımız arasında Türklerin yanı sıra Almanlar da var" dedi. ■

AYBÜKE KAPTAN

Sektörde herkes onu **Aybüke Kaptan (Sevgi Çelikel)** olarak tanıyor. Aybüke Kaptan ile 31 Ağustos 2020'de bir söyleşi gerçekleştirmiş ve Almanya'da turizm kaptanı olmayı konuşmuşuk. Şimdi de Ulusoy'un Almanya-Türkiye seferlerine yeniden başlaması nedeniyle oldu. Aybüke Kaptan da Haziran ayı itibariyle bu seferlerde kaptan olarak görev alacak. Bu görev alma bir ilki de beraberinde getiriyor. Almanya-Türkiye arasında ilk kadın kaptanımız sefer gerçekleştirmiş olacak. Aybüke Kaptan ile konuştuğumuzda duyduğu mutluluk ve gurur sesinden de anlaşılıyordu: "Almanya-

Türkiye arasında sefer süresi 35 saat civarında. Bir seferde otobüste 4 kaptan görev alıyor. Ben de Haziran ayı itibariyle ilk seferimi yapmış olacağım. Ayrıca bir kadın kaptanın neler başarabildiğini bir kez daha gösterebilmenin mutluluğu içindeyim. Baktığımda

Almanya-Türkiye arasında yük taşıma tarafında kadın kaptanlar olmuş. Ancak ilk defa bir kadın kaptan yolcu taşımacılığı alanında bu seferi gerçekleştirmiş olacak. Bu çok büyük bir gurur benim için ve kadınlarımız için de aynı şekilde gurur verici olduğunu düşünüyorum. Şu anda tüm hazırlıklar tamam. Araçların bakımları yapıldı. Seferlerin başladığına yönelik duyurular da yapıldı. İlk aracımız İstanbul'a doğru 8 Mayıs'ta yola çıkıyor. Haziran ayındaki seferlerde ben de olacağım." ■

Aybüke Kaptan ve Baş Kaptan Bayram Yenihayat, Almanya ve Türkiye arasında sefer gerçekleştirmenin heyecanını ve mutluluğunu yaşıyorlar.



ulusoy.com.tr

Her şey zamanında!

ulusulasim.com.tr

PANDEMI DOLAYISIYLA ARA VERDİĞİMİZ SEFERLERİMİZE MAYIS AYINDAN İTİBAREN DEVAM EDİYORUZ...

Sevdiklerinizle Buluşturuyoruz...

HER HAFTA SALI VE CUMARTESİ ALMANYA TÜRKİYE

HER HAFTA ÇARŞAMBA VE CUMA TÜRKİYE ALMANYA

HER HAFTA SALI - CUMA AVUSTURYA TÜRKİYE

HER HAFTA SALI - CUMA TÜRKİYE AVUSTURYA

İNTERNETTEN ALDIĞINIZ BİLETLERDE %5 İNDİRİM ulusoy.com.tr

ALMANYA MOBİL OTOBÜS TELEFONU
0049 162 408 04 04
0049 177 846 97 57
AVUSTURYA MOBİL OTOBÜS TELEFONU
0043 664 402 36 00

İSTANBUL DIŞ HATLAR
(+90) 212 658 02 78
(+90) 212 658 02 79

App Store Google play www.ulusoy.com.tr 0850 811 1 888 [f ulusovotobus](https://www.facebook.com/ulusovotobus)

Taşıma Kanun ve Yönetmeliği'nde kapsam konu ve sorunları

Her türlü mevzuat için kapsam maddesi; bu mevzuatın muhtemel olarak uygulanacağı düşünülen alanların tümünde mi yoksa bir kısmında mı uygulanacağı, tümünde uygulanmayacaksa hangilerinde uygulanıp hangilerinde uygulanmayacağı, hatta varsa şartlı olarak uygulanacağı veya uygulanmayacağı hususlar açısından önemlidir. Bunlar Karayolu Taşıma Mevzuatı için de geçerlidir.

Karayolu Taşıma Kanunu'nun 2'nci maddesindeki kapsam ifadesi baştan beri değişmedi. Buna açıklık getiren Yönetmeliğin 2'nci maddesindeki kapsam ifadesinde zaman zaman değişiklikler oldu. Bunun nedenleri olarak; netleştirme ve geliştirme ile şartlı hususlarda değişen kararları söyleyebiliriz. Şimdi, Yönetmelikteki detaylı kapsam maddesini, kanunun kapsam maddesini esas alarak değişimleriyle birlikte değerlendirelim.

Kapsam içi olanlar

Yönetmeliğin kapsam maddesinin birinci fıkrası, kanunun kapsam maddesinin birinci paragrafındaki kapsam içini lojistik işletmeciliği, dağıtım işletmeciliği ve terminal işletmeciliğini de içine alarak aynen kapsıyor. Taşıma işleri organizatörlüğü başka bir yönetmeliğe aktarılsa da süren ilişkisi nedeniyle burada yer alıyor. Adı geçen eklerin kanunun yönetmelik maddesinin verdiği yetkiyle eklendiği düşünülebilir. Yönetmelikte “ve benzeri taşımacılık faaliyeti yapanlar” ifadesi var ve bunu anlamak güç. Bu ifade, kanun da olsa yönetmeliğin alanını genişletme imkanı verir. Yönetmelikte ise kime imkan verecek? Kanunun imkan verdiklerini ekleyebilirsiniz, ancak bu durumda yönetmelikte değişiklik olur ve o ek böyle bir ifadeye gerek olmadan yönetmeliğe girer.

Kapsam dışılıklar

Kanunun kapsam maddesinin 2'nci paragrafındaki kapsam dışılıklar Yönetmeliğin kapsam maddesinin 3'üncü fıkrasında bentler halinde sıralanmış.

-a,b, c, g bentlerinde belirtilen taşıtlarla yapılacak taşımalar ile f'de belirtilen N, N1 ve N1G sınıfı (kamyonet tescilli) araçlar ile yapılacak taşımalar kapsam dışı.

-c'de taşımanın, f'de ise taşınan eşyanın ticari olmama şartı var.

-c'de resmi, d'de güvenlik kurumlarının taşıt ve römorklarında yapılacak taşımalar kapsam dışı. -c'de taşımaların ticari olmaması şartı var.

-g'de ise diğerlerindeki taşımalar ifadesi yerine Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ilgili birimine ait yakıt taşıma taşıtları denmiş. Tabii, bu taşıtlarla yapılacak taşımalar kast edilmiş olmalı.

Burada resmi ve güvenlik kurumlarının kendi araçları ile yapacağı taşımalar kapsam dışı. Ama bunların ticari taşıt ve taşımacılara yaptıracakları taşımaların kapsam dışı olmadığı görülüyor. Kamunun ticari otomobillerle yaptırdığı hizmet taşımaları, belediyelerin vatandaşları gezi veya cenaze gidiş amaçlı ticari araç tahsisleri kapsam içi olmaya örnek olabilir. Burada taşıtların değil, taşımaların muaf oluşu önemli. Taşıtlar esas olarak Trafik Kanun ve Yönetmeliği'ne tabi olup olası muafiyetleri orada verilebilir. Bunun ötesinde Taşıma Kanunu'ndaki kapsamındakiler dahil taşıtlar ve taşımalar ayrıca ilgili alanlarda ilgili mevzuatın (Trafik Kanunu, Belediye Kanunu, Ticaret Kanunu, Borçlar Kanunu vs.) da kapsamında olabilir.

Servis taşımaları

Kanuna bağlı olarak çıkarılan Yönetmelikte yukarıda belirtilen muafiyetler dışında kalan tüm taşımaların kapsanacağı düşünce-sine bağlı olarak, öncelerde servis taşımalarının kapsam dışı olmadığı hatırlıyorum. Ancak buna rağmen servis taşımaları hiçbir zaman yönetmelik ile düzenlenmedi. Burada servis taşımalarının belediye alanlarında yoğunlaşması ve belediye mevzuatında bunlara ilişkin belediye yetkisinin yer alması önemli olabilir. Bu duruma bağlı olarak 2009'da çıkan ikinci yönetmelikten itibaren şu andaki yönetmeliğin de ikinci fıkrasında yer alan “servis taşımalarındaki usul ve esaslar Bakanlıkça ayrıca düzenlenir” şeklindeki kapsam dışılık ifadesi yönetmeliklerde yer aldı. Bu düzenlemeye ilişkin olarak hangi mevzuata dayanılacağını, nasıl düzenleneceğini (hangi tür veya neyle) bilemiyoruz. Buna ilişkin olarak, öğrenci servis taşımalarına yönelik (okul taşımacılığı diyenler de var, ama bana göre



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

yanlış) özel bir yönetmelik bulunuyor. Bence bu önemli. Bir de sadece kamunun personelinin taşınmalarına ilişkin bir yönetmelikte bulunuyor. Hepsisi bu mu?

Yönetmeliğin servis taşımalarını, bir anlamda kendisi açısından kapsam dışı ilan etmesi olmasına rağmen iki husus dikkat çekici. Birincisi ve en önemlisi D4 belgelerinin tanımına alınması ve kullanılması. Genel şartlarına aykırı olarak Yönetmeliğe sonradan yapılan eklemeler sonucu servis hizmeti verecek özel D4'ler yaratıldı. D4'lerin servis hizmeti vermesinin yönetmeliğin servisleri kapsam dışı tutmasına ve tanımlara aykırılıktan öte bunlara D4'leri de aşan bir alan yaratıldı. Bunlar için D4 dahil, yönetmeliğin geri kalanındaki tahditli taşıt kaydetme kuralı delindi. İller arasında 100 km sınırı kaldırıldı vs.

Her şeyi altüst etmeye değer mi? Bunun bir gerekçesi vardır, ama bu gerekçe bu yanlışları haklı yapmadığı gibi açıklamaya da yetmez. Bence bir keyfiliktir bu. İkincisi ise A otomobille taşıma belgelerine ilişkin olarak, bu belgelerin tanımına aykırı biçimde yönetmeliğe kamunun otomobille hizmet almasını sağlayıcı -zorlama olduğu her halinden bellihaksız ve ayrımcı eklemeler yapıldı. Bu otomobillerin bir kullanım amacı da personel servisiydi. Bu ihtiyacın varlığı bu yanlış haklı yapar mı?

Bu yazının amacı bu ve benzeri yanlışları eleştirmek değil, servis taşımalarına ilişkin usul ve esasların belirlenmemiş olmasını sorgulamak. Burada öğrenci ve/veya personel şeklinde düşünülebilecek şehiriçi (belediye alanı içi) ve şehirdışı yapılmasına ilişkin bir yönetmelik hazırlanması zor mu, imkansız mı? Bence değil. Şehiriçindeki kısmın hangi belgeyle yapılacağı hususunu belediyeye bırakıp, yapıma esas ve usullerini belirlerseniz bana göre kolay. Zaten gereken hazırlıklar yönetmelik şeklinde var. Belediye alanı dışında, büyükşehirlerin ildışı diğer illerin iliçi/ildışı sınırları için servis tanımı olacak. Bunun çok büyük kısmı personel taşıması -ki, buna tarım işçileri dahil her çeşit işçi taşıması da girer. Çok özel şartlar gerektiren öğrenci servisleri (taşımalı öğrenim dahil) daha çok büyükşehir olmayan illerin iliçinde ve onlarda da büyükşehirlerdeki kadar güvenlik kaygıları olmayacak. Düşüncemi söylemem gerekirse, belediye alanı dışı, iller arası ve iliçi servis taşımaları D4 belgesiyle gerekli eklemeler yapılarak düzenlenebilir ve bunlar, yönetmelik kapsamında olabilir. Servis dahil kamunun ve özel sektörün otomobille taşıma ihtiyaçları için ise ayrı bir A belgesi türü (A3) yaratırsanız bu sorun da çözülebilir. Belediye alanı içindeki öğrenci ve personel taşımaları için tek ve bütün bir mevzuat gerektiğini düşünüyorum. Bunlar ayrı ayrı işler ve ayrı ayrı nitelikleri var. Personel servisinde çok özel şartlar ve detaylar gerekemeyebilir, ama öğrenci servisleri, özellikle de şehiriçlerinde titizlikle hazırlanmalı.

Kısa mesafeli taşımalar

Karayolu Taşıma Kanunu bu taşımalara ilişkin bir kapsam dışılık öngörmüyor, ancak bunlarla ilgili bir özellik var. İliçi ve 100 km'ye kadar iller arası taşımaların yönetmelik ile kapsanıp Bakanlık yetkisine alınması yanında, kanunun 3'üncü paragrafında, bunların yönetmelik ile valiliklere bırakılması yönünde yetki devri imkanı da bulunuyor. Bu, belirtilen alanda hem yolcu hem de yük ve eşya taşımaları için geçerli. Taşıma Kanunu sonrasında çıkan ilk yönetmelikte sadece yolcu taşımaları için bu yetki devri yapıldı. Daha doğrusu, bu aşamada önceden var olan düzen devam ettirildi. Yine de bunlar, Y gibi bir belgeye bağlandı ve bu şekilde yapılması önemliydi.

2009'da çıkarılan ikinci yönetmelik ile bu yetki devri sonlandırılıp Bakanlığın vereceği D4 belgesine geçiş gibi zor bir iş göze alındı ve bu dönüşüm yapıldı. Şimdi bu düzen duruyor ama kusursuz değil. Son yönetmelik öncesi taslaklarda bunun tekrar valiliklere verilmesi gibi bir yönelim olduğunu görüyoruz.

Böyle bir yanlışla gidilmemesi bence önemlidir.

Yönetmelikteki diğer belgelerde kanunun öngördüğü serbest piyasa düzeni ve anlayışı küçük istisnalar dışında tamamen uygulanırken kısa mesafe taşımalarında sanki sonsuza kadar sürecek bir esasmış gibi hâlâ arz-talep dengesi gözetiliyor. Bu açıkça kanuna aykırı. Kanunda öngörülmeyen bu ayırım, bana göre kanunda öngörülmeyen bir kapsam dışılığın, yönetmeliğin kapsam maddesinde de ifade edilmeden fiilen yer alması gibi... D4'e geçiş göze alan Bakanlık, kanunun gereğini burada kolaylıkla yapabilir. Tabii, bu da sopa havuç misali D4'lerin alanını biraz genişletmeyi serbestleştirmeyi gerektirebilir.

Belediye alanındaki yolcu taşımaları

Önce belediyelerin kendi faaliyetlerine ilişkin yapacağı personel ve yük taşımaları diğer resmi kurumlarda olduğu gibi kapsam dışıdır. Burada ele alınacak olan ve söz konusu edilecek husus belediyelerin kendi alanları içerisinde yapacağı, yaptıracağı yolcu taşımalarıdır. Taşıma Kanunu, bana göre kesinlikle bu alanı da kapsama amaçlı hazırlandı. Bunun kanıtı Taşıma Kanunu'nun kapsam maddesinin 3'üncü paragrafı. Burada belediye alanı sınırları içindeki taşımaların yönetmelik ve belediyelere bırakılması yönünde belediyelere, Bakanlığa yetki devri imkanı veriliyor. Burada hem yolcu hem de yük taşımacılığı söz konusu. Böyle bir yetki devri belediyelerde olmayan bir hakkın veya yetkinin devri halinde anlamlıdır. Demek ki, kanun, belediyelerde şehiriçi taşımalarda düzenleme yetkisi görmüyor. Ancak bunun devredilebileceğini de öngörüyor. İlk yönetmelikte böyle bir yetki devri yapılmadı. Bu durum belediyelerin zaten var olan haklarını kabullendiği anlamında değildi şüphesiz. Ama sanki net olmayan bir durum varmış gibi de yapılarak belediye alanına ilişkin servisler dahi hiçbir düzenlemede yer almadı. Geri planda çok tartışmaların olduğu şüphesiz. Sonunda 2009'daki Yönetmeliğin kapsam maddesini şöyle bir düzenleme eklendi: Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile Belediye Kanunu hükümleri saklıdır. Kapsam maddesinde yer alan bu husus şehiriçi taşımaları bir yetki devri yapılmasa bile zaten belediye yetkisi anlamında belediye yetkisinde olduğu bu nedenle de yönetmelikte kapsam dışı tutulduğu anlamına gelir mi? Değilse anlamı ne?

Karanlıkta yol aramak

Bakanlığın hangi nedenlerle bu ifadeyi koyduğunu ve bunun ne anlama geldiğini çok defalar sormamıza rağmen bir bilgi edinemedik. Buna da bağlı olarak şehiriçi alanlarda (büyükşehirlerde, ilin tamamı oluyor) bir yetki tartışması sürüyor; Bakanlığın verdiği yetki belgelerinin şehiriçi taşıma imkanı verip vermediği gibi. Buna biraz girelim. Bakanlığın bazı yolcu taşıma belgelerinde belediye alanında kapsam içinde faaliyet alanını yurtiçi taşıma olarak belirtmesi, özellikle de D1 belgelerindeki şehirlerarası (illerarası) taşıma kavramını kaldırıp yurtiçi taşımayla yetinmesi belediye alanını da kapsama iddiası olarak görülebilir.

- Bir de kamu hizmeti alınan A1'lerin belediye alanında da hizmet verebilmesi, bu belgelerin belediye alanında geçerli olduğu iddiası olabilir.

- İlin tamamını kapsayan büyükşehirler sonrası Bakanlığın bu illerde iliçi taşıma amaçlı D4 belgesini düzenlememesi belediye haklarını tanımak anlamı taşımaz mı?

- D4 yetki belgesi hariç iliçi iki nokta arası taşıma hattı düzenlenmemesi, büyükşehirlerde D4 olmadığına göre büyükşehir olan illerin iliçinde taşıma hattı gerektiren tarifeli taşımalara belediyelerin hiçbir şekilde Bakanlığın hat vermeyeceği yani bu taşımaların yapılmayacağı anlamını getiriyor mu?

- Büyükşehir alanı içindeki havalimanı taşımalarında bakanlığın önce bu taşımaları büyükşehre bırakması, sonra da iliçi iki nokta arasında taşıma hattı düzenlenmez ilkesi ile çalışma pahasına D1'lere taşıma yapma izni verilmesi belediye alanına müdahale şeklinde görülemez mi?

Bu tartışmaların yaşandığı sırada TBMM'nin yaptığı bir değişiklik düzenlemesi ile belediye alanındaki tüm yolcu taşımaları için belediyeden izin alınması kuralı getirildi. Trafik Kanunu'na yapılan bu ekleme, bana göre artık bu belirsizliği gidermiş olmalıdır. Belediye alanlarındaki yolcu taşımaları bele-

diyelerin yetki ve sorumluluğunda olduğu görülmeli ve kabul edilmelidir.

Yetki devri halleri

Bakanlık isterse belediye alanlarındaki belediye yetkisini tanımaksızın da yönetmelik ile belediyelere yetki devri yaparak bu sorunu çözebilir. Böyle bir çözüm Karayolu Taşıma Kanunu ile getirilen düzenin çok daha etkin şekilde olmasını buna yönelik net yönetmeliklerin hazırlanmasını mümkün kılar. Şehiriçi yolcu taşımaları için bu yetki devri yapılmasını uygun buluyorum. Peki, diğer haller?

Büyükşehir olmayan iliçi ve tüm illerde iller arası kısa mesafeli yolcu taşımaları için valiliklere yetki devri yapılması mümkün, ama ben bunun doğru olmadığı kanaatindeyim. Buralarda yük taşımaları için yetki devri yapılabilir mi? Bu denetim kolaylığı sağlasa da iyi olmazdı. Valilik halen de istediği denetimleri yapabilir.

Büyükşehir olan illerde büyükşehiriçi yük taşımaları için büyükşehre yetki devri yapılmalı mı? Bence, Bakanlığın ve valiliklerin denetiminin yetmediği alanlarda böyle bir yetki devri uygun olabilir. Belediyelerin daha iyi denetleyebileceği yük taşımalarının olumsuzlukları giderilebilir. Bu husus mutlaka değerlendirilmelidir. En azından hafriyat ve benzeri taşıma araçlarının belediyelerce denetimi konusunda bir yetkilendirme yapılmalıdır. Bu husus öncelikle İstanbul ve Ankara gibi bu türden sorunları büyük olan illerde önem taşımaktadır. Yine bu konuda Bakanlığın yetkilerinin saklı tutulması ile belediyelerin tahdit ve plaka satışı gibi alanlara yönelememesi dikkate alınmalıdır.

Turizm taşımaları

Bazıları, turizm taşımalarının Ulaştırma Bakanlığı uhdesinde ve mevzuatında olmasına karşı çıkıp Turizm Bakanlığı mevzuatına bağlanmasını savunurlar. Önce belirtelim ki, turizm taşımacısı diye özel bir taşıma türü yoktur. Bunlar tarifesizdir, düzensiz taşımaların daha doğrusu grup yolcu taşımalarının özel bir halidir. Spor, eğlence, düğün, cenaze, panayır, toplantı, özel grup etkinliği gibi her türlü etkinliğe grup halinde gidilmesinden farklı değildir.

Turizm taşımacılarını Turizm Bakanlığı'nın alanına sokmak, öğrenci taşımacılarını eğitim, tarım ürünlerini taşımayı tarım, sanayi ve hammadde ürünleri taşımasını ekonomi veya sanayi, spor taşımalarını gençlik ve spor, askeri personel taşımalarını Milli Savunma Bakanlığı alanına bırakmak olur. Sadece taşımacılar yetmez, turizm personeli hastalandığında turizm hastanesine gitsin. Turizm polisi de Turizm Bakanlığı'na bağlansın. Turizmin her şeyi Turizm Bakanlığı'nda olsun. Diğer bakanlıkları da kapatalım. Böyle bir anlayış olamaz. Her türlü taşıma, Ulaştırma ve Alt-yapı Bakanlığı ilgi alanında ve karayolu taşıma mevzuatı kapsamında olmalıdır.

Burada turizm taşıması yapan taşımacı ve taşıtlar genelde Trafik Kanunu yanında sadece karayolu mevzuatına tabidir. Turizmle ilgili bir mevzuatın konusu değildirler. Peki, turizm ile ilgili özel istekler olduğunda ne yapılacaktır? Bununla ilgili iki seçenek vardır. Birinci grup taşımaları için her türlü özel istek (taşıma mevzuatına aykırı olmayan) ve lüks konfor talepleri taşıma sözleşmesine şart koşulup istenebilir. Turizm taşımalarında, isteyen bunu yapabilir. İkincisi bunların turizm mevzuatında özel olarak belirtilip ilgili turizm seyahat acentesinin bunları sağlaması, daha doğrusu sağlatması şartı konabilir. Bunlardan doğrudan taşımacıyı sorumlu tutamazsınız. Turizm taşımaları turizm mevzuatının taşıma mevzuatının konusudur ve bu kapsamdadır. Buna göre denetlenir ve gerekirse cezalandırılırlar. Örneğin, turizm grubunun taşındığı otobüslerde rehber bulundurmak taşımacının değil ilgili turizm seyahat acentesinin sorumluluğudur.

Bitirirken bir de şunu belirteyim: Turist taşıyan araçların turizm mevzuatı dışındaki karayolu taşıma ve benzeri mevzuatta diğer araç ve taşımalarda bir ayrıcalığı yoktur. Örneğin havalimanından turist alan bir D2 otobüsü ile diğer grupları karşılayan D2 otobüsü aynı şartlarda olmalıdır. Cama TÜR SAB yazısı koymak bir ayrıcalık getirmez. İsteyen parasını verir alır ve bu yazıyı koyar, o başka, ama bu yazı kanunları uygulayan görevliler için bir ayrıcalık taşıy mı? Bana göre hayır... ■

Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü Alper Kurt

1

İlk çeyrekte 5352 adet kamyon üretti

İç pazarda 2082 adet satış elde etti

2021 için 2020 yılından daha büyük bir pazar öngördüklerini belirten Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü Alper Kurt, “2021’in ilk 3 çeyreğinde 5 bin 352 adet üretim gerçekleştirdik. Bunun 3 binden fazlasını ihraç ettik. İç pazarda ise 2 bin 82 adetlik satış rakamına ulaştık. 2021 hedeflerimiz pandeminin gidişatına paralel hareket edecek. Siparişlerimiz geldikçe, müşterilerimizi bekletmeden araçlarını onlara en kısa sürede ulaştırabilmek için planlamalarımızı yapıyoruz. Hedefimiz 2020’den daha fazla üretim, satış ve ihracat yapmak” dedi.

RÖPORTAJ: ERKAN YILMAZ

Pandemi süreci birçok sektörde olumsuzluklar getirirken, yaşanan kısıtlamalar ve kapanmalar nedeniyle hayat zaman zaman durdu. 2020 ve 2021 yılında hiç durmayan, yurtdışı ve yurtiçi nakliye tarafı oldu. Bu hareketlilik kamyon satışlarını da büyüttü. Satışların büyümesindeki etkenler arasında pandeminin yanı sıra kamyon pazarının 4 yıldır daralması ve yaşanan filoların yenilenme ihtiyacı olduğu ifade ediliyor. Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü Alper Kurt ile hem 2020 yılı ve 2021 yılının ilk çeyreğindeki kamyon pazarını konuştuk hem de geleceğe yönelik beklentileri öğrendik.

ARTIŞ YÜZDE 203

■ **Kargo ve dağıtım sektöründe hiç kimsenin beklemediği bir gelişim ve hareketlilik var. Bu hareketlilik bu alandaki ürün gruplarına nasıl bir talep artışı getirdi? 2021’in ilk üç ayını 2020’ye göre kamyon ve ağır ticari araç pazarı açısından değerlendirebilir misiniz?**

- Pandeminin başlamasıyla hemen her ülkede otomotiv pazarlarının daraldığına şahit olduk. Türkiye ağır ticari araç pazarı, bu anlamda ayrışarak büyüyen sayılı iç pazarlardan biri oldu. Mercedes-Benz Türk olarak biz de hem kamyon hem de otobüs alanında aralıksız bir biçimde satış ve servis hizmetlerimizi sürdürerek hayatın devamlılığını sağladık.



Alper Kurt

■ **2020 ve 2021 yıllarında ağır ticari araç pazarındaki satışların çoğu; son 4 yıldır daralan pazarın da etkisiyle araç parkı yaşanan filoların araç yenileme ihtiyaçlarının yüksek olmasından kaynaklandı.**

- Ağır ticari araç segmentinde günlük hayatın devamlılığını sağlayan tedarik zincirinin en önemli yapı taşı olan kamyon hareketliliğinde özellikle yurtiçi taşıma faaliyetinde bir artış oldu. İlave olarak pandemi döneminde devletin vermiş olduğu kredi teşvikleri de pazarın büyümesinde önemli bir etken oldu. Özellikle çekici pazarının çok daha fazla artış gösterdiğini gözlemledik.

2020’de toplam Pazar, bir önceki yıla göre yüzde 112 büyürken, çekici pazarı yüzde 211 büyüdü. 2021 yılının ilk çeyreğinde ise, toplam pazar geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 133 artarken, çekici pazarı yüzde 203 oranında arttı. Hem yurtiçi nakliye hem de uluslararası nakliye kaynaklı çekici pazarı trendinin bundan sonraki yıllarda da benzer seviyelerde devam etmesini bekliyoruz.

2021’in ilk çeyrek sonuçlarına göre Türkiye’nin toplam otomotiv üretiminde yüzde 1 artış var, ancak ihracat yüzde 6 oranında azaldı. 2021 ilk çeyreğinde ağır ticari araç ihracatında ise 2020’ye göre yüzde 22’lik artış gözlemlendi. Ticari faaliyetlerdeki hareketliliğin lojistik ihtiyacını arttırması ile özellikle yük taşımacılığına yönelik araçlar içerisinde, geçen yılın aynı dönemine göre üretimi yüzde 105 artan kamyon



segmenti dikkati çekiyor. Bu dönemde toplam ticari araç pazarı yüzde 73, ağır ticari araç pazarı da yüzde 88 arttı.

2020’YE GÖRE ARTIŞ YÜZDE 81

■ **Bu 3 aylık süreçte Mercedes-Benz Türk’ün pazarda elde ettiği seviye ve satış adetleri ile ilgili bilgileri 2020 ile karşılaştırarak verebilir misiniz?**

- 2020’nin ilk çeyreği ile 2021’in ilk çeyreğini karşılaştırdığımız zaman, üretimde yüzde 94 artış sağlarken ihracat rakamlarımızdaki büyüme yüzde 85 düzeyinde oldu. İç pazardaki kamyon satışlarımızı geçen senenin ilk çeyreği ile kıyasladığımızda, yaklaşık yüzde 81’lik bir artış olduğunu görebiliyoruz. Bu artışların nedenlerinin başında, pandemi sebebiyle ertelenen alımların olduğunu tahmin ediyoruz.

DAHA BÜYÜK BİR PAZAR OLACAK

■ **3 aylık pazar seviyesi, yılın geri kalanına yönelik ne gibi bir beklenti ve toplam pazar tahmini oluşturunuz?**

- Kamyon ürün grubunda her ne kadar yılın ilk çeyreğinde, 2020’ye kıyasla hem yurtiçi pazar hem de ihracat pazarlarında bir büyüme yaşanmış olsa da, pandemi koşulları tamamen ortadan kalkmadan yılsonu projeksiyonu ile ilgili kesin ifadeler kullanmak pek mümkün olmuyor. 2021 yılını öngörebilmek için pandeminin nereye gideceğini bilmek gerekiyor. 2021 için 2020 yılından daha büyük bir pazar öngörüyoruz. Fakat büyümenin boyutuyla ilgili olarak pandemi ve ekonomik koşullar bu noktada temel belirleyici olacaktır. 2021 yılında, mevcut pazarlarımızda sürdürülebilir büyümeyi devam ettirmeyi hedefliyoruz. Önümüze çıkması muhtemel yeni pazar fırsatlarını da sürekli takip ediyoruz.

ÜRETİM 5.352, YURTIÇİ SATIŞ 2.082

■ **2020’de Mercedes-Benz Türk 13 bin 492 kamyon üretti, 6 bin 932 satış hacmine ulaştı. 7 bin 947 kamyon ihraç edildi. Bu yıl üretim, iç pazar satış ve ihracata yönelik hedefiniz nedir?**

- 2021’in ilk 3 çeyreğinde 5 bin 352 adet üretim gerçekleştirdik. Bunun 3 binden fazlasını ihraç ettik. İç pazarda ise 2 bin 82 adetlik satış rakamına ulaştık. 2021 hedeflerimiz, pandeminin gidişatına paralel hareket edecek. Siparişlerimiz geldikçe, müşterilerimizi bekletmeden araçlarını onlara en kısa sürede

ulaştırabilmek için planlamalarımızı yapıyoruz. Hedefimiz 2020’den daha fazla üretim, satış ve ihracat yapmak.

HEDEF: 300 BİNİNCİ ÜRETİM

■ **Pandeminin üretim süreçlerine ne gibi olumsuz etkisi oldu? 2020 Ekim ayında 285 bin kamyon üretilmiş durumdaydı. 300 bininci kamyonun ne zaman üretim bandından indiğini görebiliriz?**

- Pandemi sebebiyle 2020’de yaklaşık 1 ay kadar fabrikalarımızda üretimimizi durdurduk, biliyorsunuz. Bu noktada çalışanlarımızın sağlığı her şeyin önünde geliyor. Aldığımız önlemler sonrasında üretimimize 24 Nisan 2020’de yeniden başlayarak aralıksız bugünlere kadar geldik. Ekim 2020’de, Aksaray fabrikamızdan, 285 bininci kamyonumuzu yollara çıkardık. 2021’de 300 bininci kamyonumuzu üretmeyi planlıyoruz. Yıl bitmeden bu rakama ulaşmayı hedefliyoruz.

UYGUN FİNANSMAN KOŞULLARI...

■ **Yüksek faiz ve kurlardaki değişim araç alımlarına nasıl etkiler yapıyor? Araç fiyatlarında son 3 ayda nasıl bir değişim oldu?**

- Pandemiyle birlikte dünya genelinde otomotiv sektöründe hammadde tedarikinde birtakım aksamalar ve hammadde maliyetlerinde önemli artışlar yaşandı. Bununla birlikte ekonomik koşullardaki değişiklikler de ister istemez araç üreticilerinin ve ithalatçıların maliyetlerini etkiliyor ve netice itibarıyla araç fiyatlarına yansıyor.

Biz marka olarak, bu süreçte hem MBFH hem de işbirliği içerisinde olduğumuz kamu ve özel bankalar aracılığı ile müşterilerimize uygun finansman koşulları sunarak müşteriye yansıyan toplam maliyet etkisini oldukça sınırlı tutmaya çalıştık.

Ticari araç alımında müşterinin tercihlerini toplam sahip olma maliyeti belirliyor. Bu kapsamda ticari araç işletmecilerinin araç fiyatı ve finansman maliyetinin yanı sıra en büyük masraf kalemlerinden biri de yakıt giderleri. Son iki yıldır yurtiçinde pompa fiyatlarının yatay bir seyir izlemesinin de müşterilerimizin maliyetlerine son derece olumlu yansadığını söyleyebiliriz.

KİŞİYE ÖZEL KREDİLENDİRMELER

■ **Satışlarınızın ne kadarlık kısmı Mercedes-Benz Finansman tarafından finanse edilebildi?**

- Mercedes-Benz Finansal Hizmetler, satışını gerçekleştirdiğimiz 0 km araçların yarısını finanse ediyor. Kişiye özel kredilendirme yapıyoruz. Gerektiği noktada finansal sıkıntı yaşayan müşterilerimiz için yeniden yapılandırma veya erteleme gibi seçenekler de devreye giriyor. Zor zamanlarda müşterilerimizin ihtiyaçlarına yönelik yaptığımız çalışmalar sayesinde bugünden yarını değil, tüm zamanların en güvenilir iş ortağı olarak görülmeyi amaçlıyoruz. Şirketimizi sadece kamyon üreten ya da satan bir firma gibi değil, işbirliğinde bulunduğumuz tüm müşterilerimizin bir dostu, en büyük destekçisi olarak konumlandırıyoruz.

Devamı: 9’da



Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü Alper Kurt

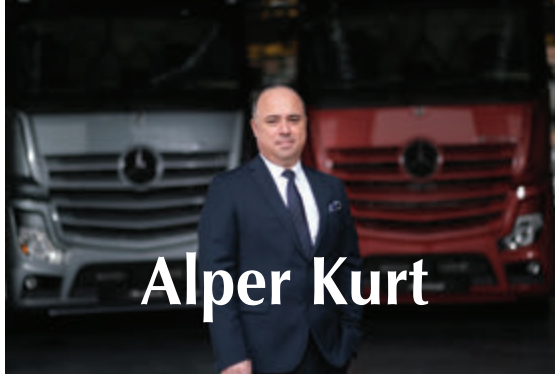
Araç parklarında yenileme

2

Baştarafı: 8'de

■ **Yeni araç alımlarındaki takas seviyesi nedir? İkinci el pazarı açısından da ilk 3 ayı değerlendirebilir misiniz? Yılın geri kalanında ikinci el pazarında nasıl bir hareketlilik bekliyorsunuz? Araç parkının giderek yaşlandığı dile getiriliyor, sizin bu konudaki düşünceleriniz nelerdir?**

- Takas konusundaki oranlar sektörün genel durumu ile ilintili bir biçimde değişkenlik gösteriyor. Müşterilerimiz, parklarını yenilemekten ziyade büyütme eğiliminde olduğu senelerde, bu oran, görece düşük seyrederken; toplu alımların olduğu ve araç parkının yenilenme eğiliminde olduğu senelerde ise daha yüksek gerçekleşiyor. Normal sayılabilecek yıllardaki takaslı satışların oranı yüzde 10 ile 15 seviyesinde seyreliyor. 2021 yılında, ağırlıklı olarak araç parkı yenilenmenin ön planda tutulacağını öngörüyoruz. Bu sebeple takaslı satışların ağırlığının daha fazla olacağı bir sene olacaktır. 2020'nin ikinci veya üçüncü çeyreğindeki hareketlilik kadar olmasa da 2021'nin ilk çeyreğinde ikinci el pazarının önceki yıllar kadar hareketli bir dönem olduğunu söyleyebiliriz. Segment bazında baktığımızda; çekici yönünde talep ağır basıyor olsa da inşaat ve kargo araçlarına da önemli bir talep geldiğini görüyoruz. İlk çeyrekte aldığımız sinyaller yine en az geçtiğimiz sene kadar hızlı bir ikinci el pazarının bizi beklediği yönünde. Fakat bu ilk sinyallerin ne derece gerçeği yansıyacağını pandeminin ve ekonominin sene içindeki seyri belirleyecek. Bu aslında rakamlarla da desteklenen bir durum. 2011-2015 yılları arasında ortalama senelik 38-39 bin adetlik bir yeni araç pazarından söz ederken, 2016-2020 yılları arasında maalesef bu rakamın yarısından daha düşük yeni araç pazarları gerçekleşti. Bu da ülkedeki araç parkının içindeki eski model araçların ağırlığının daha fazla olması anlamına geliyor. Ayrıca Euro6 inşaat araçlarının önemli bölümünün yurtdışına ihraç edildiğini de düşünürsek, bu durum araç parkının yaşlandığı söylemini destekleyen bir başka unsur olarak karşımıza çıkıyor.



Alper Kurt

AROCS, ACTROS VE ATEGO'DAKİ YENİLİKLER

■ **Mercedes-Benz'in Arocs, Actros ve Atego modellerinde 2021 yılı için kapsamlı yenilikler bulunuyor. Öncelikle araçlardaki yeniliklerin neler olduğu konusunda bilgiler verebilir misiniz? Bu yenilikler içinde pazarda sizi öne çıkaranların neler olacağını söylersiniz? Yeniliklerin satışlarınıza etkisinin ne olacağını düşünüyorsunuz?**

- 2021 yılı için Actros, Arocs ve Atego'dan oluşan çekici, inşaat ve kargo-dağıtım gruplarında yeni modellerinin üretimine ve satışına başladık. Mercedes-Benz Türk olarak yeni nesil kamyonlarımızın güvenlik, konfor ve ikinci el değerini korumasıyla hem filo müşterilerimizin hem de bireysel kullanıcıların ilk tercihi olmayı sürdürmeyi amaçlıyoruz. Premium segmentte başarı yakaladığımız Actros 1851 çekicilerin kapsamı 2021 yılında daha da zenginleştirildi. Yeni Actros 1851 Plus paketi ile bu segmentte daha yüksek donanım beklentisine sahip müşterilerimize hitap ederken, bir diğer yenilik olan Actros 1842 LS ile, odağında ilk yatırım maliyeti bulunan yurtiçi taşımacılık müşterilerimize hitap ediyoruz. Mevcut Arocs modellerinde yeni opsiyon ve paketler sunmaya başladık. İnşaat kamyon grubunun en güçlü modellerinden Mercedes-Benz Arocs 8x4 damper serisi kamyonlar ve beton pompası üst yapısına uygun çift çeker Arocs kamyonların motor güçleri artırıldı. Beton mikseri segmentinde ise yeni Arocs 3740 aileye katıldı. 2021 yılında tüm Atego araçlarımızın standart donanımları da sürücü konforunu gözeterek şekilde zenginleştirilirken şehir içi dağıtım odaklı Yeni Atego 1018 standart paketi de seriye katıldı.

Tüm model ailesinde müşterilerimizin beklentilerine göre yenilikler gerçekleştirdik. Geniş ürün portföyümüz ile Mercedes-Benz Türk olarak, 2021 yılında da Türkiye kamyon pazarında yıllardır süregelen tartışmasız liderliğimizi pekiştirmeyi hedefliyoruz.

ARAÇLARA YÖNELİK EĞİTİM SÜREÇLERİ

■ **Araçların teknolojik özellikleri her geçen gün artarken kaptanların bu teknolojiye uyumunu nasıl gözlemliyorsunuz, bu noktada araç eğitimleri ile ilgili ne gibi çalışmalar yapıyorsunuz? Özellikle Mirrorcam, yenilikler arasında öne çıkan bir özellik, ama sahada bu özelliği yeterince bilinmediği yönünde bilgiler de geliyor... Siz neler söylersiniz?**

- Hem müşterilerimiz hem de bayi

ağımızda eğitimlerimize devam ediyoruz.

Aksaray Kamyon Fabrikası'nda ürettiğimiz Yeni Actros çekiciler için Türkiye'nin farklı bölgelerinin ziyaret edildiği aktiviteler gerçekleştiriyoruz. 2020'deki Türkiye turunda, Yeni Actros roadshow ekibi toplamda 7 farklı lokasyonda tüm bayi ağımıza ulaştı. Milyonlarca kilometrelik zorlu testleri ardında bırakarak yollarla buluşan Yeni Actros çekiciler, roadshow kapsamında 4 bin kilometre daha yol kat ederek kendilerini bir kez daha kanıtladılar. Seçilen bu lokasyonlar sayesinde, diğer bayi teşkilatından katılımcılar konaklamaya ihtiyaç duymadan, pandemi koşullarına uygun olarak fiziksel eğitimlere katılabildi. Pandemi sürecinde, profesyonel eğitim platformlarıyla dijital ortamda aktarılan içerikler, pandemi sürecinin iyileşme göstermesine paralel olarak fiziksel ve pratik deneyimlerle pekiştirildi. Gerçekleşen hibrit eğitimimiz aslında yeni bir model. Pandemi ile bu yeni eğitim modelimize hızlıca geçtik, modeli uyguladık ve başarılı sonuçlar elde ettik. Pandemi bittiğinde de yüksek verim aldığımız bu dijital ve yüz yüze eğitim modeline devam edeceğiz.

Bu aktivitelerimizle araçlarımızdaki yeni teknolojilerin daha da net anlaşılabilmesini amaçlıyoruz.

Ayrıca 2020'de devreye aldığımız yeni sosyal medya kanallarımız üzerinden de yeni teknolojilerimizi anlatmayı sürdürüyoruz. Özellikle Mercedes-Benz Türk Kamyon & Otobüs Youtube kanalımızı açarak araçlarımıza dair özellikleri buradan gösteriyor ve merak edilenleri aktarıyoruz. Bu sebeple "Kafayı Değiştirenler" (#kafayidegistirenler) çalışmamıza başladık. Bu kapsamda yeni teknolojilerin faydalarına vurgu yapmaya çalışıyoruz.

MÜŞTERİ İHTİYAÇLARI ÖNEMLİ

■ **1 Şubat 2019 tarihinde Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörlüğü'ne atadınız. Aslında kamyon ürün grubuna da yabancı değilsiniz. 2008 yılında kamyon ürünlerinin satış sonrası hizmetler müdürlüğü görevine 2012 yılında ise kamyon filo satış kısım müdürlüğüne atadınız. 2016 yılında ise otobüs ürün grubunda göreviniz başladı... 3 yıl sonra ise tekrar kamyon tarafında görev aldınız... Farklı ürün gruplarında görevler almanın size kattığı deneyim sürecini merak ediyoruz, ne gibi kazanımlar elde ettiniz? Ayrıca hem otobüs hem de kamyon müşterisini tanıyorsunuz, hangisi daha zor müşteri, ne gibi farklılıkları var?**

- Mercedes-Benz Türk içerisinde otobüs ya da kamyon gibi departmanların müşteri profillerinde elbette farklılıklar var. Ancak burada temel olanın ne sattığınız değil, müşterilerinizin

ihtiyaçlarını ne derece karşıladığınız olduğunu söyleyebilirim. Şirketimizin temel amaçları arasında kusursuz müşteri memnuniyeti olduğundan faaliyette bulunduğumuz alanların tamamında bu hedefe odaklı çalışmalar gerçekleştirmekteyiz.

DİJİTAL DÖNÜŞÜME HIZLI UYDUK

■ **Pandemi ile birçok sektör için hiçbir şey eskisi gibi olmayacak denildi. Siz özellikle kamyon tarafı açısından eskisi gibi olmayacak yönünde bir tespitiniz var mı? Pandemi öncesinde bu yoktu şimdi var ve artık kalıcı olacak dedğiniz bir durum var mı?**

- Pandemiyle birlikte dijitalleşme alanında yaptığımız çalışmaların meyvelerini topladık diyebiliriz. Pandemiyle beraber hayatımıza hızlı bir şekilde giren dijital dönüşüme biz de Mercedes-Benz Türk olarak çok hızlı adapte olduk. Bayilerimiz ile toplantılarımızı, eğitimlerimizi ve müşterilerimiz ile görüşmelerimizi gerekli zamanlarda dijital olarak gerçekleştirdik. Elbette bu dönüşümün pandemi sonrasında da belli ölçülerde hayatımıza etkisinin sürmesini bekliyoruz.

ESNEK ÇALIŞMA KOŞULLARI

■ **Son olarak pazar, ürünler derken asıl merak ettiğim bir nokta daha var: Bir yılı geride bıraktığımız bu pandemi sürecine yönelik neler hissediyorsunuz? Bu süreçte daha çok evden mi çalıştınız, süreci nasıl yönettiniz? Evden çalışırken edindiğiniz izlenimleriniz neler? Müşteri ziyaretlerinde online ortamlarda mı bir araya geldiniz? Nasıl oldu bu süreç? Biraz bu süreci ve duygularınızı da öğrenmek istiyoruz...**

- Pandeminin ilk döneminden itibaren üretim haricindeki alanlarda çalışanlarımız, uzaktan çalışma modeline geçtiler. Halen bu uygulamamızı sürdürüyoruz. Pandemi öncesinde de esnek çalışma koşulları sunuyorduk. Gerekli haller olması durumunda ekibimizle fiziksel olarak bir araya geliyoruz. Hem şirket içinde hem de müşterilerimizle dijital dünyanın faydalarından yararlanarak görüşüyoruz. Fiziksel olarak bir araya gelmemiz durumundaysa pandemiye karşı tüm önlemleri alarak hareket ediyoruz. Günlük rutinimiz içindeyse bir değişiklik olmadığını söyleyebilirim. Dijital alana yaptığımız yatırımlar bu pandemide bize hızlı bir biçimde adaptasyon sağladı diyebiliriz. ■



30 CNG'li Karsan 'Sarı Limonlar' Mersin ulaşım filosuna katıldı



Mersin Büyükşehir Belediyesi 87 adet CNG'li Karsan otobüsün ilk 30 araçlık partisini teslim aldı. Başkan Vahap Seçer, filoya 100-120 aracı daha katmak istediklerini söyledi.

Eski Otogar alanında yapılan teslim törenine Başkan Seçer, Mezitli Belediye Başkanı Neşet Tarhan, MTSO Yönetim Kurulu Başkanı Ayhan Kızıltan, MTSO Meclis Başkanı Hamit İzol, Karsan Genel Müdür Yardımcısı Muzaffer Arpacioğlu, Büyükşehir Belediyesi bürokratları, Meclis üyeleri ve siyasi parti temsilcileri katıldı.

'Sarı Limonlar'

'Aylık Gazoz Ulaşım Limon' sloganı ile Mersinliler'e hizmet edecek olan 'Sarı Limonlar'ın anahtar teslim töreninde konuşan Başkan Seçer, "87 aracın ilk 30 adetini teslim alıyoruz. Eylül ayına kadar tüm araçlar filoya katılmış olacak. Bu araçları kendi bütçemizle karşıladık. Biz bu 87 aracı dizel olarak alsaydık ekstra bizim 10 milyon lira akaryakıt giderimiz olacaktı. Yıllık maliyetimize 10 milyon lira bir ilave gelecekti. Bizim toplamda 263 aracımız bulunuyor filomuzda. Bunun 18'i körüklü, 205'i de standart araçlar. Elimizde bunun 26'sı midibüs olmak üzere 160 aracımızın ortalama yaşı 17. Bunların yenilenmesi lazım" dedi.

Yeni araç alımı

100-120 arasında yeni otobüs alımı daha yapacaklarını ifade eden Başkan Seçer, "Araç alımını Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası'nın bize sağladığı bir imkanla gerçekleştireceğiz. 22 milyon Euro'luk bir kredi mutabakatı sağlandı. Bunun 7 milyon Euro'luk kısmı hibe olacak, 10 yıl ödemeli" dedi.

56 araçlık alıma çıktıklarını da belirterek, "Bu güzergâhlardaki araçlarımız demode. Tabiri caizse akla ziyan. Koca koca otobüsler 100 km'de bunlar 40-42 litre mazot tüketiyor. Hatta o eski demode, yaşlı araçlar çok daha fazlasını tüketiyor. Astarı yüzünden pahalıya mal oluyor. Şu anda 56 araçlık alıma çıktık. Şartnamesi hazırlanıyor. Bunu da uygun koşullarla umut ediyoruz filomuza kazandıracağız" diye konuştu.



"58 adet 8.5 metrelik araç alacağız"

Başkan Seçer, filoyu yenilemek için yeni alımlara gideceklerini sözlerine ekleyerek, "58 adet 8.5 metrelik araç alacağız ve IBRD yatırım programına alındığı andan itibaren onun da parası hazır, onun da ihalesine çıkacağız. Toplamda bütün Mersin için konuşuyorum 350 araç olacak filomuzda. Çünkü bazı eski araçları ya da ekonomik ömrünü doldurmuş araçları filomuzdan çekeceğiz. Bunun 270 adedi merkezde hizmet verecek, diğerleri ilçelerimizde hizmete devam edecekler" dedi.

Yüksek kapasiteli klima ile donatıldı

Karsan Genel Müdür Yardımcısı Muzaffer Arpacioğlu da araçların teknik özelliklerini anlatarak, "Bugün 87 araçlık filomuzun ilk 30 aracının teslim töreninde hep birlikteyiz. Belediyemizin ticari ekibinin yaptığı talepleri göz önüne alarak zaten teknolojik olan araçlarımızı daha da teknolojik hale getirdik. Kamera sistemleri, arka görüş kamerası, çarpışma sensörleri, özellikle sizin sloganınızdan yola çıkarak kimse bu sıcakta ayılıp bayılmasın diye yüksek kapasiteli bir klima ile aracımızı donattık. Hem şoför tarafında hem de yolcu tarafında temiz hava girişli klima sistemini araçlarımıza uygulamış bulunuyoruz. Hoppinize yeni araçlarımızın hayırlı olmasını diliyorum" dedi.

Konuşmaların ardından Karsan Genel Müdürü Muzaffer Arpacioğlu, temsili olarak Başkan Seçer'e anahtar teslimi ve plaket takdimi gerçekleştirdi. Ardından Başkan Seçer direksiyon başına geçti ve araçlar hakkında şirket yetkililerinden bilgi aldı. ■



Mustafa Yıldırım

TOBB Karayolu Yolcu
Taşımacılığı Sektör
Meclis Başkanı

my@tasimadunyasi.com

İlkbaharı kaybettik, en azından yazı kurtaralım

29 Nisan - 17 Mayıs tarihleri arasında tam kapanma sürecine girmemiz ile geçen seneye geri döndük. Pandemi süreci 2020 Mart ayında başladığında tam kapanma süreci başlamıştı. Seyahatler de, zorunlu haller dışında, izne bağlı olarak yapılabiliyordu. Aynı duruma geri döndük. Sektör olarak Bayram'ı bekliyorduk ama yine bayramda Bayram yapamayacağız.

Tam kapanma kararının açıklandığı günden beri Türkiye genelinde otogarlarda büyük bir yoğunluk yaşandı. İstanbul Otogarı'ndaki hareketlilik seviyesi yüzde 150 noktasına geldi. Bu, tek ayaklı bir hareketlilikti. Fiyatlar zaten rekabetçi bir seviyede idi. Bu hareketliliğin çok fazla bir yararı olmayacak. Bu arada bilet fiyatlarının çok arttığına yönelik yolcu şikayetleri üzerine büyük firmaların yöneticileri ile konuştum. Bir hafta önceki fiyatlar neyse onu uyguladıklarını söylediler.

Sadece uzun yol firmalarının bazıları dönüşte boş gelecekleri için daha önce kısıtlı dönemdeki fiyatlarını uygulayabiliyorlar. Yine de fiyatlar rekabetçi fiyatlar. Sektörde bir fırsatçılık söz konusu değil. İstanbul Otogarı etrafındaki karsan taşımacılar yine fahiş fiyatlarla taşımacılık yaptılar. Bu konudaki tespitlerimizi ilettik. Kolluk kuvvetlerinin gerekli yaptırımları uygulayacaklarına inanıyoruz.

Yüzde 50 kapasiteye geri döndü

Sıkıntılardan bir tanesi de yeniden yüzde 50 kapasite kurallarına geri dönüş oldu. Aynı aileden bireylerin yan yana seyahat etmesinde bir engel yok diye düşünüyoruz. Kısıtlama sadece 17 gün ile sınırlı. Daha sonrasında, otobüslerin yine tam kapasiteyle bilet satışına devam etmesi gerektiğini düşünüyoruz. Gerekli önlemler alındıktan sonra otobüsler tam kapasite ile çalışabilmeli. Kısıtlama sonrasında yüzde 50 kapasitenin devam etmesi sektör için yeni bir yıkım olur. Otoyol, köprü, sigorta, motorlu taşıtlar vergisi aynı ama yüzde 50 kapasite ile yolcu taşıyacaksınız ve üstelik aynı fiyatla! Böyle bir şey olmaz. Yüzde 50 kapasite şartı uçaklarda yine yok.

Tam kapanma kararı daha önce alınmalıydı

Bize göre tam kapanma uygulama kararının daha önce alınması doğru olacaktı. Bu karar alınsaydı, biz de bayramı bayram gibi geçirebilecektik. Geç alınmış bir karar, ama doğru bir karar. Her zaman har şeyde ilk önce sağlık. Sağlık yoksa hiçbir şeyin de anlamı yok. İnşallah olumlu sonuçlarını görürüz. Sezonla ilgili endişemiz

var yine de, istenilen sonuçlara ulaşılamaz ise 17 günlük kapanmaya ek olarak 10 günlük bir kapanma kararı daha gelebilir.

Aşılananların seyahatleri engellenmesin

İlkbaharı kaybettik, en azından yazı kurtaralım. Bu süreçte aşı hızlansın. Aşılanan kişi sayısı arttıkça umudumuz büyüyor. Aşılanan insanların seyahatinin önüne bir engel konulmasın. Onlarla ilgili bir düzenleme yapılması gerektiğine inanıyoruz. Aşılanan insanların bir arada seyahat etmesine bir engel olmamalı. Aşılanan kişiler HES kodu ile seyahat edebilmeli. 2020 yılını kaybetmiştik, 2021 yılı da kayıp yıl olarak tarihe geçecek. Sıkıntılı bir süreç yaşayacağız, o görünüyor.

Kısa Çalışma Ödeneği uzatılmalı

Bu arada bizim sektörel taleplerimiz var. Önce teşekkür ediyoruz, Sayın TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, Kısa Çalışma Ödeneği'nin devam etmesini gündemi getirdi ve bu alanda bir adım atıldı, 3 ay daha uzatıldı. Bu da yetmeyecek gibi görünüyor. Sıkıntılar devam ediyor, borçlar, krediler, vergiler bütün bunların hepsi sektöre sıkıntı yaşıyor. Kısa Çalışma Ödeneği'nin yılsonuna uzatılmasında çok büyük bir yarar görüyoruz. Bu da yetmez, Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin ikinci taksitinin alınmaması lazım. Sigorta konusunda araçların büyük bir çoğunluğu parkta yatarken biz sigortaları zamlı olarak ödüyüz. Bu konuda ilgili bakanlıklar ve kurumların bir düzenleme yapması ve araçlarla ilgili 6 ay süre uzatımı yapılması lazım. Bu maliyetler ödenemez durumda.

İBB örnek bir davranış sergiledi

İstanbul Otogarı'nda kiralardan artması gündeme gelmişti, ancak şu an hâlâ eski uygulama devam ediyor. İBB Başkanı Sayın Ekrem İmamoğlu'na ve Belediye Meclisine teşekkür ediyoruz. İstanbul Otogarı hem çıkış ücreti hem de kiralarda ilgili örnek bir davranış sergiledi. Alibeyköy Terminali'nde de aynı uygulamanın olması için gerekli yazışmaları yaptık. Bütün otogarlardan bunu bekliyoruz. Ülke genelinde uygulamanın olabilmesi için de bir düzenleme yapılmalı. Anadolu Otogarı ile ilgili görüşmeler Ramazan Bayramı sonrasında kaldı. Yapılacak görüşmeler ile arazi tahsisi konusunu çözüme kavuşturacağımıza inanıyoruz. Yaz geliyor, umutlu olmak istiyoruz.

Herkesin 1 Mayıs Bayramını kutluyorum. ■

TruckStore ilk 3 ayda 104 kamyon satışı gerçekleştirdi



2009 yılından günümüze Mercedes-Benz Türk'ün kamyon alanında 2.El faaliyetlerini sürdüren markası TruckStore ve BusStore markası ile 2.El faaliyetlerini yürüten şirket, ToolStore adı altında yeni bir oluşumla faaliyetlerini genişletiyor. 2021 ilk çeyreğinde toplam 104 adet kamyon satışı gerçekleştiren TruckStore, son 1 yıl içinde Almanya, Hollanda, Portekiz, Kosova ve Bulgaristan'a 43 adet kamyon ihraç gerçekleştirdi.

Mercedes-Benz Türk 2.El Otobüs & Kamyon Satış Direktörü Didem Daphne Özensel, "Her marka ve tipteki 2.El ticari araçlara takas, alt takas, garanti, finansman, servis paketleri ve kasko hizmeti sağlıyoruz. Bünyemize kattığımız ToolStore oluşumu ile Mercedes-Benz bünyesinde ömrünü tamamlamış ekipmanları son müşteri ile buluşturarak; ekonomiye kazandırıp, endüstrideki sürdürülebilirliğe de destek oluyoruz" dedi.

2020 yılında 485 kamyon ve çekici satışı gerçekleştirdi

TruckStore Grup Müdürü Kıvanç Aydılek, "2020 yılında kamyon pazarında yaşanan büyüme, 2.El talebini de önemli ölçüde artırdı. 2020 yılında 485 adet kamyon ve çekici satışı gerçekleştirerek pazardaki gücümüze güç kattık.



Didem Daphne Özensel

2018 yılı itibarıyla başlattığımız ihracat operasyonlarımıza pandemiye rağmen hız kesmeden devam ettik. Son 1 yıl içinde Almanya, Hollanda, Portekiz, Kosova ve Bulgaristan'a 43 adet kamyon ihraç ederek ülke ekonomisine katkımızı aralıksız sürdürdük. 2021'de de pazardaki talebin aynı şekilde devam edeceğini öngörüyoruz" dedi.

Güvenli Araç Satış Sistemi

Türkiye Noterler Birliği altyapısı ile entegre çalışan "Güvenli Araç Satış Sistemi" ile satıcı, noter tarafından alıcıya araç tescil edildiğinde bedelin hesabına geçeceğini, alıcı da araç tescili

gerçekleşmeden bedelin satıcıya aktarılmayacağını bilerek güvenli bir şekilde hareket ediyor. Ayrıca satış sürecinde nakit taşıma durumu da ortadan kalkıyor.

Tek noktada çözüm

TruckStore bünyesinde sunulan takas alım, kredi, sigorta ve 2.El satış imkanları sayesinde müşterilerin ihtiyaçları tek noktada çözülmüş oluyor.

ToolStore ile sürdürülebilirliğe katkı

ToolStore'un kurulmasında temel amaç, ana işletmelerdeki standartlara göre ömrünü doldurma, verimsizleşme, bakım masraflarının artması gibi sebeplerden dolayı hurdaya ayrılan ekipmanların başka firmalar tarafından değerlendirilebilmesini sağlamak. Daha önce hurda statüsünde ve hurda değerlemesinde satılan ekipmanlar, markanın yeni oluşumu ToolStore güvencesiyle son kullanıcılara satılıyor. ■



Kıvanç Aydılek

Allison Transmission ve Emergency One'dan,

Elektrikli Aks Entegrasyonu için işbirliği

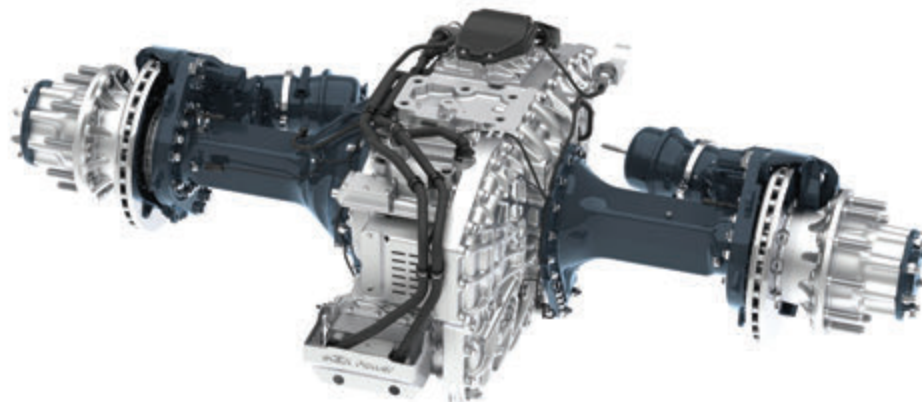
Geleneksel, hibrit ve elektrikli araç tahrik çözümleri üreticisi Allison Transmission, İn-

giltere'de Emergency One Ltd. ile stratejik mutabakat anlaşması yaptığını duyurdu. Anlaşma kapsamında iki şirket, Allison eGen Power™ 100D elektrikli aksı, Emergency One şirketinin itfaiye ve acil durum araç platformuna entegre edecek. Bu anlaşma, Emergency One tarafından şimdiye kadar satışa sunulan araçların yüzde 90'ında Allison tam otomatik şanzıman donanımının kullanıldığı, başarılı bir iş birliğine dayanıyor.

Emergency One Genel Müdürü Mike Madsen,

"Bu işbirliği bir yandan emisyonları ve karbon ayak izini azaltırken, diğer yandan araç performansını arttırıyor. Mevcut spesifikasyonları ve operasyonel performans kriterlerini karşılamakla kalmayıp bunların ötesine geçen elektrikli itfaiye ve kurtarma araçları üretmeye odaklanıyoruz" dedi.

Allison Transmission EMEA, APAC ve Güney Amerika Satış Başkan Yardımcısı Heidi Schutte, "Dünyanın en güvenilir ve değerli tahrik çözümlerini sunma taahhüdümüz kapsamında elektrikli ürün portföyümüzü genişletmeye devam ederken bu anlaşma, eGen Power ürün portföyümüz için heyecan verici bir gelişme" diye konuştu. ■



Cumhur Aral

cumhuraral@gmail.com

Uyum Deneyi

Hayatımızın çoğu, topluma uyum sağlamakla geçer. Kimi zaman dışlanmamak, kimi zaman ödüllendirilmek, cezadan kaçınmak yahut beğenilmek gibi birçok sebepten, diğerlerine uyum sağlarız.

Bu konu üzerine pek çok sosyolog çalışma yapmıştır. Yapılan en ünlü deneylerden biri de Solomon Asch tarafından 1951 yılında yapılan "Uyum Deneyi"dir.

Asch, sosyal baskının kişi üzerindeki etkisini gözlemlemek için ABD'de 50 erkek öğrenciyi laboratuvar ortamında 'görsel algı' testine tabi tuttu. Öğrenciler, deneyden haberi olmayan ve odadaki diğer kişileri de -kendisi gibi- katılımcı sanıyordu. Odada bulunan diğer 7 kişi ise deneyden haberi olan ve deney boyunca aynı yanlış cevapları veren kişilerdi.

Denek, diğerlerinin cevabını duyduktan, onların cevaplarından etkilendikten sonra karar vermesi için masanın en sonuna oturtulmuştu.

Deneklere soldaki karton üzerindeki standart çizginin A, B veya C çizgisinden hangisi olduğu soruldu ve standart çizgi her etapta değiştirildi. İlk iki etapta herkes aynı cevabı verdi. Üçüncü etaba geçildiğinde ise denek haricindeki herkes yanlış cevabı söyledi.

Denek, herkesin yanlış cevabı verdiğini düşünse bile gruba uyum sağlayarak aynı şekilde yanlış cevabı verdi. 18 denemenin 12'sinde, denek haricindekiler yanlış cevapları verdiler ve deneklerin yüzde 75'i kritik evrede en az bir kez uyum sağlayıp yanlış cevabı söylerken, yüzde 25'i gruba hiç uyum sağlamadı ve doğru cevabı söyledi.

Deneydeki katılımcılara, neden gruba uymayı tercih ettikleri sorulduğunda genelde hepsi aynı cevabı vermiş: "Herkesin yanlış cevap verdiğini biliyordum, ancak rezil olma korkusu ağır bastı."

Bazıları da, "herkesin doğru düşündüğüne benim yanlış olduğuma inandım, bu kadar insan yanlış düşünüyor olamazdı" cevabını vermiş.

Bu etkinin gerçek hayattaki sonuçları, içinde bulunduğumuz toplumun büyüklüğü göz önünde bulundurulduğunda gerçekten vahim sonuçlara neden olur. Kitleleri etkileme, beyin yıkama, hipnotize etme araçlarının etkisi düşündüğümüzden de büyük olabilir.

Başkalarının fikirlerini takip etme psikolojisi, sınıf ayrımının yeri de büyük. Çünkü kimlerin bizden daha üst statüde olduğunu düşünüyorsak, onlara ayak uydurma onlar gibi düşünme eğilimimiz de daha fazla. Bu kişilerin kararlarını daha az sorguluyoruz.

Uzmanlara göre her ne kadar biz kendimizi diğer insanlardan farklı görsək ve kararlarımızın onlardan etkilenmediğini düşünsək de bu davranış biçimi çok derinde yatıyor. Sürü psikolojisi, itaat etme evrimsel nedenlerden ötürü sahip olduğumuz özellikler olabilir.

Hele, günümüzde sosyal medyanın etkisi hiç de küçümsenemeyecek kadar önemli. Sosyal medyada haberlerin kendisinden çok haberlere dair yorumlarla karşılaşılıyor. Haliyle o habere dair düşüncelerimiz başka insanların yorumları tarafından da etkileniyor. Tamamen bağımsız, objektif bir çıkarıma varmak gerçekten çok zor bir hal alıyor. Bazı hesapların tek bir kişi tarafından yönetilebiliyor olduğunu da düşündüğümüzde, her gün kaç defa toplum mühendisliğinin kurbanı olduğumuzu düşünmeden edemiyoruz.

Hayatımızı etkileyen pandemi ile ilgili olarak -kendi adıma- pek çok şeyi içselleştiremesem de ister istemez topluma uyum sağlamak amacıyla kabul etmek zorunda kaldığım durumlar oluyor. Hatta sadece kişisel değil, bazı yaptırımlar ile de tüm insanların güdülendirildiğini inkâr edemeyiz. Her ne kadar insan haklarına aykırı olsa bile HES kodu ve aşı kartı gibi fişlemelerden kaçmamız imkânsız. Otobüse binemez, Banka ve diğer kamu alanlarına giremez hale geldik.

Bunu hem ülke; hem de küresel dünya olarak düşünmeliyiz.

Her şeye rağmen, sadece tek bir çatlak ses bile birçok şeyi değiştirmeye yeter!

"Birlik, Mücadele, Dayanışma" sloganı hem ülkemiz hem dünya hem de sektörümüz için uygun. Çünkü en çok ihtiyaç duyduğumuz şey (her nerede ve hangi işte olursak olalım) birlik, daha iyi, daha güzel ve daha barışçıl bir yaşam için mücadele etmeliyiz. Bunu da asla tek başımıza tamamlayamayız, onun için dayanışma gerekir. O zaman 1 Mayıs'ı hep birlikte kutlamalıyız.

1 Mayıs kutlu olsun. ■

www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi



twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası Gazetesi

Yerel Süreli Haftalık Gazete
Yıl: 10 • Sayı: 378 • 3 Mayıs 2021

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

Genel Yayın Yönetmeni

Erkan YILMAZ

Genel Yayın Danışmanı / Bayazır

Dr. Zeki DÖNMEZ

Editör

Korkut AKIN

Teknoloji Editörü

Ekmek ÖZCAN

Reklam Rezervasyon

0532 779 21 82

İş Geliştirme Danışmanı

Mehmet ÇIKINCI

Hukuk Müşavirleri

Elanur KOÇOĞLU

Murat KOÇOĞLU

Dağıtım: **Mikail BAYAT**

Yönetim Yeri

Atakent Mah. 234. Sok.
Manolya Evleri B-17 Blok D: 4
34307 Küçükçekmece - İstanbul
T: +90.850 202 0 779
Gsm: +90.0532 779 21 82
editor@tasimadunyasi.com

Taşıma Dünyası,

basın meslek ilkelerine

uymaya söz verir.

Taşıma Dünyası Gazetesi ve

eklerinde yayınlanan yazı,

haber ve fotoğrafların her

türü telif hakkı **Pivot**

Yayınçılık ve Reklam

Pazarlama'ya aittir.

İzin alınmadan, kaynak

gösterilerek dahi kütbas

edilemez.

BÖLGELER: İZMİR Cumhur ARAL

Lojistik sektörü 2021'e yükselişle başladı

Lojistik sektörü pandemi dalgasının etkilerini atıyor. 2021'in ilk üç ayını kapsayan Lojistik Güven Endeksi'ne göre sektör ölçüme başladığından bu yana en yüksek seviyeyi kaydetti

KPMG Türkiye ile İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi iş birliğiyle hazırlanan Lojistik Güven Endeksi açıklandı. Endekse göre lojistik sektörü 2021 yılını ilave yükselişle karşıladı. Ocak-Mart 2021 döneminde, bir önceki döneme göre yaklaşık yüzde 12 artan endeks 124,74 puanla, ölçülmeye başladığından bu yana en yüksek artışı gösterdi. Endeks geçen yılın aynı dönemine göre de 40 puanın üzerinde bir artışa işaret ediyor. Sektörün güncel durumunu gösteren Mevcut Durum Endeksi artış trendini bu dönemde de sürdürerek 116,06 puana yükseldi. Gelecek Dönem Beklenti Endeksi de 2020'nin son çeyreğine göre yüzde 13'lük bir artışla 129.08 puana ulaştı.

Gelecek Dönem Beklenti Endeksinin alt kırılımları, ikinci çeyreğe yönelik tüm beklenti endekslerinin pozitif görünümüne geçtiğini gösteriyor. Nisan-Haziran döneminde sektördeki iş hacmi

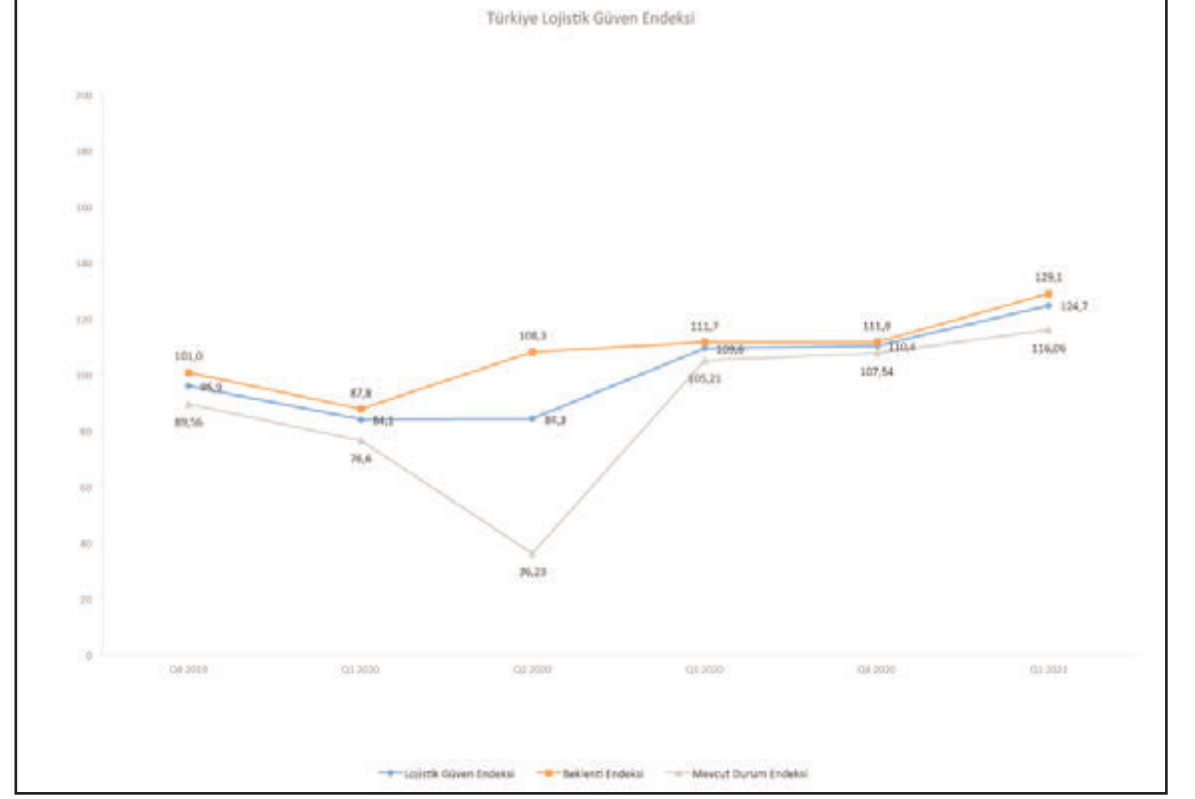
beklentisine ilişkin endeks, çeyrek bazında yüzde 16'lık bir artışla 140,88 puana ulaştı. İkinci çeyrekte sektörün kararlılığına ilişkin endeks de çeyrek bazında yüzde 19,86'lık bir artışla 102,92 puana ulaşarak pozitif görünüme döndü. Gelecek üç ayda sektörün insan kaynakları ihtiyacına ilişkin endeks yüzde 5'lik artış göstererek 129,93 puana yükseldi. Şirket birleşme ve satın almalarına ilişkin endeks de lojistik ağına yapılan yatırımlardan destek alarak, yüzde 9'un üzerinde artışla 137,23 oldu.



Yavuz Öner

Aşılamanın etkisi

Sektördeki gelişmeleri değerlendiren **KPMG Türkiye Taşımacılık Sektör Lideri Yavuz Öner**, "Endekslerdeki yükseliş eğilimi, dünya genelinde hız kazanan aşılama çalışmaları ve hafifleyen kısıtlamalar sayesinde gerçekleşti. Ancak son



günlerde vaka sayılarında yaşanan artışlar, gelecek döneme ilişkin olumlu beklentilere bir nebze ket vurabilir. Diğer yandan sektör online kanallarda yoğunlaşan müşteri talebinden güçlü destek görmeyi sürdürüyor. Küresel gemicilik sektörünün 2026 için öngörülen yükleme hacimlerine 2023 yılı itibarıyla erişileceği tahmin ediliyor. UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı), sektörün 2021 yılında yaklaşık yüzde 4,8 büyüyeceğini öngörüyor. Havacılık sektöründe ise yolcu trafiğindeki

düşüş nedeniyle zayıf görünüm sürüyor, ancak sektörün 2021 yılında 2020'ye kıyasla daha kısıtlı bir düşüş göstereceği tahmin ediliyor. Taşımacılık sektöründeki global trend, "supply chain as a service" (SCaaS) pandeminin başlangıcından bu yana gündemde. Şirketler, antrepo, lojistik operasyonlar ve sipariş yönetimi için dışarıdan entegre hizmet almayı tercih edebiliyor. Sektörün gündemindeki diğer konular sürdürülebilirlik ve teknolojik dönüşüm olarak karşımıza çıkıyor" dedi. ■

Kadir Demir 40 Tırsan Mega ile Avrupa operasyonlarına güç katıyor

Tırsan'ın 2008'den bu yana iş ortağı olan Kadir Demir, filosuna kattığı Talson Tekstil Taşıyıcı treylerden sonra 40 adetlik yeni Tırsan Perdeli Tenteli Mega yatırımıyla filosundaki Tırsan araç sayısını 100 adede yükseltti.

Tırsan, Kadir Demir Uluslararası Taşımacılık'ın İzmir'de bulunan genel merkez binasında gerçekleşen teslimat törenine; Şirket Yetkilileri **Harun Benliçoban**, **Cem Benliçoban**, **Şafak Sertok** ve Tırsan Treyler Satış Koordinatörü **Ertuğrul Erkoç** katılım gösterdi.

Avrupa operasyonlarımız daha da güçlü

Teslimat töreninde açıklamalarda bulunan Şirket Yetkilisi **Harun Benliçoban**; "Filomuzda tenteli



perdeli treyler dışında kalitesinden çok memnun kaldığımız Tırsan'ın Talson marka tekstil taşıyıcı araçları da bulunmaktadır. Avrupa operasyonlarımızı daha da güçlendirmek adına son yapmış yatırımlımızda da filomuzda yine uzun dönem iş ortağımız Tırsan Tenteli Perdeli Mega araçlarını kattık. Araçta bulunan çatı kaldırma sistemi sayesinde daha fazla ürün yükleme yapabiliyor, dingil kaldırma sistemi ile

lastik maliyetlerimizi aşağı çekiyor ve kataforez kaplı sağlam şasisi sayesinde aracımızı 10 yıl pas yürümezlik garantisi altına alabiliyoruz" dedi.

Tırsan Araçları, tüm opsiyonlara sahip

Tırsan Treyler Satış Koordinatörü **Ertuğrul Erkoç**, "Tırsan olarak, 44 yıldır müşterilerimizin ihtiyaçları için geliştiriyor, üretiyor ve 55'ten fazla

ülkede her sektörde hizmet veren müşterilerimiz ile buluşturuyoruz. Tırsan Tenteli Perdeli Mega treylerin sahip olduğu hidrolik çatı kaldırma sistemi sayesinde müşterimiz, farklı iç net opsiyonlarıyla operasyonlarında hızlı yükleme ve boşaltma işlemlerini kolaylıkla yapabilecektir. Ayrıca araç, hidrolik çatı kaldırma sistemi ile tüm kaldırma pozisyonlarda yük emniyet sertifikası avantajı da sunmaktadır" ifadelerini kullandı. ■

Volvo Trucks

Elektrikli araçlara geçmeye hazırlanıyor

Tüketicilerin karbonsuzlaştırma ve daha yeşil nakliye seçeneklerini tercih etmeleri ve şirketlerin ilkim hedefleri nedeniyle, ulusal ve uluslararası nakliyatada elektrikli araçlara olan ilgi her geçen gün daha da artıyor.

Volvo Trucks, rekabetçi ve çevresel nedenlerle tüketicilerin bu taleplerini göz önünde bulunduran nakliye şirketlerinin ihtiyaçlarına yönelik olarak elektrikli araç ürün yelpazesine üç yeni ağır hizmet kamyonu ekledi.

Türkiye distribütörlüğünü Temsa İş Makinaları'nın yürüttüğü Volvo Trucks'ın satışa sunduğu 3 yeni



elektrikli kamyon modeli taşımacılıkta yeni bir dönem başlatıyor. Volvo FH ve Volvo FM modelleri ile kentsel taşımacılıkta kullanılan elektrikli kamyonların şehirlerarası bölgesel taşımacılık için de kullanılması artık mümkün Volvo FMX modeli ise inşaat taşımacılığı operasyonlarının daha sessiz ve daha yeşil gerçekleştirilmesini sağlıyor. ■

Yekâş Fides Global Lojistik:

İhracatta havaya, ithalatta denize girdi

Lojistik sektöründe yılın ilk iki ayında ihracatta havayolu, ithalatta ise denizyolu taşımacılığına ilgi arttı. TÜİK verilerine göre 2021 Ocak-Şubat aylarında önceki yılın aynı dönemine kıyasla ihracat yüzde 5,9 artarken havayolu ile taşınan ihracat yükleri yüzde 4 artış gösterdi. Aynı dönemde ithalat artışı yüzde 1,4 olurken denizyolu ile taşınan ithalat yükleri yüzde 9 arttı.

Yekâş Fides Global Lojistik Hava ve Deniz Taşımacılığı Koordinatörü **Aykut Yeşileker**, "Konteyner tedarik sorununa rağmen Ocak-Şubat aylarında ithalat taşımacılığında deniz yolunun payı yüzde 50,9'dan yüzde 55,4'e çıktı. Kara ve demir yolunun payı da artarken hava yolunun payı azaldı" dedi. ■



Ağır Ticari Araçlar Derneği TAİD'in Yeni Başkanı, Ömer Bursalıoğlu Oldu

Ağır Ticari Araçlar Derneği'nin (TAİD) 15'inci Genel Kurul Toplantısı'nda yeni yönetim kurulu seçimi yapıldı. Genel kurulda Renault Trucks Türkiye Satış Direktörü **Ömer Bursalıoğlu**, TAİD'in yeni Yönetim Kurulu Başkanı olarak seçildi. Ford Trucks Türkiye Direktörü **Burak Hoşgören** ise Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak dernekteki yeni görevine atandı. Yönetim Kurulu'na **Mehmet Dinçer, Alper Kurt, Murat Kemal Tokatlı, Kıvanç Kızılkaya** ve **İffet Türkkan** seçildi.

2010 yılında kurulan TAİD, üyelerinin ithal ve yerli ürünleri ile ağır ticari araç pazarının ve ticari araçların ayrılmaz parçası olan treyler ve üst yapı pazarının yüzde 50'sini aşan çok önemli bir bölümünü temsil ediyor. TAİD, azami yüklü ağırlığı 3,5 ton ve üzeri ticari araçları ve bunların tamamlayıcısı treyler ve diğer üstyapılarını kapsayan Ağır Ticari Araç Sektörü'nün Avrupa Birliği normları doğrultusunda gelişimine destek vermeyi amaçlıyor.

TAİD'in yeni Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Bursalıoğlu, Avrupa'da Türkiye ağır ticari araçlar pazarının önemine dikkat çekerek; "Ağır ticari



araçlar, aslında uzun yol taşımacılığı başta olmak üzere yurtiçi lojistiği, dağıtım, inşaat, maden, atık yönetimi ve daha pek çok alanda ülke ekonomilerinin yükünü taşıyor. Tüm üretim, sanayi ve hizmet kolları bir şekilde ağır ticari araçlar sektörünün sunduğu ürün ve çözümler ile ilerliyor ve gelişiyor. Bugün lojistiğin öneminin tüm dünyada anlaşıldığı zor zamanlardan geçsek de sadece lojistik değil pek çok alanda iş yükünü hafifleten gelişmiş araçların ve hizmetin önemi, her geçen gün daha da iyi anlaşılıyor. Biz de TAİD olarak gerek karayolu taşımacılığında Türkiye'nin stratejik önemi, gerekse ülkenin gelişimine katkıda bulunan diğer birçok projeleri doğrultusunda sektörümüzün ekonomiye katkılarını daha da iyi anlatmak üzere çalışmaya devam edeceğiz. Bugün

Türkiye'de ağır ticari araçlar sektörü, ana sanayi, yan sanayi, distribütör, yetkili bayiler ve servis noktaları başta olmak üzere 150 binin üzerinde istihdamı bulunan bir sektör. Öte yandan ürün ve hizmet sağladığımız sektörler de düşünüldüğünde faaliyet alanımızın büyüklüğünü görebilmek mümkün. Bu doğrultuda sektörümüzün gelişimine katkıda bulunmak için bir araya geldiğimiz TAİD çatısı altında tüm paydaşlarımız ile yeni bilgilendirmeler ve paylaşımlar yaparak, zaman zaman sektörün sorunlarını ele alarak çözümler bulmak üzere çalışmalarımızı sürdüreceğiz. TAİD, uzun yıllardır sunduğu kayıtlı faaliyetler ve raporlar ile sektörümüze yol gösteren önemli bir oluşum. Yeni yönetim kurulunun ve üyelerinin de desteği ile her zamanki gibi titiz ve şeffaf çalışmalarına devam ettirmeyi hedefliyoruz" diye belirtti.

TAİD bünyesinde; **Ford-Otosan, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault Trucks, Scania, Temsa Volvo Trucks, Karsan** gibi ağır ticari araç markalarının yanı sıra **Koluman, Krone, Otokar, Schmitz, Tırsan** gibi treyler, üst yapı ve yan sanayi markaları da yer almaktadır. ■



Mars Logistics

İstihdamı %10 Artıracak

Mars Logistics öngörmenin imkansız olduğu pandemi düzenine uyum sağlamak için büyük adımlar attı ve çalışma modelini değiştirerek geçen yılı verimli bir şekilde tamamladı. İlk günden itibaren önlemler almaya başlayan Mars Logistics, çalışanların sağlığı ve işin sürekliliğini sağlamak adına planlı adımlar atarak ve gerekli yatırımları yaparak sürece uyum sağladı.

Mars Logistics İnsan Kaynakları Direktörü Nihal Kansu, şu anda Mars Logistics bünyesinde 1530 çalışan olduğunu belirterek, "Pandemi nedeniyle herhangi bir küçülmeye gidilmedi, aksine geçen yıla kıyasla istihdamda yüzde10 artış oldu. Önümüzdeki dönemlerde de bu artışın devam etmesini, şu anda uyum içinde çalışan ekibimize yeni üyelerin katılmasıyla gücümüze güç katmayı hedefliyoruz" dedi. ■

Türkiye-Rusya transit belge anlaşması

27 Nisan 2021 tarihinde Rusya-Türkiye arasında Karayolu Ulaştırma Karma Komisyonu toplantısı gerçekleştirildi.

Toplantıya, Türkiye ve Rusya Ulaştırma Bakanlıkları ile Rusya Uluslararası Taşımacılar Derneği (ASMAP) ve UND adına İcra Kurulu Başkanı Alper Özel katılım gösterdi. Toplantıda taraflar arasında istatistiki bilgi teatisi yapılmış ve karayolu yük taşımacılığı hususlarında görüş alışverişinde bulunuldu. Her iki taraf da ülkeler arasında artan ticaret ve taşımacılık ilişkilerinden dolayı duydukları memnuniyeti dile getirdi. Toplantıda 2021 yılı Haziran ayının ilk yarısında, bir sonraki KUKK toplantısının yapılması

hususunda mutabık kalındı.

- Gerçekleştirilen toplantı sonrasında imzalanan Protokole göre Haziran ayına kadar; 2021 yılı için Türk tarafına ilave olarak
 - 1.500 adet Verhniy- Lars kapısında kullanılmamak şartıyla transit belge
 - 1.000 adet transit belge (güzergah kısıtlaması olmayan)
 - 1.000 adet Rusya limanlarında kullanılmak üzere transit belge verilmesine karar verilmiştir.
- 500 adet frigorifik araçlarda kullanılmak üzere ilave ikili belgenin karşılıklı olarak verilmesine karar verildi.
- 3.500 adet transit ve 500 adet frigorifik araçlarda kullanılacak ikili belgeler olmak üzere, toplam 4.000 adet ilave geçiş belgesi temini konusunda mutabık kalındı.
- 2021 yılının ilk yarısı için alınan transit belgesi sayısı 14.500'e, ilave ikili geçiş belgesi sayısı ise 3.500'e ulaşmış olacak. ■



Netlog araçları

Darüşşafaka için Türkiye yollarında

Türkiye'nin lider lojistik şirketi Netlog, 158 yıldır eğitimde fırsat eşitliği misyonu ile faaliyet gösteren Darüşşafaka Cemiyeti için bu yıl da araçlarını seferber etti. 30 Mayıs 2021 Pazar günü gerçekleştirilecek Darüşşafaka Giriş Sınavı'nın duyurusunu araçlarına taşıyan Netlog, bu konuda bir farkındalık yaratarak Türkiye'deki binlerce öğrenciyi sınava katılmaya davet ediyor. Türkiye'nin 28 il merkezinde gerçekleştirilecek sınava, 4'üncü sınıfta okuyan ve anne ve/veya baba kaybı yaşamış tüm öğrenciler, hiçbir ücret ödemedi katılabilecek. Sınavda başarılı olan 120 öğrenci, gerekli değerlendirmelerin ardından Darüşşafaka'da 8 yıl tam burslu

kolej eğitimi almaya hak kazanacak

Fırsat eşitliği sınavla başlıyor

Darüşşafaka Cemiyeti Yönetim Kurulu Başkanı M. Tayfun Öktem, Darüşşafaka ailesi olarak hayatlarını değiştirecek en önemli fırsatlardan birini öğrencilere sunuyoruz. Netlog başta olmak üzere bu yolda bizlere destek veren tüm kuruluşlara da teşekkür ediyoruz" dedi.

Netlog Yönetim Kurulu Başkanı Şahap Çak ise "Türkiye'nin en ücra köşelerine dahi ulaşarak insanımızın temel ihtiyaçlarına yanıt veren araçlarımızla bu kez çok önemli bir farkındalık projesine ortak oluyoruz.

Çağdaş ve akılcı eğitimin, ülkemizin toplumsal kalkınmasının en önemli unsurlarından biri olduğuna yürekten inanıyoruz" şeklinde konuştu. ■



Mercedes-Benz Türk'ten büyük başarı

çalışanlarından

Mercedes-Benz Türk, üretime başladığı 1968 yılından bu yana toplam 95.000 adet otobüs üretti. 95.000'inci otobüs olan yeni Tourismo, dünyanın en modern ve entegre otobüs fabrikalarından biri olarak kabul edilen Mercedes-Benz Türk Hoşdere Otobüs Fabrikası'ndaki üretim ve kalite kontrol süreçlerini tamamlayarak İspanya'ya doğru yola çıktı.

10.09.2020 - 16:14 | Son Güncellenme: 11.09.2020 - 17:40



*<https://www.milliyet.com.tr/otomobil/mercedes-benz-turkten-buyuk-basari-6303275>

Tasarlayan, üreten, alan, satan, kullanan...

Ulaşım sektörü için çalışanların emekleri olmasaydı,
bu haberler de olmayacaktı.

1 Mayıs Emek ve Dayanışma Gününüz kutlu olsun.

Mercedes-Benz
The standard for buses.

