

Taksiciler eğitimde

BBB Ulaştırma Daire Başkanlığı Toplu Ulaştırma Hizmetleri Müdürlüğü tarafından yürütülmekte olan, taksi şoförlerine yönelik mesleki geliştirme ve uyum kursları başladı.

Büyükşehir Belediyesi'nin AB süreci öncesi İstanbul'daki şoförlerin bilinçlendirilmesini sağlamak ve trafik ile ilgili temel bilgi, becerilerini geliştirmek amacıyla düzenlediği Mesleki Geliştirme ve Uyum Kursu'na 8 bin taksi şoförü müracaat etti. 7'de



S plaka atağı

✓ Aliğa Ticaret Odası, tahsisli S plaka yetersizliğinden dolayı harekete geçti. Oda, Aliğa'da S Plaka sayısını arttırılması gerektiğini açıkladı. Oda'dan yapılan açıklamada, S Plaka talebinin belirlenmesi yönünde çalışma yapıldığı bildirildi. 7'de

Otomotiv el frenini bıraktı

Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD), sektörü yakından ilgilendiren gelişmeler hakkında bilgi sunulması amacıyla basın toplantısı düzenledi.

Toplantıda bir konuşma yapan ODD Yönetim Kurulu Başkanı Yüksel Mermer, Türkiye'de otomotiv pazarının her geçen yıl gelişerek yükseldiğini vurguladı.

Türkiye otomotiv pazarının gelişmesinde ODD üyelerinin de büyük katkı sağladığına dikkat çeken Mermer, 46 markanın dile kemizde temsil edildiğini ifade etti. Otomotiv sektörünün, Türk ekonomisinin itici gücü haline geldiğini ifade eden Mermer, yapılan yatırımlarla da Dünya standartlarında hizmet düzeyine erişildiğini kaydetti. 10'da

Man, yedek parça ve serviste atağa kalktı



MAN Kamyon ve Otobüs A.Ş., araçlarının orijinal yedek parçalarında yüzde 80 ile yüzde 20 arasında indirim kampanyası başlattı.

MAN'ın başlattığı bu kampanyanın amacı satamadığı ürünleri satabilmek için değil, tüketiciye daha da fazla orijinal parça kullanırmak için.

MAN Türkiye A.Ş. Yedek Parça Müdürü Can Cansu, yaklaşık 4 aylık bir araştırmanın sonucu olan bu kampanya hakkında basını bilgilendirdi. 9'da

Hibrit teknolojsi

Otokar, piyasaya sürüldüğü ilk günden itibaren yoğun ilgi gören 9 metrelik otobüs serisi Doruk'un yeni modeli Doruk 190 LE 'yi ve bu modelin hibrit prototipini Rahmi Koç Müzesi'nde düzenlediği bir toplantıyla tanıttı. Otokar Genel Müdürü Serdar Gorgüç, Otokar'ın milli bir şirket olduğunu ve Türkiye'de Doruk



160 LE Hibra gibi birçok ilke imzasını attığını anlattı. 11'de

Ulaştırma sorunları masaya yatırıldı

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, özel halk otobüs şirket yöneticileriyle bir araya geldi. Yöneticiler, Başkan Topbaş'a ulaşımda yaşanan genel sorunları aktararak, bu sorunlara çözüm bulunmasını talep etti. Büyükşehir Belediye Binası'nda gerçekleşen basın kapalı toplantı da İstanbul'un toplu taşıma sorunları görüşüldü.

Toplantı sonrası bir açıklama yapan Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, "İstanbul'da IETT ile birlikte toplu taşıma hizmetleri sunan özel halk otobüsçülerimiz yaşanan sorunları ve çözüm önerilerini içeren bir rapor sundu. Toplu taşımacılıkta yaşanan bu sorunlar en kısa zamanda çözüme kavuşacak" dedi. 6'da

TOFED kadrolaşıyor



TOFED Genel Başkanı Mustafa Yıldırım başkanlığında toplanan Merkez Yürütme Kurulu Üyeleri, "TOFED bünyesinde profesyonel kadrolaşmanın, sektör menfaatine" olduğunu dile getirerek Genel Başkan Yıldırım'a tam yetki verdi.

Toplantıda, taşımacılık sektöründe TOFED'in en büyük sivil toplum örgütü olduğunu dile getiren Genel Başkan Mustafa Yıldırım, "TOFED bünyesinde oluşturulacak profesyonel kadro, alınan kararları icraata dökülecek. Sektör için çalışmalar yapacak" dedi. 4'te

Isuzu, Busworld'da 4 modelini sergiledi

Anadolu Isuzu, Kortrijk Busworld 2007 Otobüs Fuarı'nda, kalitesiyle adını Avrupa'da duyuran, Turkuaz serisi midibüsleri sergiledi. Belçika'nın Kortrijk şehrinde iki yılda bir düzenlenen

fuvar, otobüs sektöründe Dünya'nın en büyük ve köklü fuarı olarak biliniyor.

Midibüs ihracatında da önemli başarılar elde eden Anadolu Isuzu, Kortrijk Busworld'e dört midibüs modeliyle katıldı. 2'de

www.tasimacilar.com

TAŞIMACILAR

Yıl - 1 / Sayı - 02 KASIM 2007 / 25 Ykr

10 numara yağ otobüsçülerde

Dünya petrol piyasalarında akaryakıt fiyatları düşerken, Türkiye'de son bir yılda yüzde 20 oranında zam geldi. Akaryakıt maliyetlerini kısmaya çalışan ağır vasıta şoförleri her gün yeni yollara başvuruyor.

Teknelerde satışı yaygınlaşan ve özellikle ağır vasıtalar tarafından motorine karıştırılarak kullanılmaya başlanan 10 numara yağlar, sektördeki kurallı yapıyı göz göre tehdit etmeye başladı.

Motorine oranla çok daha düşük bir fiyatla satıldığı için, otobüs ve kamyon şoförleri tarafından tercih edilen ve motorine alternatif olarak sunulan 10 numara yağ, yaygın olduğu bölgelerdeki istasyonlarda mazot satışını düşürmeye hızla devam ediyor. Motorinin litresi 2.6 YTL iken 10 numara yağın litresinin 1.7 YTL olması, ağır vasıta sürücülerini 10 numara yağ kullanmaya yöneltti.

Hiçbir standart ve düzenlemeye tabi olmaksızın tamamen kayıt dışı ve denetimsiz bir şekilde üretilen 10 numara yağların hızla yaygınlaştığı bölgelerde çok sayıda dolum tesisi kuruldu. 9'da



Süper kadınlar

Dünya'nın en kontrollü ve güvenli taşıma sistemlerinden biri olan metroları artık kadınlar kullanıyor. Son günlerde bunun en canlı örneğini de Ankara Büyükşehir Metro-su'nda çalışan kadın vatandaşlar gösteriyor. Konforlu, çağdaş, hızlı ve



güvenli olması nedeniyle geçtiğimiz yüzyılın başından itibaren kent içi toplu taşımacılıkta kullanılmaya başlanan

metroların, ülkemizdeki geçmişi 10 yıl öncesine dayanıyor. Türkiye'de ilk kez, Ankara'da 1997 yılında yapımı tamamlanarak, Kızılay-Batıkent arasında taşıma seferlerine başlayan Ankara Metrosu işletmeye girdiği günden itibaren Başkentlilerin vazgeçilmez ulaşım aracı oldu. 6'da

35 yaş üstü araçlar MKE'ye

Ulaştırma Bakanlığı, kara yollarında güvenliği arttırmak amacıyla 35 yaş üstü kamyon, otobüs, tanker ve çekicileri 15 Ocak 2008 tarihinden itibaren trafikten çekmeye başlayacak. 35 yaş üstü kamyon, otobüs,

tanker ve çekiciler yeni yılla birlikte trafikten çekilmeye başlanacak. Trafikten çekilen araçlara, 2 bin 400 YTL ile 7 bin 500 YTL arasında ödeme yapılarak MKE'nin Hurdasan A.Ş. Tesisleri'nde imha edilecek. Ulaştırma

Bakanlığı yetkililerinden alınan bilgiye göre, Bakanlık'a bağlı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, 1972 ve üzeri modeldeki kamyon, otobüs, tanker ve çekicilerin trafikten çekilmesi için bir tebliğ üzerinde çalışıyor. 8'de

Ters Aç

Mustafa YILDIRIM

Bir platform oluşturulmalı

Ulaştırma; gereksinim ve olanakların, daha yaygın deyimle talep ve arzın karşılıklı etkileşimi sonucunda gelişmiş ve gelişmeye devam etmektedir. 2'de

Motorin Fiyatları			
İstanbul	: 2.58	Adana	: 2.59
Ankara	: 2.61	D.Bakır	: 2.64
İzmir	: 2.57	Kayseri	: 2.61

Gazetemize Ücretsiz Abone Olmak İçin

www.tasimacilar.com

Adresinden Kayıt Yapmanız Yeterli



Ters Açı

Mustafa YILDIRIM



Bir platform oluşturulmalı

Ulaştırma; gereksinim ve olanakların, daha yaygın deyimle talep ve arzın karşılığı et-kilesimi sonucunda gelişmiş ve gelişmeye devam etmektedir. Ekonomik olarak giderek büyüyen ve zenginleşen Dünya'da, daha fazla, daha güvenli, daha kısa sürede, daha konforlu, güvenilir ve dakik ulaşım isteği ön plana çıkmaktadır. Bilim ve teknolojinin de gelişimi sayesinde, ulaşım sistemi varlığını sürdürmektedir.

Günümüzde ise, başta havayolu olmak üzere karayolu dışındaki taşıma şekillerine öncelik verilmesi ve teşvik edilmesine karşın, tüm Dünya'da karayolu yolcu taşımacılığı, noktadan-noktaya taşımacılık özelliğinden dolayı vazgeçilmezdir. Çünkü otobüslerin erişme özgürlüğü ile iller, ilçeler, beldeler ve köylere kadar ulaşım sağlanmaktadır. Kısaca belirtmek gerekirse, taşımacılık türü ne olursa olsun sonuçta karayolunun kullanılması kaçınılmazdır.

AB ve diğer gelişmiş ülkelerde de yolcu taşımacılığında karayolu taşımasının payı fazla olmakla birlikte Türkiye'deki kadar belirgin değildir. Havayolunun yüzde 5, demiryolunun yüzde 6, diğer taşımaların yüzde 10 ve karayolunun ise yüzde 79 oranlarında payı vardır. Türkiye'de bu oran ise dünyada birinci sıradadır. Havayolu yüzde 1.80, demiryolu yüzde 2.80, diğer yani denizyolu yüzde 0 ve karayolu ise yüzde 95.40.

Bu istatistikler, Türkiye'nin Karayolu Yolcu Taşımacılığı'nda kurumsallaşmasının ve gelişmişliğinin bir göstergesidir.

Ülkemizde ana taşıma sistemi karayoludur. Sanılanın aksine gelişmiş ülkeler de dahil, tüm dünyada ana yolcu ve yük taşıma sistemi karayoludur. Karayolunun taşımadaki payı ise yıldı yıla artmaktadır. Başta Avrupa olmak üzere, gelişmiş ülkelerde karayolu yoğun olarak özel otomobiller için kullanılırken, ticari yük ve yolcu taşımacılığında ağırlıklı olarak demiryolu kullanılmaktadır. Cumhuriyetin ilk yıllarından sonra ülkemizde yanlış tercih sonucu raylı sistem yapımı durdurulmuş ve karayollarına ağırlık verilmiştir. Tamamı özel sektör tarafından yürütülen karayolu taşımacılığı, özellikle yolcu taşımacılığı gelişmiş Dünya ülkelerine dahi örnek teşkil edecek kalite, güven ve hizmet seviyesine ulaşmıştır. Günümüzde 225 bin kişiye istihdam eden, yılda 175 milyon kişiye ulaşım hizmeti veren karayolu insan taşımacılığı; sosyal, ekonomik, kültürel sorumluluğunun yanında ülke ekonomisine de katkı sağlamaktadır.

Yatırımları 5 milyon Euro'ya, yıllık cirosu 2 milyar 250 milyon Euro'ya ulaşan sektörün ülke ekonomisine yıllık katkısı, 1 milyar Euro'yu bulmaktadır.

Kayıt dışılığın yüzde 55'lere ulaştığı, dolaylı vergilerin toplam vergideki payının yüzde 75'lere çıktığı ülkemizde, dünyanın en pahalı akaryakıtını kullanıyor olmamız, karayolu taşımacılığını yapılamaz hale getirmiştir. Son dört yılda akaryakıtın toplam giderlerdeki payı yüzde 30'dan yüzde 52'ye yükselmiştir. Alternatif sistem olan havayolu taşımacılığında başta ÖTV'siz akaryakıt kullanımı ve 59'uncu hükümetin getirdiği eğitime katkı payı, iletişim vergisi gibi vergilerin kaldırılmasıyla, sivil hava taşımacılarının yoğun olarak girdiği havayolu taşıma sektöründe taşıma ücretleri, otobüs taşıma ücretlerinden daha düşük seviyeye getirilmiştir. Tüm bu olumsuzluklara rağmen, Türkiye'deki Karayolu Yolcu Taşımacılık Sektörü, tüm dünyaya model teşkil edebilecek konumunu devam ettirmektedir. Bütün bunlara karşın, IRU teşkilatında yolcu taşımacılığı da olmasına rağmen, sektör için yapılan çalışmaların tatminkar olmadığı bir gerçektir. Bunun sağlanabilmesi için Türkiye'nin Karayolu Yolcu Taşımacılığı'nı temsil eden TOFED'in, IRU içerisinde daha etkin ve faal olarak yer alması sağlanmalı ve böylece Türkiye modelinin tüm dünyaya aktarılma yolları aranmalıdır.

IRU içerisinde oluşturulacak yeni bir yapı ile öncelikle Avrupa ve Ortadoğu ülkeleri olmak üzere TOFED ve firmalarımız ile karşılıklı işbirliği ve iş ortaklığı yapılmalıdır.

Isuzu, Busworld'da 4 modelini sergiledi

Anadolu Isuzu, Kortrijk Busworld 2007 otobüs fuarında, kalitesiyle adını Avrupa'da kanıtlayan, Turkuaz serisi midibüsleri sergiledi. Belçika'nın Kortrijk şehrinde iki yılda bir düzenlenen fuar, otobüs sektöründe Dünya'nın en büyük ve en eski fuarı olarak biliniyor.

Midibüs ihracatında da önemli başarılar elde eden Anadolu Isuzu, Kortrijk Busworld'e dört midibüs modeliyle katıldı.

Fuarda, Turkuaz Interurban modelinin Avrupa lansmanını gerçekleştiren Anadolu Isuzu, ön ve arka yüz dizaynı ve motoru

Anadolu Isuzu, Turkuaz Interurban aracının 45 kişilik toplam yolcu kapasitesiyle şehir merkezi ve çevre ilçeler arasında taşımacılık yapan otobüs işletmecileri için ideal bir çözüm ortağı olduğu görüşünde.

Anadolu Isuzu'nun farda sergilediği bir diğer midibüs modeli Turkuaz Eco ile kısa ve orta mesafeli yolcu taşımacılığı

nın yanında, özellikle öğrenci ve personel taşımacılığı için ideal bir araç olarak planlandı. Aslında Turkuaz Eco'nun teknik açıdan diğer modelden hiç bir farkı yok. Yani boyutları, motoru, fren ve süspansiyon sistemleri diğer Turkuaz mode-

li ile aynı.

Ancak diğer Turkuaz modelinde standart olarak sunulan birçok ekipman, Eco modelinde opsiyon olarak sunuluyor. Dolayısıyla



BMC'nin hedefi büyük

BMC Yönetim Kurulu Başkan Vekili ve Murahhas Azası Mehmet Demirpençe, firmanın bugüne kadar 300 bin adet araç üretimi gerçekleştirerek Türkiye ekonomisine 10 milyar dolarlık ürün katkısı ve vergi kazancı sağladığını açıkladı.

İzmir'den sonra Manisa'ya da yatırım yapan BMC, fabrikanın tamamlanmasıyla birlikte hem personel, hem de üretim kapasitesini iki katına çıkartmayı hedefliyor. Konuya ilişkin bir açıklama yapan BMC Yönetim Kurulu Başkan vekili ve Murahhas Azası Mehmet Demirpençe, amaçlarının bir yandan ülke ekonomisine katkı sağ-

larmaya çalıştıklarını kaydetti. Demirpençe, "İran, Malezya ve Pakistan'da BMC lisansı altında üretim yapılmaktadır. Ayrıca otobüs şasesi ile lokal gövde entegrasyonu konusunda Tayland ve Güney Afrika Cumhuriyeti'nde faaliyetlerimize devam ediyoruz" diye konuştu.

HEDEF DÜNYA'DA İLK 10

Demirpençe, "Otomotiv sektöründe kullanılan en son teknolojiyle donatılmış entegre tesislerimizde 3 bin 400 kişi çalışıyor. Fabrikamızda; çekiçi, ağır, orta ve hafif kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs, otobüs, panel van, kombi van, askeri araç, özel kullanıma yönelik komple araç, yedek parça, motor ve döküm parçaları üretimi yapılmakta" dedi.

70 ÜLKENİN TERCİHİ BMC

İngiltere, İspanya, İtalya, Portekiz, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan, Slovakya, Hırvatistan, Kazakistan, Fransa, Güney Afrika ve İran başta olmak üzere toplam 70'i aşkın ülkeye BMC'nin; otobüs, kamyon, hafif ticari araç ve şase ihracatı gerçekleştirdiğini vurgulayan Demirpençe, yurtdışında 8'i Avrupa'da olmak üzere toplam 19 yetkili satıcılarıyla pazar paylarını her geçen gün yük-

sek üretim adetlerini satış performansına da yansıtarak 2005 ve 2006 yıllarını midibüs ihracatında lider olarak tamamlamıştır. Otomotiv Sanayi Demeği verilerine göre, Anadolu Isuzu 2007 Eylül ayı itibarıyla midibüs ihracatında Türkiye'nin lideridir." Başta Batı ve Doğu Avrupa, Kuzey Afrika ve Kafkasları kapsayan distribütörlük ağıyla geniş bir coğrafyada pazarlanan Anadolu Isuzu ürünleri, Romanya toplam otobüs pazarında yüzde 30, Bulgaristan'da ise kendi segmentinde yüzde 74 pazar payına sahip olduğunu kaydediyor.



temizi öncelikle 40 bin, daha sonra 70 bin adet araca çıkarmayı ve bugün 3 bin 400 olan şirket içi istihdamımızı ikiye katlamayı planlamaktayız" şeklinde konuştu.



la ortaya daha ekonomik bir model çıkması oluyor.

MİDİBÜS İHRACATINDA LİDER

Anadolu Isuzu, pazar performanslarına ilişkin şu değerlendirmelerde bulundu: "2005 yılı itibarı ile toplam 4257 adet midibüs üreten Anadolu Isuzu, midibüs üretiminde iki yıldır Türkiye birincisi konumundadır. Bu üretim adetleri Anadolu Isuzu'nun Avrupa'da sayılı midibüs üreticileri arasında ne kadar önemli bir yeri olduğunu göstergesidir. Anadolu Isuzu, yük-

sek üretim adetlerini satış performansına da yansıtarak 2005 ve 2006 yıllarını midibüs ihracatında lider olarak tamamlamıştır.

Otomotiv Sanayi Demeği verilerine göre, Anadolu Isuzu 2007 Eylül ayı itibarıyla midibüs ihracatında Türkiye'nin lideridir." Başta Batı ve Doğu Avrupa, Kuzey Afrika ve Kafkasları kapsayan distribütörlük ağıyla geniş bir coğrafyada pazarlanan Anadolu Isuzu ürünleri, Romanya toplam otobüs pazarında yüzde 30, Bulgaristan'da ise kendi segmentinde yüzde 74 pazar payına sahip olduğunu kaydediyor.

İnci Akü'den Formul A ve SuprA serisi

İnci Akü, "Teknolojiyle artan zamanla eksilmeyen güç" sloganıyla yeni ürünü Formul A ve SuprA akülerini, İstanbul Rahmi Koç Müzesi'nde düzenlediği görkemli bir törenle tanıttı. İnci Akü yöneticileri ve bayileri-



nin yoğun katılım gösterdiği tanıtımda, firma kurmayları 2007 yılını değerlendiren 2008 hedeflerini paylaştı.

Tanıtımın açılış konuşmasını yapan İnci Holding Yönetim Kurulu Başkanı Emel İnci Önal, yeni geliştirilen ürün-

lerde üçüncü kuşağın büyük katkısı olduğunu belirterek, "Kendine ve hizmetine güvenen ekiple çalışıyoruz. Dünyanın uç noktalarına ulaşıyoruz. Park edilecek bir dünya markası ürettiğimize inanıyoruz" dedi.

İnci Şirketler grubunun yoğun katılım gösterdiği tanıtımda, firma kurmayları 2007 yılını değerlendiren 2008 hedeflerini paylaştı. Tanıtımın açılış konuşmasını yapan İnci Holding Yönetim Kurulu Başkanı Emel İnci Önal, yeni geliştirilen ürün-

SAHTELERİNE SON İŞTE GERÇEĞİ EKO66



Dünyada ilk ve tek ULUSLARARASI PATENTLİ TC Sanayi Bakanlığı Onaylı, Çevre dostu EKO66

OTOMOBİLLERDE, AĞIR TİCARİ ARAÇ, İŞ MAKİNALARI VE DENİZ ARAÇLARINDA; YAKIT TASARRUFU SAĞLAR

Tüm araçlarda yağ değişim aralığını 10 bin kilometreden 40 bin kilometreye çıkarır

Bilgi için (0212) 254 64 64 www.eko66.com



Temsal'dan Metropol kullanıcılarına eğitim

Sosyal sorumluluk bilincini hedef alan Temsa, Tarsus Belediyesi işbirliğiyle, 111 Metropol kullanıcılarına ekonomik ve güvenli araç kullanımı eğitimi verdi.

Temsal Otobüs Grubu Teknik Destek ve Eğitim Şefi Nurettin Çolak tarafından verilen eğitimlere, Halk Otobüsü Kooperatifi'nden 45 ve Tarsus

Belediyesi'nden 66 olmak üzere toplam 111 şoför katıldı.

Eğitimde; Metropol'ün genel özellikleri, motor teknik özellikleri, turbo sistemi, motor yağları, dizel yakıtlar, fren sistemleri, retarder kullanımı, ABS sistemi, lastikler, termostatın ve antifrizin görevleri gibi konular anlatıldı.

2 bin YTL'ye 4x4

Oto tamircisi 28 yaşındaki Aydın İncenc, kendi imkanları ile küçükük dükkânında 4x4 Jeep yaparak Türk otomotiv tarihine geçti. 2 bin YTL'ye 17 ayda tamamlanan jeep, saatte 170 Km hız yapıyor. Ağrı'nın Doğubayazıt İlçesi'nde bulunan Oto Sanayi Sitesi'nde oto tamirciliği yapan Aydın İncenc, hurda araçların parçalarından yararlanarak 4x4 jeep yaptı. Aydın İncenc, ruhsat ve plaka çıkartamadığı aracını mahalle ahalinde kullanıyor.



İncenc'in, Tofaş Şahin marka hurda aracın motor ve şanzımanını kullanarak yapımına başladığı 4x4 jeepin 4 camı otomatik. Aracın yan aynaları otomatik ısıtmalı, alarm uzaktan ku-

mandalı. Bu araçta bir 4x4 jepte olması gereken tüm özellikler mevcut.

Sanayi sitesinde 17 ay önce aracın yapımına başladığında arkadaşları tarafından eleştirildiğini dile getiren genç mucit Aydın İncenc, "Hurda araçlardan yedek parça toplamaya başladığımda arkadaşlarım benimle dalga geçti. 'Sen bu işi yapamazsın. Rezil olmadan vazgeç' dediler ama ben azimle çalıştım ve bu aracı tamamladım" dedi.

4x4 jeepin LPG ve benzin ile çalıştığını açıklayan mucit Aydın İncenc, "Motor, şanzıman, defransiyel ve yürüyen aksamların tümünü Şahin marka hurda araçtan kullandım. Ayrıca araç LPG ve benzinli olup, 170 km/s hız yapıyor" diye konuştu.

Temsa'dan 6 firmaya 15 otobüs teslimatı

Temsa, adana Showroom'un açılışının birinci yıldönümünde 6 firmaya toplam 15 adet Diamond, Safir ve Powerbus otobüs teslimatı gerçekleştirdi.

Araçların firma sahiplerine teslimatı için düzenlenen törende, toplam 15 adet araç, Hakiki Koç, Dorak Turizm, Nazar Turizm, Şampiyon Hersekli, Gürkan Turizm ve Diyarbakır Star'a teslim edildi.

Hakiki Koç firmasının sahibi Salip Başkurt, Dorak Turizm firmasının sahibi Ahmet Serdar Körukü, Diyarbakır Star firmasının sahibi Erdal Erdur ve Nazar Turizm firmasının sahibi Selçuk Bozkurt da teslimat törenine katıldı.

Düzenlenen törende konuşan, Temsa Otobüs, Midibüs Satış, Pazarlama ve Satış Sonrası Hizmetler Direktörü Ayhan Dayoğlu "Türkiye'nin otobüs ve midibüs üretiminde lider markalarından bir olarak, şehirlerarası taşımacılık firmalarıyla yakın işbirliğine devam ediyoruz. Firmalar; Safir, Diamond ve Powerbus otobüslerimizi tercih ederek ileri teknoloji, güvenlik ve konfora erişiyor. Satış sırasında olduğu kadar satış sonrası hizmette de taşımacılık firmalarının yanındayız" şeklinde konuş-

tu. Hakiki Koç, filosuna eklediği 1 adet Diamond otobüsle filosundaki Diamond sayısını 15'e çıkarırken, firma 2008 yılının sonuna kadar bu sayıyı 40'a çıkarmayı hedefliyor.

İstanbul'da turizm taşımacılığı yapan Dorak Turizm, 3 adet Safir aracı teslim alırken, önümüzdeki dönemde teslim alacağı 10 Safir VIP ile filosundaki Safir sayısını 16'ya çıkaracak.

Ankara merkezli turizm taşımacılığı yapan Nazar Turizm, teslim aldığı 3 adet Safir ile toplamda Safir adedini 20'nin üzerine çıkarttı.

İstanbul ve Trakya'da taşımacılık yapan ve filosunda 25 otobüs bulunan Şampiyon Hersekli, 3 adet Safir teslim aldı.

İzmit Kandıra - İstanbul arasında şehirlerarası taşımacılık ve İzmit'te servis taşımacılığı yapan Gürkan Turizm, teslim aldığı 2 adet Safir ile filosundaki Temsa araçlarının sayısını 19'a çıkardı. Diyarbakır'ın önde gelen taşımacılık firması Diyarbakır Star, 3 adet Powerbus teslim aldı.



Turizm firmaları, düzenlenen törenle Temsa yetkililerinden araçlarını teslim aldı.

MAN'dan güz dönemi teslimatları



Turizm firmaları 2007 yılı araç yatırımlarına aralıksız devam ediyor. MAN Türkiye son olarak Özemniyet, Pamukkale, Volkan, Lüks Mersin, Fantom ve Ankaragücü Spor Kulübü'ne araçlarını teslim etti.

MAN Türkiye fabrikasında düzenlenen törenlerde; Özemniyet 5, Pamukkale 2, Lüks Mersin 2, Volkan 1, Kamil Koç'un bireysel otobüsçüsü Fantom 4 ve Ankaragücü Spor Kulübü 1 olmak üzere toplam 15 adet MAN ve Neoplan araçlarını teslim aldı.

PAMUKKALE 6 SİPARİŞİN 2'SİNİ ALDI

Pamukkale Turizm'in MAN Finans Tüketici kredisiyle aldığı 2 adet Starliner, MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş. Otobüs Satış Yetkilisi Gökhan Çerioglu tarafından Pamukkale Turizm'den Mazlum Bababalım'ın oğlu Sadık Bababalım ve kızı Müge Bababalım'a teslim edildi. Pamukkale Turizm, gerçekleştirilen teslimatla 6 adetlik siparişin ilk iki adedini teslim almış oldu.

ÖZEMNİYET'TEN 4+1

Filosunda 13 adet MAN aracı ve 5 adet de Neoplan Starliner aracı bulunan Özemniyet firması da 4 adet Fortuna 2 ve 1 adet Starliner otobüsünü MAN Türkiye Fabrikası'nda düzenlenen törenle teslim aldı. Firma yetkilisi Tahir Menteş, filo genişletme ve araç yenileme çalışmalarının 2008 yılı içerisinde de devam edeceğini açıkladı.



Tic. A.Ş. Kamyon teslimat sorumlusu Salim Kibar'dan teslim aldı. 1989 yılında kurulan firma, "Son model otobüslerle her sene yenilikler yaparak ilerlemek" sloganıyla yatırımlarına Neoplan ile devam ediyor.

VOLKAN'A YAKIŞIR OTOBÜS

Volkan Turizm adına kaptanlar, 1 adet Neoplan Tourliner SHD seyahat otobüsünü, MAN Kamyon ve Otobüs Tic. A.Ş. Otobüs Satış Yetkilisi Mustafa Kemal Petaş'dan teslim aldı. Daha fazla konfor, daha fazla prestij, daha konforlu seyahat amaçlayan firma, Neoplan araçlarına yatırım yaparak bu koşulları sağlayabildiklerini belirtti.

MKE ANKARAGÜCÜ FORTUNA MEGA'YI SEÇTİ

Ankara'nın köklü spor kulüplerinden MKE Ankaragücü Spor Kulübü, takım oyuncularının transferlerinde kullanacağı Fortuna Mega'yı düzenlenen törenle teslim aldı. MKE Ankaragücü Spor Kulübü'ne teslim edilen Fortuna Mega 2+1 koltuk düzeni, 8 kanal müzik sistemi ve uydu anteni donanımına sahip. Araç, MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş. Otobüs Satış Yetkilisi Hakan Koç tarafından Ankaragücü Altyapıdan Sorumlu Başkan Yardımcısı Mehmet Emin Narin'e teslim edildi.



Gürsel Turizm Sultan'la kaliteyi arttırıyor

Türkiye'nin önde gelen seyahat şirketlerinden Gürsel Turizm, 2008 filo yatırımlarını erkene alarak Otokar ile yaptıkları 17 araçlık anlaşmanın ilk partisi olan 5 adet Sultan 125S'i filosuna kattı.

Otokar'ın Küçükyağ'daki tesislerinde gerçekleştirilen teslimat törenine Otokar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, Otokar İç Pazar Ticari Araçlar Satış Birimi Yöneticisi Murat Tokatlı, Gürsel Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant, Yönetim Kurulu Üyesi Hürer Gündüz katıldı.

Teslimat töreninde bir konuşma yapan Otokar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, Gürsel Turizm'le işbirliklerinin 3 yıl öncesine dayandığını aktararak, teslim edilen araçlarla ilgili bilgi verdi.

Otokar Sultan araçlarını donanım ve konfor olarak beğendiklerini dile getiren Birant, "Biz Otokar araçlarını güvenlik paketlerinden dolayı hizmetin ağır segmentlerinde kullanmayı düşünüyoruz. Önümüzdeki dönemde teslim alacağımız araçlarla Varan Turizm'deki filomuzu biraz daha güçlendirmeyi düşünüyoruz. Ağırlıklı olarak bu araçları Varan Turizm'in hizmetinde kullanacağız. Amacımız; taşımacılık sektöründeki rekabeti fiyatta değil, kalitede göstermek istiyoruz. Bu araçlarla filomuzu güçlendirip, hizmet kalitemizi biraz daha yükseğe çekmeye çalışıyoruz. Araç yatırımlarımız önümüzdeki dönemlerde de devam edecek" dedi.



Gürsel Turizm'in Süper Prestij Deluxe tutkusu

Brey Otomotiv, Gürsel Turizm adına Sabri Yalçın'a 2006 model Prestij'e karşılık 2007 model Prestij Süper Deluxe teslim etti.

Eski Prestij'ini yeni Prestij Süper De-

luxe ile takas eden Gürsel Turizm, personel taşımacılığında hizmet veriyor. Araç, Sabri Yalçın'a Brei Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Şahin teslim etti. Temsa'nın Büyük İstanbul Otogarı'ndaki şubesinde gerçekleştirilen teslimat törenine Satış Uzmanı İlter Elmas ve Otobüs Satış Müdürü Mehmet Se-

zer katıldı.

Yalçın, Temsa'yı tercih etmelerindeki en önemli sebeplerin başında araçların konforlu olması ve düşük yakıt sarfiyatına sahip olmalarının geldiğini söyledi.



Mevlüt
İLGİN



Dünyada terör bitsin artık!..

Gerek ülkemiz, gerek sektörümüzü ilgilendiren önemli gelişmeler olmakta Türkiye'de. Bu konuların en önemlisi terör. Sektörümüzü ilgilendiren bölüme ise Türk Hükümeti'nin terörle, bilhassa Irak içindeki bir takım yerel otoritelerle ilgili onları kısıtlayacak alması, onlarla ilgili bir takım askeri yaptırımlardan önce ticari yaptırımlarla ilgili bir takım kararlar alması. Bu kararların öncelikli bir tanesi yine hava taşımacılığını ilgilendiriyordu ki bu karar, Türk hava sahasının Kuzey Irak'taki yolcu taşımacılığına kapatılmasıdır. Yine birtakım aşırı milliyetçi kesimlerin, Türkiye'yi Ortadoğu'da bir takım ekonomik yaptırımlar almaya yönelik çalışmalar içerisinde olması. Özellikle Habur Sınır Kapısı'nın kapatılması daha ziyade yük taşımacılığını, Türkiye ve Kuzey Irak'ta iş yapan Türk Müteahhitleri'nin işlerini bırakması noktasına kadar getirmiştir. Bir Arap için Arabistan'ı yakmanın anlamı yok.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti terörle ilgili olarak uluslararası haklarından doğan her türlü şekilde kendini korumakta ve teröre karşı her türlü önlemi almakta serbest olması lazım. Bu konuda kimseye de hesap vermemesi gerekir ancak terörle mücadele ederken terör örgütünün alt yapısını ve onların toplumsal tabanını temsil edenlerin önemli bir kesiminin "işsizler ordusu" olduğunu da unutmamak lazım. Terörle mücadele ederken sapla samanı birbirine karıştırmamak lazım. Yani Kürt sorununu bahane ederek yapılan terör ile Kürtlerin Türkiye'deki Türk halkıyla bin yıllık yaşama ilişkisini birbirine karıştırmamak lazım. Kürt insanının Türkiye'deki etnik ve kültürel farklılığından doğan taleplerin terör örgütünün bu taleplerini bahane ederek birtakım cinayetler işlemesine karşı alınacak önlemlerle, terör örgütünün istediği boyutlara ulaşmaması lazım. Diğer taraftan da son bir ay içerisinde özellikle iki tane köşe yazımızın Hürriyet Gazetesi'nden Cüneyt Ülser, Milliyet Gazetesi'nden de Taha Akyol bizim onlara birtakım bilgiler vermemiz neticesinde cesaretle bazı şeyleri yazdılar. Özellikle karayolu yolcu taşımacılığını ilgilendiren bölümlerinde son bir ay içerisinde peş peşe Şemdinli'de, Hakkari'de Yüksekova'daki gerek güvenlik güçlerimize, gerek koruculara, gerekse sivil vatandaşlarımıza terör örgütünün yaptığı saldırılarda 32 insanımız şehit oldu. Bunlara karşı Türkiye çapında sivil bir tepki gösterildi. Bu tepkilerin içerisinde Doğu ve Güneydoğu Anadolu'daki illerin plakasını taşıyan otobüslerin Diyarbakır, Batman, Star Diyarbakır, Öz Diyarbakır, Ağrı, Van gibi birçok firmaların, özellikle Kırkkale, Keskin, Afyon, Eskişehir, Bursa'dan geçen bir çok otobüsünün taşınması da vardı.

PKK terörü 30 yıldan beri Türkiye'de var. 60 bine yakın insanımız şehit olmuş, Doğu, Güneydoğu Bölgesi'nde de onların tuzağına düşen binlerce genç bu terör eylemleri neticesinde hayatını kaybetmiş. Bütün bunlara rağmen Türkiye'de Kürtler ile Türkler arasında bir etnik kavga olmamıştır. Gerek güvenlik nedeniyle, gerek tatbikatın son 20 yıl içerisinde Doğu ve Güneydoğu'da yaptığı eylemler neticesinde güvenlik arz eden bölgelerde, oradaki lojistik desteklerin kesilmesi amacıyla binlerce köy güvenlik nedeniyle boşaltılmış, yüzlerce köy PKK tarafından yakılıp yıkılmış. Oraların insanları, o Kürt kökenli yurttaşlar, Kürtlerin daha yoğun yaşadığı Zago'ya, Erbil'e ya da başka bir yere göç etmemiştir. İstanbul, Ankara, İzmir, Denizli, Yalova, Mersin ve Adana gibi Türklerin yoğun olduğu yerlere göç etmiştir.

Bu kadar insanın ölümüne rağmen Kürtler kendilerine kardeş bildikleri Türk halkının yoğun yaşadığı yerlere göç etmişler. Ve şu anda İstanbul Dünya'nın en büyük Kürt kenti haline gelmiş. Buradan şu anlaşılıyor. Kürtlerin Türk halkıyla bir alıp veremeyeceği yoktur. Hatta bu bin yıllık beraberlik içerisinde tarihinde dönüp baktığımızda Makedonyalılardan tut Yunanlılara kadar Ortadoğu'daki Arap ülkelerinden Faslılara kadar, Yemen'den Sudan'a kadar Osmanlı İmparatorluğu'nu girmiş olduğu tüm savaşlarda diğer Müslüman ve Türkiye'de Türk olmayan etnik gruplar ve topluluklar hep Osmanlı'yla savaşmış ama Kürtler bütün bu savaşların içerisinde hep Osmanlı'nın yanında yer almış. Türkiye'nin gurur kaynağı olan Ulusal Kurtuluş Savaşı'nın ateşini oluşturan ve başlangıç noktası olan Erzurum ve Sivas Kongreleri yapılmış. Doğu Anadolu ve Müdafaa-i Hukuk Cemiyetleri birleştirilmiş, 1920'de Türkiye Büyük Millet Meclisi kurulmuş. TBMM'deki milletvekillerinin ağırlığı Erzurum ve Sivas Kongresi'nin delegelerinden oluşmuştur. O meclisin içinden çıkan Atatürk'ün başkanlığındaki TBMM Hükümeti, bırakın ülkeyi bölmeyi, bölünmüş, parçalanmış, emperyalistler ve işgalciler tarafından işgal edilmiş. Bu meclisin içinden seçilen hükümet modern bir devlet yaratmış. Daha Kuva-i Milliye ordusu oluşturulmadan, özellikle Kürtlerin yoğun yaşadığı yerlerde Gaziantep savunması, Urfa'nın savunması hele hele Maraş savunması yapılmıştır. Neticede Kuva-i Milliye ordusu oluşturulmadan önce Doğu ve Güneydoğu'daki Kürt kökenli halk, Kurtuluş Savaşı'na canıyla, malıyla katkıda bulunmuş, bu ülkenin kurulmasında en büyük aslı unsurlardan birisidir.

TBMM'den alınan tezkereye göre her devlet bir başka ülkenin toprakları içerisinde gelip, kendisini rahatsız eden terör örgütlerine karşı sıcak takip denilen, sınır ötesi operasyonları denilen önlemleri alır, almalıdır da. Daha önce 25 kez bu operasyonlar yapılmış. Bu operasyonlar, Kuzey Irak'taki Kürt otoriteleriyle, Irak Hükümeti, ABD, AB ülkeleri ve İngiltere'nin onayıyla ve işbirliğiyle yapılmıştır. Türk ordusu bu maceranın içine çekmek isteyenlerin başında PKK vardır. Bunların destekçileri de bilerek ya da bilmeyerek tarafların ekmeğine yağ sürmektedirler.

Teröristlere lojistik destek verilmesin diye binlerce Türk ve Kürt kamyoncusunun, taşımacısının bir umudu haline gelen Irak'taki taşımacılara terör bahane edilerek engel konulmasının zararını yine bizim taşımacılarımız görecektir.

Teröre karşı mücadeleye evet, terör bahanesiyle bütün Kürtleri PKK terörünün toplumsal tabanı haline getirecek Kürtleri hedef alma politikasına da şiddetle hayır...



Hüsamettin
Hüsamettin AYDIN
AYDIN

Rüyamız bitti

Yaz sezonumuz bitti. Zannedirim bundan sonraki süreç daha çetin geçecek.

Neden mi?

Sektördeki tatlı rüyamızdan artık uyandık da ondan. Şimdi ise gerçeklerimizle baş başa kalmış olduk. Hal böyle olunca sefer sayılarımız da doluluk ve boşluk oranlarımıza bakmaksızın devam edeceğine göre zarar hanelerimiz borçlanarak devam edecek demektir.

Peki bireysel otobüsçüyü sözleşmeli olarak çalıştıran firmalarımız bu zararın ne kadarına ortak olacaklar?

Aslında hiçbirisi bu riski göze almıyorlar. O halde birlikte olmamızın ve kader birliği yapmamızın ne kıymeti var ki?

Kıymetin tarifi, her iki tarafın da ahde vefa noktasında iyi ve kötü günlerinde beraber olması değil midir?

Amaç, bu ölçüler içinde yaşamak olduğuna göre değerlerimizi de yok sayarak bu hayati birlikte daha ne kadar devam ettireceğiz?

Asıl tartışmamız gereken konular bunlar olmalıdır, olmak zorundadır. Öyleyse karayolu yolcu taşıma sektörümüz, bütün sektör mensuplarımızın beklentilerine cevap verecek bir sistem oluşturmak zorundadır. Çünkü sektörün taraflarını memnun edecek sistemi inşa edemez isek, sonun başlangıcı yavaş yavaş arzu edilmeyen gelişmelere sahne olacaktır.

‘Öyleyse sektörümüzün çözümü bekleyen sorunlarını nasıl aşabiliriz’ diye soruyor herkes. Sektörü temsil eden bütün taraflar sektörün sistemini oluşturma noktasında daha fazla gayret gösterirse, beklentilerimize ulaşmamız daha kolay olacaktır. Eğer sektör kendi içerisinde çözümlere kavuşursa, yapılması gereken diğer hizmetler ve yatırımlar da beraberinde daha gerçekçi bir yaklaşım ifade eder. Asıl tercihlerimiz ve önceliklerimiz bunlar olmalıdır. Yoksa önceliklerimizi göz ardı ederek rant dayalı yatırımlarla sektörün sorunlarını çözmek mümkün değildir. Bu gibi yaklaşımlar, taraflar arasındaki uçurumların daha da büyümesine zemin hazırlar. Bu düşüncemizi kimse kulak ardı etmesin. Umursamaz tavırlarını da sürdürmesin. Zaten bir adaletsizlik almış başını gidiyor.

Bu mevcut yapılanmayla sektör ne zamana kadar barış içinde yoluna devam edebilecek?

Bizler, yani bireysel otobüsçüler, bir başka gezegenden bu sektöre, bütün riskleri üstlenmek maksadıyla, memur edildik de bundan habermiz mi yok?

Böyle bir adaletin tecellisi bireysel otobüsçülerin kaderi olamaz. Bizler böyle bir kaderi asla kabul etmiyoruz, etmeyeceğiz de. Bu sektör artık günlük programlarla veya afaki demeçlerle gündemi işgal etmesin. Yazılarında verdiğim mesajlar mutlaka dikkate alınmalıdır. Şayet alınmaz ise, sektör adına, bireysel otobüsçüler olarak daha net tavırlar içerisinde olacağımızın bilinmesini istiyoruz. Çok yakın zamanda da bu düşüncemiz paralelindeki gelişmeleri sektörle paylaşacağımızı ifade etmek isterim. Bizler çok iyi niyetle sabrettik. Sabrımızın da denenmesinden sıkıldık. Bundan sonraki süreçte, süratle kendi çözümümüzü kendimiz bulacağız. Bunda da kararlıyız. Bu güne kadar ki sakin ve sessiz tavrımızın sebebi de, sektör içinde adalet anlayışını kendine rehber edinmiş firmalara olan saygımızdan ileri gelmiştir. Bundan sonra da, yine çözümünü onlarla birlikte bulacağımıza inanıyoruz.

Sözüm yine meclisten içeri...

TOFED'den profesyonel kadrolaşmada ilk adımı

Şehirlerarası yolcu taşımacılık sektöründe yaşanan sorunları asgariye indirmeyi amaçlayan Türkiye Otobüsçüler Federasyonu (TOFED), profesyonel kadrolaşmada ilk adımı attı.

TOFED Genel Başkanı Mustafa Yıldırım başkanlığında toplanan Merkez Yürütme Kurulu Üyeleri, “TOFED bünyesinde profesyonel kadrolaşmanın, sektör menfaatine” olduğunu dile getirerek Genel Başkan Yıldırım’a tam yetki verdi.

Toplantıda; taşımacılık sektöründe TOFED’in en büyük sivil toplum örgütü olduğunu dile getiren Genel Başkan Mustafa Yıldırım, “Bilindiği üzere TOFED Merkez Yürütme Kurulu seçilmiş kadrodan oluşuyor. Sektör menfaatine kararlar alıyoruz ve aldığımız bu kararların takibini yine biz yapmaya çalışıyoruz. Merkez Yürütme Kurulumuzun aldığı kararların sağlıklı sonuca ulaşabilmesi için TOFED bünyesinde profesyonel kadronun oluşturulması gerek” dedi.

TOFED’in kendi ekonomik kaynaklarını yaratarak, sektör için daha başarılı çalışmaların yapılacağını dile getiren Genel Başkan Yıldırım, bu konuda gerekli çalışmanın yapıldığını açıkladı. Yıldırım, “Profesyonel kadronun oluşturulmasıyla birlikte; TOFED Merkez Yürütme Kurulu karar alacak, profesyonel kadroda alınan karar hayata geçirecek” şeklinde konuştu.



AŞTİ’de haksız rant sağlanıyor

Fevzi ÖZTÜRK

Kısa adı B.O.O.İ.E.İ.K. olan Başkent Otobüsçüleri ve Otogar İşletmecileri ve Esnafın İşletme Kooperatifi Başkanı Çavuş Çiçek, “Yolcunun ve otobüsçünün yanındayız. Yasal olmadığı halde, rant peşinde koşanlarla sonuna kadar mücadele edeceğiz” dedi.

Konu ile ilgili olarak açıklamalarda bulunan B.O.O.İ.E.İ.K. Başkanı Çavuş Çiçek, şunları söyledi:

“Otogar’a giren otobüslerimizden, AŞTİ işletmenin aldığı 50 YTL’nin dışında, Ankara İşletmecileri Otobüsçüler ve İşletmeciler Derneği ve Kooperatifi adına 5 YTL de ayakkabı parası alınmaktadır. Böylece haksız rant sağlanmaktadır. Bu duruma, işletmeden sorumlu BUGSAŞ Genel Müdürlüğü göz yummaktadır. Biz de bu esnafın kooperatifiz. Biz yolcularımıza hizmet verirken

kimsenin cebinden ağılık yapmak istemiyoruz. Rant ve çıkar peşinde değiliz. Vatandaşlarımız otobüsçü esnafının ve kamuoyunun bunu bilmesini istiyoruz.”

Ankara Otobüsçüler ve Kooperatifi’nin bünyesinde bulunan servislerin tıka basa dolu

dürlüğü’ne verdiğimiz 4 adet dilekçe ile diğer başvurularımız reddedildi. Ama yılmaya cağız. Kimsenin, yolcunun ve otobüsçünün üzerinden rant sağlamasına müsaade etmeyeceğiz. İşletmeci ve esnaf, hizmet meti kendi gelirinden, kendi ceplerinden vermemelidir. Yasalar böyle gerektirmektedir. Yasalar bir bölüme işlerken diğer bölüme işlemez, haksızlık ortaya çıkar. Çavuş Çiçek açıklamasında, bu olaylardan Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek’in nasıl haberi olmadığına hayret ettiğini söyleyerek konuşmasını şöyle



giderek yolcuya eziyet çektiğinden söz eden Çiçek, “6 adet son model servis aracı aldık. Amacımız gece ve gündüz yolcuyu ücretsiz taşımak. Bunları yolcunun hizmetine sokmak istiyoruz. Bu konuda izin almak için Büyükşehir Belediyesi Trafik Daire Başkanlığı’na 2 adet ve BUGSAŞ Genel Mü-

le sürdürdük: “Bu olayların kendisine aksettmediğini düşünüyoruz. Diğer otobüsçüler kooperatifine verilen yasal hakların, bizlere de verilmesini istiyoruz. Verilmelidir de. Artık yeter! Şu bilinmelidir ki, yasal hakların verilmesi için sonuna kadar mücadele edeceğiz.”



Mehmet Çelik’le yola devam

AŞTİ bünyesindeki Otobüsçüler Kooperatifi Yönetim Kurulu Seçimi 31 Ekim 2007 günü yapıldı. Eski başkan Mehmet Çelik, tekrar yönetim kurulu başkanı olarak görevine devam edecek.

Göreve yeniden seçilen AŞTİ Otobüsçüler Kooperatifi Yönetim Kurulu ve Ankara Otobüsçüler Derneği Başkanı Mehmet Çelik, seçim sonrası gazetemize öneimli açıklamalarda bulundu.

Otobüs taşımacılığının son zamanlarda her şeyi rağmen bir ivme kazandığını ifade eden Çelik, “Hareketli geçen bir turizm sezonunu geride bıraktık. Otobüs sektörü rekabet boyutlarına ulaşan rakip hava, deniz ve demiryolu sektörlerine karşın bu rekabet kulvarı içerisinde sektörüne hizmet vermeye devam ediyor ve edecek. Sektör içinde bulunduğumuz zaman diliminde sıkıntılı günler geçirmektedir. Bizler yönetim kurulu olarak otobüsçülerimi-

zin karşı karşıya kaldıkları zorluk ve sıkıntıları biliyor ve idrak ediyoruz. Ve bunları gündeme getirerek yeni yönetim olarak çıkış noktaları bulunacak, yeni çalışma programımız ve projelerimiz dahilinde sıkıntı yaratan sorunların çözümü cihetine en çözümcü, zaman kazandırıcı, pratik modellerle gidilecektir” şeklinde konuştu.

Ocak 2008 tarihinden itibaren Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanmış bir yönerge ile şehirlerarası otobüs seferleri yapan araçlarda mevcut ses ve görsel yayınların merkezi sisteme bağlı kalmak kaydıyla yapılması zorunluluğu getirildiğini aktaran Çelik, “Bu sistem içinde bulunmayan otobüslerimiz, 15 gün süreli seferinden men edilmek gibi bir zorluk ile karşı karşıya getiriliyor. Bunun uygulanmaya başlatılması otobüsçülerimize ve işletmecilerimize yeni bir maliyet ve külfet demektir. Zaten her geçen gün

çoğalmakta olan hava taşımacılığı şirketleri, inanılmaz fiyatlarla yolcu sirkülasyonunu bu alandan azaltmayı başarmış durumdadır. Para kazandığı düşünülen otobüs şirketleri masraflarını ancak ayakta tutabilmektedir. Böylesine büyük bir zorluk ve sıkıntı çeken otobüsçülerimize getirilen ve yapılması istenen oluşum büyük lüks ve israf anlamına gelmektedir” değerlendirmelerinde bulundu.

Yeni oluşturulan AŞTİ Yönetim Kurulu’nda 11 asil, 11 yedek üye bulunuyor. Yönetim Kurulu asil üyeler Mehmet Çelik, Mürsel Dilek, Etem Ateş, Metin Cevizci, Zeki Özcan, Neziha Aybek, Ufuk Bababalım, Metin Önal, Talat Güneş, İlhami Dural ve Ekrem Çalış’tan oluşuyor. Yönetim Kurulu ileriki günlerde görev taksimi yaparak çalışmalarına hızla devam edecek.



Ahmet TÜRKÖĞLÜ

Denizci; karayolunu iyileştiriyor= Yol kusurları kabul ediliyor

Bu yazıda, yıllardır pek çok canımızı yakan, yıkan, yok eden trafik facialarımızın, en başta ki etkenlerinden olduğu halde; kusurları gizlenen ve dolayısıyla tehlikeleri de korunan karayollarımızın kusurlarının da bir tür kabulü anlamına gelen (yolların iyileştirilmesi) kararı ile; önceki, şimdiki durumlar ve sonrası irdelenecektir.

Denizci Bakandan, iyi Karayolcu?

Önce 2 hususu hatırlamakta yarar var:

1) Karayolları Genel Müdürlüğü; Bayındırlık Bakanlığı’ndan alınıp – Ulaştırma Bakanlığı’na bağlanmıştır (Koalisyonlarda, bu başarılamazdı. Tek parti hükümeti kadar, konunun önemini kavrayacak yeteneğe bakanlar ve gelişimlere açık bir başbakan gerekirdi, Sn. Erdoğan, Sn. Binali

Yıldırım; denizcilikle ilgili, Sn. Faruk Nafiz Özkan şahıslarında, tüm hükümeti kutlamalıyız).

2- Ulaştırma Bakanımız Sn. Yıldırım; denizcilikle ilgili, doktora eğitimin ve deneyimlerin sahibidir (IDO Genel Müdürü idi). Bu durumda, bazı akıllara; sorular gelebilecektir:

Denizci, karayolundan ne anlar?

Bu sorunun cevabı, bir şekilde olumlulaşabilir: “Ulaştırma bir bütündür!” diyebilecek bir “sistemci kafa” ile. Şayet, ülkemizdeki her ulaşım türünün, aynı birer bakanlığı olsaydı bile, sistemlerin birbirleriyle tamamlayıp uyum (entegrasyon) içinde olabilmeleri için de, işbirlikleri gerekecekti. (Rusya’da Demiryolu Bakanlığı ve üniversitesi vardır); Deniz, Hava, Demir, Karayolu Bakanlıkları gibi... Sistemlerimizin hemen tümü Ulaştırma Bakanlığına bağlı olduğundan, koltukta oturan kişinin başarısına, tüm ülke muhtaçtır.

Karayolu sisteminde topallık?

Tabi ki vardı. Diğer sistemlerle ve kendi içindeki uyumsuzluğu ayrı ayndır. Önce bir tespit: Karayolunda başayan için, 3 esas birleşmelidir.

1) Güvenli Karayolları (kuralı)
2) Başarılı taşımacılık düzenlemeleri denetimi
3) Başarılı trafik yönetimi denetimi

Bunlar içinde temel olan: Kuralı ve güvenli karayollarıdır, irdeliyelim:

Bunlar, yapılabiliyor mu?

1) Güvenli Karayolları? Merhum Yesâri Asım Ersoy’un bir eserindeki gibi bir durum, bugüne kadar süregelmiştir; “Çıkınam, Allah etmesin, meyhanelerden...” Yollarımızın bu sarhoşluğu,

“Hancı sarhoş, yolcu sarhoş” deyimimize ek olarak, “Han da sarhoş!” dedirtmektedir.

Tüm devlet, köy, kentçi yollarımız; tam sarhoş, otayollarımız ise yarı sarhoştur.

Bayındırlık Bakanlığımızın sonucusu Sn. Özkan, Karayolları kenderlerine bağliyoruz; TBMM’de açıklamıştı, hatırlarsınız: “Yollarımızın üçte ikisi projelidir ve tehlikelidir!” Projeli olanlar da tehlikeden yana, kullanıcılarına daima cömert(!) davranmışlardır. Bu durum asla inkâr edilemez. Otayolların bilgilendirme ve çıkış işaretlemeleri eksikleri sebebiyle yarattıkları tehlikeler, medyaya da kara haberlerle yansımaktadır.

2) Karayolu Taşımacılığı Düzenlemeleri, Denetimi, 2004 yılında kanunu ve ardından da yönetmelikleri çıkarıncaya kadar, 60-70 yıl sürünen ve süründüren bir başboşluk vardı. (Bunlar da, Sn. Yıldırım’ın büyük katkısıyla – bu kadar bile olsa – çıkarılmıştır, uygulanmaktadır.)

3) Trafik Güvenliği Denetimi, sakat yasa ile sunulan sakat bir denetim olmaktan öte, iyi bir durum yoktur. Daha önceleri de çok işlediğimiz bu hususları, yinelemeye yerimiz yoktur.

Bakan Yıldırım kutlanmalı(?)

Karayollarımızın yol ve teşkilât olarak, ihtiyaçlarımızı cevapsız hatta zararlı olduğunun tespit etmiştir. Özellikle teşkilatın, âdeti düşürüldüğü; mali kısıtlamalarla başlatılmış çokuntüleri aş(tır)maya azmet(tir)diği ortadadır. 2 gündür medyaya yansıyan ilgili haberler çok sevindirici (2 ve 3 Kasım 2007)

Kara Noktalar Keşfedilmiş!

Bunlar, ölüm kararının noktalarıdır, ölüm kusurları. Kara mizah olarak da değinmiştik önceleri: “Su kara noktalar, ak boyayalım!”

70 ilden başka yok mu?

Haberlere göre 70 ilde, birer nokta tespitilmiş. Burada yanlışlık, eksiklik var. Otobüslü faciaların olay yerlerini incelemek amaçlı gidişlerimde geçtiğim, vardığım, hemen her ilde, iller arasında pek çok tehlikeli yerler gördüm, fotoğrafladım, resim çektim. 81 ilimizde tümünde ve ortalama 30 – 40 arasında tehlike kaynağı var. Sn. Bakanımız yanıltılmamalı ki; ülkemiz, insanımız kaybetmesin!

Ne birisi? Hepisu da!...

Yollarımızdaki bu durum Temel fıkasını andırıyor: Temel, Almanya’da otoban restoranlarından birinde yemek ve birkaç biradan sonra yola koyulur. Biraz gider, karısından gelen ilk birkaç korna seslerine kızp, sakinleşmek için radyoyu kurcalarken bir anons dikkatini çeker: “Dikkat, dikkat, otoyolda ters yönde giden çilgin sürücüyü dikkat!” Bu sırada karısından gelenlerin fazlaştığını gören Temel, dehşetle bağırır: “Ula! Ne birisi da? Hepisu! Hepisu!”

Trenler terzilikten kurtulacak?

Terzi, kumaş biçer, elbise diker. Trenlerimiz de, biçmek bakımından terzilere benzerler. Biçerler ama taşıtlar ve insanları. Dikilen ise mezar taşlarıdır.

Bu biçmeler de en fazla hemzemin raylı geçitlerde olur. Buraların tehlike kaynağı da, bu geçitlerin başboş bırakılmasıydı. İyi bir karar alınmış.

Otomatik Bariyerli Geçitler

Evet, bunlar da geliyormuş. Bu konuda da epeyce yazmıştık. Kısa vadede alınacak tedbir budur (kameralı gözlem ve tespit de gereklidir). Demek oluyor ki; trenler bu tür geçitlere yaklaşıp, otomatik bariyerleri devreye sokup- kapatmak ve trenle motorlu taşıt çarpışmasını engelleyecektir. Bu da alkışlanacak bir karardır, ama...

Ya bariyerde sıkışanlar?

“Şapı kaynatmam; olur mu şeker? Cinsini sevdiğim, cinsine çeker!” cinsinden olan cinslerimi; bariyer inerken de geçmeye kalkışıp, arada sıkışır mı? Sıkışılır!

Bunun için de trenlere uyan ve imdat duruş sistemi gerekebilecektir.

Köprülül geçişlere geçilmeli?

Evet, orta vadede de hemzemin ray – karayolu kesişmelerini kaldırmak için köprülül geçişlerin projeleri, fizibiliteleri hazırlanmalıdır.

Sadece 9 geçit mi var? Galiba 9 taneye öncelik verilmiştir. Sadece bu kadar demek, “trenlerin terziliğinin” sürdürülmesi demektir. TCDD’de bunların listesi vardır ama ben de arşivimden yardımcı olabirim ki sayılan tam tespitlensin, hepsi de çözümlensin.

Yoksa bu acı türkü bitmesin mi?

Terziler, kumaş biçerler. Kumaştan, giysi dikerler. Trenler, taşıt biçerler. Trenler, insan biçerler. Mezarlara, taş dikerler...

Kaptan ödülüne devam

Temsa, 2'nci yılını tamamladığı "Aydın Kaptan Şoförü" sosyal sorumluluk projesinin 24'üncüsünü düzenleyerek Ağustos Ayı kaptan şoförüne ödülünü verdi. Temsa'nın şehirlerarası yolcu taşımacılığı sektöründe otobüs şoförlerine hak ettikleri değeri vermek amacıyla düzenlediği "Aydın Kaptan Şoförü" projesi 2005 yılında başladı. İkinci yılını dolduran projenin 2007 yılı Ağustos Ayı'nın kaptan şoförlüğüne Anadolu Turizm'den Recep Ceylan layık görüldü ve Temsa Otogar Müdürlüğü'nde düzenlenen bir törenle ödülünü aldı. 2007 yılında seyr



halindeyken şampole yuvarlanan bir taksi şoförünü hastaneye götürerek ödülü almaya hak kazanan Ceylan, 20. Satış Sonrası Hizmetler Direktörü Ayhan Da-yoğlu, "2500 öykünün içerisinde 24 tanesi ödüle layık görüldü. Temsa olarak, sektör içindeki bütün firmalara kurumsal bir

destek vermek için yeni bir kampanya başlattık ve bu çalışmayı başardık" diye konuştu.

Bu kampanyanın uzun yıllar devam edecek gibi görüldüğüne dikkat çeken TOFED (Türkiye Otobüsçüler Federasyonu) Genel Başkanı Mustafa Yıldırım, sektörün en önemli kişilerinin sürücüler olduğunu belirtti. Yıldırım, sözlerine şöyle devam etti: "Sürücülerimizin önce iyi bir şoför, sonra da iyi bir insan olmaları gerekir. Şoför, taşımacılık mesleğinin kilit adamıdır. Sosyal sorumluluk bilincindeki bu projenin devam etmesini diliyorum."



Kemal BİNERBAY



Doğru olanı yapmak

Taşıma Kanunu 19.07.2003 ve Yönetmelik 25.02.2004 tarihinde çıkarılmasına rağmen halen bir kaos yaşanıyor.

Yanlış uygulamalar had safhada, kim ne belge alacağına halen bilemiyor. Kooperatiflere önce R belgesi veriliyor sonrada L belgesi, taşımacı maliyeye gidiyor; 'fatura kesebilir miyim' diye soruyor. Haliyle maliye her türlü mal ve hizmet bedelinin karşılığında mutlaka fatura kesilmesi gerektiğini belirtiyor. Ulaştırma Bakanlığı'na gidiyor 'fatura kesebilir miyim' diye soruyor. Cevap: 'hayır' Taşıma Kanunu'nun 10 maddesi gereği nakliye faturası kesebilmek için G ve H belgeleri mutlaka taşımacı yetki belgesi almak zorunda olduğu ifade ediliyor. Yetki belgesini almazsan, yetkisiz iş yapmanın cezası 5 bin YTL. Her fatura için ceza 3 bin YTL. Üç faturadan sonra ceza 10'a katlanıyor.

Taşımacı yine Ulaştırma Bakanlığı'na soruyor; 'peki R belgesi nasıl nakliye faturası kesebilir' diye. Ben cevabını bugüne kadar duymadım! Herhalde cevabın 215 bin YTL olması gerekir diye düşünüyorum.

Taşıma Kanunu'nun 10'uncu maddesinde 'Yolcu Taşımacılığı'nda komisyonculuk yapılamaz' denilmektedir. Ancak fiiliyat da yapılan acentelik adı altında komisyonculuktur. Düzenlemenin de bu gerçek göz önüne alınarak yapılmasıdır.

Ulaştırma Bakanlığı 2007 yılı için asgari taşıt kira bedelini bin YTL olarak belirlemiştir. Bireysel taşıt sahibi taşımacı, yetki belgesi sahibi bir firma ile taşıt kira sözleşmesi yapıp o firmanın kiralık taşıtlar listesine kayıt edildiğinde taşıtın tüm kullanım hakları firmaya geçer. Örneğin taşıt kira sözleşmesi bin YTL üzerinden yapıldı ise; taşıt sahibi firmaya yıllık bin YTL'lik fatura kesip, kira bedelini tahsil edebilir. Müşteriye nakliye faturasını ise taşıt kiralayan firma kesebilir.

Taşıtı bulunmayan R1 ve R2 firmaları ise; bireysel taşımacı ile sözleşme yapıp çalışabilir. Burada da önemli olan sözleşme bedelidir. Bireysel taşımacı sözleşme bedeli için R firmasına fatura kesip, bedelini tahsil eder. R firması da müşterisine fatura keserek taşıma ücretini tahsil edebilir.

Acentelik yetki belgesi sahibi gerçek ve tüzel kişi ise; acentelik yetki belgesine kayıt ettirdiği firma ile yaptığı sözleşme bedeli ile sözleşmede içeriği belirtilen hususları fatura ederek, bedelini tahsil edebilir. Sadece G yetki belgesi bulunan bir firma nakliye faturası düzenleyemez.

Taşıma işleri komisyonculuğu yani H belgeli firmalar: Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma Kanunu çalışmaktadır. Ancak Taşıma Kanunu özel bir kanun olduğundan H belgeli bir firma kendi nam ve hesabına nakliye faturası düzenleyemez. Taşıyıcının kestiği faturayı altına koyarak komisyon faturası düzenleyebilir.

Türkiye için ürettik, kazandık!

Çok çalıştık, hızlı bir yapılanmayla kısa sürede 11 yeni model ürettik; dünyanın 40'tan fazla ülkesindeki müşterilerimize ulaştırdık. Üretim, satış ve ihracatta yakaladığımız bu başarıyla, dünyanın en prestijli otobüs fuarı Busworld Kortrijk'te "2008 Yılın Otobüs Üreticisi" ödülünü biz kazandık. Aynı azimle çalışmaya, üretmeye devam edeceğiz...Türkiye için, geleceğimiz için.



www.temsa.com.tr

TEMSA



TOFED, engellileri unutmuyor

Engelli oranının yüzde 12,9 olduğu Türkiye'de, engelli vatandaşlarımızın yaşadığı sorunlar günden güne artıyor. Bunların büyük bir çoğunluğunu ise ulaşım da yaşadıkları sorunlar teşkil ediyor.

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu (TOFED), Türkiye Omurilik Felçlileri Derneği (TOFD), Türkiye Sakatlar Konfederasyonu, Türkiye Kas Hastalıkları Derneği ve Spina Bifida Derneği engellilerin ulaşım da yaşadığı sorunlara çözüm bulmak için yaptığı istişarede fikir birliğine vardı.

TOFED Genel Başkanı Mustafa Yıldırım ve TOFD Genel Başkanı Ramazan Baş, Karayolu Yolcu Taşımacılığı'nda, seyahat firmalarının otobüslerinde yolcu kapasitesinin yüzde 10'unun engelli kontenjanına ayrılması ve bilet ücretlerinde ise yüzde 50 indirim uygulanması konusunda görüşmek üzere bir araya geldi. Görüşülen konular arasında ayrıca; engelli yolcuların otobüslere refakatçisiz binmesi için transferlerle ilgili görevli personelin eğitimi olmaları gerektiği, engellilerin özürli oranının heyet raporları ile belirlenmesi ve Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na üretilecek şehirlerarası otobüslerin özürli oranının kullanımına uygun olması gibi konular vardı. Bütün bunların denetlenmesinin firmalar ya da karayolları taşımacılığı tarafından yapılması gerektiği dile getirildi.

TOFED Genel Başkanı Yıldırım, Türkiye'de yüzde 12,9 gibi ciddi bir oranda engelli bulunduğunu ve bunun göz ardı edilmemesi gerektiğini ifade ederek, "Bu nedenle onlara her türlü desteği vereceğiz. Bundan hiç kimsenin şüphesi olmasın" diye konuştu.





Onur ORHON

Kilitlenen ana arterler

Büyük kentlerde yaşanan trafik problemlerinden şikayet etmeyen yok gibidir. Bu sorunların nereden ve nasıl doğduğuna ilişkin basit birkaç örnek dikkat çekebilir. Genelde caddeleri kilitlenen, trafik akımını engelleyen yol kenarı parklar olmaktadır. Köşe başlarına, bina önlerine, trafik ışıklarının dibine araç parkları kentlerin genel manzarası olmaya başlamıştır.

Ekonomiyi canlandıran açılan her yeni işyeri ve büyük mağaza araç özel trafiğini çekmekte, bu da ana arterlerde trafik akışına büyük darbe vurmaktadır. Belediyelerce otopark ihtiyacı dikkate alınmadan her noktada her türlü girişime izin verilmektedir. Bunun sonucunda da o mekan önü sıralı araç parkları ile dolmaktadır. Buna bağlı olarak da o kesimde trafik akışı kesintiye uğramaktadır.

Artık en az iki şeritli bir yolun bir şeridi araç parkı nedeniyle atıl kalmaktadır. Bu durum ağırlıklı olarak belediye gelir kaynağı olarak görülmektedir. Her halde belediyeler, "nasılsa bu trafik sorunu çözülmeyecek hiç değilse durumdan görev çıkartıp kazanç sağlayalım" anlayışına sahip olmuş görünüyolar.

Birkaç yıl önceki yorumlarında, köşe yazılarında bu durum hissediliyordu. Kısa bir gelecekte araç parklarına izin verilen arterlerde trafik durma ve kilitlenme noktasına ulaşacaktır. Bunun sinyalleri az çok bugünden görülmüyor. Ancak ulaşımı yönetenler, trafik denetimi üstlenilen ne yazık ki üç maymunu oynamaya devam ediyorlar.

Rize, yat limanı fırsatını kaçırdı

Rize Belediye Başkanı Halil Bakır, "3 mahalle muhtarının yüzünden yaklaşık 20 milyon dolarlık yatırım kaybettik" dedi.

Rizeli iş adamları tarafından; Rize'ye gelen üst düzey misafirleri gezdirmek için alınan yatı, gazetecilere tanıtan Başkan Bakır, "Ümit ediyorum ki bu yatı gören iş adamlarımız da bunun takipçisi olacak ve farklı bir sektöre adım atacağız. Bunun yanında mezbele bir duruma gelmiş adı 'yat limanı' olan bir limanımız var. Zamanında yapılmış olan yanlışları ve doğruları tekrar konuşmak yerine şunu kamuoyuna hatırlatmak istiyorum: Bizler, Müftü, Gülbahar ve İslam Paşa Mahalleleri'ndeki balıkçı barınaklarını hazırladığımız proje ile yat limanının olduğu bölgeye taşımak istedik. Karayolları da yaklaşık 20 milyon dolarlık bir yatırımla yat limanını adına ve şehrine yakışır halde yapacaktı. Fakat saymış olduğum mahalle muhtarları bu konuda bizlere muvafakat vermedi" dedi.

Yıl - 1 SAYI - 02 Fiyatı: 25 Ykr - Kasım 2007

www.tasimacilargazetesi.com
e-posta: info@tasimacilar.com

ASIMACILAR

İmtiyaz Sahibi

Mete Turizm Basın ve Yayıncılık Hizmetleri
San. ve Tic. Ltd. Şti. Adına
M.Naci KALENDER

Sorumlu Yazışları Müdürü

Hüseyin KARABULUT

Haber Koordinatörü

Yasar CAN

Haber Müdürü

ÖZLEM ÜLKÜ

Düzeltilen Emre EVRGEN /Halklaİlişkiler Alev DÖNMEZ

Hukuk Danışmanı

Av. Uğur AMASYA

ANADOLU TEMSİLCİLİKLERİ

Ankara- Sabri DANABAŞ Kayseri -Fatih Karataş
Edirne-KAPIKULE-HAMZABEYLİ Mehmet
ŞENOL Edirne Gazetesi Edirne - İPSALA -
İsmail ALİŞ İpsala Gazetesi - Hatay - Reyhanlı -
CILVEGÖZÜ Abit KIZILCA Rehber Gazetesi -
Hatay Cemil YILDIZ Antakya Gazetesi -
Ardahan - Posof - TÜRKGÖZÜ Bülent KILIÇ
Kılıç Ofset - Iğdır -DİLUCU Serdar ÜNSAL - Ağrı
Doğubayazıt - GÜRBULAK Selehattin KACURU -
Artvin Hopa - SARP Hayati AKBAS - Şırnak -
Silopi - HABUR Halil COŞKUN - Cizre / Emin
Dilovan KINAY Haber 73 Gazetesi - Kocaeli
Gökhan MERİÇ Güzel Sanatlar - Aksaray
Hüseyin Avni GÖKÇE - Çanakkale Olay 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
ilkelerine uymaya söz vermiştir.

İBB BAŞKANI TOPBAŞ, ÖZEL HALK OTOBÜS ŞİRKET YÖNETİCİLERİYLE BİR ARAYA GELDİ

Ulaşım sorunları masaya yatırıldı

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, özel halk otobüs şirket yöneticileriyle bir araya geldi. Yöneticiler, Başkan Topbaş'a ulaşımında yaşanan genel soruları aktararak, bu sorunlara çözüm bulunmasını talep etti.

Büyükşehir Belediye Binası'nda gerçekleşen basına kapalı toplantıda İstanbul'un toplu taşıma sorunları görüldü. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, TOHÖB Başkanı İsmail Yüksel, Özulaş A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Göksel Ovacık ve Şirket Genel Müdürü Onur Orhon, İstanbul Halk Ulaşım A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Altıntaş, Başkan vekili İbrahim Kala, Yeni İstanbul Halk Otobüsleri A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Şirin Varışlı ve Şirket Genel Müdürü Abdullah Özyurt, Öz Tuzla-Topkapı Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kamil Eser ve Mavi Marmara Ulaşım A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Yıldırım Yılmaz ile bir toplantı yaptı. Toplantıda İBB Genel Sekreteri Mesut Bektaş ve İETT Genel Müdürü Mehmet Öztürk ile Belbin Genel Müdürü Hayri Kozakoglu'da hazır bulundu.

Toplantı sonrası bir açıklama yapan Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, "İstanbul'da İETT ile birlikte toplu taşıma hizmetleri sunan özel halk otobüsçülerimiz yaşanan sorunları ve çözüm önerilerini içeren bir rapor sundu. Genel



sorunlar olarak; otobüs hat planlaması reorganizasyonu, İETT ve özel halk otobüslerine trafikte öncelik ihtiyacı, raylı sistem ve met-

robüs projeleri ile etkileri, M plakalı ticari minibus ihalesi yapılması, servis araçlarının gelişigüzel kontrolsüz artışı, gayri yasal taşımacı-

lık, Karayolu Taşıma Kanunu'ndan doğan aksaklıklar, Gelir vergisi, KDV, ÖTV oranlarından kaynaklanan mağduriyetler gibi sorunları

üzerinde fikir alış verişinde bulunduk. Sorunların çözümü için gerekli çalışmalarımız en kısa zamanda başlayacak" dedi.

Rayların Süper Kadınları!...

Dünya'nın en kontrollü ve güvenilir taşıma sistemlerinden biri olan metroları artık, kadınlar kullanıyor. Son günlerde bunun en canlı örneğini de Ankara Büyükşehir Metrosu'nda çalışan kadın vatmanlar gösteriyor.

Metropollerin konforlu, çağdaş, hızlı ve güvenli olması nedeniyle geçtiğimiz yüzyılın başından itibaren kent içi toplu taşımacılıkta kullanılmaya başlanan metroların, ülkemizdeki geçmişi 10 yıl öncesine dayanıyor. Türkiye'de ilk kez, Ankara'da 1997 yılında yapımı tamamlanarak, Kızılay-Batıkent arasında taşıma seferlerine başlayan Ankara Metrosu işletmeye girdiği günden itibaren Başkentlilerin vazgeçilmez ulaşım aracı oldu. Ankaralıların gözbebeği Metro; on yıldır, onca kişinin ulaşımını güvenli sağlarken, hızlı, rahat ve konforlu taşımacılığın adreslerinden biri olmayı sürdürüyor.

Kontrollü ve güvenli seferleriyle kent insanımızın zamanla yarışmakta olan yaşamında çok etkin bir yer edinen Ankara Metrosu'nun, iş hayatının her alanında görmeye başladığımız kadınlara da emanet edilmiş durumda olduğunu biliyor muydunuz? Metro İşletmeleri Baş Müdürü Cemalettin Yılmaz yaptığı açıklamada: Metro'daki 85 vatmandan 3'ünün bayan olduğunu, bunların da erkek meslektaşları gibi uzun ve zor bir eğitim sürecinden geçirilerek görev ve başladıklarını, görevlerini de büyük başarıyla sürdürdüklerini belirtti. Yılmaz; "Onlarca başvuru arasından en uygun adayları seçiyoruz" dedi.

KADIN VATMANLAR, DAHA CE-SUR YÜREKLİ...

Her gün binlerce Ankaralı'yı taşıyan vagonları idare eden Nihal Yılmaz (31), Huriye Özçelik (36) ve Senem Kutlu (42), işlerini zevkle, dikkatle ve sevekle yaptıklarını ifade ettiler. Bazı mesleklerin sadece erkekler tarafından yapıldığı gibi yanlış bir kanı bulunduğunu belirten kadın vatmanlar, fırsat verildiği takdirde her işin altından büyük bir başarıyla kalkılabileceğini kaydetti. Kadın vatmanlar, düşüncelerini: "Şimdilik bu tarz



Ankara halkı, kadın vatmanların sayısının artırılmasını istiyor.

çok büyük. Mesleğin en zor tarafı da bu" dedi. Huriye Özçelik, 2 yıl önce belediye bünyesinde çalışırken arkadaş ve müdürlerinin kendisini yüreklendirmesi sonucunda bu iş için başvuruda bulunmuş. Özçelik, tam 8 kez sınavdan geçirildiğini belirtti. "Treni siz mi kullanıyorsunuz?"

sorusu ile sık sık karşılaştığını belirten Senem Kutlu da, sürücü kabininden çıktığını gören yolcuların "Bu mu getirdi bizi buraya, demek sürücü bayanmış" şeklindeki konuşmalarına tanık olduğunu anlattı. Senem Kutlu, "İri cüsseli bir erkek sürücü bekliyorlardı herhalde" diyerek memnuniyetini dile getirdi.

RAYLARIN ANNELERİ...

Ankara Metro'sunun cesur yürekli bu bayan vatmanları, birer çocuk sahibi anneler. Yaklaşık bir yıl önce başladıkları görevlerinde en büyük desteği çocuklarından ve erkek meslektaşlarından aldıklarını söylüyorlar. İzinli oldukları günlerde sürücü kabinini ölediklerini anlatırken, gözleri bir başka parlayan vatmanlar, tren kullanmayı "Bağımlılık yaratan büyük bir tutku" olarak tanımlıyor. Annelik ve sürücülük için ise "İkisi birlikte çok güzel gidiyor" diyorlar. Bayan sürücülerin kullandığı trenlere binmekten endişe duymadıklarını sorduğumuz vatandaşlarımız ise bayan vatmanlara büyük destek verdiklerini, bu trenlere hiç endişe duymadan bindiklerini ve kadın vatmanların sayılarının artırılmasının iyi olacağını belirtti.

Taksi şoförleri eğitimden geçiyor

İBB Ulaşım Daire Başkanlığı Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü tarafından yürütülmekte olan, taksi şoförlerine yönelik mesleki geliştirme ve uyum kurslarına bu yıl 8 bin taksi şoförü müracaat etti. Şoförlere trafik mevzuatı, ingilizce, demokrasi ve insan hakları dersleri veriliyor.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin AB süreci öncesi İstanbul'daki şoförlerin bilinçlendirilmesini sağlamak ve trafikle ilgili temel bilgi ve becerilerini geliştirmek amacıyla düzenlediği "Mesleki Geliştirme ve Uyum Kursu" devam ediyor. İstanbul Otomobilciler Esnaf Odası'nın işbirliğinde düzenlenen kurslara 8 bin taksi şoförü müracaat etti.

Feshane Uluslararası Fuar Kongre ve Kültür Merkezi'nde gerçekleştirilen taksi şoförlerine yönelik Mesleki Geliştirme ve Uyum Kursları'nın açılış töreninde konuşan Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Ahmet Selamet, İstanbul'un 2010 Avrupa Kültür Başkenti seçilmesiyle taksi şoförlerinin önemini arttığını dile getirdi. Selamet, "Kentimizde verilen taksicilik hizmetinin dünya standartlarını yakalamasını hedefliyoruz. İstanbul gibi bir dünya kentinde taksicilik yapmak için belli bir kültürel donanım gerekir. Biz de kurs programımızı bu bilinçle hazırladık. Bu eğitim-

lerin sonunda taksiciler, 2010 Avrupa Kültür Başkenti İstanbul'da hizmet vermeye hazır hale gelecek" dedi.

Taksicilere "Kent Kültürü" başlıklı ilk dersi de veren Selamet, İstanbul'daki bir taksi şoförünün, "Ağırbaşlı, güzel Türkçe konuşan, nazik, yardımsever, bilgili, çevreci, disiplinli" olması gerektiğini söyledi. İstanbul Otomobilciler Odası Başkan Vekili Mustafa Silahyürekli de geçen yıl 4 bin 800 taksi şoförünün sertifikalı aldığını ifade ederek, şu ana kadar başvuran sekiz bin taksi şoförünün kursu başarıyla bitirmesi temennisinde bulundu.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin taksi şoförlerine yönelik mesleki geliştirme ve uyum kurslarına bu yıl sekiz bin taksi şoförü müracaat etti. Şoförlere "Halkla İlişkiler, Çevre ve Şehir Bilgisi, Turizm, Trafik Mevzuatı ve Kuralları, İlk Yardım, Tarih Bilinci ve Ahlak Değerlerimiz, Taahhüt Bakımı, İşletme Bilgisi ve İngilizce derslerinde, üç hafta sü-



reyle toplam 50 saat kurs ve seminer verilecek. Ayrıca, Atatürkçülük ve Laiklik, Demokrasi ve İnsan Hakları, AB Uyum Sürecinin Önemi, Yangın ve Deprem Bilinci, Görgü Kuralları konularında da seminerler düzenlenecek.

Eğitime katılmak isteyen taksi şoförleri kendilerine en yakın taksi durağına giderek veya Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nü telefonla arayarak kayıt yaptırabilecekler. Taksi şoförlerine yönelik olan "Mesleki Geliştirme ve Uyum Kursları" ücretsiz olup, gerekli kırtasiye vb. malzemeler de Büyükşehir Belediyesi'nce karşılanıyor.



Levent BİRANT



İstanbul ve toplu ulaşım

Kent içi ulaşım probleminin en yoğun yaşandığı yer olan İstanbul biz İSTAB üyelerinin de hizmet alanını oluşturuyor. Geldiğimiz noktada İstanbul'un ulaşım problemi artık İstanbul'u da aşmış bir özellik gösteriyor. Sabah ve akşam Avrupa yönünde yoğun olarak Çorlu - Çerkezköy, Anadolu yönünde ise Gebze - Kocaeli sanayi bölgeleri istikametinde yoğunlaşan ulaşım kent içi ulaşımı E-5 ve E-6 uluslararası karayollarına da taşıyarak daha karmaşık bir hal almasına yol açıyor. Sorunun giderilmesinde uzun vadeli ve kalıcı çözümlerin üretilmesini zorunlu kılıyor.

Bu sorunu her gün yaşayan ve İstanbul genelinde altmış bin araçlık dev bir filo ile hizmet sunan toplu insan taşıması kurumlarını bünyesinde toplayan meslek örgütümüz İSTAB da parçası olduğu sorunun çözümü için diğer çözüm ortakları ile birlikte çaba sarf ediyor.

Bu noktada tarafların tümünün ortaklaştığı ana çözüm yolunu kent içi ulaşımın şehrin altına alınmasını sağlayacak metro sisteminin tamamlanması ve bu sistemin demir ve deniz yolu ile entegre hale getirilerek yeni boğaz geçişleri ile takviye edilmesi oluşturuyor. Aynı biçimde şehrin altına alınacak otoparklarla rahatlatılacak kent içi ulaşım, toplu taşıma kullanım bilincinin bir kentlilik davranışı olarak yerleşmesi ve düzenli kentleşmenin sağlanması ile süreç içerisinde ortadan kalkacaktır.

Ancak uzun vadeli bu çözüm planının uygulanması sürecinde kent içi ulaşımı rahatlatacak İstanbullular'a nefes aldıracak kısa vadeli ve geçici çözümlere de ihtiyaç olduğu açıktır.

İSTAB olarak kent içi ulaşım sorunun çözümü için başlattığımız ve bu sorunun içerisinde aktör olarak yer alan meslek örgütlerinin yanı sıra İTO ve İBB yetkilileri ile konunun uzmanı akademik camia temsilcilerinin yer aldığı çalışma grubumuzda üretilen bir öneri bu günlerde tüm taraflarca dillendirilmekte ve aktüel olarak tartışılmaktadır. Önerimiz İstanbul'da çalışma saatlerinin yeniden düzenlenerek kademeli olarak ortadan kalkacaktır.

Kamu ve özel sektör işyerleri olarak veya gelecek önerilerle daha farklı bir biçimde dört farklı saatte giriş ve çıkış yapılması uygulaması yaşama geçme olanağı bulursa toplu ulaşım araçlarının aynı anda trafiğe çıkma durumu olmayacağı için kent içi ulaşımın rahatlayacağı açıktır.

Kent içi ulaşımın aktif aktörü durumunda olan personel ve öğrenci taşıma kurumlarının temsilcileri ve onların meslek örgütü İSTAB, toplu ulaşımın İstanbul'un kahrını çeken halk otobüsü sahiplerinin meslek örgütleri, İBB yetkilileri ve İTO meslek komitesi üyeleri tarafından çok sıcak karşılanan bu öneri bugün gündemdedir. Uygulama esaslarını oluşturulması ve taraflarca benimsenmesi için zamana ihtiyacı olan bu önerimiz, kent içi ulaşımın uzun vadeli çözümüne giden yolda bizce kente ve kentliye nefes aldıracak en verimli öneri olarak görülmektedir.

Önerimizin yaşama geçmesi için ana eksen bu önerinin henüz İstanbullu hemşerilerimizce tartışılır hale gelmemiş olmasıdır. Konunun aktif aktörlerinin özellikle de kamu kurumları özelliği olan İBB yöneticilerinin konuyu İstanbulluların gündemine taşıyarak tüm kentin böylesi bir öneriyi tartışmasını sağlaması ve hemşerilerimizin tümünün aktif onayı ve katılımı ile önerinin yaşama geçmesi uygulamanın başarısını etkileyecek en önemli amildir. Bu konuda ise ana görev kamuya düşmektedir. Bizler önericiler olarak kamunun bu çabalarının aktif destekçisi olmaktan sadece gurur duyarız.

Gazetemizin birinci sayısında taraflardan kimilerinin açıklamaları ile ayrıntılı olarak yer alan bu uygulamaya yönelik haberleri gazetemizin bundan sonraki sayılarında da fırsat çıktıkça yineleyerek önerinin kamuoyuna mal olması konusunda gerekli duyarlılığı göstereceğiz. Bundan sonrası kamu adına kenti yönetenlerde ve kentlilerdedir.

Bizden hatırlatması, sorunu çözmeğe ne kadar erken başlarsak o kadar çok yol alacağımız açıktır ve İSTAB bu konuda üzerine düşen görevleri yapmağa hazırdır.

Aliağa'dan S Plaka atağı

Aliağa Ticaret Odası, tahsisli S Plaka yetersizliğinden dolayı harekete geçti. Oda, Aliağa'da S Plaka sayısının artırılması gerektiğini açıkladı.

Aliağa Ticaret Odası, Personel ve Servis taşımacılığı yapan üyelerine yönelik yayınladığı duyuruda "Aliağamızdaki onlarca sanayi kuruluşunun, kamu ve özel sektör kurumlarının, öğrenci velileri ve okul yöneticilerinin servis ihtiyacına

ancak S Plakası bulunmayan araçlarına ait ruhsat fotokopileri ile S Plakalı araçlarına ait ruhsat fotokopilerini 23 Kasım 2007 Cuma günü mesai bitimine kadar Odamız'a teslim etmeleri önem taşımaktadır" denilerek, ilgili üyeler bilgilendirildi. Bildiride ayrıca, Ba-



yönelik talepleri de incelendiğinde; Plaka tahdid kapsamında tahsis edilen mevcut (S) türü plaka sayısının talebi karşılayamadığı görülmektedir." görüşlerine yer verdi.

Açıklamada; "Üyelerimizin S Plaka talebinin belirlenmesi yönünde bir çalışma başlatılmıştır. Çalışma sonuçları Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi'ne (UKOME) bildirilecektir. Üyelerimizin, personel ve öğrenci taşıma kapasitesine sahip,

Kurulu'nun 02.04.1986 tarih ve 86/10553 sayılı kararı ile 'Ticari plakaların verilmesinde uyulacak usul ve esaslar'ın belirlendiği, 04.06.1998 tarih ve 98/11158 sayılı kararı ile umum servis araçlarının tahdit kapsamına alındığı ifade edildi.

Yapılan açıklamada, söz konusu karar doğrultusunda; Aliağa'da servis araçlarına belli sayıda S Plaka tahsis edildiği ve tahdit getirildiği belirtildi.

TURKUAZ EURO **YENİ**

0 bir star!

Yeni Isuzu Turkuaz Euro, 175 beygir Euro 3 motoru, modern tasarımı, lüks donanımı ve geliştirilmiş fren sistemiyle gerçek bir star! Turkuaz Euro şimdi büyük otobüs konforunu uygun fiyat avantajıyla birleştiriyor. Isuzu Turkuaz Euro tüm yetkili Isuzu bayilerinde.






Isuzu Turkuaz Euro'nun eşsiz iç tasarımı ve geniş iç hacmini yakından görün.



ISUZU
GÜÇ YÜREKTEN GELİR

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

Has'tan İzmir çıkartması

Mercedes-Benz Türk A.Ş. bayii Has Otomotiv, İzmirli otomobil meraklılarını keyifli bir barbekü partisiyle bir araya getirdi. Hafta sonu gerçekleştirilen etkinlikte Mercedes-Benz B ve C Serisi araçlarla test sürüşleri de düzenlendi. Davetliler bir yandan Has Otomotiv misafirperverliğinde lezzetli ikramlarla ağırlanırken, diğer yandan konforlu otomobilleri deneme ayrıcalığını yaşadı.

Günboyu süren etkinliğe yüksek katılım sağlandı. Konforlu otomobiller test sürüşüne katılan İzmirlilerin büyük beğenisini topladı.



M. Sabri DANABAŞ

Otobüs müşterisini çekmenin altın kuralları..!

Şehirlerarası otobüs taşımacılığında en önemli unsur yolcularımız... Yolcularımızın bu sektör için ne denli önem taşıdığını hepimiz idrak etmekteyiz. Sektör zaten sıkıntıda... Rakip araçlar üç 30 paraya yolcu taşıyorlar... 'Şimdi ne olacak' dememizin bir anlamı yok...

Ekonomi, üretimi, istihdamı, tüketimi, sanayileşmesi ve kalkınmasıyla birbirini tamamlayan çok unsurlu bir kavram. Elbette bu kavramların içinde ülkemizde son yıllarda oldukça önem kazanan yolcu taşımacılığından bahsetmeyi fayda mütalaa ediyorum. 1923'lerden 2007'li yıllara kadar temellerini sağlam oturtmayı başarmış yolcu taşımacılığı, her geçen gün artan teknoloji ve bunun getirdiği rekabet koşullarıyla bu sektörü bir yerlerden alıp çok farklı bir yerlere götürmüştür. 1923 Türkiye'sinin kalkınma ve sanayileşme hamlelerinden birisi de taşımacılık sektörüne gereken önemin verilmesiydi. Neticede öyle de oldu. Bu alanın duayenleri ise birkaç model araçlarıyla başlayarak ağı genişlettiler. Yurdun her tarafına yaptıkları seferler ile otobüs taşımacılığının altına altın harflerle imza attılar. Onlara teşekkürlerimizi ifade etmeyi borç biliyoruz... Buraya kadar hepsi çok mu çok memnuniyet verici. Lâkin bu sektörün son birkaç yıldır sıkıntıda olduğu gözlenmektedir. Gelişen teknolojik yatırımlar ve uygulanan ekonomik fiyatlar doğrultusunda, sektörün bel kemiğini taşıyan yolcuları kendi alanlarına çekmeyi başarmıştır. Bunu başarmadaki iki kriterden birisi ucuz fiyat politikalarıyla yolcu taşımacılığı diğeri ise müşteriye verilen hizmet kalitesinden oluşmaktadır. Bu da müşteri memnuniyetinin söz konusu alanlara kayması demektir.

Müşteri memnuniyeti; işletmelerin ürün ve hizmetlerini kullanması sonucunda bu hizmet kalitesinin niteliğini ve içeriklerindeki artı ve eksi değerlerini kapsamaktadır. Bunu sektöre yönelik olarak yorumlarsak, yolculuğun başladığı noktadan bitiş noktasına olan süreç içerisinde lokal içi temizliğinden müşteriye davranış biçimine, trafik kurallarına uyulmasına, kabin içi personelin tutum ve davranışlarına, yapılan rezervasyonlara uygun olupun olgunmasına ve ikramlara kadar uzanan objeleri kapsamaktadır. Yapılan araştırmalar sonucunda da bu müşterilerin hangi nedenlerle farklı taşımacılık araçlarını tercih ettikleri de açıkça ortadadır. Şimdi bütün bunları tartışmamızın ve neden oldu, niye kaynaklandı, peki şimdi ne olacak? Dememizin abestle iştigal etmekten başka bir fayda sağlayacağını sanmıyorum.

HER ŞEY OTOGAR'DA BAŞLIYOR...

Bildiğimiz gibi her yolculuk start noktası olan otogarlarda başlayıp varış noktası olan otogarlarda bitiyor. Bütün otobüs firmalarının rezervasyon hizmetleri ve bilet satışlarını ön plana alarak müşteri memnuniyetini önemsemeleri bu işin en kritik noktasını oluşturmaktadır. Yani bu noktada müşteri memnuniyetini vurgulayan çözümsel neticeler getirilmelidir. Diğer bir husus ise otogarlarda güvenliğin dört dörtlük olması sağlanmalı ve otogar işletmeciliği yapan yönetim mekanizmalarının firmalarla yapacakları müşterek çalışmalar doğrultusunda yolculara bu konuda yardımcı olmanın sağlanmasıdır. Yolcuların teslim ettiği bagajların tekrar sağlıklı teslim edilmesi için çalışmalar yapılmalıdır. Yolculuğunu tamamlamış müşterilerin indiklerinde şehir içi servislerinin nereden kalkacağı nereye ulaşacağı bilgileri tam ve eksiksiz olarak verilmelidir. Müşterilerin otobüs kalkış saatlerini karıştırmaya mahal vermemesi için otobüslerin üzerine kalkacağı saatler yazılmalıdır.

KABİN İÇİ HİZMET AYRI BİR MEMNUNİYETTİR

Seyahat edilecek aracın içinin her zaman temiz tutulması yolcuyla rahat ve temiz bir ortamda seyahat edebileceği açısından etkililer. Ekip başı kaptan dahil olmak üzere hosteslerin ve hostların kıyafetlerinde bu kurallarla bütünlük sağlaması gerekmektedir. Görev başında bulunan personel yolcuyla çok da kısa bir süre olsa dahi bu süre içerisinde genel nezaket kuralları içinde bulunmalıdır. Bu da firmada görev yapan tüm personelin iş başında oryantasyon eğitiminden geçirilmesi anlamına gelmektedir. Araç kaptanlarının sefer esnasında tüm trafik kurallarına uygun olması ve yolculara güven vermesi şarttır. Kabin içinde görev yapan tüm personel vermiş olduğu hizmet kalitesinden sorumluluk duymalı onlara en kaliteli hizmeti vermelidir. Ayrıca araçların kalkış ve varış saatlerine uygunluğu oldukça önemli hususlardan biridir.

Bütün bu uygulamalar devreye girdiğinde kaybedilen eski müşteri potansiyelinin tekrar geriye alınmasını sağlamak çok zor bir şey olmasa gerek... Önemli olan kazanılanı kaybetmek yerine kaybedilen eski değerleri gününde getirebilmek arzuladığımız bir şey değil mi?. Bu vesileyle tüm sektöre şükran duygularını sunarken, otobüs taşımacılığında yeni ufuklara yelken açılmasını, uygulamaya konulmasını arzu ettiğimiz yeni gelişmelerle kaybedilen yolcu potansiyelinin tekrar geriye dönmesini temenni ediyorum.

Sağlıkla kalın, esen kalın...

35 yaş üstü araçlar MKE'ye

Ulaştırma Bakanlığı, kara yollarında güvenliği artırmak amacıyla 35 yaş üstü kamyon, otobüs, tanker ve çekicileri 15 Ocak 2008 tarihinden itibaren trafikten çekmeye başlayacak.

35 yaş üstü kamyon, otobüs, tanker ve çekiciler yeni yılla birlikte trafikten çekilmeye başlayacak. Trafikten çekilen araçlara, 2 bin 400 YTL ile 7 bin 500 YTL arasında ödeme yapılarak MKE'nin Hurdasan A.Ş. Tesisleri'nde imha edilecek.

Ulaştırma Bakanlığı yetkililerinden alınan bilgiye göre, Bakanlık'a bağlı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, 1972 ve üzeri modeldeki kamyon, otobüs, tanker ve çekicilerin trafikten çekilmesi için bir tebliğ üzerinde çalışıyor. Önümüzdeki günlerde yürürlüğe girmesi beklenen bu tebliğle, söz konusu araçların trafiğe çıkışları 15 Ocak 2008 tarihinden itibaren önlenmeye başlanacak.

Ulaştırma Bakanlığı, söz konusu araçların trafikten çekildiğinde hurdaya ayrılması ve tekrar kullanılmasını önlemek için MKE ile görüşerek bir protokol imzaladı. Bu protokole göre, kapsama alınan araçlar, MKE Hurdasan A.Ş. Tesisleri'nde ayda yaklaşık 3'er biner adedi en yaşlı araçlardan başlanarak imha edilecek.

Emniyet Genel Müdürlüğü'nde kayıtlı yaklaşık 47 bin 278 kamyon, 1996 tanker, 8 bin 77 otobüs ve 2 bin 91 adet çekici olmak üzere 59 bin 442 aracın hurdaya ayırma işlemlerinin yaklaşık 1,5 yıl içinde tamamlanması öngörülmüyor. Araçlar, Hurdasan'ın tesislerinin bulunduğu Kırıkkale, İzmir-Aliağa ve İzmir'te teslim alınarak imha edilecek.



Korsan taşımacılık, sektöre zarar veriyor



Artvin Otobüsçüler Derneği Başkanı İrfan Topaloğlu, "Korsan taşımacılık, sektöre zarar vermeye başladı. Önlenmesi için özel yasa çıkartılmasını bekliyoruz" dedi.



Artvin Otobüsçüler Derneği Başkanı İrfan Topaloğlu, belgesiz taşımacılığın birçok yasayla yasaklandığını hatırlatarak, "Buna rağmen korsan taşımacılar her gün yüzlerce otobüsle karayollarına çıkıyor, yetki kargaşasından da yararlanarak, büyük riskler altında yolcu taşıyorlar. Belgesiz taşımacılığı engelleyen mevcut yasalar, tek ve özel bir yasa altında birleştirilerek, yetki konusuna açıklık getirilmelidir" dedi.

SIKI DENETİM SONUÇ VERDİ

Artvin Otobüsçüler Derneği Başkanı İrfan Topaloğlu korsan (belgesiz) taşımacılığın engellenmesi ile ilgili olarak açıklamalarda bulundu. Topaloğlu hem TOFED olarak hem de Artvin Otobüsçüler Derneği olarak her yıl olduğu gibi denetimlere önem verdiklerini, yaptıkları çağrılar neticesinde Artvin Otobüs firmaları başta olmak üzere tüm yurt sahinde gerçekleştirilen denetimler sonucu bayramın kazası, belası "şeker tadında" kutlandığını söyledi. Topaloğlu, korsanla mücadelede başarılı olduğunu oranda kazaların da azalacağını belirtti.

SOSYAL SORUMLULUK

Mayıs ayında İzmir'den Kapadokya'ya öğrencileri, yaz aylarında Güneydoğu'dan Karadeniz bölgesine mevsimlik işçileri taşıyan belgesiz araçların karışıklıkları kazalar sonucu yüze yakın insanımızı kaybettiğimizi anımsatan Topaloğlu "Korsana sadece seyahat pastasından haksız bir pay kaptkları için değil, aynı zamanda sosyal sorumluluğumuz gereğiyle de karşı çıkıyoruz. Eski, bakımsız araçlarla, yetersiz şoförlerle yapılan, kimi zaman kamyon üzerinde seyahat etmek zorunda bırakılan yurttaşlarımızı korumak adına da korsan taşımacılarla ciddi bir mücadele içine girmemiz gerekir" dedi.

CEZALAR ARTTIRILMALI

AB ile uyum sürecinde insanların can güvenliğinin önemine değinen Topaloğlu "Ulaştırma Bakanlığı Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre, Emniyet Trafik Yasası'na göre, Maliye Bakanlığı da vergi yasaları uyarınca denetim yapmak zorundalar. Ancak bu durum yetki kargaşasına neden oluyor. Tüm mevcut yasalar bir kenara itilmeden, para cezaları artırılıp, hapis cezaları da eklenerek yepyeni bir yasa çıkartılması gerekir. Bu yeni yasada yetkinin kimde olduğu, denetimlerin kimler tarafından, nasıl yapılacağı konularına açıklık getirilmeli. 21. yüzyılda artık ülkemizde korsan taşımacılık yapılmamalıdır" diye konuştu.



SAHİBİNDEN TURBO



ORJİNAL PARÇALAR KAMPANYA FİYATLARIYLA MAN YETKİLİ SERVİSLERİNDE

MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş.

AYYON	MUSEAR MAN	(272) 223 49 70
ANKARA	MAN OTOMOTİV	(312) 354 66 04
ANKARA	ANKAMAN	(312) 399 06 00
ANKARA	GRUPMAN	(312) 278 70 60
ANTALYA	BAYSAL MAN	(242) 443 17 70
ANTAKYA	MAHANOĞULLI	(326) 221 74 82
BURSA	KOMFORT	(224) 261 00 70
DEMİRLİ	YILMAZ	(258) 372 27 11
DÜZCE	AKÇAOĞLU	(380) 523 69 09

ERZURUM	EFENDİOĞLU	(442) 242 23 00
ELAZIĞ	AYMAN	(424) 224 80 80
GAZİANTEP	ASLAN MAN	(342) 235 28 80
İÇEL	KÖKSALLAR	(324) 646 22 00
İSTANBUL	MESEL	(216) 398 32 00
İSTANBUL	ŞAHİNLER	(212) 658 40 50
İSTANBUL	İKİTELLİ	(212) 675 04 04
İZMİR	EGEMAN	(232) 479 43 02
İZMİR	KOYUNCU	(232) 472 28 00

KAYSERİ	YAŞAR KARDEŞLER	(352) 331 31 96
KAYSERİ	TİMCİNLER	(352) 241 32 43
KOCAELİ	AKMAN	(262) 644 17 98
KONYA	KOYUNCU	(332) 255 43 43
MARDİN	TEKMAN	(482) 225 10 52
SAMSUN	KAMER	(362) 266 58 88
TEKİRDAĞ	TRAKMAN	(282) 673 28 53
TRABZON	HASAN ÖZER	(462) 325 05 90
TRABZON	TURMAN	(462) 325 06 07

NEOPLAN

24 saat

0.212.291 00 25 / 0.542.671 48 32

MAN

Otobüsçülerin son keşfi 10 numara yağ

Son 1 yılda yüzde 20 oranında zamlanan akaryakıt fiyatları nedeniyle, Türkiye’de özellikle ağır vasıta şoförleri her gün yeni yeni seçenekler geliştiriyor.

Türkiye’nin birçok bölgesinde tenekelerle satışı yaygınlaşan ve özellikle ağır vasıtalar tarafından motorine karıştırılarak kullanılmaya başlanan 10 numara yağlar, sektördeki kuralı yapıyı göz göre göre tehdit etmeye başladı. Motorine oranla çok daha düşük bir fiyatla satıldığı için, otobüs ve kamyon şoförleri tarafından tercih edilen ve motorine alternatif olarak sunulan kullanılmış motor yağları 10 numara yağ, yaygın olduğu bölgelerde istasyonlarda mazot satışını düşürmeye hızla devam ediyor. Petrolün varilinin 90 dolar seviyesi üzerine çıkmasına paralel olarak, mazot fiyatlarının tavana vurmaya başlaması nedeniyle kamyon ve otobüs şoförlerinin 10 numara yağa yönelmesi neredeyse istasyonları kapanma noktasına getirdi. Motorinin litresi 2.6 YTL iken 10 numara yağın litresinin 1.7 YTL olması yani 10 numara yağın motorinden yüzde 40 ucuza satılması ağır vasıta sürücülerini 10 numara yağ kullanmaya yöneltti.

Hiçbir standart ve düzenlemeye tabi olmaksızın tamamen kayıt dışı ve denetimsiz bir şekilde üretilen 10 numara yağların hızla yaygınlaştığı bölgelerde çok sayıda üretim ve dolum tesisleri kurulmaya devam ediyor. Ulusal marker denetimlerin ağır vasıtalarda da çok daha sıkı bir şekilde yapılması gerektiğini ifade eden istasyon sahipleri, faturalı satış gerçekleştirildiği için Maliye Bakanlığı yetkililerinin duruma müdahale edemediğine ve mazot satış oranlarının yüzde 90’lara kadar düştüğüne dikkat çekiyor. 10 numara yağ, eski araçlarda direkt olarak, yeni araçlarda ise gazyağı ve motorinle karıştırılarak kullanılıyor. Kükürt

oranının çok yüksek olması nedeniyle 10 numara yağ, hem araç motorlarına hem de çevreye çok büyük zararlar veriyor.

10 numara yağ üreten özel rafinerilerin denetimsiz olması ve satışlardaki kayıtsızlık, devletin ciddi oranda vergi kaybetmesine de neden oluyor.

Üstelik bu işin önünde hiçbir yasal engel de yok.

Kaçak ve ÖTV’siz yakıtın da 10 numara yağ adı altında, istasyonlar haricinde, tenke ve varillerle pazarlandığını iddia eden bayiler, bu satışların ilgili birimlerce mutlaka engellenmesi gerektiğini belirtiyor.



İşletme maliyetlerinin her geçen gün yükselmesi, sektör mensuplarını 10 numara yağ kullanımına yöneltti



Fiyatta değil, hizmette rekabet



Kurum ve kuruluşların, 2008 yılı için taşıma ihale ve sözleşme yenileme çalışmalarına start vermesiyle birlikte İSTAB Başkanı Levent Birant, İstanbul’da personel ve öğrenci servis taşımacılığı yapan firmaları uyardı. Birant, “Fiyatta değil, hizmette rekabet yapın!”

İstanbul’da personel ve öğrenci taşımacılık sektöründeki firmaların çoğalmasıyla birlikte başlayan fiyat rekabeti, kurumsal firmaları da zor duruma soktu. Yıkıcı fiyat rekabeti karşısında firmalar, mevcut talepleri karşılayamaz hale geldi.

Firmaların ekonomik ve siyasal sıkıntı içinde olduğunu dile getiren İSTAB Başkanı Levent Birant, “Üyelerimiz arasındaki ekonomik sıkıntı; son dönemlerde araç üreticilerinin, araç modellerini değiştirmeleriyle beraber gelen araç yatırımlarındaki yenileme trendi. Doğal olarak rekabet bunu da körükliyor. Bir taraftan yeni teknolojileri içeren yeni araçların devreye girmesi, diğer taraftan araç değiştirme talepleri geliyor. Ciddi bir ekonomik enflasyonist bir ekonomiden, enflasyonu çok az olan bir ekonomiye geçtik. 3-4 yıl önceki ekonomiden çok daha farklı bir ekonomik anlayış zaten ülkede yerleşmiş durumda. Dolayısıyla bu siyasal seçimlerden sonra da önümüzdeki 4 veya 5 yılın daha aynı çizgi de gideceği şeklinde bir durumda söz konusu” dedi.

Akaryakıtta gelen zamlarla birlikte her geçen gün daha çok kötüye gittiklerini vurgulayan Birant, firmalar arası fiyatta dayalı ciddi bir rekabet söz konusu olduğunu ve bu rekabet ortamında akaryakıtta gelen

her zammın kendilerini ciddi oranda etkilediğini kaydetti. En büyük giderlerinin akaryakıt olduğunu vurgulayan Birant, buna personel, işletme ve servis giderlerinin de eklendiğinde ortaya korkunç rakamlar çıktığını ifade etti.

Rekabetin en fazla personel taşımacılığında yaşandığına dikkat çeken Birant, “Okul taşımacıları

yapıyor. Oysaki rekabet fiyatla değil, hizmet kalitesiyle yapılmalıdır” diye konuştu.

“İSTAB’ın hiçbir zaman piyasadaki rekabetin arasına girerek, kartel oluşturmak gibi bir misyon ve görevi yok” diyen Başkan Birant, “Kurumlar 2008 yılı için firmalardan teklif almaya başladı. 31 Aralık 2007’ye kadarda ihaleler yapılır,



ücret tarifesini, belediye tarafından belirlenen standartlar içinde uygulanmaktadır. 2007-2008 eğitim öğretim yılı için fiyat artışı yüzde 10 olarak belirlendi. Ancak personel servis taşımacılığı yapan firmalar arasında böyle bir standart olmadığı için firmalar rekabeti fiyat kırarak

sözleşmeler imzalanmış olacak. Personel taşımacılığı yapan firmalarımız, tekliflerini verirken hizmet kalitelerini ortaya koymalıdır. Aksi takdirde her geçen gün artan işletme maliyetlerinin altından kalkmaları çok zor olacaktır” şeklinde konuştu.



MAN’ın başlattığı bu kampanya satmadığı ürünleri satılabilmek için değil, kullanıcıya daha da fazla orijinal parça kullanmak için yaptığı bir çalışma.

MAN Türkiye A.Ş. Yedek Parça Müdürü Can Cansu ve Müşteri Hizmetleri Müdürü Eren Gündüz, yaklaşık 4 aylık bir araştırmanın sonucu olan bu kampanya hakkında basını bilgilendirdi.

Her zaman orijinal yedek parçanın pahalı olduğundan yakınıldığını ifade eden Can Cansu, “Araçın iyi servis yapılabilmesi için her zaman orijinal parça kullanılması gerekir. Biz de kamyon ve otobüs parçalarında yüzde 80 ile yüzde 20 arasında değişen indirimlere giderek ve bu indirimi de kullanıcıya yansıyacak şekilde ayarlayarak orijinal yedek parça indirimi kampanyası başlattık. Çünkü orijinal parçanın muadil parçadan kaliteli olduğunu herkes biliyor. Ama her zaman pahalı olduğu için bir çekince var. Servislerimizin de en büyük şikayeti bu” dedi.

Kampanyada üç ana noktayı göz önüne aldıklarını vurgulayan Cansu, “Bazı-



Man, yedek parça ve serviste atağa kalktı

MAN Kamyon ve Otobüs A.Ş., MAN ve NEOPLAN markalı araçlarının orijinal yedek parçalarında yüzde 80 ile yüzde 20 arasında ciddi oranlarda değişiklik gösteren bir indirim kampanyası başlattı.

ların fiyat oranlarında gözle görülür bir düşüş var. Bunlar direk kullanıcıların alacağı fiyatlar. Bunu yaparken de sadece günlük ihtiyaç parçaları değil, kaza parçalarını da düşündük. Öncelikle her yedek parçacının söylediği gibi kendi iyiliğiniz için, aracınızın iyiliği için orijinal parça kullanın. Bu çok önemli. İkinci mesaj, orijinal parça her zaman pahalı değildir. Firmasından ucuza alınabilir. Ve tabii ki üçüncüsü bizim bu kampanyada yine vurguladığımız bir şey, orijinal parçayı yetkili servislerden alın. Çünkü bizim resmi olarak yedek parça satıcılarımız yetkili servislerimizdir” diye konuştu.

‘AMAÇ MÜŞTERİYE HİZMET’

Biz blok muafiyetinden önce de yetkili servislerimizi sadece orijinal MAN parçası satacak diye bir şarta sokmuyorduk. Bizim amacımız öncelikle müşteriye hizmet. Bizim bu kampanyadaki felsefemiz, satış sonrası argümanlarla satış ve müşteri memnuniyetini desteklemek. Çünkü bu bir döngü. Satışla başlıyor, satış sonrasıyla devam ediyor, sonra yine satışa dönüyor. Biz bu kampanyayı şimdilik bahara kadar planladık. Yani önümüzdeki 4-5 aylık dönem için planladık. Fakat piyasadaki talepler devam eder ve biz umduğumuz hedefe ulaşırsak amacımız bunu sürekli hale getirmek ve parça

‘KAR MARJIMIZ MİNİMUMDA’

Cansu, yedek parça fiyatlarını Almanya ile ilişkilendirerek şunları ifade etti:

“Ambardan yaklaşık 18-19 bin kalem yedek parça temin ediyoruz. Aslında 30 bin aktif numaramız var. Bunlardan 19 bin 500’ü şu anda ambarımızda mevcut. Yaklaşık 8-8,5 milyon Euro’luk bir stok değerleriyle hareket ediyoruz. Ankara’da tüm yetkili servislerle 24 saat içerisinde mal sevk ediyoruz. Bunu bir kısmı MAN parçası ama bir kısmı da MAN’ın Alman üreticilerden topladığı parçalar. Kendi kutuladığı ve ülkelerde orijinal parça garantisıyla satıldığı parçalar. Belli bir adede ve belli bir hacme ulaştığımızda belli bir satış taahhüt edip özel fiyat isteyebiliyorsunuz, rakiplerinizi belirleyip kampanya yapabiliyorsunuz. Olayın adının kampanya olması aslında buradan kaynaklanıyor. Bunun MAN Almanya satış listesindeki fiyatı hala 2 bin 200 Euro. Ama bizim ülkemizdeki otobüs kamyon adedine göre bizim yaptığımız taahhüde verdikleri fiyat, öncelikle Almanya’dan kaynaklanıyor. Bu mal bize eskisinden çok daha hesaplı bir fiyata geliyor. MAN da aldığı üreticiden

sayısını da arttırmak. Bizim 3 tane temel yedek parça tedarik kanalımız var. Yüzde 80 oranında Almanya’dan orijinal parça alıyoruz.”

SERVİS SAYISI ARTACAK

Amaçlarının satış sonrası da satış kadar öne çıkarmak olduğunu dile getiren Eren Gündüz, “Özellikle ürünler ticari araç ve para kazandıran ürünler olunca satış sonrası çok daha fazla önem kazanıyor. Servisin çok kısa zamanda araca müdahale edebilmesi, teknik olarak servis arızayı giderebilecek yeterlikte olabilmesi çok önemli şeyler. Yılın başında 21 servisle başlamıştık hizmetimize. Bugün itibarıyla 28 servise ulaştık” dedi.



Gökşal PURTUL

Yolcu taşımacılığının yeni yüzü

Toplu taşıma sektörüne ışık tutacak ve taşımacıların sorunlarını ve sevinçlerini esnaf ve vatandaş ile paylaşmak için yayın hayatına başlayan Taşımacılar Gazetesi'ne şehir içi toplu taşımacıları adına başarılar diliyoruz.

Şehir içi taşımacılığının olmazsa olmazı özel halk otobüsleri resmi olarak 1982 yılından itibaren Büyük Şehir Belediyesi'ne bağlı İstanbul halkına İETT çatısı altında yaz kış hizmet vermektedir. Bu süreç içerisinde, İstanbul halkına en iyi hizmeti verebilmek için teknolojinin gelişmesi ile eşzamanlı olarak araçlarını ve sistemini yenilemektedir. Bunun ile birlikte birçok sorunla da mücadele etmektedir.

Toplu taşımacı sektörünün halka daha iyi hizmet verebilmesi için bu sorunların; halkın, esnafın, basın ve ilgili tüm devlet birimlerinin el birliği ile bu sorunlara ortak çözüm önerileri getirmeleri gerektiğini savunmaktayız. Bu çerçevede Taşımacılar Gazetesi'nin üstüne düşen görevi layığı ile yapacağına yürekten inanıyoruz.

Bundan sonraki sayılarımızda toplu taşıma esnafının sorunlarına geniş yerler vererek tüm ilgili mercilerin dikkatlerine daha ayrıntılı olarak Taşımacılar Gazetesi aracılığı ile ileteceğiz. Şimdiden tüm toplu taşımacılık esnafına hayırlı olsun!..

Otomotiv el frenini bıraktı



sı A.Ş. Satış Sonrası ve Yedek Parça Direktörü Okan Baş, Citroen Genel Müdürü Bora Koçak, Doğu Otomotiv Yönetim Kurulu Başkan Vekili Tanju Özenç, Baytur Genel Müdürü Bahattin Tatoğlu ve Bayraktar Otomotiv Grup Başkanı Sami Nacaroğlu katıldı.

Toplantıda bir konuşma yapan ODD Yönetim Kurulu Başkanı Yüksel Mermer, Türkiye'de otomotiv pazarının her geçen yıl gelişerek yükseldiğini vurguladı. Türkiye otomotiv pazarının gelişmesinde ODD üyelerinin de büyük katkı sağladığına dikkat çeken Mermer, 46 markanın ülkemizde temsil edildiğini dile getirdi.

Mermer, "Ekonomik alanda gerçekleştirilen iyileştirmeler, yapısal sorunların çözümünde aldığı mesafeler ve özellikle son yıllardaki istikrar, pazarımızdaki dalgalanmalara da so-

na erdirmiştir. Son 5 yılda pazarımızda gerçekleşen satışlara bakıldığında bu farklılık net bir şekilde görülmektedir. İstikrarın sürmesi halinde sektörümüzün performansı daha da artacaktır. Enflasyonun kontrol altında tutulması, faizlerin makul düzeyde kalması, yabancı sermayelerin artması, özelleştirmelerin gerçekleştirilmesi gibi olgular olumlu izlenimler yaratmakta" dedi.

"Sektörümüzdeki gelişmeler ülkemiz için yeni fırsatlar ve potansiyeller doğurmaktadır. Üretimimizde, ihracatımızda gelişme sürmektedir. Pazarımızda eriştiği büyüklüğü muhafaza edebilmekte ve yeni hamlelere hazırlanmaktadır" diyen Mermer, Türkiye'de otomotiv sektörünün 1990 yılından itibaren rekabetçi piyasaya dönüş bir değişim sürecini başarıyla gerçekleştirdiğini dile getirdi. Otomotiv Türkiye ekonomisinin itici gücü haline geldiğini ifade eden Mer-

mer, yapılan yatırımlarla da dünya standartlarında hizmet düzeyine erişildiğini kaydetti.

PAZAR İSTIKRARLI

Dünya otomotiv sektörü ve Türkiye otomotiv pazarı hakkında bilgi veren ODD Genel Sekreteri Işık Dikmen, dünyada 70 milyon araç üretilerek satıldığını ve bu şekilde de dünya pazarının istikrarlı bir trend izlediğini açıkladı. Türkiye otomotiv sektöründe 2007 yılının 9 aylık döneminde bir önceki yıla oranla yüzde 6,9 oranında üretim artışı olduğunu dile getiren Dikmen, pazarda yüzde 16,5 oranında düşüş yaşandığını, ihracatta ise yüzde 18,4 oranında artış olduğunu kaydetti.

"Türkiye'de küçük ve orta sınıf araçlar daha çok tercih edilmektedir" diyen Dikmen, 2007 yılında C sınıf araçlarda artış yaşandığını ve bu artı-

ODA Genel Sekreteri Dikmen; "Seçimler nedeniyle talep ertelenmesi yaşanmakla birlikte, iç pazarda korkulan oranda bir küçülme yaşanmadı. 22 Temmuz seçimleri akabinde yüzde 30'ları aşan daralma, toparlanarak yüzde 17'ye geriledi."

şında daha önce artış eğiliminde olan küçük sınıf otomobillerden orta sınıf otomobillere talep kayması olduğunu vurguladı. Tüketicinin en çok sedan araçlara talep gösterdiğinin altını çizen Dikmen, 2007 yılında sedan araçların pazar payının yüzde 52'ye ulaştığını açıkladı. Binek otomobil pazarının yüzde 78'ini 1600cc araç oluşturduğuna dikkat çeken Dikmen, burada da vergi yükünden kaynaklanan avantajın önemli rol oynadığını altını çizdi. 2006 yılı Ocak-Eylül döneminde yüzde 49 olan dizel araç payının 2007 yılı aynı döneminde yüzde 51'lere yükseldiğini dile getiren Dikmen, burada da akaryakıt politikalarının önemli rol oynadığını söyledi.

2007-2008 yılı karşılaştırması da yapan Dikmen, "Binek otomotiv ve hafif ticari araç pazarında bu yıl 580 bin adet, 2008 yılında ise 640 bin adet seviyelerinde gerçekleşeceğini tahmin ediyoruz" diye konuştu.

HER ZAMAN TAZE GÜNLÜK BALIK
ADEM BABA BALIK LOKANTASI



Adres: Satışmeydanı Sok. No:2
Arnavutköy/İSTANBUL
Tel: (0212) 263 29 33

PROFESYONELLERİN TERCİHİ !



busworld

TURKEY

WWW.BUSWORLD.TURKEY.COM 24-26.04.2008



Istanbul Expo Center / İstanbul Fuar Merkezi
Hall / Salon 1-3

Organizator / Organizer
HKF FUARCILIK A.Ş.
TRADE FAIRS
Barbaros Bulvarı 135 / 2, 34349
Beşiktaş, İstanbul-Türkiye
Tel: +90 (212) 216 40 10 pbx
Fax: +90 (212) 216 33 60 - 61
hkf@hkf-fairs.com www.hkf-fairs.com

in co-operation with

busworld.KORTRIJK

IRU

with support of
TOFED

TC SANAYİ VE
TİCARET BAKANLIĞI

KOSGEB

ufi

Organizator / Organizer
hkf
Fuarcılık A.Ş.
Trade Fairs
www.hkf-fairs.com

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) İZNİ İLE DÜZENLENMEKTEDİR

CHRYSLER

INSPIRATION COMES STANDARD

1000 kişiyi işten çıkarıyor

Ozan DEMİRÖZ

Sektörde bir süredir mali sorunlar yaşayan Chrysler firması maliyetlerini düşürmek ve karlılığını artırmak için 2010 yılına kadar Kuzey Amerika'daki işgücünün yarısı olan yaklaşık 1000 kişiyi işten çıkarmayı planlıyor.

ABD otomobil endüstrisi son dönemlerde büyük bir değişimden geçiyor. Daha önce değindiğimiz üzere Amerikan kökenli firmalar sorunlar yaşamaya başladı. Düşen satış grafikleri ve önümüzdeki dönem beklenen tahmini satış rakamları iç açıcı değil. Önümüzdeki yıl içerisinde ülkede 16 milyon aracın satılması hedefleniyor.

Tekrar Chrysler'e dönecek olursak firma 2006 yılında 680 milyon dolar zarar açıkladıktan sonra kötü gidiş başlamıştı. Bunun üzerine yeniden yapılanmaya giden firma içinde bulunduğu durumu özetlerken pa-

Chrysler işçi çıkarıyor, fabrikalarının üretimini durduruyor, yavaş satılan modellerin üretimini durduruyor!

zardaki konumlarının dramatik bir biçimde değiştiğini, yükselen maliyetler ve ABD araç satışlarının beklenilen seviyede olmaması firmayı bu karara iten sebepler arasında. Şirketin genel müdürü Bob Nardelli firma 'Cerberus Capital Management' tarafından alındıktan sonra Kuzey Amerika'daki fabrikanın üretime kapatılması her yıl düzenli olarak işçi çıkarılması kararıylaştırıldı. Kısacası şirketin tam zamanlı çalışanlarının yüzde 37'si ilk etapta işten çıkarılacak.

Firma aynı zamanda Dodge Magnum serisinin üretimden kaldırılması düşünüldükten, Chrysler Pacifica ve Chrysler Crossfire üretimlerine devam ederken, gelecek 14 ay içinde hibrid modellere yönelecek ve Chrysler Aspen ve Dodge Durango modellerinin hibrid versiyonunu üretecek.

Analistlere göre ise firma bu finansal yapıda devam ederse ya batacak ya da küçülecek.

Isuzu'nun Mersin çıkarması

Türkiye'de ve Dünya'da ticari araç kullanıcılarına her fırsatta ürünlerini sergileme imkânı sunan Anadolu Isuzu, son olarak Mersin Otomobil Fuarı'nda görücüye çıktı.

Mersin Otomobil Fuarı'nda kamyon, kamyonet, otobüs ve Pick-up segmentindeki araçlarını sergileyen Anadolu Isuzu, NPR, NKR-Low, Roybus C, D-Max 4x4 A/T, D-Max 4x4 M/T modellerini ziyaretçilerin beğenisine sundu. Anadolu Isuzu'nun, 2008 yılında Türkiye'de üretmeye başlayacağı pick-up segmentindeki aracı D-Max, fuarda büyük beğeni topladı.

Anadolu Isuzu'nun, Mayıs ayında yenileyerek piyasaya sunduğu ve 2008 yılında Türkiye'de üretmeye başlayacağı pick-up'ı D-Max 4x4'ün, Mersin Otomobil Fuarı'nda ziyaretçilerden yoğun ilgi gördüğü bildirildi. D-Max 4x4'de, önceki modelden farklı olarak motor teknolojisinde Euro 4 normuna sahip common rail turbo dizel intercooler motor bulunuyor. Yeni D-Max'lerin manuel vites versiyonu 3600 devirde 136 hp



maksimum güce ve 186nm tork gücüne sahip. Yeni D-Max'ın 4x4 otomatik vites versiyonu ise 333nm tork oranı ve 163 hp güce sahip.

Yılda 13 bin 155 adet araç üretimi kapasitesine sahip Gebze Şekerpınar tesislerinde üretilen Isuzu'nun midibüs segmentindeki araçlarından Roybus C'nin de

sergilendiği fuarda, ziyaretçilerin bu araca da yoğun ilgi gösterdiği kaydedildi. Roybus C, 27 kişilik koltuk kapasitesine ve 4 silindirli Turbo Dizel motora sahip. Isuzu'nun fuarda sergilediği kamyon segmentindeki modeli 7.5 tonluk NPR'nin ise 121 HP gücünde Euro 2 Turbo Dizel motoru bulunuyor.

Otokar'da hibrit teknolojisi devri



Otokar Genel Müdürü Görgüç, "9 metrelik otobüs serisi Doruk'un hibrit prototipi Doruk 160 LE Hibra'yı 1 yıl içinde mükemmelleştirerek satışa hazır hale getirmeyi amaçlıyoruz."

Tasarım, teknoloji ve üretimde ticari araçların öncü markası Otokar, piyasaya sürüldüğü ilk günden itibaren yoğun ilgi gören 9 metrelik otobüs serisi Doruk'un yeni modeli Doruk 190 LE 'yi ve bu modelin hibrit prototipini Rahmi Koç Müzesi'nde düzenlediği bir toplantıyla tanıttı. Otokar Genel Müdürü Serdar Görgüç, Otokar'ın otobüs serisi Doruk'un yeni modellerinin tanıtıldığı basın toplantısında yaptığı konuşmada, Otokar'ın milli bir şirket olduğunu ve Türkiye'de Doruk 160 LE Hibra gibi birçok ilke imzasını attığını anlattı.

Otokar'ın cirosunun yüzde 80'lik bölümünün Ar-Ge faaliyetleri sonucunda geliştirilen ürünlerin satışından geldiğini bildiren Görgüç, bunun kendileri için önemli bir gösterge olduğunu, Ar-Ge harcamalarının sürekli arttığını, dünya devlerinde bulunan teknolojilerin Otokar'da da bulunduğunu söyledi. Türkiye pazarında kısa sürede önemli bir başarı yakalayan Doruk serisi üzerindeki Ar-Ge çalışmalarına da hızla devam ettiklerini belirten Görgüç, Doruk'un şehir içi ve belediye kullanımı için tasarlanan otobüsleri hakkında bilgi verdi.

Türkiye'nin, Avrupa'nın ticari taşıt üretim üssü haline geldiğini vurgulayan Görgüç "Türkiye bu konuda kendi tasarımları ve markaları ile de çok yakında söz sahibi olacaktır. Otokar da çalışmalarını bu doğrultuda sürdürmektedir. Bugün Otokar tasarımı ve üretimi olan, Otokar markalı ticari araçlar Türkiye'de ve Avrupa'da milyonlarca insanı taşımaya devam ediyor. Yatırımları, kalifiye insan kaynağı, satış ve servis ağı ile çalışmalarına devam eden Otokar, güçlü araştırma geliştirme imkanları, mühendislik kabiliyeti ile Türkiye'nin modern toplu taşımacılık araçlarını sunuyor" dedi.

Dünyada giderek yaygınlaşan hibrit teknolojilerinin kullanıldığı otobüsün hem dizel hem elektrik ile çalıştığını aktaran Görgüç, sadece fosil yakıtlarla çalışan otobüslere kıyasla düşük emisyon seviyesi, daha düşük seviyelerde NOx, CO2 gibi gaz atıkları ve düşük yakıt tüketimi sunduğunu kaydetti. Görgüç, "Doğa ile barışık otobüs, doğal kaynakları koruyarak daha az çevre kirliliğine neden oluyor. Hibrit otobüs ayrıca kullanıcıya yakıt tasarrufu, düşük işletme maliyetleri gibi avantajlar sunuyor" diye konuştu.

Testlerin tamamlanmasının ardından otobüsün 2008 yılı içinde satışa sunulacağını dile getiren Görgüç, "Yaptığımız tanıtım çalışmaları ve Doruk'un ilk modeli ile ticari araç sektöründe kısa sürede yakaladığımız başarılar gösteriyor ki Otokar Doruk serisi Türkiye'nin tercihi olmak konusunda emin adımlarla ilerliyor. Doruk ailesini genişletme çalışmalarımız devam ediyor. Bu çalışmalarımızın son ürünü Doruk 190 LE. Türkiye şartlarına uygun olarak tasarlanan Doruk 190 LE, Avrupa standartlarında, çağdaş bir belediye otobüsüdür. Önümüzdeki yılın başlarında satışa sunacağımız alçak taban girişli Doruk 190 LE'nin 9 metrelik boyu ve modern çözümleriyle Türkiye'de toplu taşımacılık alanındaki önemli bir eksikliği gidereceğine ve kısa sürede bu alandaki ihtiyaca cevap vereceğine inanıyoruz" şeklinde konuştu.

Ergonomik ve güvenli araç kullanımını sağlayacak şekilde tasarlanan sürücü için tasarlanmış özel kabini, otomatik şanzımanı, bağımsız ön aksı ise sürücü konforunu artırıyor. Geniş iç hacmi yolcular için şehir içinde konforlu bir taşımacılık sunarken büyük yan camlar ile ferah bir iç ortam sağlıyor. Sağ tarafta önde tek kanat içe açılır, ortada çift kanat içe açılır olmak üzere hava tahrikli, 2 adet kapısı olan Doruk 190 LE, 24 oturan ve 45 ayakta olmak üzere toplam 69 kişilik taşıma kapasitesine sahip. 6,9 m gibi düşük bir dönüş yarıçapı sunan otobüs özellikle büyük otobüslerin kullanılmadığı veya verimli olmadığı alanlarda çağdaş toplu taşımacılık çözümleri sunuyor.

Avrupa regülasyonları ile uyumlu olan Doruk 190 LE sağlamlık ve güvenlik kriterlerine ise üst seviyede uygun. Galvaniz kaplı gövdesi ve sacları ile korozyona karşı dayanıklılık sağlayan otobüs serisi, özel dizayn gövdesi ve güçlü motoru ile beklenen performansı düşük işletme maliyetleri ile bir arada sunuyor. 190 beygir gücünde, Euro 3 standartlarında kendini kanıtlamış Deutz marka motoru aracın arka tarafında yer alıyor. Bu sayede bakım kolaylığının yanı sıra sessiz bir sürüş sunuyor.



Halk otobüsünde yeni standart:
Uzunluk 9 m.
Yükseklik DORUK

DORUK 190H

- ✓ EKONOMİ • Düşük Yakıt Tüketimi
- ✓ KONFOR • 25 Oturan+45 Ayakta Yolcu kapasitesi
- ✓ ERGONOMİ • Düşük Basamak Yükseklikleri
- ✓ GÜÇ • 4 Silindirli, 190 BG, Euro 3, Arkadan Motorlu
- ✓ GÜVEN • Ön Arka Disk Fren, Retarder, Örne Şasi
- ✓ SİZE ÖZEL SEÇENEKLER • Klima, Engelli Asansörü

DORUK
Hayatında 9 metrelik yer aç...

• İstanbul ATALAY OTOMOTİV 0212 531 64 65 - AYDIN OTOMOTİV 0216 305 61 12 - ÇAVUŞOĞLU OTOMOTİV 0216 366 85 66 - GÖKER OTOMOTİV 0212 564 40 76 - GÜNEŞ OTOMOTİV 0216 419 65 40 - İNŞER MOTORLU ARAÇLAR 0212 531 36 38 - ÖRNEK OTOMOTİV 0212 426 66 22 • Ankara UĞUREL OTOMOTİV 0312 309 82 01 • Antalya BALABANLAR MOTORLU ARAÇLAR 0242 312 02 75 • Balıkesir METİN ÖZDİL OTOMOTİV 0224 688 50 78 • Diyarbakır UNAT OTOMOTİV 0412 237 76 76 • Gaziantep OĞUZCAN OTOMOTİV 0342 238 34 50 • İzmir YAŞARDOĞLU OTOMOTİV 0232 347 48 36 • İzmit ÖZAVUZ OTOMOTİV 0262 527 70 10 • Kırklareli YAĞIZHAN OTOMOTİV 0288 417 35 86 • Malatya DEMİRŞAH OTOMOTİV 0422 323 46 81 • Mersin ASLAN OTOMOTİV 0324 322 29 82 • Rize ERMAN FIAT OTOMOTİV 0464 226 02 01 • Samsun ULUSOY MOTORLU ARAÇLAR 0362 266 54 64 • Van ŞENGÜLLER OTOMOTİV 0432 217 77 77

