

İSTAB çalışmalarına tüm hızıyla devam ediyor

İSTAB Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant, İSTAB'ın iç ve dış ilişkilerini ve derneğin hayata geçireceği projeleri değerlendirdi.

→ SORUN HAKSIZ REKABET

İSTAB Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant, "Servis taşımacılığının en büyük sorunu sektöre giriş ve çıkışların denetim altında olamamasıdır. Gereğinden fazla firma girince haksız rekabet oluşuyor. Bunu önlemek amacıyla İSTAB olarak çözümü yetki belgesi çıkarılmasında görüyoruz" dedi. **6'DA**



'Ranti kesilenler başka iş yapsın'

■ A1 Taşıma Belgesi'yle yolcu taşımacılığı yapanların otogara girmeden yolcu almalarına tepki gösteren otobüsçülere, Ticari Otomobil ile Yolcu Taşımacılığı Derneği Yönetim Kurulu'ndan "Ranti kesilenler başka bir iş yapsın" şeklinde sert bir cevap geldi. **8'DE**

Öztürk: Egomu başarılarımı izleyerek tatmin ediyorum

→ KOLTUK MERAKLISI DEĞİLİM

■ Sektörde adı ortaya koyduğu sosyal sorumluluk projeleriyle ve başarılarıyla anılan Metro Turizm Sahibi ve TOFED Kurucu Başkanı Galip Öztürk, koltuk meraklısı olmadığını, başarılarını ortaya koyup onları izleyerek ego-sunu tatmin ettiğini anlattı.

→ TURİZMCİLER KURUMSALLAŞACAK

■ Geçtiğimiz günlerde Başaran Ulu-soy'un çekilmemesi durumunda TURSAB başkanlığına adaylığını koyacağını açıklayan Öztürk, Anadolu yakasında yapılması planlanan otogarla ilgili görüşlerini de ekibi-mize anlattı. **4'TE**

TOFED Kurucu Başkanı ve Metro Turizm sahibi Galip Öztürk sektörde ilgili sorularımızı yanıtladı.



TASIMACILAR

İNSAN

www.tasimacilar.com

MAYIS 2009 - SAYI 15

UKOME kararı kime yarar, kime zarar?



İSTAB Başkanı Levent Birant, "Özel halk otobüsçüleri kararları yanlış yorumluyor."

İBB Ulaştırma Koordinasyon Merkezi, servis taşımacılarıyla ilgili yeni kararını açıklayınca Özel Halk Otobüsçüleri, servis taşımacılarına veryansın etti

→ Yorum farkı karşı karşıya getirdi

Personel Servis Taşımacılığında yaşanan sorunları çözüme kavuşturmak amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Koordinasyon Merkezi tarafından açıklanan 2009/1-20A ve 2009/1-20B sayılı iki karar servis taşımacıları ve özel halk otobüsçülerini karşı karşıya getirdi.

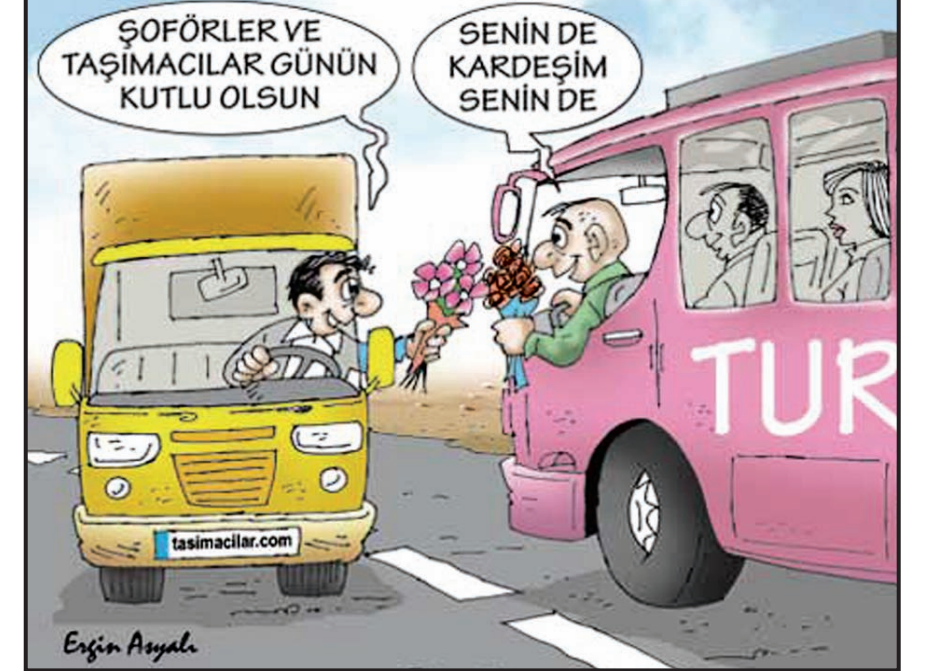
→ Karar farklı yorumlanıyor

Kararın servis taşımacılarının talebi üzerine çıkarıldığını anlatan İSTAB Başkanı Levent Birant, "Toplu taşıma araçlarının yolcularını almak gibi bir hakkımız yok. Otobüs yolcusu ile bizim yolcularımız farklı. Yüzde 20'lik izin rant kapısı gibi algılandık sadece haksız cezalara karşı alınmış bir önlemdir" dedi.

→ Toplu taşıma baltalanacak

TÖHOB Genel Sekreteri Onur Orhon, "Kararı başarı olarak görüyorlar. Neyin zaferini kutuyorlar anlamıyorum. İstanbul trafiğini felç etmek başarıysa hem onlara hem belediye hayırlı olsun. Başka söyleyecek bir şey yok. Yine zararlı çıkan toplu taşıma esnafı olacak. Bu uygulama diğer kentlere de kötü örnek olabilir" şeklinde konuştu.

TÖHOB Genel Sekreteri Onur Orhon, "Alınan kararlar korsanı resmileştirme çabalarıdır"



Metro yapımında önemli gelişme

■ Milyar dolarlık bütçelere ihtiyaç duyan metro projeleri, belediyelerin finansman sağlayamaması sonucunda tüm borçlarıyla birlikte Ulaştırma Bakanlığı'na devreldi. Toplamda 6 milyar dolarlık bir borcu üstlenen bakanlık 2023 yılına kadar metro projelerini devralmaya ve tamamlamaya yetkili ve sorumlu kılındı. **3'TE**



ERZURUM'da servisçi olmak

■ Sanayinin bulunmadığı bir Anadolu ilinde hayat nasıl kazanılır? O topraklarda geçim sadece tarımdan mıdır? Böyle bir il olan Erzurum'da servis taşımacılığı yapan Arif Karadağ bakan ne-
re değiniyor? **6'DA**



Korsan taksilerle mücadele sürüyor...

■ Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü kontrolünde gerçekleştirilen korsan taşımacılık denetimleri sonucunda, 1 yılda 1964 araç trafikten men edilirken, 2 korsan taksi durağı da kapatıldı. **6'DA**

Muayeneden servise yönlendirmeye son

■ Ulaştırma Bakanlığı'nın genelgesine göre, muayene sonrasında kusurlu raporu verilen araçlar, istasyon personeli tarafından belirli bir yetkili servise yönlendirilmeyecek. **7'DE**

Karaman'ın koyunu...

■ Karamanlı turizm şirketleri, yolcuları seçim yaparken can ve mal güvenliği de gözetmeleri konusunda uyarıyor. Turizm sektöründe taşımacılıkta kârlılığın ortadan kalkmasına sebep olan ve rekabet unsuru haline gelen korsan taşımacılıktan Karaman'daki turizm firmaları da muzdarip. **6'DA**

Motorin Fiyatları			
İstanbul	: 2.38	Adana	: 2.37
Ankara	: 2.42	D.Bakır	: 2.45
İzmir	: 2.37	Kayseri	: 2.41



HAFİF TİCARİ

AB'de kan kaybediyor

■ AB ve EFTA Ülkeleri'nde hafif ticari araç pazarı mart ayında yüzde 32'lik bir daralma yaşadı. Bunun yanında Türkiye, yaşadığı yüzde 39,4'lük daralmaya rağmen 14 bin 489 adetlik satışla 5'inci sırada yer aldı. **3'TE**

'Hayal satmıyoruz, hayal de etmiyoruz'

TOFED Başkanı Terzi, döneminin ilk genel kurulu öncesinde federasyonun faaliyetlerini değerlendirdi. Terzi, "Hayal satmıyoruz, her zaman gerçekleri konuşmak zorundayız" dedi.

→ TOFED çalışıyor

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu'nun çalışmalarına tüm hızıyla devam ettiğini söyleyen Terzi, TOFED Kart projelerinin hayata geçtiğini, sırada araç sigortası ve sabit telefon indirimleri olduğunu belirtti.

→ Hac karayolu gündemde

Terzi, hac döneminde yolcuların kara yolu ile taşınması için gerekli çalışmalara başladıklarını belirtti. Konuyu Ulaştırma Bakanlığı'na da ilettiklerini anlatan Terzi, güvenlik sağlandığı takdirde konuya sıcak bakıldığını ifade etti. **4'TE**



Meydanlar yaya trafiğine açılıyor

■ İşlek caddeleri yer altına alıp, bazı şevhlerin üstünü kapatarak tüneller haline getireceklerini söyleyen İBB Başkanı Kadir Topbaş, yeni meydanlar oluşturulacağını belirtti. **7'DE**



Hisarcıklıoğlu yine başkan...

■ Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin 64. Genel Kurulu'nda yapılan seçimlerde tek aday gösterilen Rifat Hisarcıklıoğlu, 1362 geçerli oy olarak yeniden başkan seçildi. **7'DE**



Sinan SOLOK

Zor günlerde otobüsçüye destek olun **4**



GÖZLEM M. Sabri DÂNÂBAŞ

Sürücülerde Psikoteknik Değerlendirme **2**



GÖZLEM Onur ORHON

Yerelden Merkeze **3**



ÖZGÜRCE Mevlüt İLGİN

Bireysel otobüsçüleri ve turizm taşımacılarını örgütleyeceğiz **8**



AYNA Ahmet TÜRKÖĞLÜ

Trafik Tahtası mı, Haftası mı? **7**



HALKÇI Göksel OVACIK

Toplu taşımada yeni aktörler **5**



BAKIŞ Göksal PURTULOĞLU

İETT ve ÖHO ortaklığı ne durumda? **6**



M. Sabri DÂNÂBAŞ

GÖZLEM

Sürücülerde Psikoteknik Değerlendirme

Günümüzde çalışma alanlarının giderek artması, sanayi gibi iş kollarının yanı sıra hizmet sektörünün de toplam iş alanları arasındakı yerini yaygınlaştırması ile çalışma psikolojisi de daha geniş bir çalışma alanına sahip olmaya başlamıştır.

Çalışma psikolojisi, verimliliğin esas alındığı iş dünyasında, bu verimliliğin hem işveren hem çalışan açısından nasıl yakalanabileceği sorusuna "Çalışanların ilgi, yetenek ve işlerinden beklentileri ya da amaçları ile örgüt amaçları arasında uyumun sağlanması" cevabını vermektedir.

Çalışma psikolojisinin araçlarından biri olan psikoteknik değerlendirme, bilimsel sonuçlarla çalışma şartlarında istenen standartların sağlanmasına olanak tanır. Psikoteknik değerlendirme, bireyin belirli bir işteki yeterliliğinin ortaya konması amacıyla o işi yerine getirebilmek için gereken bedensel ve zihinsel özelliklerinin testler aracılığıyla ölçülmesi olarak tanımlanır.

Avrupa ülkelerinde sıklıkla başvuru alan psikoteknik değerlendirme, bireyin belirli bir işe uygun olup olmadığını anlamaya yönelik olarak geliştirilmiş bir değerlendirme yöntemidir. Bu değerlendirme metodunun uygulama alanlarından biri de "Trafik Psikolojisi"dir. Psikoteknik değerlendirme, 1988 yılından bu yana ülkemizde psikologlar tarafından uygulanmaktadır. Ancak uygulamakta olan bu değerlendirme sistemi kamuoyu tarafından yeterli şekilde ele alınmamış ve bunun önemi göz ardı edilmiştir.

Trafik güvenliğinde kayda değer sonuçlara ulaşmamızı sağlayan psikoteknik değerlendirme, sürücülerin güvenli araç kullanmalarını sağlayan algı, dikkat, hafıza gibi zihinsel özelliklerinin ve göz, ayak, el koordinasyonu gibi psikomotor becerilerinin, kişisel özelliklerinin ölçülmesini sağlayarak, kişinin sürücülük için gereken şartlara uygun olup olmadığı sonucunu vermektedir.

Psikoteknik değerlendirme testleri ile sürücülerin, görsel ve işitsel uyarılara doğru tepki ve hızları, muhakeme yetenekleri, görme alanları ve ikili işlem becerileri, iki el koordinasyonu, seçici ve sürekli dikkat düzeyleri, el-ayak-göz koordinasyonları, hız ve mesafe tahmin becerileri, görsel algı ve takip becerileri ölçülmektedir.

Tüm bu test ve ölçümlerle amaçlanan, toplumdaki yerleşik sürücülük kültürünün geliştirilmesidir. Bu geliştirmede, sürücülerin kendi beceri ve tutumlarına yönelik farkındalıklarını artırarak, trafikte tehlikeye maruz bırakabilecek sürücülerin teşhis ederek, halkı trafik için tehdit oluşturan sürücülerden koruyarak mümkün olabilmektedir. Psikoteknik değerlendirme, sıklıkla kural ihlali bulunan sürücülerin, bu ihalleri hangi psikolojik nedenlerle yaptığını belirler. Bu teşhis ardından, gereken yönlendirme ile bu tutum ve davranışları değiştirmeyi amaçlar. Değerlendirmeye tabi tutulup olunmaz sonuç veren sürücüler, sürücü davranış geliştirme programlarına yönlendirilerek bu programı tamamladıktan sonra tekrar psikolojik değerlendirilmeye alınır. Bu uygulama ile hem trafik güvenliği sağlanmakta, hem de trafik kültürünün iyileştirilmesi amaçlanmıştır.

Psikolojik değerlendirme testlerini uygulayan uzmanların üzerinde önemle durdukları konulardan biri, bu değerlendirimin "delilik muayenesi" olarak algılanması. Özellikle ticari taşıt sürücülerinin bir zorunluluk olarak yasalasmasından ardından, psikoteknik değerlendirme testi merkezlerine başvuran sürücüler kendilerinin "deli" olmadıklarını ispata geldiklerini belirtiyorlar.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 60/E maddesi gereği, yetki belgelerine kayıtlı taşıtları kullanan sürücüler, her beş yılda bir, bedensel ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren sağlık raporu almak zorundadır. Sürücülerin söz konusu raporları sadece Sağlık Bakanlığı tarafından bu konularda yetkilendirilen kuruluşlardan almaya özen göstermeleri gerekmektedir ve yolculuktan boyunca yanlarında bu raporu bulundurmaları zorunluluğu getirilmiştir.

Her ne kadar ilgili yasa bu değerlendirme testlerini ticari araç sürücülerini için gerekli kılsa da her sürücünün kendi yeterliliklerinin farkına varmak için bu testleri gönüllü olarak yaptırması daha duyarlı ve bilinçli sürücüler oluşturmaktadır.

Haksız rekabet dayanışmayla açıldı

Ağır otobüsçüler haksız rekabetten etkileri zarardan çıkış yolunu beraber hareket etmekte buldular. Ağrı Otobüsçüler ve Yatahaneciler Derneği Başkanı Celalettin Erat, "Ağrı Otorarında daha önce otobüs firmalarının haksız rekabeti yüzünden zarar ettiklerini, bunu önlemek için firmaların müşterilerine rekabetsiz, daha kaliteli bir hizmet vermesini sağladık" şeklinde konuştu. Bu konuda hizmete otobüs firmalarını bir çatı altında toplayarak başladıklarını da söyleyen Erat, ekonomik krizin ülkemizi de etkilediği bir dönemde bu kararlı Ağrı otobüsçülerinin krizden daha az etkileneceğini ve bundan sonra otobüsçüler arasında haksız rekabet olmayacağını sözlerini ekledi.



Kayıtlı yapılan araçlar Şubat ayında düştü

TÜİK 2009 Şubat ayının Motorlu Kara Taşıtlı İstatistiklerini yayınladı. Verilere göre Şubat ayı içerisinde 29 bin 332 adet taşıtın trafikte kaydı yapıldı.

2009 yılında trafikte kaydı yapılan 29 bin 332 adet aracın, yüzde 50,1'ini 14 bin 703 adedini otomobil, yüzde 21,9'una 6 bin 415 adedini kamyonet, yüzde 17,8'ine 5 bin 215 adedini motosiklet ve yüzde 3'üne 877 adedini kamyonun oluşturduğu belirtildi. Geriye kalan yüzde 7,2'ini ise 2 bin 122 adet minibus, otobüs, traktör ve özel amaçlı taşıtların paylaştığı kaydedildi.

2009 yılının Ocak-Şubat döneminde 88 bin 613 adet taşıtın trafikte kaydedildiği, 11 bin 490 adet taşıtın ise trafikten kaydı silindiği, böylece trafikteki toplam artan araç sayısı 77 bin 123 adet oldu.

Şubat ayı sonu itibarıyla trafikte kayıtlı toplam 13 milyon 842 bin 518 adet taşıtın yüzde 49,4'ünü otomobil, yüzde 15,8'ini motosiklet,

nında azaldığı gözlemlendi. Bu azalış yüzde 23,8 otomobilde, yüzde 45,1 minibus, yüzde 52 otobüste, yüzde 43,3 kamyonette, yüzde 56,3 kamyonunda, yüzde 22,3 motosiklette, yüzde 64 özel amaçlı taşıtlarda ve yüzde 60,9 traktörde görüldü.



2009 yılının Ocak-Şubat döneminde 88 bin 613 adet taşıtın trafikte kaydedildiği, 11 bin 490 adet taşıtın ise trafikten kaydı silindiği, böylece trafikteki toplam artan araç sayısı 77 bin 123 adet oldu.

Şubat ayı sonu itibarıyla trafikte kayıtlı toplam 13 milyon 842 bin 518 adet taşıtın yüzde 49,4'ünü otomobil, yüzde 15,8'ini motosiklet,

yüzde 15,1'ini kamyonet, yüzde 9,8'ini traktör, yüzde 5,4'ünü kamyon, yüzde 2,8'ini minibus, yüzde 1,4'ünü otobüs, yüzde 0,3'ünü ise özel amaçlı taşıtlar oluşturmaktadır.

2009 Şubat ayında trafikten ilk defa tescil belgesi alan 29 bin 332 adet taşıtın yoğunluk sırasına göre illere dağılımına bakıldığında ise ilk sırada yüzde 38,5 ile İstanbul'un yer aldığı gözlemlendi. İstanbul'u, Ankara yüzde 10,4, İzmir yüzde 5,6, Antalya yüzde 3,6, Bursa yüzde 3,2, Adana yüzde 3, Mersin yüzde 2,4, Hatay yüzde 1,9, Balıkesir yüzde 1,7, Gaziantep yüzde 1,6 oranıyla izledi. Taşıtların yüzde 28,1'ini ise diğer illere dağıtıldığı belirtildi.

Aynı dönemde ilk defa tescil belgesi alan 14 bin 703 otomobilin markalara göre dağılım ise şu şekilde açıklandı; yüzde 17 Hyundai, yüzde 8,8 Renault, yüzde 7,4 Volkswagen, yüzde 6,1 Ford, yüzde 5,7 Honda, yüzde 5,4 Toyota, yüzde 5 Opel, yüzde 3,9 Toyota-Fiat, yüzde 3,7 Peugeot, yüzde 37 diğer markalar.

Hafif ticari AB'de kan kaybediyor

ODD AB ve EFTA ülkelerindeki hafif ticari araç pazarına ilişkin mart ayı raporunda yüzde 32'lik daralmaya dikkat çekti. Ayrıca satışlarda Türkiye'nin 5'inci sırada yer aldığı da kaydedildi.

Otomotiv Distribütörleri Derneği tarafından Avrupa Birliği ve EFTA ülkeleri hakkında düzenli olarak hazırlanan raporda önemli pazarlardaki son gelişmelere yer verildi.

Küresel krizin etkilerinin hala devam ettiği belirtilen raporda geçen yılın aynı dönemine göre 2009 Mart ayındaki düşüşün yüzde 32,2 oranında gerçekleştiği açıklandı. 147 bin 252 adet gerçekleşen pazar da en büyük darbeyi yüzde 92,7'lik daralma ile İzlanda'nın aldığı belirtildi. Raporda ayrıca, İzlanda'da yaşanan pazar daralması "sert düşüş" olarak açıklandı. Yüzde 74,3 daralmayla Bulgaristan, İzlanda'dan sonra hafif ticari araç pazarında en fazla daralmayı yaşayan ikinci ülke oldu. Yüzde 73,6 oranındaki daralmayla da İrlanda üçüncü sırayı aldı.

Bir tek pazarda artış yaşandı

Hazırlanan raporda tüm veriler krizin etkisi ile yaşanan daralmayı işaret ederken geçen yılın aynı dönemine oranla bu yıl Mart ayında satışlarını artıran tek pazar yüzde 13,9 ile Finlandiya oldu.

Avrupa Birliği (AB) ve EFTA ülkelerinde hafif ticari araç pazarında yaşanan gelişmelere değinilen raporda, Türkiye pazarına da yer verildi. Mart ayında yüzde 25,7 oranında daralanan Türkiye hafif ticari araç pazarı 14 bin 489 adet olarak gerçekleşti.

ODD hazırladığı raporda, 2009'un Ocak-Mart kümülatif toplamlarına da yer verdi. Buna göre Avrupa satışlarında bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 35,3 oranında daralmanın yaşandığı görüldü.

368 bin 859 adete ulaşan hafif ticari araç pazarına ilişkin olarak, kümülatif hafif ticari araç pazarında en belirgin düşüş yüzde 87,2'lik oranla yine İzlanda'da gerçekleşti.

Yüzde 79,8 ile İrlanda, İzlanda'daki düşüşü takip etti. Yüzde 72,2 ile Letonya da hafif ticari araç pazarında daralma yaşayan ilk üç ülke arasında yer aldı. 2009'un ilk üç ayında gerçekleşen kümülatif rakamlara bakıldığında ise artış gösteren bir pazarın olmadığı görüldü.

ODD'nin açıkladığı rakamlara bakıldığında 2009 Ocak-Mart döneminde Türkiye hafif ticari araç pazarının bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 39,4 oranında küçülme yaşadığı gözlemlendi.

Daralmaya rağmen beşinci

28 bin 172 adet olan Türkiye hafif ticari araç pazarının, Avrupa ülkelerinde yaşanan daralmadan daha fazla etkilendiği ve önemli ölçüde düşüş yaşadığı kaydedildi. Ayrıca raporda Türkiye'nin Ocak-Mart kümülatif pazar rakamları neticesinde Avrupa ülkeleri arasında beşinci sırada yer aldığı açıklandı.



Gm 21 bin kişiyi işten çıkarıyor!

Küresel ekonomik kriz ile birlikte dünyanın dev şirketleri arasında işçi kıyımına devam ediyor. Amerikan otomotiv üreticisi GM'de bu süreçte işçi çıkararak şirketlerden biri oldu.

Son olarak şirket yetkilileri tarafından yapılan açıklamada 21 bin çalışanın işten çıkarılacağı duyuruldu. Daha önce işten çıkarılanlar ve gelecekte çıkarılması düşünülenler ile birlikte şirketin ABD'de ki işgücü 40,000 azalacak. Şirket ayrıca Pontiac markasını da tarihe gömüyor. Tüm bu önlemlerin 1 Haziran tarihine kadar

devreye sokulması bekleniyor. Planın gerçekleştirilmesi durumunda firma Amerikan hükümetinden ek yardım alabilecek.

Yeniden yapılanma planı sayesinde şimdilik firma hisselerinde bir miktar kıpırdanma gözlenmeye başladı. Firmanın belirli markalara odaklanma stratejisi ile

Pontiac markasından vazgeçilmiş oldu. Şirket ayrıca ABD pazarındaki 6,246 bayilik satış ağını yüzde 42 daraltarak 2010 yılına kadar 3,605'e düşürme kararı aldı.



Dış ticarete düşüş

Türkiye İstatistik Kurumu ve Gümrük Müsteşarlığı işbirliği ile oluşturulan geçici dış ticaret verilerine göre 2009 Mart ayında dış ticaretin gerilediği kaydedildi. Açıklanan geçici dış ticaret verilerine göre, 2009 yılının Mart ayı ile 2008 yılının aynı ayı kıyaslandığında ihracatın yüzde 28,4 azalırken 11 Milyar 427 Milyon Dolar'dan, 8 Milyar 178 Milyon Dolar'a, ithalatın ise yüzde 37,5 azalarak 16 Milyar 312 Milyon Dolar'dan, 10 Milyar 503 Milyon

Dolar'a gerilediği açıklandı. Aynı dönemin dış ticaret açığını inceleyen TÜİK, yüzde 56, 8 oranında azalma gözlemlendiğini belirtti.

2008 Mart ayında yüzde 68 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı ise, 2009 Mart ayında yüzde 77,9'a yükseldi. 2008-2009 yılının Ocak-Mart dış ticaret verilerine bakıldığında ise, ihracatın 33 Milyar 136 Milyon Dolar'dan, 24 Milyar 507 Milyon Dolar'a, ithalatın ise 49 Milyar 177 Milyon



Dolar'dan 28 Milyar 625 Milyon Dolar'a gerilediği kaydedildi.

2009 Mart ayında fasıllar düzeyinde ihracat kalemlerinin de kara taşıtları ve bunların aksamları, parçaları 987 Milyon Dolar olarak belirtildi. En yüksek ithalat ise fasıl mineral yakıtlar, mineral yağlar oldu.

Kabine değişikliği Ulaştırma Bakanlığı'nı teğet geçti

Yerel seçimlerden itibaren Başbakan Erdoğan'ın yapması beklenen kabine değişiklikleri gerçekleştirildi. 8 bakanın gidip, 9 ismin geldiği ve 7 bakanın görev yerlerinin değiştiği "çifte revizyon" da Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili bir değişiklik yapılmaması dikkat çekti.



Taşımacı sektörünün "Otomotiv Bakanı" olarak da bilinen Eski Sanayi ve Ticaret Bakanı Mehmet Zafer Çağlayan, Devlet Bakanlığına getirilerek değişiklik sonucunda yerine Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi mezunu, Kocaeli Milletvekili Nihat Ergün atandı.

Enerji ve Tabi Kaynaklar bölünecek mi?

Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanı Hilmi Güler'in yerine Başbakan'ın enerji danışmanı Kayseri Milletvekili Taner Yıldız getirilirken, Başbakan Erdoğan konuyla ilgili olarak, "EPDK ile alakalı düşüncelerimiz var. Özellikle petrol, doğalgaz ve enerjiyi birbirinden ayırmak istiyoruz. Taner Yıldız'ın bu konu üzerinde enerji danışmanım olarak çalışmaları var. Çalışmalar değerlendirilip, parlamentoya sunulacak" dedi.

Ulaştırma Bakanlığı'nda değişiklik yok

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ise yapılan değişikliklerin gerisinde kaldı. Yıldırım'ın görevi boyunca ulaştırma ile ilgili aldığı kararlar kimi kitlelerce beğeni toplarken, kimileri tarafından da oldukça eleştirilmiştir. Ancak Başbakanlık Ulaştırma Bakanlığının yaptığı görevden memnun olacak ki kabine değişikliğine Ulaştırma Bakanlığını dahil etmedi. Yeni dönem kabinede Binali Yıldırım görevine devam edecek.

Tüzmen kabinede yok

Taşımacı sektörüne yakınlığıyla bilinen Devlet Bakanı Kürşad Tüzmen ise koltuğunu kaybeden bakanlar arasında yer aldı. Devlet Bakanı Kürşad Tüzmen'in yerine Taşımacılık sektörünün "Otomotiv Bakanı" olarak da bilinen Eski Sanayi ve Ticaret Bakanı Mehmet Zafer Çağlayan getirilmesi dikkat çekti.

Kabine değişikliğinde sürpriz isimlerle de karşılaşıldı. Eski TBMM Başkanı Bülent Arınç, Erdoğan'ın yardımcısı olarak kabineye geri dönerken, AKP hükümeti, yönetiminde ilk kez iki kadın bakanı kabineye aldı. Aileden Sorumlu Bakan Nimet Çubukçu, bir "ilk" olarak Milli Eğitim Bakanlığı'na getirilirken, Selma Aliye Kavaf ise Devlet Bakanı oldu. Erdoğan, eski müsteşarı Ömer Dincer'e yeni dönemde Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı olarak kabinesinde yer verirken, Ali Babacan'ı da ekonominin patronluğuna getirdi.

1 haftada 684 kaza, 23 bin 944 ceza

İstanbul Emniyet Müdürlüğü'nden açıklanan verilere göre bir hafta içerisinde kontrol edilen toplam 34 bin 820 araçtan 23 bin 944'üne cezai yaptırım uygulandığı görüldü.

İstanbul Emniyet Müdürlüğü sorumluluk alanında yapılan trafik denetlemlerinde en çok ceza yazılan kategorinin 8 bin 638 ceza ile kırmızı ışık ihlali olduğu bildirildi. Yasak parktan yazılan cezalar 4 bin 852 kişi ile ikinci sırayı alırken, 1933 araç sürücüsüne emniyet şeridi ihlali ve 1249 sürücüye de seyir halinde cep telefonu konuşmaları için ceza yazıldığı belirtildi.

Bildirilen veriler arasında 53 araç sürücüsüne korsa taşımacılıktan, 191 sürücüye alkolü araç kullanmaktan, 127 sürücüye görüşü engelleyici süs eşya veya renkli cam taktırmaktan, 23 sürücüye taşıma sınırı üzerinde yük almak veya dingil ağırlıklarını aşacak şekilde yüklemekten, 46 sürücüye azami toplam ağırlıkların üzerinde yüklemeye yaptırmaktan, 6 bin 594 araç sürücüsüne diğer maddelerin dolaylı olmak üzere toplam 23 bin 706 sürücüye cezai işlem uygulandığı yer aldı.

Emniyet Müdürlüğü'nün açıkladığı verilere göre bir hafta içerisinde 1829 araç ta çekici marifetiyle otoparka çekildi.

İstanbul'da bir haftada meydana gelen 684 trafik kazasında 3 ölü, 147 yaralı olduğu diğer 534 kazanın ise maddi hasarla atlatıldığı verilen bilgiler arasında yer aldı.

Emniyet Müdürlüğü'nün motosikletlere yaptığı uygulamalar sonucunda 52 sürücüye sürücü belgesiz motosiklet kullanmaktan 16 sürücüye yetersiz ehliyet sınıfı ile motosiklet kullanmaktan, 52 sürücüye motosiklet kullanırken koruma başlığı takmamaktan, 55 motosiklet sürücüsüne Karayolları Trafik Kanununun diğer maddelerinden olmak üzere toplam 175 motosiklet sürücüsüne cezai işlem uygulandığı bildirildi.

Ticari taksiler üzerinde yapılan denetimlerde ise Aksaray varyant altı, Çarşıkapı Meydan ve Ayasofya Meydanı'nda, tramvay yolu ihlallerine, duraklama ve kısa mesafeli yolcu almamaya karşı yapılan uygulamalarda 34 ticari taksisi kısa mesafeli yolcu almamak ve duraklama yapmaktan, 27 ticari taksisi Ayasofya Meydanı'nda bekleme yapmaktan cezai işlem uygulanmıştır.





Metro yapımında önemli gelişme...

Meclis'e sevk edilen 'Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Tasarısı'na konulan bir hükümle, Ulaştırma Bakanlığı, milyar dolarları bulan metro projelerini devralmaya ve tamamlamaya yetkili ve sorumlu kılındı. Ulaştırma Bakanlığı'na verilen bu yeni görev ve sorumluluk 2023 yılına kadar sürecek.

İBB Başkanı Kadir Topbaş ile Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek'i sevindirecek bu gelişme, kamu yönetiminde devlete yüklenmesi yeni maliyetler nedeniyle olumlu karşılanmadı. Topbaş ve Gökçek, yıllar önce başladıkları ve işler sarp sarp yarıya bırakılan metro projelerini devletin yapması konusunda yoğun kulis faaliyeti yürütüyor. Söz konusu faaliyet, Meclis'e sevk edilen 22 Nisan 2009 tarihli 'Torba Kanun' ile karşılığını buldu. Kanun'un 27.

maddesiyle getirilen düzenlemede, "Ulaştırma Bakanlığı", şehir içi raylı ulaşım sistemlerini ve metroları 2013'e kadar yapabilir ve bunların yapımı devam etmekte olanlarını mevcut sözleşmelerle devralabilir" denildi.

Toplam Yük 6 Milyar Dolar?

Ankara'da yılan hikayesine dönen metro çalışması, yasanın yürürlüğe girmesiyle Ulaştırma Bakanlığı'ndan sorulacak. Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek, Ankara'nın 3 bölgesinde iddialı biçimde başlattığı ve 300 milyon dolardan fazla para harcayacağı metro inşaatlarını, elektronik ve mekanik aksam için gerekli olan yaklaşık 1,5 milyar doları bulamadığı için adeta çürümeye terk etmişti.

Yasanın kanunlaşmasıyla, söz konusu metroyu mevcut sözleşmelerle devralacak Ulaştırma Bakanlığı'nın nasıl

bir yol izleyeceği merak edilirken, şu haliyle Ankara Metrosu'nun tamamlanması için en az 1,5 milyar dolar gerektiğine dikkat çekiliyor. İstanbul'da projelendirilen metronun maliyetinin 2 milyar dolar olduğu belirtiliyor.

İBB Başkanı Kadir Topbaş, 2006 yılından bu yana metro ve raylı sistem projelerini devlete bırakmak istediğini dile getirirken, "Doğrusu devletin alıp bunu yapmasıdır. Bizim bunu kendi kaynaklarımızla yapma imkanımız yok. Ulaştırma Bakanlığı'mıza 'Metroları size verelim. İstanbul Metrosu'nu siz çözün 'diyorum" diye konuşmuştu. Topbaş, ayrıca Sivilri'den Tuzla'ya Sarıyer'den Beykoz'a kadar toplam 500 kilometrelik metro hattı projelendirdiklerini belirterek, bu raylı sistemlerin toplam maliyetinin 25 milyar doları bulduğunu söylemişti.

Adana'da Bakanlığa...

Yerel seçimler öncesinde AKP'nin Adana Büyükşehir Belediye Başkanı Aytaç Durak'ı zor durumda bırakan Adana Metrosu da, yasanın yürürlüğe girmesiyle Ulaştırma Bakanlığı'nın konusu olacak. Seçimlerden bir süre önce Sayıştay tarafından hazırlanan dosyada Adana Büyükşehir Belediyesi'nin çalışmalarına 12 yıl önce, projesine 10 yıl önce başlanan ve firmalara bugüne kadar 533 milyon dolarlık kaynak aktarılan Adana Hafif Raylı Taşıma Sistemi inşaatında 9 milyon TL'lik fazladan ödeme tespit etmişti.

Taksim-4 Levent arasında çalışan metronun Atatürk Oto Sanayi ve Şişhane uzantılarında yapım çalışmaları, yerel seçim öncesi açılışı yapılması rağmen devam ediyor. Söz konusu projelerin toplam maliyetinin 25 milyar doları bulacağı ifade ediliyor.



TÖHOB Genel Sekreteri

Onur ORHON

GÖZLEM

YERELDEN MERKEZE

Yerel seçimler öncesinde gündeme gelen büyükşehir belediyelerinin ekonomik durumu ile ilgili iddiaların bir ölçüde gerçeğe yakın olduğu görülüyor. Bunlara somut bir örnek bugünlerde ulusal basında yer alan İstanbul ve Ankara metro projelerinin Ulaştırma Bakanlığı'na devredileceği haberidir.

Ankara kaynaklı haberlere göre İstanbul, Ankara ve Adana Büyükşehir Belediyeleri yüksek maliyetlere varan metro projelerinin tamamlanması için yeterli finansman sağlamakta zorlanıyor. TBMM Başkanlığı'na sevk edilen 22 Nisan 2009 tarihli kanunla, 2013 yılına kadar Ulaştırma Bakanlığı'nın şehir içi raylı ulaşım sistemleri ve metroları yapabileceği, devam eden projeleri de devralabileceği hükmü getiriliyor.



"Tek araç sistemi halkın menfaatinedir"

Hamdi Sedefçi, "Serhad Birlik Minibüs Kooperatifi tarafından 'Tek Araç Sistemi'nin iptali için şikayette bulunulan 4 konudan üçüne soruşturma izni verilmemesi sistemin doğruluğunu gösterir." dedi.

Edirne Belediye Başkanı Hamdi Sedefçi, soruşturma açılması için şikayette bulunulan 4 konuyu, Mahkeme kararının uygulanmaması, hat parası verilmeden bazı araçlara ruhsat verilmesi, ücretlerinin ihale yapılmaksızın belirlenmesi ve Edirne Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanı Mehmet Atabay'ın tek araç için oy kullanması şeklinde sıraladı.

"82 araca 83 ruhsat verildi"

Bu konulardan bakanlığın sadece hat parası alınmaksızın ruhsat verilmesi konusunda soruşturma başlatılmasına izin verdiğini söyleyen Sedefçi, konu hakkında şöyle konuştu: "Tek araç kapsamında 82 araç var ama 83 araca ruhsat verilmiş. Bu ruhsat karşılığında paranın alınmadığı ve belediyeyi zarar soktuğu gerekçesiyle soruşturma açılması istendi. Bu minibüsü arkadaş sabah hatta girmek için müracaatta bulununca ruhsatı çıkarılmış. Ancak daha sonra hatta girmekten vazgeçmiş ve ruhsatı iptal ettirmiş. Bununla ilgili Danıştay'a itirazda bulunacağız."

Tek araç sisteminin doğruluğu bakanlıktan tescilli

Açılması istenen dört soruşturmada 3'ünün kabul edilmemesini yaptıkları için doğruluğuna bağlayan Sedefçi, "Tek araç sistemi halkın menfaatine işleyen bir sistemdir ve bu bakanlık tarafından tescilli ve teyit edilmiştir." dedi.

Hükümet tek araç sistemine karşı

Serhad Birlik Başkanı'nın AK Parti Belediye Meclisi listesinde yer almasını siyasi bir tercih olarak yorumlayan Sedefçi, AK Parti grubunun tek araç sistemine karşı çıktığını eğer yine yönetime gelirlerse bu sistemi bozup Serhad Birlik'in isteği için uğraşacaklarını ifade etti. Sedefçi, "Serhad Birlik'in isteği halkın menfaatine ise yapsınlar, halkın menfaatine değil birliğin menfaatine ise yazıktır" dedi.

"Bakanlık bile dur dedi"

Şu ana kadar belediyenin Serhad Birliğin menfaatine çalıştığını söyleyen Sedefçi, bir tek minibüs fiyatları konusunda bakanlığın müdahale ettiğini ve 1 TL olan minibüs fiyatlarını 2004 yılında 50 kuruşa indirdiklerini ifade etti. Sedefçi, "Bu 4 yıl süresince en az 4-5 trilyon halkın cebinde kaldı. Bu para Serhad Birlik'in cebine girecekti ama halkın cebinde kaldı. Ak Parti'li bakanlık bile dur kardeşim ne yapıyorsun sen burada halkın menfaati var demiş" şeklinde konuştu.

Britanya 2010 Motor Show iptal edildi

■ Londra'da gerçekleşen Britanya Motor fuarı, üreticilerin maliyet tasarrufu istekleri nedeniyle iptal edildi. Endüstriyel bir fuar olmaktan öte tüketiciye yönelik olan fuar gelecek yıl yapılmayacak.

2006 yılından beri yaşanan ziyaretçi sayısındaki azalma, fuarın Birmingham'dan Londra'ya taşınmasına neden olmuştu. Kredi hacimlerinin daralmasının yol açtığı düşük satış rakamları neticesinde otomotiv üreticilerinin gelirleri ve karlılıkları düştü. Sektörde belirsizliklerin çoğalması ile birlikte satışları ve karlılıkları iyi durumda olan üreticiler bile çekimser davranışlar sergiliyor.

Krizin atlantılması ve piyasaların yeniden canlandırılması ile birlikte faaliyetlerin kaldığı yerden devam edeceği bildiriliyor.

Sevdiklerinize giden her duraktan geçer. Conecto.

Şehir içi ulaşımına yeni bir boyut getiren Mercedes-Benz Conecto ile konforlu ve güvenli buluşmaların keyfini yaşayın.

www.mercedes-benz.com.tr

Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Daimler'in tescilli markasıdır.



**Sinan
SOLOK**

Zor günlerde otobüsçüye destek olun

Türkiye'de karayolu yolcu taşımacılığında Mercedes, MAN ve Temsa olmak üzere 3 tane ana firma var. Temsa Akbank'la, MAN otobüs kendi finans şirketi olan MAN Finans'la, Mercedes ise Daimler Chrysler Finance şirketi ile anlaşmalı olarak otobüs satışlarında müşterilerini destekliyor.

Sektörümüzde genelde bütün otobüsler, firmanın kredilendirme olanaklarına göre yüzde 10-15 ya da yüzde 20-25 peşinat ile ortalama 48 ay vade ile alınır.

Bu krediler, alınan otobüslerin çalışmasıyla ödenir, yani otobüsler kendi kendilerine öderler. Türkiye'de ki sektörlerle baktığımız zaman en az takip riski olan sektör karayolu ulaştırmasında ki bireysel otobüsçülerimizdir.

Çünkü bunların hepsi ekme paralarını kazanmak için çalışır. Koskoca, 14 metre otobüslerin üzerinde çalışarak paralarını öderler. Zamanı gelince bu otobüsleri yenilerler, takasa verirler yerine yeni otobüsleri alırlar. Yeni otobüslerini de kredile alırlar. Bunları da bankalar ve finans şirketleri destekler. Ancak bugünlerde aksamlar oluyor. Bu aksamların kaynağı ülkemizin, dünyanın içinde bulunduğu küresel krizdir.

Bireysel otobüsçülerimizde ekonomik krizin verdiği etkiler ve özellikle sezon zamanı olmaması -ekonomik krizin otobüs sektörü için çok önemli olmadığını, psikolojik olarak etki altında kalan insanlar nedeniyle etkilendiğimizi daha önceki yazılarımızda belirtmiştim- nedeniyle finans kurumlarına şöyle bir öneride bulunuyoruz.

"Siz 1-2 taksiti geciktirmiş bireysel otobüsçülerimizle bire bir görüşerek bu kredileri bizim para kazanma sezonumuz olan yaz aylarına yayın. Bunun için de gerekli olan önlemleri TOFED aracılığıyla da alabiliriz, siz finans şirketi olarak da alabilirsiniz."

Bu konuyu geçtiğimiz günlerde Ankara ziyaretimiz sırasında MAN Finans ile görüştük. MAN Finans durumu hakikaten çok olumlu yaklaştı. TOFED Başkanı Rüştü Terzi, MAN Finans Genel Müdürü Semih Bey ile görüşerek bu konuya aracılık edecek.

Diğer firmalarla da görüşeceğiz Finans firmalarının, şirketlerinin bireysel otobüsçüye yardımcı olması konusunda gerekli hassasiyeti göstereceğini umuyoruz ki MAN Finans'tan bunun öngörüsünü aldık.

MAN Finans'ın 2009 yılı içerisinde sektöre aktaracağı kaynak çok ciddi bir rakam. Yetkililer finansman sıkıntılarını olmadığını, sektörü krize rağmen desteklemeye devam edeceklerini ifade ettiler. Bizde bu durumdan memnuniyet duyduk.

Biliyorsunuz ki kurların yüksek ve işlerin sezon dışında bozuk olması üretici firmaların otobüs satmasını da zorlaştırıyor. Her ikisini üst üste koyduğumuzda ise bu firmaların bireysel otobüsçünün önünü açacak önlemler alması gerektiği sonucuna varıyoruz. Faizler, temerrüt faizleri, yapılandırma konularında önlemler alınması gerekiyor.

Aksi takdirde firmalar ve üreticiler de sıkıntıda olacaktır.

Bu konuları biz onlara anlatıyoruz. Otobüs sektöründe bireysel otobüsçülerin zora düştüğü durumlarda bu firmaların beklentimiz bu kişilerle karşılıklı oturuma olarak faiz, vade ve yeniden yapılandırma konusunda destek vermeleri.

Böyle bir destekte hem sektör kazanır, hem firmalar kazanır. Çünkü bunlar geçici sürelerdir. Bu süreçte finans ve leasing şirketlerine çok daha büyük sorumluluk düşüyor. Çünkü bu sektör hep ayakta, yüzdesel olarak ön planda olacaktır.

18 yıl bankacılık yapmış biri olarak, bu sektörü sektörler bazında baktığımızda en dürüst, en sağlam, en borcuna sadık olan, borcunu ödemek için malının üzerinde çalışan ve sorumlulukları, bilinçleri çok fazla olan iyi yürekli insanların barındıran bir sektör olarak değerlendirebilirim. Böyle bir sektörü şartlar ne olursa olsun kaybetmemek, kazanmak lazım.

Mesela zaman zaman otobüsleri bağliyoruz. Otobüslerin bağlanması çözüm değil, firmaların ikinci el otobüs fiyatları inanılmaz derecede düşük seyrediyor. Onun için bir iş yapıyorsa mantıklı yapmak lazım.

İnsanlar kriz dönemlerinde mantıklı ve gerçekçi düşündükleri zaman krizden başarıyla çıkabilirler. Bize kriz fazla yansıyor diyoruz ama bizim yan sektörlerimize, lastik, akaryakıt, üretim sektörüne de yansıyor. Fabrikalar kapatılıyor, şu oluyor, bu oluyor herkesin morali bozuluyor. Moralinizi bozuk tuttuğunuz zaman hata yapma olasılığınız çok daha fazla. Onemli olan sağlam moral ve düzgün adımlarla içinde bulunduğumuz durumdan kurtulmamız.

'Hayal satmıyoruz, hayal de etmiyoruz'

TOFED Başkanı Rüştü Terzi, başkanlık döneminin ilk genel kurulu öncesi federasyonun faaliyetlerini değerlendirerek, sektörde yaşanan gelişmeler ile ilgili önemli açıklamalarda bulundu

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Başkanı Rüştü Terzi, "Biz hayal satmıyoruz, hayal de etmiyoruz, gerçeklerin üzerinden gidip, gerçekleri konuşmak zorundayız" dedi.

■ TOFED kart çalışmalarını tamamladı mı?

TOFED çok çalışıyor. Yaptığımız toplantılarda kendi aramızda olan rekabetten çok havayolları ile olan rekabetimizi düşünüyoruz. Çünkü havayolları çok ucuz taşıma yapıyor. Tabi ki kapasitesi belli ama arz talep dengesizliğinin olduğu dönemlerde bizi etkilediği bir gerçek. Duruma böyle baktığımızda giderlerden nasıl para kazanırız diye düşünüyoruz.

Kendi aramızda fiyatları daha da yukarıya çektiğimiz zaman etkilenen bölgeler olduğu için maliyetlerimizi aşağıya düşürmeye yönelik olan çalışmalar yapıyoruz.

Bu çalışmalar neticesinde en önemli kalemlerimiz akaryakıt giderimizi nasıl aşağıya düşürürüz diye düşünüyoruz TOFED Kart devreye girdi. Tüm Shell istasyonlarında geçerli olacak bu kart 4 Mayıs itibarıyla verilmeye başladı. Kart ile maliyetlerde yüzde 9 avantaj sağlanacak.

■ Bu konuda yeni çalışmalarınız olacak mı?

İletişim konusunda, sektör mensuplarının sabit telefonlarla yapılan görüşmelerini daha ucuza getirmek amacıyla yaptığımız çalışmamız var. Türk Telekom'dan müsaade almış 9 tane şirket olduğunu tespit ettik, bu şirketler arasında hangilerinin bizi mahcup etmeyeceğinin araştırmasını yaptık ve sayıyı 4'e indirdik. Bize teklif vermeleri konusunda taleplerde bulunduk. En sonunda sabit telefonlarla yüzde 30



Rüştü TERZİ

daha ucuz görüşme teklifi aldık. 9 Mayıs'tan itibaren belgeli şirketlerin yapacağı görüşmelerde yüzde 30'a varan indirim sağlanacak.

Birde sigorta ile ilgili görüşmelerimiz var. Kazalar için sektörde "Otobüsçü akşam zengin yatar, sabah fakir kalkar" denir. Kazalar ve bedelleri firmaya ağır sorumluluklar getirir. Araçlarımızı sigorta ettirip, bütün sorumluluğu sigorta edecek çalışmalar yapıyoruz. En ucuz fiyata, en ucuz primle, en yüksek teminatı almaya gideceğiz.

■ Hızlı tren otobüs sektörünü etkiledi mi?

Hızlı trenin sektörümüzü sadece bir ilimzde etkilediği görülüyor. Ancak bundan sonraki aşamalarında farklı illerimizi de etkileyeceğini düşünüyoruz. Hızlı tren bizi biraz telaşlandırıyor. Fakat kalitemizi artırarak insanlara daha iyi, daha yerinde hizmet verecek diğer unsurlarla rekabet etmemiz gerek-

tiğinin bilincindeyiz. Bu hükümetimizin bir politikasıdır. Daha önce nasıl herkesi uçuracağız politikası desteklendiyse, şimdi de herkesi hızlı trene bindirmek için çaba gösterecekler. Bu durumda hava, kara ve demir yolu olarak üçlü rekabet içinde olacağız. Belki de devlet kendi kendisi ile rekabet etmiş olacak.

■ Anadolu yakasında yapılacak planlanan otogar hakkında ki düşünceleriniz nelerdi?

Bu konuya benim nasıl baktığımı değil, oranın yönetim kurulu başkanının nasıl baktığını önemli. Çünkü bir demecinde, "Ben kimseye Anadolu yakasında otogar yapacağım sözü vermedim" demiş.

Aslında bir proje yapılmadı. İstanbul Metropolitan proje merkezi var. O merkezde İstanbul'da, 3 noktada 2 terminal ve daha sonra 2 aktarma alanı oluşturulması için projelere işlendi. Bunun dışında ilerlemiş hiç bir şey, kimseye verilmiş bir söz yok.

Bakınız bu hayal satmıyoruz, hayalde etmiyoruz, gerçeklerin üzerinden gidip, gerçekleri konuşmak zorundayız. Bir yerde otogar yapılabırsa bunun yetkisi yasaya göre o ilin belediyesine aittir. Bunu devlet ihale kanununa göre ihaleye çıkartmak zorundadır. İhaleye herkes girer, ama önemli olan ihaleye girenin yaptıkları, yapamadıklarıdır. Kimse çıkıp, "İstanbul'a otogar yapacağım, onu ben yapacağım" diyemez.

Ayrıca bu otogar yapılacaksa, bu sektörün en büyük şirketi ve kendi bünyesinde 5 tane otogarı işleten BIOİAŞ buna en yakın ve işletecek olan kurumdur.



Karayoluyla hac...

TOFED Başkanı Rüştü Terzi, Hac döneminde karayolunun kullanılması için yapılan çalışmalarını şu sözlerle anlattı:

"Araçlarımızın yurtdışına çıkması ve bulundukları yerlerde para kazanabilmesi için çıkış yolları ararken hac döneminin de bunların içinde yer aldığını saptadık. Çünkü hacıların Ararat'a çıkarılması ve tekrar geriye döndürülmesi amacıyla 10-15 günlük seyahatler için araçlarımız çalışıyor.

Türkiye'den her yıl 70 bin hatta kontenjanın artmasıyla 100 binin üzerinde insan hacca gidiyor. Bunun yüzde 10'u karayolunu kullansa rakam 10 bin kişiye buluyor. Dolayısıyla hacca giden araçların ve burada kalan araçların arızın azalmasını dolay para kazanacağını düşünerek böyle bir girişimde bulunuyoruz.

Konuyu daha üst makamlara iletmeden önce Kara Ulaştırması Genel Müdürü Talat Aydın ile görüştük. Şifahi Ulaştırma Bakanımız Binali Yıldırım'a da konuyu ilettilik. Görüşmelerimiz son derece olumluydu, bu olumluluk neticesinde durumu yukarılara taşımak için hazırlıklar yapıyoruz.

Ayrıca araçların insanlarla gitmesi, o insanların yolda alışveriş yapması güzergah üzerinde bulunan ülkeler için bir ticaret kaynağıdır."

Öztürk: Beni başarı tatmin eder

Galip Öztürk: Ben egomu, başarıları ortaya koyarak ve onları izleyerek tatmin ediyorum

Otobüs sektöründe yakaladığı başarılar ve sosyal sorumluluk projeleri ile ismi anılan Galip Öztürk, işi ortaya koyup büyümesini izlediği için bu başarıyı yakaladığını ve hiçbir zaman koltuk meraklısı olmadığını belirtti.

■ Hızlı tren projesi, otobüs sektöründe yolcu sayısının düşmesine neden olur mu?

Biraz daha farklı düşünüyorum. Trenler yapılsın, uçaklar daha çok taşısın, yaramızadır. Biz büyüzoruz, büyümeye devam ediyoruz. Avrupa standartlarına göre bir kişi 7 kez şehirlerarası seyahat ediyor. Bizde ise bu 2,5 defa. Bunun anlamı biz 2,5 defa seyahat ediyorsak, Türkiye'de normal nüfus oranına göre nüfusun hiç artmadığını var saydığımızda bile 200 milyon taşıma 600 milyona çıkacak demektir. Şehirlerarası taşınan yolcu sayısı 600 milyon olacağına göre, bu rakamdan kimse bir şey kaybetmeyecek, neden üzülürüz ki? Uçakta girsin, tren de girsin, deniz yolu da... Herkes bir şeyler taşısın. Çünkü taşınanın sayısı sosyal, ekonomik, kalkınmayla değişecek.

Ancak İstanbul-Ankara yolunda hızlı trenin gitmesi otobüs yatırımcılığı yapan insanların psikolojisini bozacak demektir. Dolayısıyla bu da psikolojik bir krize sebeptir. Krizlerle büyümeyi hedeflediğim için bu durumda taşıma payımı daha da yükseltmeyi planlıyorum. Ortada bir kriz varsa ve onun için yeni fikirler üretiyorsanız, ona göre büyürsünüz. Ama gardınızı alıp, durumumu koruyayım, bu günümü kurtarayım diyorsanız o zaman eriyip yok olursunuz.

■ Bundan 10 yıl sonra otobüs sektörünü nerede görüyorsunuz?

Türkiye'de şu anda 200 milyon civarında şehirlerarası yolcu sayısı olduğuna göre bu sayı önümüzde ki yıllarda da gitgide artarak devam edecektir. Kim ne kadar bu sistemden pay alsın yolcu sayısı hep daha fazla olacaktır.

Ama hangi ölçeklerde yapılır, hangi yasalar çıkar, tabi ki onu kimse bilemez. Avrupa Birliği sürecindeki bir ülke olduğumuz için bu mantığın dışında çok fazla uz kararlar alınması mümkün değildir.

Yani bu işi kurumsal olarak yapan sistemler, organizasyon şirketleri ayakta kalır. Bana göre küçüklerde, bireysellerde yok olur. Firma sayıları azalır. Önümüzde ki 20 yıla baktığımda yorumum Türkiye'de 50 firma olacağı.

■ Sektör sizi başarılarınızla tanıyor, bunu nasıl sağladınız?

Başarının parayla pulla ilgisi yoktur, sadece büyüklüktür. Bunun özünde de insan, doğa, ülke sevgisi ve bulunduğunuz ülkeye hizmet anlayışı olmalıdır. Onun içinde kurumlar ve kurumsallıklar yaratmak, herkesin kendi içerisinde yeni mücadele unsurları ortaya çıkarması ve yeni fikirler ortaya koyması ülkeye olan vefa borcudur.

Yetiştirdiğimiz çocuklarımıza ekonomik olarak bir şeyler bırakmayı nasıl hesaplıyoruz, bunu ülkenin bütünlüğü içinde düşünmek zorundayız. Çünkü çocuklarımızda o bu ülkenin evlatları ve bu ülkede birleriyle yaşayacaklar. Onun için ortak faydalarımız her zaman korunmalı, egomuzla rağmen bu ortak faydalar için çalışmalıyız.

Galip Öztürk, otobüs sektörünün geleceği, gelişen taşıma sistemleri ve sektör demeklerinin faydaları ile ekibimizin sorularını yanıtladı.



Anadolu yakasında otogar kim yapacak?

Anadolu Ticari Yatırımlar AŞ, kurulan sektör adına yapılan her projeyi desteklediği gibi bu şirket de sektör için desteklediğini belirten Metro Turizm Sahibi ve TOFED Kurucu Başkanı Galip Öztürk yaşanan son gelişmeleri de değerlendirdi.

Anadolu Ticari Yatırımlar AŞ'nin Mustafa Yıldırım'ın TOFED Başkanı olduğu dönemde kurulduğunu belirten Galip Öztürk, "Anadolu Ticari Yatırımlar BIOİAŞ değil, TOFED'in bünyesinde ki arkadaşlarımızın ortak görüşüyle ortaya çıkan bir fikirdi. Bu projeyi, "BIOİAŞ yapmasın, TOFED'in altında ortaklarıyla ve firma sahiplerinden kurulu yeni bir şirket yapsın, sektörü tekrar kucaklayan bir şirket olsun" düşüncesiyle destekledik. Çünkü BIOİAŞ artık niteliğini yitirdi, patron şirketi oldu.

Esasında BIOİAŞ'ında böyle bir otogar yapacak gücü vardı. Sektörün yeni bir şirketi olması fikrine BIOİAŞ'ın en büyük hissedarı ve TOFED'in Kurucu Başkanı olarak nedenleri ve açılmaları sektörü kucaklayıcı olduğu için ilk ben destek vermiştim. Sektörü kucaklamanın dışına çıkıldığında, böyle bir desteği vermemin yanlış olacağını da ifade etmişim. Başkan Mustafa Yıldırım olmak üzere bir yönetim kurulu oluşturuldu ve bir şirket kuruldu. Anadolu'daki firmalar davet edildi. Anadolu Yakasında yapılacak olan bir otogar altında firma sahiplerinin bir araya getirilmesi ve bu insanların ihtiyacı olan bir bedel belirlendi. Bu bedel üzerinden de herkes TOFED bünyesinde kurulan şirkete ortak edildi. İçinde bizim de hisselerimiz vardı" dedi.

■ "Anadolu Ticari Yatırımlar Mustafa Yıldırım şirketi olmuştur"

Öztürk, "Mustafa Yıldırım TOFED Başkanlığı bırakmıştı, TOFED bünyesinde kurulmuş bir şirketi, şahsi başkanı olduğu ve hisselerin yüzde 90'ını başkan olduğundan kendine adına yaptığımız evraklarıyla beraber kendi malı gibi alıp iş yerine götürdü. Şimdi de hisselerini dağıtmaya çalışıyor" şeklinde konuştu.

Anadolu Ticari Yatırımlar'ın sektör

adına TOFED bünyesinde kalması gerektiğini söyleyen Öztürk, "Esasında sektöre, firma sahiplerine kurulmuş bu şirketi, Mustafa Yıldırım götürürken sektör bünyesinden çıkması ve Mustafa Yıldırım şirketi olarak alınmaya başlanmıştır" dedi.

Yapılan çalışmalarda başarılı olduğunu takdirde aleyhine bir davranış sergilemeyeceklerini belirten Öztürk, "Eğer başarabilirse kendilerine köstek olmayacağımızı, hatta Anadolu Ticari Yatırımlar Projesi yapabilirse aleyhine bir çalışmamızın olmayacağını söyledik. Ama firma sahipleri, "Bu şirket neden TOFED bünyesinde değil, paramızı almak istiyoruz" deyince, ilk parayı ben aldım. Benim herhangi bir ortaklığım yok, TOFED bünyesinde olduğu için desteklemişim. Kişilerin uhdesinde olursa, desteklemeyeceğimizi ama köstekle olmayacağımızı söylemişim" açıklamasını yaptı.

Mustafa Yıldırım'ın kimseye danışmadan hareket ettiğini vurgulayan Galip Öztürk sözlerine şöyle devam etti: "Sayın Mustafa Yıldırım BIOİAŞ'a ve TOFED'e, herhangi bir otogar bünyesinde yer almayacağını bilmesine rağmen insanların duygularıyla oynayıp, kendi varlığına neden yaratıp, güç teşkil etmesi açısından kurduğunu düşünüyorum. Yanlış yaptığını düşünüyorum. Egosunu tatmin etmeye çalışıyor. Çünkü imkansız bir projenin sorumluluğunu üstüne aldı. Böyle bir sorumluluğu ben Mustafa Yıldırım olsaydım asla taşıyamaz istemezdim. Çünkü böyle bir sorumluluk ancak sektörün bütünlüğünü temsil eden TOFED çatısı altında olurdu."

■ Anadolu yakasında otogar yapılacak mı?

TOFED ve BIOİAŞ'ın izni olmadan Anadolu yakasında bir otogar yapılamayacağını belirten Öztürk, "Anadolu yakasında bir otogara ihtiyacımız var ancak onları yapması imkansız. TOFED ve BIOİAŞ'ın yani sektörün izni olmadan Anadolu yakasında kendi babasından kalma yeri bile olsa, belediye kendi yapıp ihale bile etse onlar alamaz" dedi.

Ulaşım şurası Eylül'de toplanıyor...

Ulaştırma Bakanlığı 29 Eylül'de yapılacak Ulaşım Şurası'na önderlik ediyor. Toplu taşıma uygulamalarını ön karacak olan toplantıda, aralıklarla 10 Ulaştırma Şurası düzenlenecek.

İstanbul'da yapılacak şura toplantısında çağdaş sistemler, akademik teknisyenler tarafından masaya yatırılacak. Şura toplantıları için atölye çalışmaları ise, hızla sürdürülüyor.

Bu amaçla hafta ortasında Ulaştırma Bakanlığı, DHL Salonunda 2 gün süre ile Ulaşım Çalıştayı yaptı. Çalıştaya ulaşım ve toplu taşıma ile ilgili 24 kuruluş katıldı. Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri, "10 Ulaştırma Şurası Hedef 2023 Toplantıları" adını taşıyan bu toplantıların, ulaşım ve toplu taşıma sektörü için bir mihenk taşı olduğunu ve ağırlıklı olarak Ankara İstanbul ve İzmir gibi büyük şehirlerdeki kent içi toplu taşımamın ele alınacağını belirttiler.



UKOME kararı kime yarar, kime zarar?



31 Aralık 2008 tarihinden itibaren uygulanan 15+4 yaş sınırlaması 2009 yılının sonuna kadar uzatıldı.

İBB Ulaştırma Koordinasyon Merkezi, servis taşımacılığıyla ilgili yeni kararını açıklayınca Özel Halk Otobüsçüleri, servis taşımacılarına veryansın etti

Personel Servis taşımacılığında yaşanan sorunlarla ilgili İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Koordinasyon Merkezi 2009/1-20B No'lu bir karar yayımladı.

Yayımlanan karara göre personel servis taşımacılığı yapanlar, aracın taşıma sınırını aşmamak ve alınan misafir yolcu için ek bir ücret talep etmemek kaydıyla, araçta taşınan yolcu sayısının toplam yüzde 20'si kadar misafir yolcu taşıyabilecekler. Ayrıca personel, kamu, ücretsiz, otogar, market ve alışveriş merkezlerinin ücretsiz servis işi yapanla-

rın birçoğunun sektör için bir sıkıntı olarak dile getirdiği yaş sınırlamasıyla ilgili de UKOME tarafından küresel ekonomik kriz göz önüne alınarak yayınlanan 2009/1-20A No'lu karar neticesinde 31 Aralık 2008 tarihinden itibaren uygulanan 15+4 yaş sınırlaması bir yıl daha ertelendi.

Servis taşımacılarına avantaj olarak görülen kararlar halk otobüsçüleri cephesinde işlerinin baltalanması olarak algılandı geniş yankı uyandırdı. Halk otobüsçüleri kararları ilgili tepkilerini "Korsan taşımacılığı resmileştiriyorlar" sözleriyle ifade ettiler ve servis-

çilerin bir süre sonra duraklarda koltuk pazarlamaya başlayacaklarını, bununla ulaşım için çözümden öte yeni sorunlar doğuracağını vurguladılar.

Buna karşılık olarak servis taşımacılarının savunması ise "kararın yanlış yorumlandığı" şeklinde olurken, kararın sadece servisin çalıştığı kurum içerisinde farklı kişileri farklı servislerde taşıyabilmeye izin verdiğini belirttiler ve servis taşımacılarının yoldan yolcu alamayacağını, dolayısıyla otobüsçülerin bu durumdan kesinlikle etkilenmeyeceğini vurguladılar.



**Göksele
ÖVACIK**

HALKÇI

Toplu taşımada yeni aktörler

UKOME'nin (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) 05/02/2009 tarihinde aldığı 2009/1-20a ve 2009/1-20b sayılı kararları okudum ve şaşırdım. Böyle bir kararın niye alındığını merak ettim doğrusu...

Kısaca kararın içeriği şöyle İstanbul'da 50 bin yakın sayısı ile servis taşımacılığı ile ilgili birinci karar servis araçlarının kullanım yaşını 0-15'den 15+4 çıkarılması kararı var. İstanbul'da toplu taşıma araçlarının kullanım yaşı 0-15 ile sınırlandırılmıştır ki doğru ve desteklediğimiz bir yaptırımdır. Çünkü yolcu memnuniyeti ve kaliteli toplu taşımacılık için araç kalitesi çok önemlidir ve gereklidir. Bizler ÖHO işletmecileri olarak bu konuda çok duyarlıyız. Bizim araç filomuz Avrupa'nın en genç filolarından biridir. Yaş ortalaması yüzde 4,7'dir. bizler bu yaş ortalamasını daha düşürmek için de çalışmalar devam ediyor.

İBB araçlarımızı yenilemek için bizleri teşvik ederse araçlarımızı daha rahat yeniler ve İstanbul halkını daha iyi daha kaliteli hizmet etmiş oluruz. Buna rağmen servis araçlarının çalışma yaşının yükseltilmesi düşündürücüdür. Servis araçlarına bu standardı getirmek çok doğru bir karar değildir ve tartışmaya açıktır.

İkinci karar ise servis araçlarında yüzde 20 misafir yolcu taşımaya izin verilmesidir. Bu ne anlama geliyor her servis aracı okul veya personel servisi yaparken misafir diyerek yüzde 20 yolcu fazla alabilir. Bu ölü açık bir karardır, bu daha önce alınan kararların biraz gevşetilmesi korsan taşımacılığa açık kapı bırakılmasıdır. İstanbul'da ciddi şekilde var olan korsan taşımacılar bu kararla cesaretlendirilmiştir. Emniyet güçlerinin dahi başa çıkamadığı korsan taşımacılarınla mücadele daha da zor olacaktır ve yine bir kaos ortamı yaratılmış olacaktır. Alınan bu kararların yeniden gözden geçirilmesi gerekir. İstanbul ulaşım otoritesi bu konulara hakim durumdadır, tekrar değerlendirme yapılacağını umarım...



İşte Ukome'nin kararları

Tüm Özel Halk Otobüsçüleri Birliği ve İstanbul Toplu Taşımacılar Birliği'ni karşı karşıya getiren UKOME kararları aşağıdaki gibidir:

- 2009/1- 20A sayılı servis araçlarının yaş sınırlamasının uzatılması ile ilgili karar; Personel Servis araçlarında uygulanacak 15 + 4 yaş sınırı uygulamasının (gerekli bakım, muayene uygunluğunun servislerinden onaylanması kaydıyla) servis yönergesinde belirtilen süre 1 yıl ertelenecek 31.12.2009 tarihinden itibaren uygulanması karar verilmiştir. 2009/1 – 20B sayılı servis araçlarında (Personel) isim listesi dışında araç kapasitesinin %20'si kadar misafir yolcu izni verilmesi hakkında karar; Personel servis taşımacılığı yapan araçların, aracın taşıma sınırının aşılması ve alınan misafir yolcu için ek bir ücret alınmaması kaydıyla araçta taşınan yolcu sayısının %20'si kadar misafir yolcu taşıyabilmesine karar verilmiştir.

"Trafiki felç etmek başarıysa herkese hayırlı olsun"

"Servisçiler bu işi başardık diye seviniyorlar. Neyin zaferini kutluyorlar anlamıyorum. Korsan taşımacılığı resmiyete dökmek ve İstanbul trafiğini felç etmek bir başarı örneği ise hem onlara hem belediyeye hayırlı olsun."

Tüm Halk Otobüsçüleri Birliği (TÖHOB) Genel Sekreteri Onur Orhon, Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nin (UKOME) İstanbul'daki servis otobüslerinde yüzde 20'lik misafir yolcu taşınmasına izin veren karara tepkisini bu sözlerle dile getiriyor. Servis taşımacılarına duraklarda koltuk pazarlamasının önünü açacak ve toplu taşımanın yolcusunun servislerine yönelmesini sağlayabilecek olan karardan yola çıkarak Orhon'la İstanbul'un servis taşımacılığı ve toplu taşıma hizmeti üzerine konuştu.

■ Servis taşımacılarının Ukome karar yorumları hakkında ne düşünüyorsunuz?

Garipşiyorum tabii ki, bununla ilgili servisçiler başımızdır şeklinde beyanlatıyorlar. İstanbul trafiğini felç etmek uğruna bir başarıysa tabii böyle bir başarı hem onlara hem belediyeye hayırlı olsun. Başka söyleyecek bir şey yok.

■ Servis taşımacılarının yolcu kitlesi belirli değil mi?

İstanbul'da 60 bin tane servis var. Günde yaklaşık 1,5 milyon insan taşıyorlar. Bunun üstüne yüzde 20 geldiğinde günlük yaklaşık 300 bin yolcu eder. Bu 300 bin yolcuyu da belediye ve özel halk otobüslerini yolcuları arasından alacaklar. Yine zararlı çıkan toplu taşı-

ma esnafı olacak.

■ Misafir yolcu kapsamına kimler dahil olacak?

UKOME'den çıkan kararda misafir yolcu kavramının altı doldurulmamış. Böyle bir tanım yok ve bir an önce yapılmalı yoksa bu karar servis otobüsçülerine duraklarda koltuk pazarlamasının önünü açıyor. Bu karar bir ba-



Onur ORHON

kıma korsan taşımacılığa resmiyet kazandırıyor. Bir süre sonra akbil de takalım derlerse şaşırılmak lazım. Sonuçta belirli bir yolcusu var ve buradan maaşla çalışıyor servisçiler. Karar sonucunda alacağı yüzde

20'lik yolcu kısmının geliri şoförün direk karı olacak. Kararın çıkmasına gerekçe olarak, trafik polisinin yolda çevirip kaçak yolcu olup olmadığını kontrol etmesi ve servisçilerin zor durumda kalması gösteriliyor. Yani kendilerine güveniyorlarsa, kaçak yolcuları yoksa zaten problem olmaz.

■ Bu konuda neler yapılması gerekiyor?

Bir taraftan şehir hatlarındaki kaçakları kapatmaya çalışırken bir taraftan da buna zemin hazırlıyoruz. Öncelikle misafir yolcu tanımını yetkililerin, bu bizim başarımızdır diyenlerin bunu yapması lazım. Misafir yolcu nedir? Okul servisinde misafir yolcu ne arıyor? Neden yüzde 20? Bu tarz soruların cevaplanması gerekiyor. Çünkü amaç yolcu taşımaksa bu İstanbul'da önemli bir şey. Bu uygulama diğer kentlerdeki servis taşımacılarına da kötü örnek olabilir.

■ Servis otobüslerinin yaşlarının 15+4 şeklinde uzatılmasının piyasaya nasıl bir etkisi olacak?

15 yaşından sonra hiçbir servis otobüsü kaliteli hizmet veremez. 15 yaşında da veremez. Bir otobüsün ekonomik ömrü 5 yıldır. Büyük ihtimalle ekonomik şartlar dolayısıyla araçların değiştirememeleri üzerine alınmış bir karardır ancak hiçbir işe yaramayacağını kanısındayım.

TURBO

İSTAB'ın 17. yılını kutlarız

ROYBUS C

Ekonomik iş ortağınız.

Düşük yakıt tüketimi ve uygun fiyatıyla iş ortağınız yine Isuzu'dan. Roybus C, şık görüntüsü, yatar koltukları, dijital kliması, hat taşımacılığına uygun yapısı ve güçlü motoruyla sizi de kendisine hayran bırakacak.

ISUZU
GÜÇ YÜREKTEN GELİR

www.isuzu.com.tr | Ücretsiz Müşteri Bilgi Hattı: 0800 261 26 51-52

BİRANT: Tepkiler yanlış anlaşılmadan doğuyor

UKOME kararına tepki gösteren Özel Halk Otobüsçülerine, İSTAB Başkanı Levent Birant'tan "karar yanlış yorumlanıyor" şeklinde cevap geldi

Ulaştırma Koordinasyon Merkezi'nin servisçiler için çıkardığı kararlara karşı Özel Halk Otobüsçüleri'nden gelen tepkilerin yanlış anlaşılardan doğduğunu söyleyen İstanbul Toplu Taşımacılar Birliği Derneği Başkanı Levent Birant ile konuyla ilgili konuştu.

Birant, UKOME'nin aldığı iki kararın servisçi esnafının talebi olduğunu dile getirerek, "Yaşadığımız sorunlara çözüm olması açısından İstanbul Büyükşehir Belediyesine bu konuların çözüme ulaşması için biz talepte bulunduk" şeklinde konuştu.

2009/1-20A sayılı UKOME kararına ilişkin olarak Levent Birant şunları dile getirdi:

"15+4 yaş uygulaması büyük otobüslerle ilgili bir uygulamadır. Şehir içerisinde 45 kişilik otobüslerle ilgili karardır. Koltuk sayısı daha az olan araçlarda, öğrenci taşımacılığı yapan araçlarda yaş sınırı 10 yaş ile sınırlıdır. Bu yaş sınırı da giderek gençleştirilmektedir. Genel kapsama baktığınız zaman, 15+4 yaşın yılsonuna kadar uzatılması çok küçük bir kapasiteyi kapsıyor."

2008 sonu itibarıyla 15 yaşa dönüşün planlandığını ancak zaten azınlıkta olan 15 yaş üstü otobüs sahiplerini mağdur etmemek için böyle bir kararın çıkarıldığını söyleyen Birant, şehir içinde servis olarak otobüsün kullanımının çok az olmasının yanında fazla km yapılmadıkları için de çabuk yıpranmadıklarını dile getirdi. Birant, sürenin yalnızca 2009 sonuna kadar uzatıldığını ve bu sürenin dert edilecek bir süre olmadığını sözlerine ekledi.

2009/1-20B sayılı karar neticesinde de korsan taşımacılığı ima eden eleştirileri kendilerine yapılmış bir haksızlık olarak gördüğünü söyleyen İSTAB Başkanı Levent Birant, personel taşıması yapan araçlardaki yolcu sayısının yüzde 20'si kadar misafir yolcu alınması yönünde kendilerine tanınan hakkın personel taşıması yapanların önemli bir sorununu çözdüğünü de önemle vurguladı.

Birant konuyla ilgili olarak, "Araç içinde bulunan yolcu sayısının yüzde 20'si kadar misafir yolcu almayı sağlayan kararla ilgili olarak korsan taşımacılıktan bahsediliyor. Bunun tamamen amacı personel taşıma hizmeti veren araçlarda taşınan personelin isim listeleri olur. Bu noktada yaşanan sorun sektörümüz tarafından gayet iyi biliniyor. Rağmen yine de özetlemek gerekirse A şirketinde çalışan bir işçi B istikametine giden servisi kullanıyor ve ismi o servis listesindeyse ve sadece bir güne mahsus olarak C istikametine iş olduğu için bu servise biner ve o serviste yolsa polis kontrolüne denk gelirse araçlar bağlanıyordu. Bu yaşanı-



"Konuyla ilgili eleştirilere anlam veremiyorum, servisler yolcu aktarımı olmayacaktır"

lan sorun için de tekliflerimiz doğrultusunda bize bir imkan sağlanmış oldu" şeklinde konuştu.

Otobüsçülerin konuyla ilgili eleştirilerine anlam veremediğini söyleyen Birant, kesinlikle halk veya belediye otobüsünden servisler yolcu aktarımı olamayacağını, zaten her toplu taşıma aracının yolcu kitlesinin kendisine göre olduğunu söyledi. Birant, verilen yüzde 20'lik iznin otobüsçüler açısından servisçilerin bir rant kapısı olarak algılandığını, oysa ki bu algının kesinlikle yanlış olduğunu belirtti.

Levent Birant gelen eleştirilere ve karara ilgili yorumunu da şu sözlerle bitirdi:

"Eleştiriler her zaman olmalıdır, demokratik bir ortamda yaşıyoruz. Fakat burada mağdur olan esnafımız için İstanbul Ticaret Odası ve İstanbul Toplu Taşımacılar Birliği Derneği'nin ortak çalışmaları sonucunda iki teklif, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne sunulmuştur. Buna ilişkin olarak da Ulaştırma Koordinasyon Merkezi tekliflerimizi değerlendirerek, küresel kriz ortamında servisçi esnafına bu opsiyonları sağlamıştır. Biz bunu servisçi esnafı adına elde ettiğimiz bir başarı olarak görüyoruz.



Göksal PURTULOĞLU

HALK OTOBÜSLERİNE BAKIŞ

İETT ve ÖHO ortaklığı ne durumda?

Şon bir iki yıla kadar İETT yetkilileri her platformda ÖHO esnafı için ortaklarımız ibaresini sıkça kullanıyorlardı. Son yıllarda ise bu kelime artık kullanılmaz oldu. Ortaklar arasında kısır çekişmeler yaşanmaya başladı. Oysaki önceleri İETT ve ÖHO'lar arasında birçok organizasyonlar, toplantılar, sportif aktiviteler yapıldı.

İETT'nin Kağıthane tesislerinde düzenlediği futbol turnuvasına ÖHO'ların çağrılmaması bu soğukluğun bir göstergesidir. Oysaki rahmetle anacağım Eski Başkan Ali Çak ağabeyimiz her türlü organizasyona ÖHO'lerini çağırır, esnafın kaynaşmasını sağlar. Çünkü o, İstanbul'un olmazsa olmazı ÖHO ve İETT çalışanlarının birbirine yakın olmasıyla dostluklarını pekişeceğini, iş kalitesinin artacağını biliyordu.

Tekrar kendisini rahmetle anıyor, İETT yetkililerinin onun çizgisini devam ettirmelerini diliyorum...

ÖHO'lerine yeni bölge dağılımı şart

Metro ve metrobüs ağının genişlemesi İstanbul'da hizmet veren ÖHO'lerine yeni bir bölge dağılımının yapılması artık kaçınılmaz bir gerçek. Özellikle metrobüsün Kadıköy-Söğütöççe'ye uzamasıyla beraber boğaz köprüsünü kullanan birçok İETT ve ÖHO hatları kesilecek ve bu kesilecek araç sayısı 100 üzerinde olacak.

Bu araçlara yeni hatlar açılması gerekcek, zaten bölgelerdeki araç yoğunluğu göz önüne alınırsa bu dağılım büyük sorunlara yol açacak. Onun içindir ki bölgeler arası yeni bir dağılım şart olduğu bir gerçek! Bu yeni bölge dağılımı düzenli bir şekilde yeniden yapılsa ve bu bölgeler arasında bir bölge pilot seçilsin, bu bölgede çalışan İETT araçları çekilsin, tamamen ÖHO'leri çalışırsa bu çalışan araçlar havuz sistemi şeklinde (kazancın eşit dağılımı) çalıştırılrsa esnaf arasındaki rekabet ortamı kalkar, düzenli bir çalışma ortamı oluşur, ÖHO'ler hakkındaki şikayetlerin birçoğu ortadan kalkar, ileriye dönük olası bir özelleştirmeye zemin hazırlanmış olur.

Her şey gelişen ve genişleyen İstanbul için...

ÖHO esnafının haklı isyanı

Ticari taksilere indirilmi araç verilmesi çalışması özel halk otobüsü esnafının büyük tepkisini çekti. Esnaf böyle bir hak verilecekse öncelik özel halk otobüsü esnafının olmalıdır diyor.

Uzun yıllardır bu sektöre hizmet ediyoruz, bizler kamu hizmeti yapıyoruz. Taksilere verilmesine karşı değiliz ama öncelik bize verilmesi lazım. Bir ticari taksinin değeri 20-25 bin TL civarında, oysa bir otobüsün değeri 200/300 bin TL civarı. Bir ÖHO esnafının görülen şartlarda otobüs değişmesi neredeyse imkansız. Bu indirim bizlere verilirse otobüsü esnafı otobüsünü değiştirir, toplu taşıma yeni bir yüz yeni bir kalite kazanır diyorlar.

Biraz araştırmaya yapınca hiçte haksız olmadıkları gözüktüyor. Uzun yıllardır İstanbul'un insan taşımacılığını yapıyorlar. İETT ile aynı şartlarda çalışıyorlar, yani kamu hizmeti yapıyorlar. Tüm indirimi ve ücretsiz seyahat kartlı yolcular taşıyor, İstanbul halkına 18 ile 24 saat arası kesintisiz hizmet veriyorlar, kazançlarının büyük bir kısmını İETT ve devlete geri ödüyorlar. Yıllardır Ulaştırma Bakanlığı ve İETT'den birçok istekleri olmuş. Bu isteklere büyük çoğunluğu söz verilmesine rağmen yerine getirilmemiş. Yıllar sonra ticari araçlar için yapılan bu indirim kampanyasının görünene o ki ÖHO'lerinin önceliği hak ettiği aşikardır.

Esnafın bu dileğine yetkililerin kulak vermesi dileğiyle...

Çıldırma az kaldı, doktorum nerde?

Birçok sorunla mücadele etmek zorunda kalan şehir içi taşımacılığı esnafı çıldırma noktasına geldi. Birçok psikoloji tedavisi görmeye başladı.

Saatlerce İstanbul'un içinden çıkmaz çileli trafiği ile mücadele ediyor, yolcularla uğraşıyor, çalışma saatlerinin düzensizliği ile zamana karşı mücadele ediyor.

Öte yandan ekonomik sıkıntı nedeniyle iflas eşliğine gelmesi esnafı çıldırma noktasına getirdi. Bunlara ek olarak İETT yetkililerinin, şehir içi taşımacılık esnafı için somut adımlar atmaması, esnafın gelecek hakkında kaygılarını arttırıyor. Esnaf günü kurtarmanın mücadelesini veriyor.

Hal böyle olunca taşımacılığın kalitesi düşüyor. Bu moral bozuklukları sektörün her kademesine yansıyor. Kafası rahat olmayan esnaf topluma karşı ister istemez tutum ve davranış bozuklukları gösteriyor. Bu yaşananlarda hiç suçu olmayan toplumun da, esnaf hakkında şikayetleri her geçen gün artıyor.

Esnafın verdiği iç savaşın ceremesini bir nebze de olsa halk çekiyor. Oysaki şehir içi taşımacılığı yapan esnafın kafası rahat olmalı. Bu sektör, insan taşımacılığı yapıyor. Şoförün bir anlık hatası, telafisi imkânsız sonuçlar doğurabilir. Bu konular yetkililerin öncelikli konusu olmalı, can ve mal güvenliğimiz, güvenilir ellere bırakılmalıdır.

İSTAB tam gaz çalışıyor

İSTAB Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant ile İSTAB içerisinde ve dernekler arası düzeyde çalışmalarını, kısa ve uzun vadede hayata geçirilecek projelerini konuştuk.

■ **İstanbul'da halk ve belediye otobüsleri için planlanan alternatif sistemde yer alacak mısınız?**

Bu projeleri yakından takip ediyoruz. Konuyla ilgili bir ihale yapıldı ancak daha sonra iptal edildi. İstanbul'daki servis taşımacıları da toplu taşımacılık hizmetinin içinde yer alıyor.

■ **Arz fazlasını nasıl engelliyorsunuz?**

Servis taşımacılığının en büyük sorunu sektöre giriş ve çıkışların denetim altında olamamasıdır. Gereğinden fazla firma girince haksız rekabet oluşuyor. Bunu önlemek amacıyla İSTAB olarak çözümü yetki belgesi çıkarılmasında görüyoruz. Şehirlerarasında olduğu gibi şehir içinde de firmalara yetki belgeleri verilmesi ve şirketlere ait kiralık veya özmal araçların araç kartı ile sınırlanmasını savunuyoruz.

■ **Sürücülerin eğitimi konusundaki çalışmalarınız ne düzeyde?**

Esnaf odası ile bu konuda bir protokol imzalandı. Sürücüler eğitmek amacıyla bir sertifikasyon programı başlatılacak. Bu oluşumun altına Milli Eğitim Bakanlığı, Servisçiler Odası, İstanbul Ticaret Odası ve valilik ile entegre çalışmalar imzalar attık.

■ **Geleceğe yönelik projeleriniz var mı?**

İs-Park ile bir iş birliği sürecindeyiz. Servislerin sürekli bırakıldığı yerlerde ceza kesilmesi için bir parklandırma yeri yaptırıyoruz. Servisçilerin İs-Park alanlarına cüzi ücretlerle araçlarını park edilebilmesi amaçlanıyor.

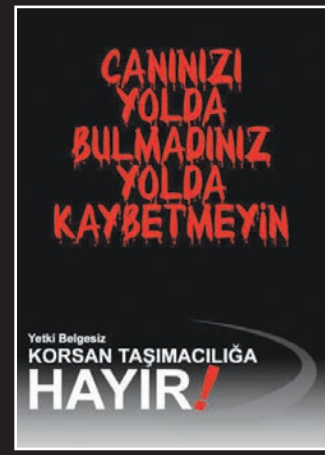
Bunun yanında İstanbul içerisinde birçok noktada katlı otopark yapıp burada servis araçlarını beklemesiyle ilgili bir projeyi hayata geçireceğiz ve bundan sonra yapılacak olan oto-

parkların ilk birkaç katını servis araçlarının da kullanılabileceği yükseklikte planlanması ve inşa edilmesi, projelerin buna göre düzenlenmesi içinde bir girişimimiz bulunuyor.

■ **TOFED ile ortak bir projenin olacak mı?**

TOFED, yolcu taşımacılığı konusunda Türkiye'nin en büyük federasyonu. Şehir içi taşımacılığında en büyük grup olarak iletişim açılarımızı TOFED üyeliği ile tamamlayabileceğimizi düşündük. Ayrıca 100 kilometre altı yapılacak olan düzenlemelerde avantajlarımızı ve dezavantajlarımızı paylaşarak uygun modeller geliştirebilmek. TOFED bütün otobüsçüleri kapsıyor. Biz ise sadece servis hizmeti veriyoruz ama bu dernekler arası iş birliklerinde olmayacağı anlamına gelmiyor. Onlarla biz et ve tınak gibiyiz. Sonuçta bir şehirlerarası otobüs terminale geliyor ondan sonra desteğini bizler sağlıyoruz. Dolayısıyla direkt bir ilişki var onlarla bizim aramızda.

Karaman'ı korsan taşımacılık vurdu



Karaman'da turizm sektörü sıkıntılı günler geçiriyor. Başta mazot olmak üzere artan maliyetler, firma ve araç çokluğu, bilsiz fiyat rekabeti gibi sıkıntılarla karşı karşıya kalan Karamanlı Turizmci, bu sorunlara bir de korsan taşımacılık eklenince zor günler yaşamaya başladı.

Turizm sektöründe taşımacılıkta kârılığın ortadan kalkmasına sebep olan ve rekabet unsuru haline gelen korsan taşımacılık Karaman'daki turizm firmaları da muzdarip.

Karamanlı turizm şirketleri, yolcuları seçim yaparken can ve mal güvenliği de gözetmeleri konusunda uyarıyor. Konuyla ilgili görüşlerini aldığımız Demirtaş Turizm Yöneticisi Suat Demirtaş, "İnsanların sadece konfora ya da fiyata bakarak değil can ve mal güvenliği açısından da değerlendirmeye yapmaları gerekiyor. Taşımacılık kural, kaide, konfor, trafik güvenliğinin fazla bir anlam ifade etmediği yetkisiz kişilerce yapılmamalı" dedi.

Korsan taşımacılığa karşı bir

kampanya başlattıklarını vurgulayan Demirtaş, "Korsan olarak tabir edilen yasa dışı taşımacılığın sektör üzerindeki olumsuz etkilerini ve can ve mal güvenliğini göz önünde bulundurarak Demirtaş Turizm olarak 'Yetki Belgesiz Korsan Taşımacılığa Hayır!' adlı bir kampanya başlattık. Kampanyamıza halktan da destek bekliyoruz. Tüm kişi, kurum ve kuruluşların T.C Ulaştırma Bakanlığı'ndan yetki belgesi olmayan araçlarla seyahate etmemeleri konusunda dikkatli olmaya davet ediyoruz" açıklamasını yaptı.

Erzurum'da servisci olmak!

Sanayinin bulunmadığı bir Anadolu ilinde hayat nasıl kazanılır? O topraklarda geçim sadece tarımdan mıdır? Böyle bir il olan Erzurum'da servis taşımacılığı yapan Arif Karadağ bakın nelere değiniyor?

G eçtiğimiz günlerde bir toplantı vesilesi ile Erzurum'a gittiğimizde servisçilik yapan Arif Karadağ ile tanıştık. Sanayinin tam anlamı ile uğramadığı bu ilde hayvancılık da tarım da yavaş yavaş unutulmaya yüz tutmuş. Sebebi ortada olsa da biz kumumuzun dışına taşmayalım ve Pal-Kar Turizmin Müdürü Arif Karadağ'dan Erzurum'da personel ve turizm servisçiliğinin nasıl olduğunu öğretilim.

■ **Erzurum'da kaç yıldır servisçilik yapıyorsunuz?**

Servisçilik baba mesleğim. Erzurum'da bu işi yapan ilkerdeniz. 6 kardeşim ama 3 kardeşimle birlikte 20 yıldır devam ettiriyoruz.

■ **Kaç aracınız var?**

Şirketimizde toplam 43 tane öz mal arabamız var. Kamu kurum ve kuruluşlarının personel servislerini yapıyoruz. Ayrıca sezonluk olarak kışın Erzurum Palandöken'de, yazın da Antalya'da turizm taşımacılığı yapıyoruz.

■ **Öğrenci taşımacılığı ya da şehir içi köyler arasında yolcu taşımacılığı yapıyor musunuz?**

Sadece personel ve turizm taşımacılığı yapıyoruz. D2 yetki belgemiz var. Burada belediyenin sınırları içerisinde S plaka H plaka M plakalar var. Hepsinin yaptığı taşımacılık yönetmelikle belirlenmiş. Plakalarımız S olduğu için biz köylere yolcu taşımacılığı yapıyoruz. Köylere çalışan araçlar P plakalı. Diğer plakalarda bizim işleri yapamıyoruz.

■ **Erzurum'da kaç tane yolcu taşıma şirketi var?**

Erzurum'da 150'ye yakın şirket var, yaklaşık 400 tane de servis aracı var.

■ **Erzurum'da servisçilik para kazandırıyor mu?**

Erzurum'da ki potansiyele baktığımızda, mevcut firma sayısı çok fazla, bu da peşinde rekabeti getiriyor. Açıkçası bu durum kazancımızı olumsuz etkiliyor. Biz kamu kurum ve kuruluşlarının personel servis işini ihalelerle alıyoruz. Fiyatları da ihalede, diğer firmalarla rekabet ederek kendimiz belirliyoruz. Açık ihalede işi alabilmek için bazen mazot maliyetini kurtaracak rakamlara kadar fiyatı düşürüyoruz. Rekabetin Erzurum'da bu kadar kötüleşmesine, emekli, işsiz olanların araba alıp, servis işine başlaması neden oluyor.

■ **Yetki belgesi alma zorunlulukları sektöre fazla insanın girmesine engel olamıyor mu?**

Erzurum il sınırlarını aşırıyorsanız onun için Y belgesi lazım ama Erzurum il sınırları içerisinde personel taşıma işi yapıyorsanız H belgesi yeterli oluyor. Burada herkes personel taşıma işi yapıyor. Erzurum'un potansiyeli belli, kurum sayısı az olduğu için işi mecburen 150 firma arasında ihalede en düşük fiyatı veren alıyor. Aldığımız işlerde mazot parasına çalışıyoruz diyebiliriz.

■ **Kâr edemiyorsanız, arabaları nasıl yedirebilirsiniz?**

D2 belgemiz olduğu için boş araçlarımızı yazın Antalya'ya yolluyoruz ve orada turizm işinde çalıştırıyoruz. 6-7 ay sonra da Erzurum'a geldiklerinde burada kış turizmi başlamış oluyor. Böylece ek-sikliğimizi gidermiş oluyoruz.

■ **Çalışmalarınız 26 günden mi, 22 günden mi hesap ediliyor?**

İl Özel İdarenin servisini yapıyoruz. Yevmiesi 90 lira, 22 iş günümüz var. Aylık hemen hemen 1 milyar 800 lıra fatura kesiyoruz. 800'ü mazota gidiyor, 400'ü şoför maaşı, 250'si de şoförün sigortasına harcanıyor. Kalamı bize kalıyor.



Arif KARADAĞ

■ **Arabanın bakım masraflarını hesap etmediniz ama!**

Onları biz kâr sayıyoruz.

■ **Para kazanmayan bir araba borcunu nasıl ödüyor?**

Sıfır araç aldığımızda, önce turizm de kullanıyoruz, borcu bittikten sonra servisçilikte kullanıyoruz. Böylelikle işleri çeviriyoruz.

■ **Turizm taşımacılığı para kazandırıyor mu?**

Kışın da yazın da kazanıyoruz turizmden, iç turizmimizde gerçekten güzel kazanç var. Turizm işinde acentelerle anlaşılıyor. Erzurum'da kış turizmi sezonu yaklaşık 100 gün sürüyor. Bu gün sayı-

sı üzerinden Rus ve Hollanda acenteleriyle anlaşma yapıyoruz.

■ **Sezon zamanı günde kaç arabanız çalışıyor?**

Haftada 3 uçak geliyor. Uçak başı 7-8 araçlık transfer oluyor. Haftada 15-20 araç transfer yapıyor. Şehir turu, hamam turu, ılıca turu, Sarıkamış turu gibi günü birlik turlarla sezon iyi geçiyor.

■ **Erzurum'da özel sektör personel servis işi olmuyor mu?**

Özel sektör iş alanı, personel taşımacılığına imkân verecek derecede yok. Erzurum'a baktığımızda sanayinin gelişmediğini görürsünüz. Burada hiç fabrika yok.



KORSAN TAKSİLERLE mücadelede durmak yok

Korsan taksilerle mücadele çalışmaları Toplu Ulaştırma Hizmetleri Müdürlüğü kontrolünde Emniyet Müdürlüğü, İl Jandarma Komutanlığı Trafik ekipleri, İstanbul Vergi Dairesi Başkanlığı ve İstanbul Taksiciler Esnaf Odasının ortak çalışması ile gerçekleştiriliyor.

Emniyet Müdürlüğü ve İl Jandarma Komutanlığı tarafından gelen bilgilere göre yıl içerisinde korsan olarak faaliyet gösterdiği tespit edilen 1964 aracın trafikten men edildiği ve iki Rent a Car adı altında faaliyet gösterip korsan taksici çalıştırarak işyeri ve durağın kapatıldığı belirtildi.

İstanbul genelindeki korsan taksilerle mücadele etmek için oluşturulan komisyonun çalışmaları sonucunda tespit edilen illegal çalışan araçlar ve korsan taşımacılık yapan araçlar trafikten men edildi. Eğer durak olarak faaliyet gösteriyorlarsa, faaliyet gösterdikleri duraklar kapatılarak, taşımacılık yaptıkları araçlar da trafikten men edilme suretiyle haklarında cezai işlem uygulanıyor.

Bu çalışmaların yanında gelen ihbarlar da değerlendirilerek komisyonda yer alan birimlere denetim faaliyeti gerçekleştiriliyor. İstanbul genelinde korsan taşımacılık faaliyetlerine son vermek amacıyla Toplu Ulaştırma Hizmetleri Müdürlüğü çalışmalarına hız kesmeden devam ediyor.



Metro, D-max denetiminde

Kurumsallaşmada müşteri memnuniyetinin önemi vurgulayan Galip Öztürk Metro Tur ile verdikleri hizmeti D-Max 4x4 pic-up ile kontrol ederek, yolcularına daha güvenli hizmet verecek.

Polonezköy Legend Otel'de gerçekleştirilen teslimat törenine Metro Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Galip Öztürk, Genel Müdür Sinan Solok, TOFED Başkanı Rüştü Terzi, Anadolu Isuzu Satış ve Pazarlama Direktörü Fatih Tamay ile Pazarlama Müdürü Efe Yazıcı katıldı.

Isuzu D-max 4x4 pic-up'ların hedeflenen hizmette son derece önemli olduğunu değinen Fatih Tamay, Metro Turizm'in diğer turizm firmalarına örnek olacağına dile getirdi.

Sektörde sorumluluk sahibi ve kendi işinin hamalı olan firmaların büyüyeceğinin altını çizen Öztürk, "Rahmetli ağabeyim gece 4'te kalkar yoldaki araçlarına ulaşmaya çalışır ve rapor isterdi. Ondan sonra gönül rahatlığı ile uyuyabilirdi" dedi.

D-Max araçları neden tercih ettiğine ilişkin konuşan Öztürk, araçların sağlamlığından emin olduğunu ve bu açıdan Isuzu kalitesine güvendiğini dile getirdi.



İzmir Metro filosunu, aldığı 5 adet Isuzu Roybus C ile genişletti. İçlerinde televizyon ve buzdolabı da bulunan araçların teslimat törenine Isuzu bayi Yılmaz Yılmazlar, Satış Koordinatörü Demirel Turnagöl, Satış Müdürü Çayan Tubay ve Satış Şefi Özer İşler katıldılar.



Isuzu Başkentileri taşıyacak

Anadolu Isuzu Ankara yetkili bayisi Neziroğlu Otomotiv, Ankara Şehirlerarası Otobüs İşletmecileri ve Acenteleri Derneği'ne 3 adet Isuzu Roybus C ve 5 adet Isuzu Urban teslim etti.

Isuzu'yu tercih ettikleri için Ankara Şehirlerarası Otobüs İşletmecileri ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanına ve Yönetim Kurulu üyelerine teşekkür eden Anadolu Isuzu Otomotiv Satış Şefi Onur Çetinkaya, işletme maliyetleri açısından sınıfının en ekonomik araçlarının alındığını vurgulayarak satış sonrası süreçte de AŞTİ'ye desteklerinin devam edeceğini söyledi ve birliklelerinin uzun ömürlü olmasını diledi.

Muayeneden servise yönlendirmeye son

Ulaştırma Bakanlığı, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan genelgeye göre, muayene sonrasında kusurlu raporu verilen araçlar, istasyon personeli tarafından belirli bir yetkili servise yönlendirilemeyecek.

Ayrıca araç muayene istasyonları ile ilgili yayınlanan genelge deki maddeler arasında, trafikten çekme belgesi alıp belli bir süre sonra tekrar trafiğe çıkarılan taşıtlardan trafikten çekildiği süre boyunca araç muayenesi gerekmediğinden bu süre için yüzde 5 tutarındaki gecikme bedeli tahsil edilemeyeceği de yer alıyor.

Araç muayene istasyonlarında ve sonuçlarına rapora işlenmesi sürecinde dikkat edilecek hususlar, yayınlanan genelgede aşağıdaki şekilde sıralanmıştır.

1) Araç muayene raporuna, Araç Muayenesi Sonucu Belirlenen Eksikliklere İlişkin Kusur Grupları Yönergesi'nin eki olan kusurlar tablosunda belirlenen kusur metinleri ve kusur numaraları ile açıklama metninin haricinde herhangi bir kusur ve buna ilişkin açıklama veya numaralandırma yapılmaması,

2) Araçların özellikleri ve teknik bilgileri ile muayene sonuçlarının yer aldığı/işlendiği herhangi bir araç muayene raporunun Ulaştırma Bilgi Sisteminde kayıtlı olmaması halinde geçerli sayılmaması,

3) Araç muayenelerinde muayenesi yapılan aracın sınıfına göre kusurlar tablosunda belirtilen tüm kusurların incelenecek, araç muayene raporunda belirtilmesi,

4) Araç muayenesi sonucunda ağır

kusurlu ve/veya emniyetsiz olduğu tespit edilen araçların, belirlenen eksikliklerin giderilmesi için herhangi bir yetkili servis ve/veya tamirhaneye istasyonlarda görevli personel tarafından yönlendirilme yapılmaması,

5) Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bağlı trafik tescil kuruluşlarınca araç muayene istasyonlarına tespit amacıyla gönderilen araçlara ait bilgilerin gerçek zamanlı olarak Bakanlık bilgi işlem sistemlerine entegre edilmesi için gerekli çalışmaların 01. 11.2009 tarihine kadar tamamlanması,

6) Trafikten çekme belgesi alıp belli bir süre sonra tekrar trafiğe çıkarılan taşıtlardan trafikten çekildiği süre boyunca araç muayenesi gerekmediğinden bu süre için yüzde 5 tutarındaki gecikme bedelinin tahsil edilmemesi,

7) Motorlu araç trafik belgesinin

zayıf olması halinde; son muayene tarihini belirtir ilgili vergi dairelerinden araç muayene harcının ödendiğine dair belge veya buna ilişkin ilgili vergi dairelerinden alınacak yazı aslının ibrazı halinde, söz konusu belge veya yazının ilgili istasyonda arşivlenmesi kaydıyla gecikme bedelinin belgeleneceği bu süre için tahsil edilmemesi, son muayene tarihinin belgelendirilememesi halinde ise 01.01.2005 tarihinin esas alınarak gecikme tarihinden itibaren gecikme bedelinin tahsil edilmesi,

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 8 ve 35 inci maddeleri ile Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmeliğin 8 inci maddesi çerçevesinde olmak üzere ve bunların bakanlığımıza vermiş olduğu yetkiye istinaden uygun görülmüştür.



Düşen satış rakamları Honda'nın kârını eritti!

Otomotiv sektöründe yaşanan talep daralması nedeniyle satışları yüzde 17 düşen Honda, 9 yıl önceki satış rakamlarına geri döndü. Honda yetkilileri düşünün 2010 yılına kadar edeceğini belirtti.



Şirketin kriz önlemleri arasında ise maliyetleri düşürmek en başta geliyor. Özellikle ilk reaksiyon İngiltere'de yer alan fabrikanın geçici olarak üretime ara vermesi oldu. Fabrika 4 ay kapalı kalacak. Ayrıca şirketin Amerika'da yer alan 6 fabrikası da belirli dönemlerde üretime ara veriyor. Araştırma ve geliştirme bütçesinin düşürülmesi ve Formula 1 takımı sahipliğinin bitmesi diğer önlemler arasında yer alıyor. Şirketin gelecek beklentilerine baktığımızda ise İngiltere satışlarında yüzde 10'luk bir düşüş bekleniyor ki bu büyük talep daralması yaşayan İngiltere için iyi bir rakam gibi gözüküyor.

İngiltere araç üretimi düşüş kaydetti!



Dünya'nın gelişmiş ülkelerinden İngiltere'de otomotiv üretim rakamlarında geçen yıla göre yüzde 59'luk düşüş kaydedildi. Bu kayıplarla birlikte gerçekleşen üretim adetleri en son

1970'li yıllarda gerçekleşmişti.

Ülkedeki ana otomotiv üreticileri üretimlerini ya durdurmuş, ya da azaltmış durumda. Bunun yarattığı finansal sıkıntılar ile birlikte üreticiler devlet yardımına ihtiyaç duyacakları gözleniyor. Bu konuda Avrupa Birliği içinde ise farklı görüşler hakim. Özellikle Devlet yardımından yararlanan Renault firmasının üretimini Slovenya'dan Fransa'ya kaydırması korumacılık iddialarını yeniden gündeme getirdi.

İngiltere Motor üreticileri ve satıcıları topluluğu (SMMT) tarafından yapılan açıklamada geçen ay ülkede sadece 59,777 araç üretildiği bildirildi. Asıl büyük sorun ise hem küresel piyasalarda, hem de ülkenin iç piyasasında talep artışının gerçekleşmemiş olması.

Devlet, bankalar kanalıyla sektöre ve tüketicilere destek vermeyi planlarken, özellikle vergi indirimleri ile piyasayı canlandırma önerileri getiriyorlar. Bu plan çerçevesinde tüketicilerin kampanyalar ile eski araçlarını yenileriyle değiştirmeleri isteniyor. Bu plan geçtiğimiz ay Almanya'da uygulanıp başarılı olmuştu. Dolayısıyla İngiltere hükümeti içinde değerlendirilebilir bir öneri olarak görülmekte.

Volkswagen'in karı yüzde 74 azaldı!

Alman otomotiv üreticisi VW küresel kriz döneminin ayakta kalmayı başaran ender markalardan biri konumunda. Buna rağmen talep yönündeki büyük düşüşler tüm otomotiv üreticilerini olduğu gibi VW etkilemiş durumda.



2009 yılının ilk üç ayında firmanın karı geçen yıl aynı döneme göre yüzde 74 oranında azaldı. Geçen yıl aynı dönemde 929 milyon avro kar eden VW bu yılın ilk üç ayında 243 milyon avro kar kaydetti. Firma yetkilileri tarafından yapılan gelecek tahminlerinde ise belirsizlikler söz konusu.

Mevcut ekonomik görünüm nedeniyle kar rakamlarının daha da azalacağı yetkililer tarafından dillendiriliyor. Benzer şekilde Avrupa'nın en büyük otomotiv üreticilerinden Peugeot ve Citroen grubu satışlarında yüzde 25'lik bir düşüş kaydetdiklerini açıklamıştı.

VW satış rakamlarına baktığımızda ise geçen yıl ilk çeyreğine göre yaklaşık yüzde 11'lik bir düşüş yaşanarak 27 milyar avrodan, 24 milyar avro seviyesine ulaştı.

VW yetkilileri yaptıkları açıklamada küresel pazarda pazar paylarını artırmamın sevincini yaşadıklarını belirtti. 2009 yılı hedeflerinin de pazar paylarını daha da artırmak olduğunu sözlerine ekledi. Pazardaki yüksek dalgalanmaların gelecek tahminleri konusunda sıkıntı yarattığını belirten yetkililer yalnızca geçen yıla benzer bir performans gerçekleştirmeye çalışacaklarını belirttiler.

RİFAT HİSARCIKLIOĞLU TOBB'un yeniden başkanı!..

TOBB'un 64. Genel Kurulu'nda yapılan başkanlık seçiminde tek aday gösterilen TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, 1552 kayıtlı delegeden 1385'inin katıldığı ve 23 oyun geçersiz sayıldığı seçimde 1362 geçerli oyun tamamını alarak TOBB'daki görevine devam edecek. Bu seçimle TOBB'un 22. Başkanı olan Hisarcıklıoğlu TOBB'da 12 yıl süreyle görev yapan başkan olma özelliğini taşıyor.

TOBB Üniversitesi'nde yapılan genel kurul seçiminde Hisarcıklıoğlu her toplularda olduğu gibi bizim toplulumuzda da birle ve beraberliğin olmasından dolayı bereketin de olduğunu belirterek, "Buradaki başarımın esasında sizler varsınız. TOBB Başkanı olarak sizinle gurur duyuyorum. Buradaki eksiklik ve noksanlıklar benimdir. Ben üç dönem odalar birliği başkanlığında bulundum. Sizlere hizmet etmek ülkeye hizmet etmektir" dedi.

Seçim salonunda 365 oda ve birlik başkanı olduğunu belirten, herkesin yönetim kurulu üyesi ol-

duğunun bilinmesinin altını çizerek, "Aranıza fitne ve fesatın girmesine müsaade etmeyin" açıklamasını yaptı.

Heyecan yaratmalıyız

TOBB'un 64. Genel Kurulu, Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Ali Babacan, Maliye Bakanı Mehmet Şimşek, Turizm ve Kültür Bakanı Ertuğrul Günay, Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Cemil Çiçek, Devlet Bakanı Zafer Çağlayan, Sanayi ve Ticaret Bakanı Nihat Ergün, Sağlık Bakanı Recep Akdağ, Bayındırlık ve İmar Bakanı Mustafa Demir, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız, Devlet Bakanı Cevdet Yılmaz, Devlet Bakanı Ege-men Bağış, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve CHP Genel Başkanı Deniz Baykal'ın katılımıyla gerçekleştirildi.



KAPIKULE'YE YENİ İMAJ

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) tarafından Yap-İşlet-Devret modeliyle modernize edilen Kapıkule Sınır Kapısı yenilendi. Milyonlarca yolcunun giriş - çıkış yaptığı Kapıkule Sınır Kapısı, yaz aylarında Türkiye'ye gelecek gurbetçileri yeni yüzüyle karşılayacak. Sınır kapısı girişindeki "Kapıkule" yazısı modernizasyon projesi kapsamında Kapıkule Gümrük Kapısı olarak değiştirilip, yazının iki yanına Türk Bayrakları koyulacak. Kapıkule Sınır Kapisından Bulgaristan'a giriş kısmına ise Büyük harflerle "Türkiye" yazısı konulması planlanıyor. 120 cm boyundaki harflerden oluşacak olan Kapıkule Gümrük Kapısı yazısının takılması ile modernizasyon süreci son bulacak.



Eski Artvin-Erzurum yolu nostalji oluyor

Vali Aydoğdu, beraberindeki DSİ 26. Bölge Müdürü Sezai Sucu, İl Özel İdaresi Genel Sekreteri Çetin Demirkaya, DSİ Bölge Müdür Yardımcıları Metin İnci ve Ali Çelik ile yol genişleme çalışmaları devam eden eski Artvin-Erzurum yolunda bir süre incelemelerde bulunarak, yüklenici firma yetkililerinden çalışmalar hakkındaki bilgi aldı.

İncelemelerin ardından bir açıklama yapan Vali Aydoğdu, "Eskiden Artvin-Erzurum yolu olarak kullanılan Artvin-Kalburlu köyü arasındaki 14 kilometre uzunluğundaki yolu rehabilite ederek küçük araçların çift yönlü olarak geçiş yapacakları hale getireceğiz. Geçen yıl yolun ihalesini yaptık. Bu yılın mart ayında yol genişleme çalışmalarına başladık. Şu an itibarıyla yolun 6 kilometrelik kısmını işlevsel hale getirdik. Yol güzergahında halkımızın Deriner Barajı'nı seyretmeleri için seyir alanları oluşturacağız. Burası yeni bir seyir ve gezinti alanı olacak. Bu yolu aynı zamanda bir alternatif yol olarak da kullanabileceği gibi bir turizm güzergahı da olacak. Barajlar aynı zamanda turistik objelerdir. Bu yol Deriner Barajının güzelliklerinin seyredildiği bir seyir ve piknik yolu olacak" dedi.

TOBB seçimlerinde 1362 geçerli oyun tamamını alan Rifat Hisarcıklıoğlu başkan seçildi



İğdır'lı Turizm kendini savundu

İğdır'lı turizm, haklarında çıkan iftira dolu haberlere karşılık, bir basın açıklaması yaparak firmalarının kesinlikle siyasilerden emir alarak hareket etmediğini açıkladılar.

www.igdirliyiz.com ve www.igdirli.com sitelerinde İğdır'lı turizm otobüslerinin yanında bulunan Türk ve Azerbaycan bayrağı, İğdır Soykırım Anıtı, Ağrı Dağı, Aras nehri ve pamuklardan



oluşan resimleme kompozisyonunun yüksek yerlerden gelen emirlerle silindiklerine yönelik haberler yayımlandı.

Ayrıca "İğdir'a Türkiye'nin en büyük fabrikalarını yapamayan, ancak Türkiye'nin 10 büyük ve en lüks otobüs firmalarından birisi" şeklinde yeren ifadelerle maruz kaldıklarını söyleyen İğdır'lı Turizm yetkilileri, tüm haberlerin asparagas olduğunu, şerhlerin yenilenip otobüslere yapıstırıldığını belirtti. Yatırım yapılmadığı yönünde haber yayınlarının da öncelikle meyve suyu fabrikalarını görmeleri gerektiğini, kimsenin üzerinden siyaset yapmalarına izin vermeyeceklerini bildirdiler.

Meydanlar ortaya çıkıyor

Fatih ile Eminönü'nü ikiye bölen Atatürk Bulvarı'nı Sirkeci'de, Bağdat Caddesi'ni de Maltepe'de trafiği yerin altına olarak yeni meydanlar oluşturulacağı açıklanan Topbaş "Bayrampaşa başta olmak üzere bazı şevhlerin üstünü kapatarak kısa tüneller haline getirip, üstünde meydan oluşturacağız. Rami'deki İstanbul Kent Müzesi'ne de Piyerloti'den teleferik yapacağız" dedi.

Atatürk Bulvarı'nın bir bölümünün ya da üstünü kapatarak oluşturulacağı belirtilen Topbaş, Fatih ve Eminönü'nün fiziki olarak birleştirildiğini ifade etti.

Topbaş, Yenikapı istikametinden Şehzadebaşı'na çıkarken, rampaya çıkış noktasının bir yerinden trafiği yerin altına alıp, İMÇ Bloklarını geçtikten sonra Unkapanı Köprüsü'ne gelmeden trafiğin yüzeye çıkacağını ve 2 yerleşim alanını ayıran ve trafiğin yoğunluğunu taşıyan bu alanın yürüme alanı haline geleceğini söyledi. Proje kapsamında Sarıcahan'de de bir meydan ortaya çıkacağını ifade eden Topbaş, "Burası en büyük meydanlardan bir tanesi olacak ancak arkeolojik sit alanı olduğu için bilimsel çalışmalar gerekiyor" şeklinde konuştu.

Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş Aksaray viyadükünü kaldırarak trafiği yer altına alıp, buradaki meydanı tekrar ortaya çıkarmak içinde çalışmalarının olduğunu belirtti.

Topbaş, sözlerine şöyle devam etti: "Eminönü'deki Yeni Camii önünden itibaren trafiği yer altına alıp, Sarayburnu'nu geçtikten sonra çıkacak şekilde Sirkeci'yi



YTG-DER BAŞKANI

Ahmet TÜRKOĞLU

AYNA



Trafik Tahtası mı, Haftası mı?

Geçen haftada; tuhaf trafiğimizin "tavuğu ve yumurtası" durumunda olup, tam da kendisiyle örtüşen trafik işaretlerimize ve irdelemelerine bir göz atalım istedik.

Yine, "Ulusalaraş Trafik Güvenliği Haftası" (Mayıs'ın 1. ve 2. cumartesi arası) geliyor. Bu süreçte bakarsak, sezon olarak; "Geçti borun pazarı..." ya da "Geçmiş bayramını..." gibi kalmaktadır. Çünkü "tam okullar kapanırken..." dönemine rastlanmaktadır.

Okul yöneticileri ve öğretmenler umursamayıyor, çünkü müfredata uygun son programları, sınavları tamamlamak, öğrenciler bunlara uymak, koşturmalara içindedirler. Ebeveynler; "okullar kapanınca, okul yolu sorunları bitecektir nasıl olsa..."

"Peki, neden konmuş?" dersiniz, birinin yaşadığı bir trafik acısının günü, ABD de ilan edilmiş, diye söylenir. Yararlanılamaz mı? Tüm dünya yararlanıyor: Trafik Yıldönümü yapıyor. Geçen yıl değerlendirip, yeni yılı planlıyor.

Bizimkiler ise, trajikomik gibi geçiyor. Göstermelik gibi kalan ve kutlama adı verilen; etkisiz, çözümsüz "etkinlikler"...

Kalıcı etkili, dolayısıyla herkesin katılımını gerektiren ve zorunlu hale getirecek uygulamayı ise okulların açıldığı ilk 2 hafta içerisinde bu çalışmalar yapmak gerek. Yazlık, konuştuk; olmadı. Bu konuyu, ilgili bakanlara götürüp koordinasyonu da sağlamak gerekecek.

Trafik Güvenliği olur mu ki, "Haftas"ndan bahsedelim?

İşaret diyor ki; "Sağdan gelene yolver!" Yol diyor ki; "Hayır ben anayolum." İkisi birden diyorlar ki; "İşaret yanlış!" Burada; + şeklinde anayol talimatı kavşak işareti genek!

Sorular:

Bu işareti; a-Kim, b-Neden, c) Nasıl yerleştirilmiş ve görüntüleniyor, değiştirilmiyor? Yılın her günü ve 24 saat mı? Hız kısıtlama levhaları; altında ek bilgi levhasıyla açıklama yoksa, yılın her günü ve saati geçerlidir.

Sorular:

a- Okulların kapalı olduğu dönemlerde; yaz, sömestr, hafta sonu tatilleri ve çalışma saatleri dışı yok mu yani 17.00-08.00 gibi?

b- Bu işaretlemeleri yönetenler hiç mi modern trafikli ülkelere gitmediler?

Okul ve yaya geçidi yeri belirtme levhaları; yerdeki "Zebra çizgileri" ile örtülüyor, sınırlatılır, taşıtın duruş yeri ve öğrencinin=çocuğun=yayanın; güvenli geçiş alanı belirlenir. Yaya önceliklidir=taşıt, durup yol verecektir, ama bu da bir discipline tabidir.

Sorular:

a- Burada çizgi gerekmez mi?

b- Bordürün, yol ile sınırlanması gerekmez mi?

c- Bu yanlış, eksiği yap(tır)anın başına bir felaket gelince mi farkına varacaktır? İşaret saklama yöntemlerimizden biri.

Sorular:

a- Bunu konuşlandıranları, birileri kızdırdı mı acaba? "Levhaları saklayamazsın!" da cevaben, başarsını mı gösteriyor?

b- Levha yer seçilemedi veya zorunluluk var idiyse, budama düşünülemez mi, yaptırılamaz mı?

Yıl - 2 SAYI - 15 Fiyatı: 50 Ykr - Mayıs 2009

GAZETENİN YAYIN PERİYODU: HAFTALIK
YAYIN TÜRÜ: YEREL/SÜRELİ

www.tasimacilar.com

TAŞIMACILAR

İmtiyaz Sahibi

Mete Turizm Basın ve Yayıncılık Hizmetleri

San. ve Tic. Ltd. Şti. Adına

M. Naci KALENDER

Yayın Koordinatörü ve Sorumlu Müdür: Şifa ŞEN

Haber Koordinatörü: Özge TEZCANLI

Editor: Zekai EROĞLU

Diş Haberler Ozan DEMİRÖZ - Derya ERDİM

Muhabir: Oya KAYA

Hukuk Danışmanı

Av. Uğur AMASYA

ANADOLU TEMSİLCİLİKLERİ

Ankara- Sabri DANABAŞ Kayseri -Fatih KARATAŞ

Edirne-KAPIKULE-HAMZABEYLİ Mehmet ŞENOL

Edirne Gazetesi Edirne - Hatay - Reyhanlı -

CİLVEGÖZÜ Abit KIZILCA Rehber Gazetesi - Hatay

Cemil YILDIZ Antakya Gazetesi - Ardahan - Posof -

TÜRKÇÖZÜ Bülent KILIÇ Kılıç Ofset - Ağrı Servet

ARSLAN Doğubayazıt - GÜRBULAK Selahattin

KAÇURU - Artvin Hopa - SARP Hayati AKBAŞ -

Şırnak - Silopi - HABUR Halil ÇOŞKUN - Cizre /

Emin DİLOVAN KINAY Haber 73 Gazetesi

Adres: Barbaros Bulvarı Bostancı Veli Sokak. No:8/3

Beşiktaş 34353 / İSTANBUL

Beşiktaş PK 163

Tel:(0212) 258 77 86 - 87 Fax:(0212) 259 78 85

Gsm:0532 311 40 62 - 0546 804 65 15

E-mail: info@tasimacilar.com

info@tasimacilargazetesi.com

Basıldığı Yer: İhlas Gazetecilik A.Ş.

29 Ekim Cad. No:23 / Yenibosna - İSTANBUL

Köşe yazarlarının sorumluluğu yazarlarına aittir.

Tasimacilar Gazetesi basın meslek

İlkelerine uymaya söz vermiştir.

Hedef: Karayolunun payının %30 daraltılması



Talat AYDIN

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım göreve geldiği günden beri Türk nakliye sektöründe modlar arasında eşitsizlik olduğunu dile getirmiş ve en fazla payı alan karayolu nakliyesinin yüzde 90'lık oranını aşağıya çekeceklerini belirtmiştir.

Bu açıklamalarla Ulaştırma Bakanı karayolu nakliyecisinin tepkisini toplamış ve ağır bir dille eleştirilmiştir.

Geçtiğimiz günlerde bir programa katılan Kara Ulaştırması Genel Müdürü Talat Aydın, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün faaliyetleri, yapılan çalışmalar ve mevcut duruma dair önemli açıklamalarda bulundu.

Aydın, hava, deniz ve demiryolu taşımacılığında yaptıkları açılımlara vurgu yaparak, bu taşıma modlarının toplam taşımalardan aldığı payı arttırmayı he-

Kara Ulaştırması Genel Müdürü Talat Aydın katıldığı televizyon programında toplam taşımalarda karayolu nakliyesinin payını yüzde 30 azaltmayı hedeflediklerini açıkladı.

deflediklerini belirtti.

Tüm yatırımlara rağmen hava, deniz ve demiryolunda istenilen oranın elde edilmediğini anlatan Aydın, bu modların yüzde 10 bandında sıkıştığını, bu oranın yüzde 30'a çıkartılması için çalışmalara devam edeceklerini açıkladı.

Aydın, toplam taşımalardan yüzde 90 pay alan karayolu nakliyesinin taşıma oranını yüzde 20 daraltılması yönünde faaliyet gösterdiklerini söyledi.

Sonuç olarak, yapılan açıklama zor durumda olan karayolu nakliyecisinin biraz daha zora gireceğinin göstergesi oldu ve Ulaştırma Bakanlığı'nın hedef-

lerine göre oranın yüzde 60'a düşürüleceği belirtildi.

Bakan ne demişti?

Uluslararası nakliyeciler ile bir araya gelen Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım karayolu nakliyesi hakkında şunları dile getirmişti:

"Kalkınmanın ve refahın gelişmesinde önemli büyük olan karayolu taşımacılığı başlı başına bir ekonomik faaliyet olmasının yanı sıra diğer ulaşım modlarının da tamamlayıcısıdır. Önemli kararlar alınıyor ve uluslararası düzeyde bölgesel politikalar geliştiriliyor."

Karayolu taşımacılığının bütün dünyada ve Türkiye'de hızlı geliştiğini belirten Yıldırım, sektörün yeni politikalar ve düzenlemeler ile daha sağlam bir alt yapıya ihtiyacı olduğunu belirtti. Bu konu hakkında da Binali Yıldırım, "Bildirdiğiniz gibi bu amaca yönelik olmak üzere bakanlığımız karayolu taşıma piyasasına ve mesleğe giriş şartlarını belirleyen Avrupa birliği mevzuatına uyumlu kurumsallaşmayı esas alan yeni bir karayolu taşıma kanununun ve buna paralel olarak da bir dizi ikinci düzenlemeleri hazırlayarak yürürlüğe sokmuştur" dedi.

Günde 30 ton su...

İzmir Büyükşehir Belediyesi kuruluşlarından İZULAŞ, kurduğu arıtma sistemi ile atık sular-daki motor yağı ve yakıt artıklarını arıtarak temiz su elde etmeye başladı. Şehirde hizmet veren 500'e yakın otobüsün dış yıkama ve bakımları gibi faaliyetler nedeniyle günde 45 ton civarında su kullanıldığını tespit eden İZULAŞ yetkilileri, suyun geri dönüşümünü sağlamak ve kanalizasyon sistemine atık yağlarla çeşitli kimyasalların karışmasını önlemek için çalışmalara başladı. Yüksek teknoloji ürünü arıtma tesisi kısa sürede tasarruf sağladı.



Kullanıldıktan sonra havuzlarda toplanan ve çeşitli işlemlerden geçirilerek arıtılan sular yeniden kullanıma sunuluyor. Günlük tüketim 45 tondan 15 tona düştü. Bu sayede günlük tasarruf 30 tona ulaştı. Kurum personelleri tarafından yapılan tesisin çok ucuza mal edildiği bildirildi.

'Rantı kesilenler başka iş yapsın'

Edirne'de, A1 taşıma belgesi ile şehri içinden yolcu alınmasına tepki gösteren otobüsçülere sert cevap geldi. Ağa Turizm Başkanı Yalçınkaya, "Altunhan'ın rantı kesiliyorsa başka iş yapsın" dedi



A1 taşıma belgesi ile yolcu taşımacılığı yapan firmaların araçlarının otogara girmek gibi bir zorunluluğu olmadığına dikkat çeken TOYD Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Yalçın, Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilen belge ile otogara girme zorunluluğunun ortadan kalktığını belirtti.

"Otobüsçüler 15 otobüsü belediye önüne çekip gösteri yapıyorsa bizde 150 aracımızı belediye önüne yığan" diyerek tepkisini sert bir dille gösteren Ercan Yalçınkaya, A1 belgeli araçların halk tarafın-

dan tercih edildiğini şu sözlerle açıkladı:

"A1 vatandaşta hizmet verdiği için birilerini rahatsız etti. Belediyeye giderek tepki gösteren otobüsçüler, Mustafa Altunhan organize etmiştir. Edirne otogarına bizler çekilmek istenmekteyiz. Ama bakanlık izin vermiyor. Tek sorun Altunhan grubunun rantı kesilmiştir. Amacımız vatandaşta hizmet etmek. Duraklardan yolcu aldığımız söyleniyor. Otogardan taşımacılık yapan otobüs firmalarının servis araçları duruklardan yolcu almıyor mu?" dedi.



'Geleceğin Liderleri' SAHAYA HAZIR

Türkiye otobüs sektörünün kurumsallaşması adına genç nesillerin yetiştirilmesi gerektiğini düşünen Mercedes-Benz Türk'ün, "Geleceğin Liderleri" kapsamındaki eğitimleri ilk mezunlarını verdi.

Mercedes-Benz Türk Hadımköy tesislerinde yapılan mezuniyet töreni ile sertifikaları dağıtılan otobüs işletmecisi adayları, eğitimlerden sonra işlerine daha çok bağlandıklarını ve sektörde yapılacak çok şey olduğunu gördüklerini belirttiler.

60 yıllık yatırım

Pazarlama ve Satış Direktörü Süer Sülün, eğitimlere katılan 38 kişiden 32'sinin sertifika almaya hak kazanabildiğini söyledi ve bu rakamın sertifikanın hak etmeye verilmediğinin bir göstergesi olduğunu belirtti. Eğitimlerle birlikte 60 yıllık bir yatırım yaptıklarını dile getiren Sülün, "Attığımız taş yerini buldu. Bu proje ile şimdiki nesille birlikte ondan sonra gelecek nesillerle de yatırım yapmış olduk" dedi. Mercedes-Benz Türk A.Ş. Direktörler Kurulu Başkanı Jürgen Ziegler ve Süer Sülün tarafından sertifikaların dağıtılmasının ardından öğrenciler ve aileleri Mercedes-Benz Türk çalışanları tarafından kurulan Grup Dayımlar'ın mini konseri ile eğlenceli dakikalar yaşadılar.



PAMUKKALE TURİZM MAN'a yatırım yapıyor

Pamukkale Turizm 8 adet Starliner, 2 adet Fortuna 2 ve 2 adet de Fortuna 2 Mega araçlarını düzenlenen törenle teslim aldı.

Kriz döneminde de yatırımlarını sürdüren Pamukkale Turizm son olarak 12 adet araç, MAN Türkiye fabrikasında düzenlenen törenle teslim aldı. Törene Üfuk Bababalım, Hüseyin Artırdı, Murat Duran, Sadık Bababalım, İbrahim Artırdı, Turan Bababalım, Hüseyin Sadık Bababalım, Ahmet Bababalım, Mazlum Bababalım, Müge Bababalım, Mehmet Ali Akçin'in yanı sıra MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş. Yürütme Kurulu Başkanı Kazım Tuncay Bekiroğlu, MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş. Satış Grup Müdürü Eren Gündüz, Otobüs Satış'tan Önsel Demircioğlu, Murat Ziya Gür ve MAN Finansla Hizmetler A.Ş.'den Vahit Altun katıldı.

Pamukkale Turizm, son olarak gerçekleştireceği "Pamukol" Projesi için 2 adet MAN Fortuna 2 ve 2 adet Fortuna 2 Mega otobüsü filosuna dahil etti. 2+1 koltuk düzeninde teslim aldığı otobüslerle mesafeleri yolcuları için kısaltmayı hedefliyor. Pamukkale Turizm yetkilileri, 8 adet NEOPLAN Starliner otobüs alma nedenlerini de hizmet kalitelerini arttırmak olarak açıkladı.

Şimdi Goodyear al, beğenmezsen paran iade!



Goodyear Max Teknoloji Lastikleri şimdi çok daha kaliteli ve güvenli. Siz de hemen bir Goodyear bayisine gelin, para iade kampanyası ile Goodyear kalitesini bir de kendiniz test edin.

Para iade kampanyası, 01.03.2009 ve 31.05.2009 tarihleri arasında faturlu olarak alınan Goodyear markalı lastikler için geçerlidir. Kampanya kapsamına giren lastikler 17.5" ve 22.5" jant, R1H5 II, R1H4 II, L1H5 II, L1H4 II, MCS desenli lastiklerdir. Lastik alındıktan sonra geçen 3 ay içerisinde geri getirilmeyen ise, para iadesi yapılmayacaktır. İade alımı sadece lastiğin satın alındığı bayi tarafından ve fatura ile birlikte olmak şartıyla yapılır. Kampanya süresince lastikler her türlü sebeple iade edilebilirken; %10'dan daha fazla aşınmış lastikler ile çalışır durumda olmayan-kesik, patakk vs gibi hasar almış veya tamirli- lastikler için para iadesi yapılmayacaktır.

GOODYEAR
Birlikte güvenle

Petrol talebi düşmeye devam ediyor

Geçtiğimiz yıl Temmuz ayında 147 Dolar seviyelerine ulaşan petrol fiyatları küresel ekonomik krizin etkileri ile birlikte 50 dolar sınırına indi.

Talebin düşmesi ve yüksek miktarlara ulaşan stoklar nedeniyle OPEC (Petrol İhrac Eden Ülkeler) ülkelerini zorlamaya başladı. Petrol gelirleri ile yatırımlarını gerçekleştiren ve ekonomilerini büyüten ülkeler ihracat gelirlerinin düşmesi ile küresel krizin etkilerini daha yoğun hissetmeye başladılar.

Ham petrol fiyatlarının 50 Amerikan doları sınırına düşmesi ile birlikte petrol üreticileri ve karteller talepte beklenenden daha hızlı bir düşmenin meydana geldiğini belirttiler. Ham petrol stokları 366 milyon varil seviyelerine ulaşmış durumda. Bu stok seviyeleri 1990 yılından beri yaşanan en büyük stok rakamını oluşturuyor.

OPEC tarafından yapılan açıklamada petrol talebinin her gün 1,37 milyon varil düşüş yaşandığı belirtildi. Bu düşüş rakamları tahminlerin yaklaşık yüzde 37 üzerinde yer alıyor. Ayrıca talep miktarının beklenenden altından gerçekleşmesi sonucu gelecek ekonomik beklentiler hakkında da olumlu yorumlar yapılmayı zorlaşıyor. Geçtiğimiz hafta konu hakkında görüş bildiren Uluslar arası enerji ajansı talep daralmasının artarak süreceğini öngördü.

