

Halk otobüsçülerinden ANKARA çıkarması

İstanbul özel halk otobüs şirket yöneticileri, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ile görüşerek; halk otobüslerinin tanımlanmasıyla ÖTV ve KDV indirimi talebinde bulundu. Yıldırım, esnafın taleplerine sıcak baktı.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi adına İETT işletmeleri bünyesinde toplu taşıma hizmeti sunan Özulaş, İstanbul Halk Ulaşım, Yeni İstanbul Halk Oto-



büsleri, Mavi Marmara Ulaşım A.Ş. ve Tuzla/Topkapı Derneği yöneticileri Ankara çıkarması yaparak

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve mecliste grubu bulunan siyasi parti yöneticileriyle görüştü. **6'da**



Halkçılara, ulaşım desteği

Yeni İstanbul Halk Otobüsleri Ticaret A.Ş.'nin 2. Olağan Genel Kurul toplantısı'na sponsor olan Ulaşım A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Purlul, amaçlarının özel halk otobüs esnafının her konuda sıkıntılarını gidermek olduğunu söyledi. **7'de**

Otomotivciler satış grafiğini yükseltti

Otomotiv üreticilerinin Aralık 2007'de düzenledikleri çalgın kampanyalar, yılsonu toplam satışlarının yükselmesini sağladı. 2006'da bir önceki yıla oranla yüzde 14 gerileyen Türkiye otomotiv pazarı, 2007'de yüzde 4,4 daralma yaşadı.

Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) verilerine göre Ocak-Aralık 2007 döneminde binek ve hafif ticari araç toplam pazarı 594 bin 762 adet olarak gerçekleşti. Ocak-Aralık 2006 döneminde 622 bin 341 adet olan binek ve hafif ticari araç pazar toplamına göre satışlarda yüzde 4,4 daralma yaşandı. **2'de**



İNSAN

www.tasimacilar.com

AŞIMACILAR

Yıl - 2 / Sayı - 04

OCAK 2008 / 25 Ykr

HER ZAMAN TAZE GÜNLÜK BALIK
ADEM BABA BALIK LOKANTASI



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



Koluman, otobüsçülerle buluştu

→ Mercedes-Benz Türk'ün önde gelen bayiiilerinden İstanbul Koluman Motorlu Taşıtlar, Sarayburnu Kalyon Otel'de TOFED ve otobüsçülerle bir araya geldi. Yemeğe, TOFED Yönetim Kurulu ve 60'a yakın otobüs firması katılırken, İstanbul Koluman Motorlu Taşıtlar Genel Müdür Ali Saltık ve İstanbul Koluman Otobüs Satış Müdürü Hakan Karatoprak davetlilerle yakından ilgilendi.

Gecede Taşımacılar Gazetesi'nin sorularını yanıtlayan Genel Müdür Ali Saltık ve Otobüs Satış Müdürü Hakan Karatoprak önemli değerlendirmelerde bulundular. **4'te**

Uçaklar tehlike saçıyor, otobüsler daha güvenli



→ Otobüs taşımacılığıyla kıyasıya rekabet halinde olan sivil havacılık sektörü, Isparta'da yaşanan uçak kazasının ardından tüm dikkatleri üzerine çekti. Hükümet, havayolu firmalarına yönelik denetimleri sıkı tutmaya başladı. Isparta'da düşen uçağın ardından son 4 yılda büyüyen sivil havacılık sektörünün denetimi konusunu da gündeme getirirken Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın açıklamaları, uçuşları durdurulan Fly Air'deki tehlikeyi gözler önüne serdi. **11'de**

Otokar ilk M3000'leri Mardinlilere verdi

→ Otokar, kentiçi toplu taşımacılık için ürettiği yeni midibüs serisi M3000'in 80 adedini Mardin Şehiriçi Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'ne, 11 adet Doruk 190H otobüsü de Diyarbakır Halk Otobüsçüleri Kooperatifi'ne teslim etti. **3'te**

Motorin Fiyatları			
İstanbul	: 2.52	Adana	: 2.52
Ankara	: 2.55	D.Bakır	: 2.58
İzmir	: 2.51	Kayseri	: 2.55

BOS BAĞTAŞ, YOLCU TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNE "MERHABA" DEDİ

Bireyselcilere gün doğdu!...

Bireysel Otobüsçüler Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği (BOSYAD), iktisadi bir yapılanma meydana getirmek amacıyla Bireysel Otobüs Sahipleri



Bağımsız Taşımacılık (BOS-BAĞTAŞ) Kooperatifi adı altında birleşti.

4 yıldır bu kooperatifin alt yapısını oluşturmak için çaba sarf ettiklerini dile getiren BOS-BAĞTAŞ Yönetim Kurulu Başkanı Hüsamettin Aydın, "BOS-BAĞTAŞ'ın kurulma sebebi, bireysel otobüsçülerin Ankara, İstanbul, İzmir, Antalya gibi büyük metropollerdeki bireysel otobüsçülerin işletmeciliğini yapacak bir organizasyonu meydana getirmek" dedi.

Aydın şöyle devam etti: "Mutlaka bireysel otobüsçülerin firmaları dışında kendilerine



sığınacak bir liman bulmaları gerekiyor. BOS-BAĞTAŞ'ın Erbaa merkezli olmasının en önemli nedeni ise ilk kurulu-

şumuzdaki kooperatif üyeleri-mizin Amasya ve Tokat Bölgesi insanlarından meydana gelmesi."

Devamı 5'de

Otokar, şimdi de M3000 ile pazarda

M2000 minibusleri, Sultan ve Doruk otobüslerinin yanında yepyeni bir seri olarak sunulan M3000 serisi, özellikle Anadolu'daki il ve ilçelerin gelişen toplu taşıma ihtiyaçları dikkate alınarak geliştirildi. AR-GE merkezinde geliştirilen M3000, su soğutmalı turbo-intercooler motoru, geniş iç hacmi, 14 ve 19 kişilik koltuk seçenekleri, güvenlik özellikleri ve klimalı bir araç olmasıyla konforu içinde barındırıyor.. M3000 serisinde, Deutz'un 4 silindirli turbo intercooler, su soğutmalı 122 beygir



gücündeki motoru kullanıldı. 6 ileri, 1 geri vites; ön ve arkada rijit tip akslar kullanıldı. Havalı sürtücü koltuğu, sürtücü arkasında pleksiglas korkuluk gibi detay-

larla sürücünün de rahatı düşünüldü. Çift devreli, tam havalı, ön ve arkada disk frenler ve ABS ile de güvenli bir sürüş imkânı sağlandı.

M3000'in Otokar'ın AR-GE'ye yaptığı yatırımların bir geri dönüşü olduğunu söyleyen Otokar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, "Yeni modelimiz, dayanıklılığı ve performansı sayesinde dik rampalara sahip ve yoğun kış şartlarının yaşandığı bölgelerimizde bile toplu taşımacılığın aksamadan sürdürülmesine katkı sağlayacak." **10'da**

Anadolu'yla Anadolu'ya modern yolculuk...

Temelleri Orhan Erdoğan tarafından atılan Anadolu Ulaşım son günlerin tercih edilen firmalarından biri oldu.

Personelinden kabin içi hizmetlere, modern



mi... Bu bilinçle insanına en iyi hizmeti verme amacıyla Anadolu Ulaşım'ı kuran biri. **4'de**

haklı gururunu yaşıyor. Uşaklı işadamaı merhum Orhan Erdoğan'ın yoresinde tanınmış bir sanayici. Anadolu insanının önemini çok iyi benimsemiş bir işadamaı. Bu bilinçle insanına en iyi hizmeti verme amacıyla Anadolu Ulaşım'ı kuran biri. **4'de**

KARADENİZ'E 1.5 MİLYAR \$ YATIRIM 9'da

METROBÜS HATTI BEYLİKDÜZÜ'NDE 8'de

ÖDENEKSİZLİK Mİ BECERİKSİZLİK Mİ ? 11'de

YAŞAYAN EFSANE FÜZE ÇARŞISI 7'de

TERS AÇI



TOFET Genel Başkanı

Mustafa YILDIRIM

Sektörel eğitim şart!..

Yönetmeliklerle ilgili genel bir sıkıntımız var. Öncelikle, bir özmalda iki kiralık otobüs konusunun halledilmesi gerekiyor. Şu anda sektör büyük bir ekonomik darboğazdan geçiyor ve bu süreçte yatırım yapacak hiçbir yatırımcının gücü yok.

Kış aylarında bu mümkün değil. Öncelikle bire ikinin ertelenmesi, arkasından da bunun yeniden yıllık planda düzenlenmesi gerekiyor. Bize göre şu anda sektörün gidebileceği maksimum nokta bire üçtür. Yani, bir özmalda üç kiralık araç. Kuruluşunda eğitim ile ilgili konular yani sadece SRC belgesi değil, orta düzey, üst düzey yönetici, sektörel eğitim konularında genel bir sıkıntı var. Alt yapısı olmayan bir yapıdır. Bunun mutlaka giderilmesi lazım.

Önce alt yapıyı oluşturmak lazım. İnsanların eğitim alabilecekları ortamları yaratmak lazım. Karşılıksız belgelerle bu işler olmuyor. Olması da mümkün değil. Eğitim olmayan bir şeyin belgesini verseniz ne olur, vermeseniz ne olur? O zaman bu, inancı zayıflatıyor. Eğitim olmadan belgenin hiçbir anlamı yok. Dolayısı ile eğitimin yaygın bir şekilde yapılabileceği ortamlar yaratmak lazım. Yıllardır eğitimi olmayan bir sektörüz. Genel eğitim sistemimizde ulaştırma ile ilgili eğitimler yok. Lojistik oldu son zamanlarda. Otobüs işletmeciliği Yüksek Okulu var Kültahya'da. Ama bu konuda bir kaynak bile yok. Mesela yolcu taşımacılığını alalım ele. Yolcu taşımacılığı ile ilgili kitap yok.

Bir vatandaşımız otobüs işletmeciliğine nasıl girecek? Hangi koşullarda girecek? Nasıl bir araştırma yapacak? Nereden okuyacak, nereden bilecek de bu işe girecek? Herkes doğaçlama ile bu sektöre giriş yapıyor. Onun için de sektörde bir kaos ortamı doğdu. Firma sayısı fazla, atıl kapasite fazla, rekabet fazla dolayısı ile hem ülke ekonomisi kaybediyor, hem de sektör kaybediyor. Bunun düzenlenmesi için sektörü yeniden yapılandırmak lazım.

Yönetmelikleri sektörün hem talepleri, hem de düzenlenmesi konusunda istekler doğrultusunda yenilemek lazım. Kanun olduğu gibi kalabilir ama, yönetmeliklerin hat esası ve sınırlandırmayı da içerisine alabilecek şekilde yeniden düzenlenmesi lazım. Eğitim boşluklarının giderilerek eğitimin zorunlu hale getirilmesi ancak bu sayede olacaktır. Sadece belge vermekle eğitim olmuyor. Eğitilmiş insan ortaya çıkmıyor. Sektörümüz belgeli ama eğitimsiz insanlar ordusuna dönüşüyor.

2008 yılına girerken, maalesef büyük bir ekonomik kriz ile girdik. Şu anda hissedilen ama sebebi bilinmeyen bir ortam yaşıyoruz. Dünyadaki global krizden sektörlerimiz çok fazla etkilenmiş durumda. Petrol fiyatları 100 doların üzerine çıktı. Bu iki sene önce konuşulsa idi. Herkes "olmaz böyle şey" derdi. Ama "olmaz" dedikleri oldu. Şimdi sefer maliyetleri arttı. Biz yaşama savaşı veriyoruz. Eğitim falan konuşacak durumda değiliz. Şu anda maliyetteki artışların ve akaryakıtın getirdiği ağır yükün yanında, sektör içindeki rekabet, azalan yolcu sayısı, artan petrol fiyatları vs... Sonuç olarak son yıllarda böyle bir kriz yaşamadık. Özellikle Kasım, Aralık ve Ocak aylarında yaşanan genel ekonomik durgunluk bizim taşımacılık piyasasına da yansdı.

Herkesin yapması gereken şeyler var. Özellikle devletten her şeyi bekliyoruz demiyoruz. Ama bizim kendi seferlerimizi düzenlememiz lazım. Orta mesafeli bir hatta gidiş dönüş maliyeti 2 milyar liradır. İki milyar lirayı arabacıya vermediğiniz zaman o arabacının yaşama şansı yok. Bir otobüsçü en fazla üç ay krize dayanır. Dördüncü ay sektörden kaçmanın yollarını arar. Yıllar önce 'bu işten kaçınabiliriz' demiştik. Yine aynı şeyi söylüyorum bu sektörden kaçan gerçekten kurtulur.

Bu sektörden çekilmek de kolay değil. Yılların ismi, yılların yatırımı var. Yılların düzenini bir anda bozamazsınız, hep bir ümit ile yaşıyorsunuz. O ümit de yaz aylarının arasına sıkıştı. Haziran ayında gidişler, Ağustos ayında dönüşler... Tek ayaklı bir taşımacılık ve maliyetleri çok yüksek. Bu sektörü kurtarmayacaktır. Bu işin çözümü ucuz akaryakıtta yatıyor. Akaryakıtın ucuzlaması lazım. Giderlerin azaltılması lazım. Özellikle servis giderleri ve terminal giderlerinin yeniden düzenlenmesi lazım. Ben 2008 yılının sonunun göremiyorum. Ne olacağını da tahmin edemiyorum.

İSTANBUL / KINALI ADA'DA SATILIK ARSA

ACİLEN SAHİBİNDEN; DENİZE SIFIR (0), YASSI ADA'YA BAKAN 4246.50M² ARSA SATILIKTIR

İRTİBAT TEL: 0543 719 47 89

Otomotivciler satış grafiğini yükseltti

Otomotiv üreticilerinin Aralık 2007'de düzenledikleri çığgın kampanyalar, yılsonu toplam satışlarının yükselmesini sağladı. 2006'da bir önceki yıla oranla yüzde 14 gerileyen Türkiye otomotiv pazarı, 2007'de yüzde 4,4 daralma yaşadı.

Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) verilerine göre Ocak-Aralık 2007 döneminde binek ve hafif ticari araç toplam pazarı 594 bin 762 adet olarak gerçekleşti. Ocak-Aralık 2006 döneminde 622 bin 341 adet olan binek ve hafif ticari araç pazar toplamına göre satışlarda yüzde 4,4 daralma yaşandı.

Toplam satışlarda Ford 101 bin 678 adet araç satışı gerçekleştirerek birinci sırada yer alırken, 82 bin 694 adetlik satışla Renault ikinci, 77 bin 77 adetlik satışla Fiat üçüncü, Volkswagen 54 bin 981 adetlik satışla dördüncü ve 38 bin 686 adetlik satışla Hyundai beşinci sırada yer aldı.

Türkiye otomotiv pazarında; 2005 yılı binek ve hafif ticari araç



pazarında toplam 710 bin 408 adet araç satışı gerçekleşirken bu oran 2006 yılında yüzde 14 gerileyerek 622 bin 341 adet olarak gerçekleşti. 2007 yılında ise bu oran 2006'ya göre yüzde 4,4 oranında gerileyerek, 594 bin 762 adet olarak gerçekleşti.

2007 yılının ilk 6 aylık döneminde yüzde 30'larda daralan Türkiye

otomotiv pazarı, üretici ve ithalatçı firmaların çığgın kampanyalar düzenlemesine neden oldu. Cazip takas imkânları, indirimler, garanti süresinin uzatılması, 5 yıldızlı otellerde tatil kampanyaları gibi birbirinden çığgın kampanyalar düzenlenen firmalar, 2007 yılında satışlarını yükseltmeyi başardı.

Ford, hafif ticaride de birinci

Ocak-Aralık 2007 döneminde toplam satışlarda 101 bin 678 adetle birincilik koltuğuna oturan Ford, hafif ticari araç satışlarında da 68 bin 922 adet ile birinciliğini korudu. Hafif ticari araç satışlarında Ford'u; 40 bin 561 adetle Fiat, 28 bin 242 adetle Volkswagen, 22 bin 773 adetle Renault ve 12 bin 356 adetle Hyundai takip etti. Merce-



des-Benz ise 4 bin 963 adetle hafif ticarideki iddiasını kaybetmiş gözüküyor.

Toplam satışlarda ikinci, hafif ticari araç satışlarında ise dördüncü olan Renault, otomobil satışlarında 59 bin 921 adetle birinci oldu. Ha-

fif ticari araçlarda ikinci olan Fiat ise otomobilde 36 bin 516 adetlik satışla ikinci sırada yer aldı. Otomobil satışlarında Ford 32 bin 756 bin adetle üçüncü, 29 bin 585 adetle Toyota dördüncü ve 27 bin 761 adetle Opel beşinci sırada yer aldı.

Bakan Tüzmen, Tofaş'ı ziyaret etti

Tofaş'ın Bursa'daki tesislerinde incelemede bulunan Devlet Bakanı Kürşad Tüzmen, yıllık üretim kapasitesi 400 bini bulacak olan Tofaş'ın çalışanlarının yaptıklarının takdire şayan olduğunu söyledi.

Uludağ İhracatçı Birlikleri'nin daveti üzerine Bursa'ya gelen Devlet Bakanı Kürşad Tüzmen, Tofaş Fabrikası'nda incelemelerde bulundu. İlk olarak Tofaş'ın günlük üretim ve ihracat rakamlarını inceleyen Tüzmen'e Tofaş CEO'su Ali Pandur tarafından bir briefing verildi.

Türkiye İhracatçıları Meclisi Başkanı Oğuz Satıcı ile birlikte fabrikada incelemelerde bulunan Tüzmen, alkışlarla kendisini karşılayan Tofaş çalışanlarına "Hepinizle gurur duyuyorum" dedi.

Fiat Linea, Albea, Fiorino ve Doblo'nun üretim bantlarını in-



celeven Tüzmen, TİM Başkanı Oğuz Satıcı ile birlikte Fiat Fiorino'ya binerek test sürüşü yaptı. Fiat'ın Türkiye'ye gelen

ilk yabancı şirketlerden biri olduğuna dikkat çeken Bakan Tüzmen, çalışan sayısı 8 bin kişiye ulaşan Tofaş'ın ürettiği

araçların dünyanın 75 ülkesinde dolaşmasının Türk sanayisinin geldiği noktayı özetlediğini belirtti.



Klinik günlerinin durağı Sivas

Satış ve satış sonrası hizmetlere önem veren Otokar, 'Klinik Günleri' sloganıyla çıktığı Anadolu servis hizmetleri turunda 2 hafta Sivaslı müşterilerine hizmet verdi. Otokar, satış sonrasında da kullanıcılara desteğini sürdürüyor. Otokar marka otobüsler için düzenlenen "Klinik Günleri" ile Otokar

müşterilerine sağlanan satış sonrası servis hizmetleri farklı illerde devam ediyor. Sivas Klinik Günleri, Otokar Yetkili Servisi Hayat Oto'da yapıldı. Klinik Günleri'nde; Sultan kullanıcılarına, tampondan tampona diyagnostik ve bakım hizmetini büyük indirimler sağlayarak veriyor. Klinik Günleri'ne katılacak

olan Otokar müşterileri, küçük otobüs Sultan'ın yedek parçalarında yüzde 15, işçilikte ise yüzde 20 indirim fırsatından yararlanıyor. Klinik Günleri'nde ayrıca, araçla ilgili genel kontroller, kampanyalar, klima ve buzdolabı bakım ve kontrolleri de ücretsiz olarak yapılıyor.

BMC'nin servis ağı genişliyor

BMC'nin yeni yetkili otobüs servisi Halkçılar Otomotiv, İstanbul Ümraniye'de açıldı.

BMC yetkili otobüs servisi Halkçılar Otomotiv 957 m2 kapalı alan, 812 m2 açık alanda 11 kişilik bir kadroyla hizmet veriyor.

Ümraniye'deki açılışa, Yetkili Servisler Müdürü Ömer Akın, Yedek Parça Satış Müdürü Hakan Çoban, İstanbul Bölge Müdürü Erdal Eroğlu ve BMC yetkililerinin yanı sıra Özulaş AŞ eski yönetim kurulu başkanı ve İstanbul Otobüsçüler Esnaf Odası Başkanı ve Halkçılar Otomotiv'in ortağı İsmail Yüksel ve ortakları Naci Ölçün ile Memduh Yangöz katıldı.

Halkçılar Otomotiv'in ortağı İsmail Yüksel, TÖHOB'un da başkanlığını yürütüyor. İsmail Yüksel açılışa yaptığı konuşmada, İstanbul'da yüzde 52,5 pazar payı bulunan BMC'ye servis hizmeti vermekten ve esnafın 24 saat hizmetinde olmaktan duyduğu gururu dile getirdi.



Hyundai, Genesis'i tanıttı

Hyundai, lüks ve spor sedan otomobili Genesis'i tanıttı. Genesis, rekabette emsal teşkil etmek ve çekişmeyi daha üst seviyelere taşımak amacıyla,

Alman, Japon ve Amerikalı rakiplerine karşı alternatif olarak satışa sunulacak.

Arkadan itişli platforma, zengin bir donanım

ve teknolojik özelliklere sahip olan Genesis, yüksek performanslı Hyundai araçları arasında yeni bir çağın ilk adımı olarak kabul ediliyor.

Hyundai, araca özgü yepyeni ambleminin de tanıtımını gerçekleştirdi. Amblemden, kalkan şeklindeki siyah zeminli altın logonun yanlarında bir çift kanat kullanılıyor.



Otokar ilk M3000'leri Mardinlilere verdi

Otokar, kentiçi toplu taşımacılık için ürettiği yeni midibüs serisi M3000'in 80 adedini Mardin Şehirçi Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'ne, 11 adet Doruk 190H otobüsü de Diyarbakır Halk Otobüsçüleri Kooperatifi'ne teslim etti

Mardin Yay Grand Otel'i'nde düzenlenen teslimat törenine Mardin Belediye Başkanı Metin Pamukçu, Mardin S.S. 11 No'lu Şehirçi Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Başkanı Abdül Vahap Bakış, Kooperatif temsilcileri, Otokar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, Otokar İç Pazar Ticari Araçlar Satış Birim Yöneticisi Murat Tokatlı ve Otokar Mardin yetkili satıcısı Unat Otomotiv'in temsilcileri katıldı.

Mardin'de 30 yılı aşkındır kamu taşımacılığı yaptıklarını ifade eden Mardin S.S. 11 No'lu Şehirçi Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Başkanı Abdül Vahap Bakış, "Mardin gibi dünyada eşi çok az rastlanırlı noktaları içinde barındıran kentimize Otokar'ın ürettiği 2008 model tek-çift konforlu ve klimalı araçlar ile hizmet verebileceğiz. Şehirimize yakışır hizmeti verebilecek eğitimli, bilinçli ve işinin ehli personellerle hizmet vermek bu mutluluğumuzu daha da arttıracak. İlimize yakışan eğitimli personel yetiştirmek için başta emniyet teşkilatımız olmak üzere şoförler odası ve esnaf sanatseverler odasından gerekli yardımı alacağımızı umuyoruz" şeklinde konuştu.

Basri Akgül, Mardin için özel olarak üretilen M3000 serisinin kullanımının büyük şehirlerde de kullanıma sunulacağını belirtti.

6-7 aylık çalışmanın eseri

Otokar'ın bir yıldır gerek şehir içi minibüsler esnafı ile gerek Mardin Belediyesi ile yaptığı çalışmalar sonucunda ortaya çıkan bir prototip araçların olduğunu dile getiren Otokar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, "Yaklaşık 6-7 aylık bir çalışma sonucunda da M3000 aracımız ortaya çıktı. Bu araç Mardin'e özel yapıldı ve yola çıkma öyküsü Mardin ile oldu. Aslında Mardin için yapılan M3000 aracı yolcu taşımacılığında kullanacağız. Bu araçları 19+1 kişi olarak piyasaya sürdük. Buradaki minibüslerimizi otobüse dönüştürdük. İstanbul, Ankara gibi büyük şehirlerdeki minibüs taşımacılığı da Otokar'ın Mardin'e özel ürettiği M3000 aracı istedik. Bunun üzerine çalışmalarımıza devam ettik. Ve Ocak ayından itibaren M3000 artık büyük şehirlerde de minibüs taşımacılığında kullanılmak üzere pazara sunulacak" dedi. Akgül ayrıca Otokar M3000 midibüslerin yanı sıra M2000 minibüslerini de üretmeye de belirtti.



vam ettiğini belirtti.

Diyarbakır'da Otokar'ı seçti

Otokar, 11 adet Doruk 190H otobüsü de Diyarbakır Halk Otobüsçüleri Kooperatifi'nin de hizmetine sundu. Akgül Doruk'un düşük yakıt sarfiyatından ve aracın 700 newton gibi yüksek torka sahip olduğunu dile getirdi. Akgül, Diyarbakır'a araç vermeye devam edeceklerini de belirtti.



Temsa 2007 yılını rekorla kapattı



Temsa, Türkiye'nin belirli bölgelerinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalara Aralık Ayı içerisinde toplam 12 adet Safir, 4 adet de Diamond teslim etti.

Temsa, Alaçam Dağstanlı Turizm ve Hakkı Koç'a bir adet Diamond, Öz Doğu Karadeniz Turizm'e iki adet Diamond, Köker Turizm'e iki adet Safir, Midi Tur Turizm ve Karademir A.Ş.'ne bir adet Safir, Tan Turizm'e 4 adet VIP Safir, Melih Turizm ve Baysal Turizm'e bir adet Safir, Bodrum Seyahat'e ise iki adet Safir verdi. Şehirlerarası hatlarda yolcu taşı-

yan firmalar, işletim maliyetlerinin ekonomik olması, düşük yakıt sarfiyatı sunması, güvenli ve konforlu olması dolayısıyla Temsa'yı tercih ettiklerini belirtti.

Diamond ve Safir otobüsler de standart olarak bulunan kol-tuk emniyet kemerleri ise yolcuların güvenliğini maksimum düzeyde sağlamaya devam ediyor. Ayrıca, Temsa, Avrupa'nın en büyük otobüs fuarı Busworld Kortrijk 2007'de "2008 yılının Otobüs Üreticisi" ödülüne layık görülen ilk ve tek otobüs, midibüs üreticisi olma özelliğini de taşıyor.



Balıkesir Uludağ büyüyor

Balıkesir Uludağ Turizm, Bursa Motorlu Araçlar'dan 2 adet Travego 15 otobüs alarak, filosunu güçlendirdi. Firma yetkilileri, "Mercedes'i tercih ediyoruz. Çünkü, servis ağı yaygın, yedek parça problemi yok ve oturmuş bir marka" diye konuştu.



Gaziantep Koluman'a bireysel yatırım

Has Diyarbakır Turizm bireysel otobüsçüsü Özcan Yavuz, Gaziantep Koluman'dan 2 adet Turismo dingilli otobüs aldı. Teslimatta firma sahibi Lütfi Çalşır,

firma personellerinden Tamer Yavuz ve Zeki Altun'un yanı sıra firma ortağı Mehmet Sayılğan da vardı. Firma, anlaşmasını yaptıkları 8 Turismo ile beraber araç sayısını 10'a çıkarttı.

KOPUZLAR

OTOMOTİV LTD.ŞTİ

Otobüs Alım-Satımı, Vade, Takas yapılır

Sedri KOPUZ

Altıntepsi Mah. Öztekin Cad. No: 48 (Büyük İstanbul Otogarı Karşısı) Bayrampaşa/İSTANBUL
Tel: (0212) 567 02 03 - 567 01 82 Cep: (0532) 232 12 05



ÖZGÜRCE

TOFED Genel Sekreteri

Mevlüt İLGİN



2007 otobüsçü için nasıl geçti?..

2007 yılı içerisinde Devlet İstatistik Enstitüsü'nün ve ilgili kurumların açıkladıkları rakamlara göre ve bizim kendi rakamlarımızda genel olarak yolcu adedinde bir artış var ama özel hava taşımacılığının aldığı pay da o oranda yükselmiş.

İlgili üretici firmalarla, TOFED ve sektördeki diğer sivil toplum örgütleriyle beraber, artan yolcu sayısının otobüslere daha olumlu yansımaları sağlamak için çalışma yapmak gerektiğinin bilincindeyiz. Çoğunlukla kısa mesafede çalışan ve uçakların daha az çalıştığı yerlerdeki firmalar, daha çok yolcu almaya başladılar. 2007 yılı içerisinde Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve Kanunu'nun önemli bir kısmının uygulanmasıyla sektörümüzde kurumsallaşma arttı.

Firmalar hava taşımacılığına karşı birtakım tedbirler alarak, yerel firmaların merkezi firmalarla bütünleşmeleri konusunda bir takım adımlar atıldı. Metro, Varan, Ulusoy gibi büyük firmalar yeni bir yapılanma içine girdiler. TOFED olarak Ulaştırma Bakanlığıyla olan ilişkilerimizde bir önceki yıla göre daha önemli noktalara gelindi. 2007 yılının en önemli olaylarından birisi Kızılcıhamam'da yapılan Kara Ulaştırma zirvesiydi. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve o dönemin İçişleri Bakanı Abdülkadir Aksu bizzat katılarak, özellikle korsan taşımacılığa yeni önlemler alacakları sözünü verdiler.

TOFED'e, bu hususta tespit yapmak, tutanak tutma yetkisi ve kamu yararına dernek statüsü verilmesi konusunda bakanlık taahhütte bulundu. Fiyat istikrarıyla ilgili olarak yeniden Aralık ayı içerisinde ve yılbaşında geçerli olmak üzere, yeni bir asgari maliyet hesabının yayınlanması konusunda uzlaşmaya varıldı. Yönetmeliğin bir kısım maddeleri bir firmamızın müracaatı ile iptal edildi. Bunların yeniden düzenlenmesiyle ilgili daha önceden kurulmuş bulunan ve periyodik olarak toplanan Ulaştırma Bakanlığı-TOFED işbirliği kurulu geçen ay bir toplantı yaptı.

Özellikle firma kuruluşunda öz mal sayısının artırılması talebinde bulundu. Bakanlık bu artırıma talebine sıcak bakmadı. Ancak tıpkı B belgelerinde olduğu gibi 150 koltuklu iki hat, her yüz koltuğa da bir hat verilmesi ve özmal koltuk adedinin kat sayısı ile ilişkilendirilerek kontrol altına alınması konusunda mutabakata varıldı. Bir özmala karşılık 5 adet kiralama 1 Ocak 2008'de bitiyor. Bu tarihten itibaren bir özmala iki sözleşmeli araç kanunu gelecek. Bizim bu konudaki talebimiz, bir'e beş olarak devam etmesi.

Pan Akademik sağlık kuruluşuyla TOFED bir işbirliği yaptı. 50 yaşına kadar her sürücü, 5 yılda bir genel sağlık taramasından geçirilecek. Yaklaşık 5 bin şoförümüz taramadan geçmiş ve bu şoförlerin üçte birinin sağlık sorunlarının olduğu görülmüştür. Bu bir sosyal projedir. Özellikle sadece 11 bin civarındaki bu D1 ve D2 belgelerine kayıtlı otobüslerin değil, bizimle karayolunu paylaşan herkesin, bütün sürücülerin bu sağlık taramasından geçmesi gerekir. Nasıl ki SRC belgelerinin verilmesinde Ulaştırma Bakanlığı bir üniversiteyi görevli kıldıysa, sürücü sağlık taramasında da biz uzman bir kuruluştuk. Avrupa Birliği düzeyinde ve kabul gören bir kurumla beraberiz. Bunun içerisinde İstanbul Üniversitesi gibi ciddi kurumlar da var. Sağlık taraması yapma konusunda TOFED'in yetkilendirilmesini istiyoruz. 2007 yılının en önemli olayı seçimlerdi. Seçimler yaz tatilinin tam ortasında gelen bir dönemde yapıldı. 2007 yılı içerisinde hepimizi üzen diğer bir konu da, terör saldırılarının, hem yük hem de yolcu taşımacılığındaki olumsuz etkileridir.

Hatta Türkiye-Irak, Türkiye-Suriye sınırlarında, yük ve yolcu taşımacılarının engellenmesi, sınırın kapatılması gibi birçok olay meydana geldi. Terörün bitirilmesi anlamında ülkede şimdi daha ciddi çözümler tartışılıyor. Opet, Shell, BP, PetrolOfisi gibi Türkiye'deki petrol üreticileriyle bir çalışma yürütüyoruz. Çalışma son aşamasında ve yılbaşına kadar bitecek.

Bu proje sonunda TOFED üyesi olan firma otobüsleri, TOFED akaryakıt kartıyla alışveriş yaptıklarında, akaryakıtı yüzde 9,5 indirimli alacaklar. Türkiye Otobüsçüler Federasyonu'nun inşaat ve teknik bilimlerinin hazırladığı her ilin durumuna göre, daha ucuz maliyetli, daha küçük, daha kullanışlı otogarların yapımı konusunda Ulaştırma Bakanlığı'na teklif götürüldü.

Bundan böyle yapılacak otogarlar, TOFED'in proje desteği ve Ulaştırma Bakanlığı'nın onayıyla yapılacak. Sonuç olarak, 2007 yılı sektörümüzde her açıdan çok sıcak geçmiştir. 2008'de de bu çalışmalarımızı tüm hızıyla sürdüreceğiz.

SERBEST KÜRSÜ



BOSYAD BAŞKANI

Hüsamettin
AYDIN

Olmak ya da olmamak

Olmak varlığın tescilli anlamına geliyor ki zaten öyle. O zaman sorumluluklarımız dahilinde hem bireysel hem de toplumsal ve yahut sektörel görevlerimizi yerine getirmek zorundayız. Hal böyle iken sektörel sorumluluklarımızı sistem dahilinde icra etmek zorundayız.

Eğer önceliklerimizi ve sorumluluklarımızı bilerek tehir ediyorsak, o zaman sorumluluklarımızdan feragat ederek bu işin ehlini seçip, çözümleri de onlara emanet etmek gerektiğini düşünüyorum. Niçin bu kadar kesin ifadeler kullandığımı düşünüyordunuz olabilirsiniz. Çünkü olması gereken budur.

KAPTANSIZ GEMİ OLMAZ

Sektörümüzde sezon bitti. Kar hanelerinin yerini en az dört ay boyunca zarar hanelerinin dolduracağı süreç başlamış bulunmaktadır. Bireysel otobüsçü kaderi ile baş başa bırakılmıştır. Firmalar ya kendilerini mi kurtaracak yoksa bireysel otobüsçüyü mü kurtaracak? Geminin kaptanı olmazsa, kaptansız geminin hangi kıyıya vuracağı belli olmaz. O halde firmalarımız da kendi varlıklarını devam ettirmek zorundalar.

SORUNLARA DİRENÇLİ OLMALIYIZ

Sektörümüz adına iyi şeyler yapabilmek için; hükümetten, haklı talebimiz olmasına rağmen, mevcut hükümetimizi ülkemizin ekonomik koşulları dahilinde, talebimizi karşılamaktan çok uzak bir tavır içerisinde görüyoruz. Bizler de bunun bilincinde olmakla birlikte, sorunlarımıza belirli prosedür içinde mutlaka çözüm üretmek durumundayız. Mesela ÖTV'de indirim talep etmiş olmamıza rağmen, siyasi iktidar, bırakın bu konuda çözümünden yana tavır koymayı, bizleri muhatap almaya bile niyetli değil. Bizlere de bu şartlar dahilinde demokratik zeminde, direnç göstermek mecburiyeti doğmaktadır. Bu direnç de sektörümüzün sivil toplum kuruluşlarına, yani bizlere düşmektedir.

Öyle ise bütün sektörel toplum örgütlerimiz, yani federasyon dahil Türkiye'nin her yerindeki kuruluşlar ile hak arama mücadelesini başlatmak zorundayız. İşte yazımın başlığına "Olmak ya da Olmamak" felsefi terimini koymamın nedeni budur. Var isek varlığımızı ispat etmek zorundayız. Olmak, almakla mümkündür.

Zaman var olma zamanıdır. Herkesi göre ve davet ediyorum.

İstanbul Koluman otobüsçülerle buluştu

Mercedes-Benz Türk'ün önde gelen bayiilerinden İstanbul Koluman Motorlu Taşıtlar, Sarayburnu Kalyon Otel'de TOFED ve otobüsçülerle bir araya geldi.

Yemeğe, TOFED Yönetim Kurulu ve 60'a yakın otobüs firması katılırken, İstanbul Koluman Motorlu Taşıtlar Genel Müdür Ali Saltık ve İstanbul Koluman Otobüs Satış Müdürü Hakan Karatoprak davetlilerle yakından ilgilendi.

Gecede Taşımacılar Gazetesi'nin sorularını yanıtlayan Genel Müdür Ali Saltık ve Otobüs Satış Müdürü Hakan Karatoprak önemli değerlendirmelerde bulundular.

Mercedes-Benz Türk'ün tek yerli ortağı olduklarını ve yıllık 350 milyon Euro'luk ciroya sahip olduklarını aktaran İstanbul Koluman Motorlu Taşıtlar Genel Müdür Ali Saltık, 2006 yılının 2007 yılından daha iyi bir yıl olduğunu söyledi. 2006 yılına göre 2007 yılı pazarının daraldığını, bununla birlikte otobüsçü esnafının kazancının da gerilediğine dikkat çeken Saltık, "Zannediyorum ki, Mercedes olarak bu sene yüzde 63 pazar payı ile biteceğiz. Geçen seneye göre adetlerde bir daralma var. Sanıyorum ki geçen sene 740 tane araç sattık. Bu sene herhalde 650'lere düşecek. Rakamlar konusunda emin değilim. Koluman olarak ta bu pazarın yüzde 22 civarı bizim, yani Mercedes ürünlerinin yüzde 22'sini biz satıyoruz" diye konuştu.

"Sektörler kar yapamıyor"

2008 yılına ilişkin değerlendirmeler



lerde bulunan Saltık, havayolu şirketlerinin yolcu taşıma fiyatlarını 2006 yılına göre artırdığını, otobüsçülerin bu vesile ile birazcık arayı kapatacaklarını ve daha iyi iş yapmaya başlayacaklarını söyledi. Saltık sözlerini şöyle sürdürdü: "Türkiye'deki, hatta dünyada ki bütün sektörler, artık para kazanmıyor, kar da yapmıyor. Tasarruf etmeye çalışıyor. Tasarruftan ne kadar çok para kazanırsa, oraya bakıyor. Bence otobüs sektörünün gitmesi gereken istikamet; daha tasarruflu araçlar olmalı. Onun için bilindiği üzere; bizim Tourismo aracımız var. Tourismo ne kadar otobüsçüler tarafından henüz tam hazmedilmemiş de olsa bence doğru ve geleceği olan bir araç"

2008 yılındaki ekonomik durumu 2007 yılına göre daha olumsuz olacağını belirten Saltık, 2007 son çeyreğinde açıklanan yüzde 2 oranındaki büyüme rakamının bunun sinyalini verdiğini vurguladı. Global ölçekte yaşanan Mortgage ve kredi kartları krizinin Türkiye'ye de yansımaları olacağına işaret eden Saltık, Koluman olarak 2008'de iyi şeyler yapmayı umduklarını ifade etti. "Türkiye bugüne kadar sıcak para ile döndü. Bu sıcak parada umarım ki bir daralma olmaz" diyen Saltık, "Daralma olursa; 2008'in beklemediğimizden daha sıkıntılı bir yıl olacağını düşünüyorum. Umutluyuz, bu işi

devam ettirmek durumundayız ve devam ettireceğiz" diyerek sözlerini tamamladı.

"Firmaların 2008 yatırımlarını görme imkanı elde ettik"

Otobüsçü camiasıyla bir araya geldikleri yemek hakkında açıklamalarda bulunan İstanbul Koluman Otobüs Satış Müdürü Hakan Karatoprak, "Sene sonuna gelindi. Hem 2007'ye hoşçakal diyelim hem de firmaların 2008'deki projeksiyonlarını görelim istedik. Firmalar ne düşünüyorlar, neye hazırlanıyorlar? Ne yapmak istiyorlar? Yatırım kararları nedir? Bu or-

ganizasyon, 2008 yılından firmaların beklentilerini görmek açısından planlanmış bir organizasyon oldu" dedi.

2007 yılının beklendikleri ve planladıkları gibi geçtiğini dile getiren Karatoprak, "Ekonomik göstergeler bizim tahminimizden yani firma olarak iyi gitti. Ama ülke olarak iyi gitti mi? Onu bilemiyoruz. 2007 yılının Ocak ayında bayilerle, Mercedes ile yaptığımız ilk toplantıda ki belirlediğimiz adetler satmayı başardık. Muhtemelen bayiler bazında çok küçük bir stokla, 2008 yılına gireceğiz" diye konuştu.

Anadolu'yla Anadolu'ya modern yolculuk

Temelleri Orhan Erdoğan tarafından atılan Anadolu Ulaşım son günlerin tercih edilen şirketlerinden biri oldu.

Personelinden kabin içi hizmetlere, modern ve konforlu ortamda seyahat sunan kuruluş çağdaş taşımacılığın örnek firmalarından biri olmanın haklı gururunu yaşıyor.

Uşaklı işadamları merhum Orhan Erdoğan'ın yöresinde tanınmış bir sanayici. Anadolu insanının önemini çok iyi benimsemiş bir işadamları... Bu bilinçle insanı en iyi hizmeti verme amacıyla Anadolu Ulaşım'ı kuran biri. Anadolu Ulaşım; ismine layık olduğunu ilk günden göstermiş, vermiş olduğu hizmet kalitesiyle müşterilerinin güvenini kazanan bir şirket olma özelliğini göstermiş. Kazandığı bu büyüme ve oluşturduğu ivmeyle özellikle Ege Bölgesi'nde bir "fenomen" olmuş. Yaptığı farklı uygulamalar, kriz anındaki başarılı kriz yöntemleri, gerek yolculuk öncesinde, yolculuk boyunca ve gerekse yolculuk sonrasında, yolcularına verilen hizmet kalitesinden hiçbir durumda taviz verilmemesi, Anadolu Ulaşım'ın 2 yıl gibi kısa bir zamanda çalıştığı hatlarda öncü ve belirleyici duruma gelmesini sağlamış "hep daha iyiyeye" ilkesi öncüğünde faaliyetlerini, çalışmalarını ve kalitesini daima artırma hususunda sınır tanımaz olduğunu göstermiş. Personeline uyguladığı hizmet içi eğitimler, zamanla konularında kendilerinin birer uzman haline gelmelerini sağlayarak hata götürmeyen sektörde "Hatasız" iş yapmaları sağlanmış. Bizlere bu ön mesajları göğsünü gere gere vererek firmalarından her zaman onur duyan Anadolu Ulaşım'ın Ankara Otogar yetkilileri ile bir söyleşide bulunduk. Otogar Yazıhane Müdürü Ecevit Önal ve Vardiya Amiri, personel yetkilisi- Halkla İlişkiler Sorumlusu, araç sorunlarına çözüm getiren Yönetici Yardımcısı Kadir Yenitürkeri sorularımızı cevapladı.

Anadolu Ulaşım kaç yılında kuruldu?

Anadolu Ulaşım 2001 yılında girişken ve atılgan işadamları Orhan Erdoğan tarafından kuruldu. Şimdiki patronumuz Halil Erdoğan'ın babasıdır. Kendisi Uşak'lı büyük işadamlarından birisidir. Uşak'lı olması nedeniyle kendi öz firmasını kurdu. O zamanlar bu işte işletmeciliğini Uşak'ın yaptığı egemen bir fir-

ma bulunmaktaydı. Daha sonra bu firmanın işletmeciliğini başka insanlar aldı için, Kurucumuz halkına hizmet etmek amacıyla şirketimizi kurmuştur. Şirketin açılışı Anadolu Ulaşım adını kapsamaktadır. Ben bu firmada 1,5 yıldır görev yapmaktayım. Buradaki görevim vardiya amirliğidir. Vardiya amiri derken biraz açalım personel yetkilisi, halkla ilişkiler sorumlusu, araç sorunlarına çözüm getiren yönetici yardımcısı pozisyonunda görevimin başındayım.

Filişonda kaç araç bulunuyor?

30 adedi özmalmız olmak üzere toplam 50 araç kapsamaktadır. Özmal derken bu otobüslerin 30 adedi şirketimize kayıtlı kendi aracımız olarak bulunmakta, diğer 20 adedi ise taşarın veya şahıs araçlarından oluşmaktadır. Modellerimiz genelde 2004 ve 2007 arası araçları kapsamaktadır. Bu filomuz içinde Man ve Mercedes marka araçları tercih ediyoruz. Bu araçları estetik ve dizayn olarak sıraladığımızda araç filomuzda Neoplan Starliner, Setra 417, Travego, Mega Fortuna, Fortuna, 0 403 SHD, 0 403 RHD ve Intouro RHD gibi modellerimiz mevcut ama ağırlık olarak Man Grubu bulunuyor.

Tercih edilme sebepleriniz nelerdir?

"Hizmette Güleriyüz" diye adlandırdığımız bir ivmeye sahibiz her şeyden önce... Yolcularımız bundan dolayı bizim hizmetimizden çok memnundur. Özellikle araç içerisindeki personel hizmetinden çok memnundur. Acentelerimizde de güler yüzümüzden memnundur. Şimdi böyle bir oluşum karşısında müşterinin başka bir yere gitmesine imkân var mı? Tabi ki olmamalı. İşimizi profesyonelce yapmak zorundayız. Bir gülümseme birçok yolcuyla tek merkezde toplamak demektir. Verilen bu hizmetin yanı sıra verdiğimiz güven de çok önemli. Altını çizerek ifade etmek istiyoruz... Bu çok önemli bir şey bizim için.



Fiyat politikamız nedir?

Fiyat politikamızda pek değişen bir şey yok. Diğer firmalarla eşitiz. Ancak şunu açıkla söyleyebiliriz. Kalite farkımız var. Bu da demin ifade ettiğimiz kriterlerden oluşuyor. Müşteri fiyatı değil artık kalitede bazı şeyler anıyor. Bunu da biz yapabiliyoruz. Hava taşımacılığında yapılan ucuz fiyatlı seyahatler ve uygulamış oldukları bazı promosyonlar bizi hiç etkilemedi. Bunu rahatlıkla söylüyorum. Yani bizim yolcu sayımızda herhangi bir azalma söz konusu olmadı. Biz Ankara Bölgesi'nden sadece İzmir Bölgesi'ne çalışıyoruz. Ankara Bölgesi olarak konuşmak gerekirse İzmir'e seyahatte bulunacak Ankara yolcusu uçak seyahatini tercih eden bir yolcu değil. Otobüs seyahatinden daha çok hoşnutluk duyuluyor. Bu yüzden uçak fiyatları ve yapmış oldukları kampanyalar bizi fazla etkilemedi. Bu bölgede kayımız yok. Ama diğer hatlarda tabi ki olmuştur. Duyularımıza göre Uşak-İstanbul hattında var.



YOLA BİZİMLE
ÇIKIN,
YOLDA KALMAYIN

AZİM

otomotiv

HER MARKA
OTOBÜS ALIM - SATIMI

Altıntepsi Mah. Öztekin Cad. No: 76
Bayrampaşa - İSTANBUL

Tel : (0212) 674 99 34 Pbx - 674 99 35
Fax : (0212) 674 99 45
Cep : (0532) 777 50 50 - (0532) 715 28 78
(0532) 367 50 57

Bireyselcilere gün doğdu!..

Bireysel Otobüsçüler Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği (BOSYAD), iktsadi bir yapılanma meydana getirmek amacıyla Bireysel Otobüs Sahipleri Bağımsız Taşımacılık (BOS-BAĞTAŞ) Kooperatifi adı altında birleşti.

Dört yıldır bu yapılanmayı oluşturmaya çalıştıklarını ifade eden BOS BAĞTAŞ Yönetim Kurulu Başkanı Hüsamettin Aydın, kooperatifin oluşumunu anlattı: "Bu kooperatif, 7 tane hissedarın bir araya gelmesiyle kurulan bir organizasyondur. Taşova'dan ve Su- luova'dan bir üyemiz var bu oluşum içerisinde. Çalışanlarımızın hepsinin (şoförler, muavinler ve hostesler) sosyal güven- cesi sağlanmış durumda. Oluşumumuz öncelikli olarak havuz sistemini andırıyor. Yani kimsenin arabası yok ama herkesin hissesi var. Herkes hissesi oranında pay alıyor. Hissedarların hepsi bu oluşum içerisinde hizmet veriyorlar. Şoför olsun, hoste olsun, idareci olsun hepsi kooperatifin hissedarları konumunda. Yani herkes kendi işinde çalıştığı için son derece fedakâr ve olağanüstü hizmet veriyor. Yani memur mantığı ile hareket etmiyorlar"

Hedef, 2008'de 30 otobüs

Kooperatiflerinde şu an 6 araç bulundugunu da anlatan Aydın, "6 tane arabamız var. İki tanesi 2008, bir tanesi 2004, iki tanesi 1998, bir tanesi de 1997 model

bir de şehirci taşımacılığında kullanılan Sultan aracımız var. Sultan'ı Erbaa ile Samsun arasında kullanıyoruz. İstanbul'da iki tane servis aracımız daha var. Servis araçlarını o kadar çok önemsemiyoruz. Çünkü neticede şehirlerarası taşımacılıkta hizmet vermiyor. 2008 itibari ile hedefimiz 30 otobüs. Aslında 50 otobüs kadar talep var bize. Fakat biz bunların içerisinde bizim ilçelerimize hizmet noktasında yeterli olabilecek ve hizmet verirken insanları en ufak bir memnuniyetsizliğe götürmeyecek bir çekirdek kadro, ekip oluşturduk. Şu andaki ekibimizin kaldırabileceği kapasite 30 otobüs" dedi.

BOS-BAĞTAŞ, BOS-VİP olacak

Kooperatif Başkanı Aydın, hat- larının Erbaa, Niksar ve Akkuş'tan başlayacağına işaret ederek, buradan İstanbul'a ayrı araç kaldıracağını belirtti.

İstanbul'dan da başka yönlere hizmet vereceklerini belirten Aydın, "Oradan Ankara, Ankara'dan da tekrar İstanbul'a araç kaldıracağız. Antalya ve İzmir seferlerimiz de olacak. Yani ülkede var olan ana arterlere mutlak ve mutlak seferler düzenleye-



ceğiz. Çünkü bireysel otobüsçünün en yoğun olduğu bölge Orta Anadolu, İç Anadolu, Karadeniz ve Ege Bölgesi. O

nedenle bizim için ilk örgütlenmemiz gereken, bireysel otobüsçülerin yoğun olduğu arterlerdir. Daha sonra Ankara'da, İstanbul'da işletmelerimiz olacak. İzmir ve Antalya şube olacak. Kooperatiflerin hiçbir zaman amacına ulaşamadığını biliyoruz. Sektörde 25 ila 30 arasında kooperatif var. Bu kooperatiflerin hepsi, bölgesel veya yöresel. Hiçbir zaman bölgesel ve yöresel dışının dışında çıkamamışlar. Biz bu dü-

şünceleri ve bazı tabuları yıkararak kooperatiflere olan güvensizliği yok edeceğiz. Daha sonra -zaten bir yıldan sonraki mevcut yapı, kooperatifteki mevcut yasa ve yönetmelik yeterli olmadığı için- anonim olmak zorundayız. Kooperatif 2008 yılı içerisinde 8 büyük şehirde organizasyonun tamamına hakim olacak. BOS-BAĞTAŞ ismi anonim olduğunda Bos VIP olarak değişecek. Türkiye'yi var eden bir oluşum, bir organizasyon olacak" dedi.

Kayserili muradına erdi

Kayserililer uzun badi- relerden sonra yeni ter- minaline kavuştu. 15 trilyona mal olan terminal, fa- laliyete başladı. Yapımı sırasında birçok tartışmaya sebep olan Kayseri Şehirlerarası Otobüs Terminali hizmete girdi. Yapımı ve açılışı bazı anlaşmazlıklara sahne olan yeni terminalde ta- raflar son anda yine itilafa düş- tü. Belediye Başkanı Özhas- ke'nin arabuluculuğunda işle- tmeye yüzde 50 ortak olan yerel firmalar son anda aralarında anlaşmazlığa düşünce işletme yi-

ne BİOİAŞ'a kaldı.

Açılış törenine BİOİAŞ ve Büyükşehir Belediyesi yetkilile- ri katıldı. Otogar, terminali merak eden vatandaşların akınına uğra- dı. Açılışta kısa bir konuşma ya- pan BİOİAŞ Kayseri Otogar Genel Müdürü Mehmet Tekin, "Biz BİOİAŞ olarak, buranın işle- tmesini 10 yılına devraldık. Bu terminali, İstanbul ve Sam- sun'da olduğu gibi en temiz, en düzenli ve pırl pırl bir şekilde hizmete sunmak için elimizden geleni yapacağız. Türkiye'nin en güzel terminali olacak" dedi.



UBAK, 2008 belge ücretlerine zam yaptı

Ulaştırma Bakanlığı, Yetki Belgesi, Mesleki Yeterlilik Belgesi ve Taşıt Kartı ücretlerine yüz- de 7,2 oranında zam yaptı. Ya- pılan zamlarla birlikte Taşıt kartı ücreti 57 YTL, Mesleki Ye- terlilik Eğitim Yetki Belgesi 11 bin 556 YTL, Mesleki Ye- terlilik Belgesi 11 YTL, Bakanlık tara- fından yapılması halinde Mesleki Ye- terlilik Sınavı 23 YTL, Eğitim Tamamla- ma Yetki Belgesi Onayı 23 YTL ve Ta- şıma Özel izin Belgesi 117 YTL oldu.



Karayolu Taşıma Kanunu'nun 26'ncı maddesine aykırı taşıma yapan- lara yönelik verilen ceza mik- tarı da yüzde 7,2 oranında artırıldı. Buna göre 2008 yılında, yetki belgesi alma- dan taşıma faaliyetinde bu- lunanlara 5 bin 778 YTL, bir taşımacının bir diğer taşımacının ta- şıma faaliyetini engellemesi halinde 4 bin 622 YTL, taşıma senedi olmaksı- zın eşya taşıyanlara bin 155 YTL para cezası verilecek.

AYNA

YTG-DER BAŞKANI

Ahmet TÜRKÖĞLÜ



Bu cezalar durdurur mu, azdırır mı?

Yeni yılın girişiyle, otomatik artan bazı rakamlar arasın- da trafik para cezaları da var. Cezadan amaç, caydı- rıcılığı sağlamak ise ki tüm dünyada öyledir, bizdeki trafik hapis ve para cezaları genellikle ödtülleştirilir. Mantık; yasa- macıya bağımlıdır. Bizim vekillerimizdeki mantık da şudur:

1- "Ya ben de trafik cezasıyla karşılaşsam..."

2- "Ya seçmenlerim kızarsa..."

Ben buna, düşünce ahlaksızlığı derim. Pancarı, tarla- dan fabrikaya ucuz(!) taşıtabilmek için, kamyonculara o sezon tonaj serbest diyen, uygulatan bakanlar da gördük. (ANAP lı, San. ve Tic. Bakanı; meşhur Çernobil Cahit Aral. Şeker fabrikaları ona bağlıydı.) Tonaj serbest=Aşırı yükten durmamak, devrilmek, ezmek, biçmek, çarpmak gibi tür- lü facialardır. Bu körüklemecilik; vatana, vatandaşa ihanet, hıyanet, dalalet değil de nedir?

Yeni Ceza(!) haberi ve cezaların özeti

"Trafik cezaları artırıldı" 01 Ocak 2008 milliyet A.A Ma- liye Bakanlığının yeniden değerlendirme oranı çerçevesin- de trafik cezaları yüzde 7,2 oranında artırıldı. (Kısıtlılmış bu değerlendirme; 3 sayı kadar sürebilecektir).

Kimlerin eseri, keseri?

Trafik para cezalarını; işte bu sakat mantıkların, man- tığa muhtaç mantıkların eseridir, keseridir. Bunun de- ğiştirilmesi gerekir. Cezaların ideal caydırıcılığı erişmesi ve uy- gulanması için düzenlemeler de trafik yasamızın (2918) değişiklikleri sırasında yapılabilecektir.

Ceza artışı=rüşvet artışı?

Ne yazık ki uzun yıllar ve uzun oranlar, hep böyle ola- gelmiştir (elhamdülillah ve ne mutlu Türk'üm diyene ola- gılarından...). Yeni ve genç kadrolar, artan iç denetim; bu kara olgumuzu, büyük oranda azaltmıştır, denilebilir. Ama şahsi onur tıfırası ile sınırlı kalabilen vekillerimiz, bunu ön- leyici mekanizmaları da yasalara koymayı asıl onur say- maldırlar. Yeşil ve kırmızı pasaportlarımızın da saygı gö- rebilmesi bile buna bağlıdır. Her ayıbmız, dışarıda mutla- ka ve çok tez duyulur; bilimleli!

Mevcut kara gerçeği

Kara mizah örneği; mevcut kara gerçeklerimiz de, ne yazık ki çok. Buradaki asıl konumuz; cezaların azlığı, uluslar arası komikliği ve azdıcılığı. Cezaların ödül gibi ol- masını fırsat bilen dengelessiz bazı yabancılar bile, ülkemiz- de taşıt sürerken; alkol ve hız başta olan suçları işleyerek, kurt dökmeye çalışmaktalar. Kendi ülkelerinde neden ya- pamazlar? Cezalar da bellerini kırar, sosyal ve iş hayatları da yazar alır.

Parlamentomuz uyarı ve davet

"Sayın" olmak isteyen vekiller, olamamışlar, topluca, şu- nu bilmeliler: "Türkiye, geri bir ülkedir, hukuku da geridir, ne yaparsan yedirir!" dedirtmeye, hiç kimsenin hakkı yoktur! Ulusal onuru korumakta en büyük görev; yasamaya dü- şer!

TBMM Başkanımız Sn. Toptan; bu işi şöyle adınızla ör- tüşen biçimde, toptan halletmeye katkıda bulununuz lütfen!...

Yeni Ceza(!) haberi ve cezaların özeti

"Trafik cezaları artırıldı" 01 Ocak 2008 milliyet A.A Ma- liye Bakanlığının yeniden değerlendirme oranı çerçevesin- de trafik cezaları yüzde 7,2 oranında artırıldı. (Kısıtlılmış- tir.)

1. Ehliyet alışı; yanlış bilgi/sahte belge vermek: 601 YTL, Soru: Neden 6 bin YTL değil?
2. Araç kullanırken ehliyeti taşımamak: 115 YTL, Soru: Neden 500 YTL değil?
3. Tüm den ehliyetsiz araç kullanmak ve sürülmesine izin vermek: 237 YTL ve 1-2 ay, tekrarı ise 2-3 ay hap- sis, Soru: Neden 10 bin YTL değil?
4. Kamyon, otobüs ve çekicilerde takograf, taksirlerde ise taksimetre kullanmamak ve çalışır olmamak cezası da 237 YTL olarak tespit edildi. Soru: Neden 6 bin YTL değil?
5. Takografi, taksimetreyi bozuk üreten veya bozulma- sına vasıta olan ve bu durumdaki (ayarı bozulmuş, aldati- ci) cihazları kullananlara da 3 bin 626 YTL para ve 3 ile 6 ay arasında hapis, Soru: Neden, kullanıcıya 10 bin YTL ve üreticiye, montajcıya 50 bin YTL ve üreticiye, ithalatçıya 1 milyon YTL ve meslekten? İthalatçı değil?
6. Tescil edilen araçların trafik belgesi ve tescil plakası al- mada trafikte çıkaranlara 480 YTL,
7. Araçları tescil belgesi, trafik belgesi ve tescil plakala- rı araç üzerinde ve uygun durumda bulundurmada trafide çıkanlara 55 YTL,
8. Tescilli araçları satan veya devir alanlara da 1 ay içe- risinde kendi adlarına tescil belgesi almamaları durumun- da 115 YTL ceza- i işlem uygulanacak. Soru: Neden 6 bin YTL değil?
9. Trafik işaretlerinin görünümünü değiştiren, engelle- yen ve güçleştirilen ile görüşü engelleyecek şekilde lev- ha, ağaç, parmaklık, direk koyanlara 2 bin 415 YTL,
10. Trafik işaret levhaları, cihazları ve yer işaretlemele- rine uymayan, trafik güvenliğini ilgili kural, yasak ve zo- runlulukları yerine getirmeyenlere 55 YTL,
11. Kırmızı ışık kurallarına ve sesli işaretlere uymayan sürücüler de 115 YTL ödeyecek.
12. Toplu taşıma araçlarında sigara içenlere 62 YTL, trafide alkolü çıkanlara 1. defada 480 YTL, 2. defada 601 YTL, 3 ve 3'ncüden sonra 963 YTL ceza verilecek. Uyuş- turucu ve keyif verici madde alarak araç kullananlar da ay- nı miktardaki para cezasıyla karşılaşacak.
- HIZ SINIRINI AŞANLAR**
13. Hız sınırlarını yüzde ondan yüzde 30'a kadar aşan- lar (yüzde 30 dahil) 115 YTL, yüzde 30'dan fazla aşanlar 237 YTL ödeyecek. Cezanın peşin olarak ödenmesi duru- munda yüzde 30'a kadar aşanlar 86 YTL 25 YKr, yüzde otuzdan fazla aşanlar ise 177 YTL 75 YKr,
14. Hız sınırlarını tespiti yarayan cihazların yerlerini be- lirleyen veya sürücüyü ikaz eden cihazları imal veya ithal edenler bin 449 YTL ile 2 bin 415 YTL para ve 6-8 ay ara- sı hapisle, bu cihazları araçlarında bulunduranlara da 963 YTL ile bin 449 YTL ve 4-6 ay arası hapis,
15. Gerekli yerlerde hızını azaltmayan, önceki aracı gü- venli bir mesafeden takip etmeyen, sağa ve sola dönüş ve geçme kurallarına uymayan, araç kullanırken cep tele- fonuyla konuşan, emniyet kemeri takmayan, muayene sü- resini geçiren ve yaptırmayan sürücüler de 55 YTL,
16. Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletleri kurallara uymayan sürümeyenler de 115 YTL..
17. Yayalara uygulanan trafik cezaları da 1 Ocak itiba- rıyla 55 YTL,
18. Taşıma sınırı üzerinde yolcu alanlara 56 YTL,
19. Anlaşma hali dışında maddi hazarlı, ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında polisten izin almadan olay yerinden ayrılanlara 237 YTL,
- Gerekli makamdan izin ve belge almadan sürücü kursu açanlar, kursları kanun ve yönetmelik şartlarına uygun du- ruma getirmeyen kurs sahipleri de 601 YTL ile cezalandı- rılacak.

Güvenle taşır.

FORTUNA 2

0.212.291 00 25 / 0.542.671 48 32

www.man.com.tr

GÖZLEM



TOHOB Genel Sekreteri

Onur ORHON

MBT ve özel halk otobüsleri

Genellikle köşe yazılarımda görev yaptığım veya içinde bulunduğum kuruluşlarla ilgili görüş, düşünce açıklamaya özen gösteriyorum.

Ancak TÖHOB adına yapılan bir değerlendirme açıklamasına, Mercedes-Benz Türk tarafından anında konuya açıklık getirilmesiyle tepkiyi haklı kıldığını ortaya koyduğunu düşünüyorum. Bu da özel halk otobüsü sisteminin önemini vurguluyor.

Konu İstanbullu özel halk otobüsü taşımacı temsilcilerinin geçen hafta yaptığı bir değerlendirme toplantısında gündeme geldi ve kent içi toplu taşıma boyutu ile ele alındı. Son aylarda şehirlerarası taşımacılar, servis taşımacıları pek çok platformlarda kent içi toplu taşıma alanı ile ilgili görüşler, projeler ortaya koyuyor. Siyasi mekanizmalarda bu doğrultuda girişimler yürütülüyor. Bu ne anlama gelmektedir?

Elbette tekele karşıyız. Ancak bel-den aşığıya vurmayı da hoş göremeyiz. Özel halk otobüsü taşımacılarının gönlünde yatan marka her zaman yıldız olmuştur. Ancak ekonomik koşullar, bazı zorunluluklar bugün farklı bir piyasa ortaya çıkarmıştır.

Her kuruluş dilediği kişi ve kuruluşlarla ilişki kurabilir, davet edebilir. Bu tür bir davete tepki söz konusu değildir. Davete katılan topluluklar içerisinde kent içi temsile soyunan gruplar var ise bu kabul edilemez. Bunun için MBT alınmamalıdır. Sadece özel halk otobüsü taşımacılarının hassasiyeti duydukları kent içi toplu taşımaya dikkat çekilmek istenmiştir.

MBT her zaman her koşulda özel halk otobüslerine en büyük katkı sağlayan, destek veren, işbirliği yapan bir üretici firma olmuştur. Kent içi toplu taşımada da daha aktif görmek hakkımızdır. Gelecekte de böyle olacağına inanıyoruz.

Halk otobüsçülerinden Ankara çıkarması

İstanbul özel halk otobüs şirket yöneticileri, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ile görüşerek; halk otobüslerinin tanımlanmasıyla ÖTV ve KDV indirimi talebinde bulundu. Yıldırım, esnafın taleplerine sıcak baktı.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi adına İETT işletmeleri bünyesinde toplu taşıma hizmeti sunan Özulaş, İstanbul Halk Ulaşım, Yeni İstanbul Halk Otobüsleri, Mavi Marmara Ulaşım A.Ş. ve Tuzla/Topkapı Derneği yöneticileri Ankara çıkartması yaparak Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve mecliste grubu bulanan siyasi parti yöneticileriyle görüştü.

Özulaş Yönetim Kurulu Başkanı Göksel Ovacık, Tuzla/Topkapı Derneği Başkanı Kamil Akbaba, Mavi Marmara Yönetim Kurulu Başkanı Yıldırım Yılmaz, Yeni İstanbul Halk Otobüsleri Yönetim Kurulu Başkanı Şirin Varışlı ve İstanbul Halk Ulaşım Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Altuntaş ile şirket yönetim kurulu üyeleri ilk olarak Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ı makamında ziyaret etti. Kara Ulaştırması Genel Müdürü Talat Aydın'ın da hazır bulunduğu toplantıda şirket yöneticileri Bakan Yıldırım'dan; özel halk otobüslerinin 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda yönetmelikle tanımlanmasını, İDO'nun da faydalandığı ÖTV indiriminin yanı sıra, KVD indirimi talebinde bulundu. Bakan Yıldırım özellikle 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda özel halk otobüs esnafının tanımlanması noktasında kendilerine yardımcı olacaklarını ifade ederek, bununla ilgili çalışmaların başlatılması noktasında Kara Ulaştırması Genel Müdürü Talat Aydın'a talimat verdi.

Özel halk otobüs şirket yöneticileri Bakan Yıldırım ile yaptıkları görüşmenin ardından TBMM'de gru-



bu bulunan siyasi parti temsilcilerini ziyaret etti. Grubu bulanan partilerden ilk olarak MHP Genel Başkanı Devlet Bahçeli ile görüşen yöneticiler, daha sonra sırasıyla CHP Genel Sekreter Yardımcısı Mehmet



Sevgen ile DTP'li komisyon üyesini makamında ziyaret ederek, yaşanan sorunların çözümü noktasında desteklerini talep etti. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve siyasilerle yapılan görüşmelerin



esnaf açısından büyük bir gelişme olduğunu vurgulayan Özulaş Yönetim Kurulu Başkanı Göksel Ovacık, "Büyükşehir Belediyesi adına toplu taşıma hizmeti sunan özel halk otobüs esnafının 4925 sayılı

Karayolu Taşıma Kanunu'nda tanımlanmasıyla birlikte ben inanıyorum ki; şirket yöneticilerimiz ile esnafımız cesaretlenecek. Sorunların çözümü biraz daha kolay olacak" dedi.

Özulaş'tan esnafa yeni yıl hediyesi

Sosyal sorumluluk bilinciyle hareket ederek, örnek bir özel halk otobüs şirketi tablosu sergileyen Özulaş A.Ş., şoför ve biletcilerine yeni yıl hediyesi olarak gömlek ve kravat hediye etti. Şirket yöneticileri, yakın bir tarihte de ortakları ile şoför ve biletcilerini tiyatroya götürmeyi planlıyor.

Özulaş Yönetim Kurulu Başkanı Göksel Ovacık, yönetim ve denetleme kurulu üyeleriyle birlikte Kadıköy'de özel halk otobüsü şoför ve biletcilerine yeni yıl hediyesi dağıtarak gönüllerini aldı. Kadıköy duraklarında yapılan gömlek-kravat dağıtımının ardından şirket binasına gelen Özulaş A.Ş. yöneticileri, diğer bölgelerdeki esnafa da hediyeledikleri bölge denetçilerine teslim ederek onlara ulaşmasını sağladı. Şoför ve biletcilere dağıtılan hediyelerdeki



amacın gönül almak olduğunu dile getiren Başkan Göksel Ovacık, "Sektörde yaşanan sorunlar ve günlük işlerin yoğunluğu nedeniyle esnafımıza yönelik etkinlik yapma şansımız olmuyor. Bugüne ka-



dar yapamadığımız ama inşallah önümüzdeki günlerde yapmayı planladığımız; İstanbul da bir gezi programı, sinema, tiyatro programı gibi sosyal etkinlikler olacaktır. Olması da gerekir. Bilindiği gibi bir

bayram geçirdik. Hemen arkasında bir yılbaşı. Bizde esnaf arkadaşlarımızı kutlamak için bir armağan bile olsa bir yılbaşı hediyesi gibi gördük bunu. Şirketimizin armasını koyduğumuz, her araca iki gömlek, iki kra-

Metrobüs, Mavi Marmara'yı vuracak



İstanbul Büyükşehir Belediyesi, metrobüs hattını Beylikdüzü'ne uzatmak için çalışmalara başladı. Cevizlibağ-Avcılar arasında çalışan metrobüs hattı uzatılacak. Mecidiyeköy ve Beylikdüzü hatları eş zamanlı olarak başlayacak.

Metrobüs hattının faaliyete geçmesiyle birlikte yüzde 30 etkilendiklerini ve hattın uzamasıyla birlikte bu oranın yüz-

de 70'e çıkacağını dile getiren Mavi Marmara A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Yıldırım Yılmaz, "Topkapı-Avcılar hattının başlaması ile beraber biz yaklaşık kazan anlamında yüzde 30 civarında etkilendik. Metrobüs, Beylikdüzü'ne geldiğinde ise yüzde 70 civarında etkileneceğiz. Yenibosna'dan kalkan ve E5 üzerinden hareket eden araçlarımızın taşıdığı yolcuların büyük bir bölümünü Beylikdüzü sakinleri oluşturacaktır. Diğer bölgeler ise Beylikdüzü'ne yakın ve vatandaşın yürüyebileceği mesafelerdir. Esnafımızın metrobüs-

ten etkilenmemesi için bu araçların farklı yerlerde değerlendirilmesi gerekiyor. Aksi takdirde ölü bir halk otobüsü taşımacılığının olması veya yapılması mümkün değil" dedi.

"Esnafın mağduriyetini önleme anlamında tabii ki projelerimiz ve yeni çalışmalarımız olacak" diyen Başkan Yıldırım, Beylikdüzü-Bahçeşehir, Beylikdüzü-Boğazköy gibi metrobüs hattına dikey hatlar açılması yönünde girişimlerinin olacağını açıkladı. Bölgede 80 adet İETT aracının çalıştığına dikkat çeken Yılmaz, özel

halk otobüs hatlarını iyileştirmeye adanmış bir İETT tarafından kendilerine terk edilmesi gerektiğinin altını çizdi.

Her geçen gün zararına çalıştıklarını dile getiren Yılmaz, "Sadece E5 üzerinden Silivri, Çatalca, Büyükkçekmece üçgenine baktığımız zaman, yaklaşık olarak 740 tane ulaşım aracı bulunmaktadır halk otobüsü ve minibüs olmak üzere. Ayrıca UKOME karan olmasına rağmen, Trakya'dan Yenibosna ve Aksaray'a yolcu taşımacılığı yapan araçlar mevcut. Bu araçlarında çalışmaları acilen durdurulmalıdır" diye konuştu.

Yıl - 2 SAYI - 04 Fiyatı: 25 Ykr - Ocak 2008

www.tasimacilargazetesi.com

e-posta: info@tasimacilar.com

TAŞIMACILAR

İmtiyaz Sahibi

Mete Turizm Basın ve Yayıncılık Hizmetleri

San. ve Tic. Ltd. Şti. Adına

M.Naci KALENDER

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Hüseyin KARABULUT

Haber Koordinatörü

Nuri YILMAZ

Haber Müdürü

ÖZLEM ÜLKÜ

Düzeltilen Emre EVRİGEN

Basın ve Halkla İlişkiler Oya KAYA

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 -

CHLVEGÖZÜ Abit KIZILCA Rehber Gazetesi -

Hatay Cemil YILDIZ Antakya Gazetesi -

Ardahan - Posof - TÜRK GÖZÜ Bülent KILIÇ

Kılıç Ofset - Iğdır - DİLUCU Serdar ÜNSAL -

Ağrı Doğubayazıt - GÜRBULAK Sehattin

KAÇURU - Artvin Hopa - SARP Hayati AKBAŞ -

Sırnak - Silopi - HABUR Halil ÇOŞKUN - 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 yazılarının sorumluluğu yazarlarına aittir.

Taşımacılar Gazetesi basın meslek

ilkelerine uymaya söz vermiştir.

Varışlı, ikinci kez güven tazeleledi

Yeni İstanbul Halk Otobüsleri Ticaret A.Ş. 2. Olağan Genel Kurul toplantısı yapıldı. 2 adayın yarıştığı genel kurulda Şirin Varışlı, şirketin yeni başkanı seçildi.

İstanbul Grand Cevahir Hotel'de gerçekleşen genel kurula; Esnaf Odası ve TOHOB Başkanı İsmail Yüksel, Genel Sekreter Onur Orhon, Özulaş Yönetim Kurulu Başkanı Göksal Ovacık ve yönetim kurulu üyeleri, İstanbul Halk Ulaşım Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Altuntaş ve yönetim kurulu üyeleri, Mavi Marmara Ulaşım Yönetim Kurulu Başkanı Yıldırım Yılmaz ve yönetim kurulu üyeleri, Tuzla/Topkapı Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kamil Akbaba ve yönetim

tablosu sergiledi.

Şirket faaliyet ve gelir-gider raporlarının okunmasının ardından başkanlık için yarışan Murat Yeşilyurt ve Şirin Varışlı, ekibiyle birlikte yan yana gelerek üyelerinin önünde dostluk mesajı verdi.

286 üyenin oy kullandığı seçimlerde 2 geçersiz oy çıkarken, Murat Yeşilyurt 139, Şirin Varışlı 162 oy aldı. Yeni İstanbul Halk Otobüsleri Ticaret A.Ş.'nin yeni yönetimi ise şu isimlerden oluştu: M. Şirin Varışlı, M.Nesim Koçyiğit, Nihat Pelen, Şuayip Toptan, Yılmaz Hekim, Abdurrahim Yusufoglu, İsmail Koçali, Kazım Çağlı, M. Can Kulcu. Dene-tim kuruluna ise; Yusuf Erdoğan, Celalettin Tekrü ve Baki Balacı getirildi. Sonuçların açıklanmasının ardından başkanlık için yarışın Murat Yeşilyurt ve ekibi Şirin Varışlı'yı tebrik ederek, yeni dönemin esnaf için hayırlı olmasını diledi.

Genel Kurul sonrası gazetemize bir açıklama yapan Şirin Varışlı, "Bizleri destekleyen, oy veren, vermeyen tüm esnafımıza can borçluyum. Yeni dönem başkanlık ve yönetim seçimlerimiz yapıldı. Şuan önümüzdeki sorunların çözümü için çalışmalarımız başlayacaktır. Hizmet için buradayız ve tüm esnafımıza hizmetimiz eşit mesafede olacaktır. Bugüne kadar yapmış olduğumuz icraatların bundan sonra da de-



vamı olacaktır. Bugünkü mesaj benim için biraz farklıydı. Tam hizmet vermiş değilim. Ben o hatalarımı öyle gördüm. Bundan sonra o hatalarımı düzelteceğim ve daha iyi hizmet vereceğim" dedi.

"İstanbul'da halk otobüsleri meseleleri vahim durumdadır. İETT'nin alt yapısı, hareket amirleri, trafik kazaları vs." diyen Varışlı, ek-siklerin biran evvel tamamlanması için ekip çalışması yapacaklarını altını çizdi.

Yeni dönemin kendileri için çok

zor bir dönem olacağını da dile getiren Varışlı, "Biletçi olayı var. Aktarma olayı var. İhale olayı var. Önümüzde yerel seçimler var. Belediyeler başkanımız bize zam veriri mi vermez mi? Onun tartışmaları var. Bizlerin plaka durumu söz konusudur. Yeni dönem her ne kadar zor olsa da esnafımız adına güzel işlerin altına imza atacağımıza inanıyoruz" diye konuştu.



HALK OTOBÜSLERİNE BAKIŞ

Göksal PURTUL



Toplu taşımacılığa yeni sistem

2008 yılı halk otobüslerinin geleceği için çok önemli kararların alınması ve yeni uygulamaların yürürlüğe girmesi için miladi bir yıl olacağının sinyallerini şimdiden vermeye başladı.

İETT, 2008 yılı çalışma programında; özel halk otobüslerinin kurumsallaşmasının temellerini attı. İETT'nin, halk otobüslerinin kurumsallaşması için aldığı kararlar arasında şu gibi kararlar bulunuyor:

01.01.2008 itibari ile biletçi uygulamasına son verilmesi; Özel halk otobüslerinin bağlı bulunduğu şirketlerin birleştirilerek tek çatı altında toplanması, elektronik bilet uygulamasının başlaması gibi gelişmeler karşısında özel halk otobüs yöneticilerinin de bir çalışma yaparak, İETT yöneticileri ile beraber koordineli bir şekilde halk otobüslerinin faydası yönünde çalışmalara dahil olması ve halk otobüslerinin geleceği hakkında en doğru kararların alınabilmesi için bir dizi ön hazırlık çalışması yapması gerekmektedir.

Özel halk otobüs yöneticilerinin yapacağı bu çalışmalara katkı olsun diye bende kendi düşüncelerimi aktarmaya çalışacağım!..

Örneğin bir pilot bölge oluşturularak, İETT otobüsleri bu bölgeden tamamen çekilmedi ve aynı sayıda özel halk otobüslerinin bu bölgede havuz sistemi uygulaması ile çalışması ve kazancın bölgedeki araç sayısına eşit şekilde paylaştırılması sağlanabilir.

Netice itibari ile araçlarda biletçi uygulaması kalkacağına göre bu sistem rahatlıkla uygulanabilecek bir sistem olmaktadır. Bununla birlikte çalışma saatleri İETT'nin belirlediği şekilde uygulamaya devam edecek, denetimler sıklaştırılacak, hatta ve hatta bu bölgede çalışan özel halk otobüslerinin aynı araçtan faydalanabilmesi sağlanabilir. Giriş çıkışları kontrol altında tutulabilir. Çalışma sonunda bölgesinin performansına göre eksiklikler tespit edilerek bu sistem diğer bölgelerde de yavaş yavaş uygulamaya sokulabilir.

Bu sayede son dönemlerde yaşanan halk otobüsçülerinin kendi aralarında yasadıkları birçok sıkıntı ve halk tarafından yapılan birçok şikâyet çözüm bulur. Sıkıntılıların çözüme kavuşmasıyla birlikte özel halk otobüslerinin modern bir şekilde İstanbul halkına en iyi şekilde hizmet etmesi sağlanır.

Yazımıza son verirken bu önerilerimizi özel halk otobüs ve İETT yöneticileri umarız dikkate alır ve İstanbul toplu taşımacılığı, hak ettiği yere gelir. Bundan da İstanbul halkı en güzel şekilde faydalanır.

Halk otobüsçülerine, ulaşım desteği



Yeni İstanbul Halk Otobüsleri Ticaret A.Ş.'nin 2. Olağan Genel Kurul toplantısı'na sponsor olan Ulaşım A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Purtul, amaçlarının özel halk otobüs esnafının her konuda sıkıntılarını gidermek olduğunu söyledi.

2002 yılında Ulaşım A.Ş. olarak kurulan ve 2003 yılında Ulaşım Otomotiv olarak faaliyet alanını genişleten firma; özel halk otobüs esnafına yağ, lastik, sigorta aracılık hizmetleri ve araç temini gibi birçok hizmet sunuyor.

"Ulaşım şirketler grubunun müşteri portföyünün yüzde 75'i İstanbul genel halk otobüsçülerinden oluşmaktadır" diyen Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Purtul, kendilerinin de yıllardır toplu taşıma sektöründe esnafın yaptıklarını ve bundan dolayı halk otobüs camiasında tanındıklarını dile getirdi. İstanbul özel halk otobüs şirketlerine her konuda destek verdiklerini de açıklayan Purtul, "Sosyal sorumluluk bilinciyle hareket eden firmamız, halk

otobüs şirketlerimizin her türlü aktivitelerine sponsor olarak ekonomik destek veriyor, vermeye de devam edecektir" dedi.

Ulaşım A.Ş.'nin kış dönemi için 3 farklı noktada mobil servis oluşturduğunu da açıklayan Purtul, "Yıl boyunca 24 acil servis hizmetlerimiz mevcuttur. Bunun yanında kış dönemine mahsuben 3 farklı noktada mobil servis oluşturduk ve yolda kalan halk otobüsüne anında müdahale ediyoruz. Goodyear'ın 4 mevsim ve kış lastiklerini cazip kampanya ve uygun ödeme koşullarıyla esnafımıza hizmetine sunduk. Sigorta aracılık hizmetlerinde de her türlü kolaylığı sağlıyoruz. Amacımız esnafımıza hak ettiği hizmeti en iyi şekilde sunmaktır" diye konuştu.

Yaşayan efsane Füze Çarşısı

Oto müzik görüntü sistemlerinin tek adresi yıkılan Topkapı Füze Çarşısı efsanesi Eresin Otel'in civarında 25 esnaf ile yeniden yaşıyor. Daha modern bir yer olan yeni Füze Çarşısı'nda her marka ses sistemlerini bulmak mümkün. Yıkılan Topkapı Füze Çarşısı efsanesi yeni yerinde hizmet vermeye devam ediyor. Eski çarşıya nazaran çok daha yeni, modern, temiz, kaliteli bir yer olan yeni Füze Çarşısı'nda her markadan kendine ait bayisini bulmak mümkün. Füze Çarşısı; Kicker, Audio Systemiground Zero, Us Blaster, Earthquake, Pioneer, Akpine, Sony, Kenwood, Sierra, Alpa Sonic, Cadence, Edison, Mtx, Jbl, Infinity, Hei, Xetec, Jvc gibi markaların garantili, "0" ve ikinci ellerini kredi kartına taksit imkânları ile Türkiye'deki oto müzik sisteminde en geniş kapsamlı seçeneğe sunan çarşı unvanını elinde bulunduruyor.

Yıkılan Topkapı Füze Çarşısı efsanesinin yaşıtılması için büyük uğraş içinde

olduklarını dile getiren özel halk otobüs şirketi Halk Ulaşım A.Ş. kurucu başkanlarından ve Panorama'nın ortağı Yusuf Şark, "Yıllardır Topkapı'da faaliyet gösteren çarşımız, 2006 yılında Büyükşehir Belediyesi tarafından yıkıldı. Yıkılan Topkapı Füze Çarşısı efsanesinin yaşıtılması için 25 esnaf bir araya gelerek Arpa Emni Mahallesi Topkapı Cade-



si'nde Füze Çarşısı'nı inşa etti. İstanbul'da oto müzik ve görüntü sistemleri üzerine sayısız hizmet veren esnaf bulunuyor ama Füze Çarşısı'nın en büyük özelliği; kaliteli malı piyasadan daha ucuz tüketiciye sunması ve esnafın bu işi layıkıyla yapmasıdır" dedi.

Oto müzik ve görüntü sistemlerinin ehil kişiler tarafından kurulması gerektiğinin altını çizen Panorama'nın diğer ortağı Uğur Kutlu, "23 yıldır sektörde faaliyet gösteriyorum ve bu sistemlerin ehil olmayan kişiler tarafından geliştiği güzel yapılmasına çok üzülüyorum. İstanbul'da oto müzik ve görüntü sistemlerinin kalbi Füze Çarşısı'dır ve bu efsaneyi yaşatmak için 25 esnafımız ile sektörde mücadele veriyoruz. Füze Çarşısı esnafı olarak sayısız otobüs, minibus ve otomobillere müzik sistemleri hizmeti verdik ve vermeye

devam ediyoruz" diye konuştu. Ses sistemleri kurulduğunda Dünya 2'nci liği unvanına da sahip Kutlu, Füze Çarşısı efsanesinin yaşaması için yoğun çaba sarf etdiklerini ve yakın zamanda çarşının tekrar eski günlerdeki gibi canlanacağını kaydetti.



İETT neyin peşinde?



İstanbul'da Büyükşehir Belediyesi adına İETT çatısı altında toplu taşıma hizmeti veren özel halk otobüsleri adeta kışkaç altında. Esnafın yaptığı en ufak sorun bile İETT yetkilileri tarafından büyütülerek ağır cezalarla cezalandırılıyor. Ümraniye-Taşdelen hattında çalışan C-962 kodlu Yakup Çamur'a ait özel halk otobüsü, yolcudan düşük ücret aldığı gerekçesiyle; yolcu olarak araçta bulunan İETT denetçisi tarafından rapor tutularak bağlantı. Günlendirli bağlı olan aracın sahibi Yakup Çamur, konuyu yargıya taşıdı.

İETT şoförlerinin ücretsiz yolcu taşımasına rağmen onlara herhangi bir ceza işlem yapılmadığını, her türlü ceza işlemin özel halk otobüs esnafına uygulandığını açıklayan Yakup Çamur, "Serbest biniş kartı bulunmayan ancak İETT şoförünün tanıdığı bir kişi İETT aracına bindiği zaman şoför onu ücretsiz taşıyor, her hangi bir ceza da almıyor. Benim aracım düşük ücret aldığım için bağlandı. Düşük ücret aldığım doğrudur. Almadım demiyorum. Aracıma binen yolcu tanıdık ve 1,30 Ykr almam gerekiyordu ancak tanıdığım yolcu bana eksik ödeme yaptı bende 'belki parası yoktur olsa eksik ödeme yapmazdı' diye düşündüm. Zaten aracımıza binen tüm yolcularımıza taksak da-tanmasak da gerekli tüm kolaylığı gösteriyoruz. O sırada araçta bulunan denetçi rapor tuttu ve aracım bağlandı" dedi.

Aracın bağlanmasının ardından 2 gün geçtikten sonra konuyu yargıya taşıdığını dile getiren Yakup Çamur, "Bizlere belli baskılar uygulandığı için İETT'ye dava açtım. Günün belirli saatlerinde Ümraniye trafiği adeta felç olur. Bizim çalıştığımız hatta 2 dakika geç geldin diye ceza veriyorlar. Bizim elimizden gelen bir şey yok. Ne yapıyorsak boş. Baskı altında bırakıyorlar bizi. İtiraz ettiğimizde de genelde her zaman kendileri haklı çıkıyor. Çünkü kimi kime şikâyet edeceksin ki? 12-13 senedir toplu taşımacılık sektöründe faaliyet gösteriyorum ve son 1-2 senedir bize karşı baskılar arttı" diye konuştu.

SEKTÖREL EĞİLİM



İSTAB Başkanı

Levent BİRANT

İstanbul ve ulaşım sorunu

Hepimizin ortaklaştığı ve çözümü konusunda fikir ürettiği İstanbul'un kentiçi ulaşım sorunun çözümünü konusunda biz sektör temsilcilerinin de büyük bir heyecanla desteklediğimiz dev projeler bir biri arkasına basılıyor ve bitenler hizmete açılıyor.

Dün hayal bile edemediğimiz boğaz tüp geçişi başarı ile sürüyor. Üçüncü Boğaz Köprüsü için gerekli alt yapı ve planlama çalışmaları hızla tamamlanıyor. Şehrin altından geçen ve şehri altından birbirine bağlayan tünel inşaatları bitirme durumuna gelmiş görünüyor. Tercihli yollar, metrobüsler, minibüslerin şehir dışına çıkarılması uygulamaları hızla yaygınlaştırılıyor. Bunların yanı sıra şehir içi trafiğin deniz ve demir yolu ile entegre edilmesi için bu hizmetler İBB'ye devredilerek modernize ediliyor.

Trilyonluk bir değer ifade eden bu yatırımlarla şehrin en müzmin ve yılların birikiminden kaynaklanan sorunu şehrimizin gelecek on yılları da dikkate alınarak giderilmeye çalışılıyor.

Kamunun üstlendiği bu hizmetlerden vatandaş olarak yararlanan ve bu hizmetlerin bir bölümünü yerine getirerek ticari bir faaliyet yürüten biz sektör temsilcilerine de bu sorunun çözümünde sorumluluk ve görev düşüyor.

Sektör temsilcisi olarak bizler yani şehiriçi insan taşımada sektöründe hizmet üretmek katma değer sağlayan şirketlerimizin sadece çözüm konusunda öneri üretmekle kalmayıp aynı zamanda çözüme katkı sağlayacak farklı uygulamaları hayata geçirmemiz gerekiyor.

Bu uygulamaların başında kurumlarımızda çalışan sürücülerimiz ve tedarikçilerimizin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlememiz ve onlara gerekli eğitimleri aldığımız geliyor. Mevcut sıkışıklıktan dolayı zaten kördüğüm olan İstanbul trafiğinde özellikle tedarikçi araçların kurallara uygun, hız limitlerini aşmayan, yayalara saygılı bir araç kullanımı sergilemeleri için düzenli bir eğitim almalılarının sağlanması ve sürekli bir denetime tabi tutulmaları gerekiyor. Aynı şekilde zorunlu hale getirilen psikotek uygulamalarından başari ile geçmiş tedarikçilerin filolarımızda görev yapmasının öneme sağlanması büyük önem taşıyor. Aynı şekilde güvenli sürüş teknikleri eğitimlerini sürekli olarak tedarikçilerimizin araç kullanma kalitelerini yükseltmemiz ve araçlarında kötü hava koşulları için gerekli ekipmanı bulundurmalarını sağlamalıyız. Bu konuda göstereceğimiz her çaba İstanbul kent içi ulaşımında gerekli kural ihallerini, ekipman eksikliğinden kaynaklanan yolda kalmaları, trafik stresinden meydana gelen sürücü münakaşalarını minimize ederek en azından bunların yol açacağı tıkanıklıkları ortadan kaldıracaktır. Hepimizin her gün yollarda rastladığı bu gibi problemlerin minimize edilmesi düşünüldüğü takdirde azımsanmayacak bir rahatlama sağlayacaktır.

Sektör temsilcisi olarak bizlerin önemle dikkat edeceği hususlardan bir diğeri ise filolarımızdaki araçların model standartlarının yükseltilmesi oluşturmuyor. Düşük modelli bakımı yapılmamış motoru yıpranmış araçlarla verilen hizmette sadece müşteri memnuniyetinin sağlanamıyor olması değil aynı zamanda şehre karşı da haksızlık yaptığımızı bilmeliyiz. Böylesi araçlardan kaynaklanan arızaların yol açtığı trafik tıkanıklıklarını hepimiz her gün görüyoruz. Bunun dışında sektörümüzün en olumsuz özelliği olan egzoz gazlarının böylesi araçlarca normalin üzerinde bir oranda atmosfere salınması soluduğumuz havayı her gün biraz daha zehirlemektedir.

Hepimizin ortak yaşam alanı olan şehrimizi sadece sektör temsilcisi olarak değil hemşehri olarak da borcunuzu ödemek için bu küçük çabalarımızın büyük katkı sağlayacağını bilinci ile ticari faaliyetimizi sürdürmeliyiz. Unutmayalım ki bütün büyük başarıların başlangıcı küçük çabalar ve bu yapacağımız uygulamalar aynı zamanda ticari faaliyetimize de olumlu geri dönüşler sağlayacaktır.

Hizmet rekabetinin ücretin dışına çıkartılıp böylesi toplumsal duyarlık projelerine taşınması sektörümüzün saygınlığını artıracak gibi , niteliğini de yükseltecektir.

Tüm meslektaşlarımızın dikkat ve özenini hizmetimizin bu yönlerine de ilgi göstererek sürdüreceklerini biliyor ve inanıyorum ve bu yolda göreve çağırıyorum.

Metrobüs hattı Beylikdüzü'ne uzuyor

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, Cevizlibağ-Avcılar arasındaki metrobüs güzergâhının Beylikdüzü'ne kadar uzayacağını açıkladı. Topbaş, "Mecidiyeköy ve Beylikdüzü hatları eş zamanlı olarak başlayacak" dedi.

Topkapı/Cevizlibağ-Avcılar arasında ulaşımı 17 dakikaya düşüren metrobüs, kısa zamanda günlük 180-200 bin yolcu taşıma kapasitesine ulaştı. Büyükşehir Belediyesi, hattı Beylikdüzü'ne uzatmak için çalışmalara başladı.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ulaşımı ciddi yatırımlar yaptığını açıklayan Belediye Başkanı Kadir Topbaş, "Biliyorsunuz metrobüsü Beylikdüzü'ne ulaştırıyoruz. Ulaştırılmasıyla ilgili proje çalışmalarını başlattım. Mecidiyeköy ve Beylikdüzü hatları eş zamanlı olarak başlayacak. İETT arsasının parası gelsin başlayacağız. Paraya ihtiyacım var. Yatırım yapacağız. Bu paralar buraya harcanacak. Ciddi yatırımlar yapıyoruz. Bugüne kadar bu boyutta bir yatırım yapılmadı. Böyle bir yatırımı daha da sürdürmek, daha da çok yapmak ve sıkıntının önüne geçmek için maddi güce ihtiyaç var. Bu bir gerçek" dedi.

Hollanda'dan bu yılsonuna kadar gelmesi beklenen metrobüs araçlarının bazılarının henüz gelmediği açıklayan Topbaş, "Onların gelmesi Haziran ayını bulacak. Siz aracı mı hizmeti mi bekliyorsunuz? Buna bakmak lazım.



Şu anda orada günde 180-200 bin insan taşıyor. Müthiş bir olay yaptık. Bugüne kadar niye düşünülmüştü diye insanlar soruluyor" açıklamasını yaptı.

Metrobüs hattından etkilenen minibüslerin durumuna da değinen Topbaş, "Bu hattaki otobüsler 1 Ocak 2008'den itibaren kademeli olarak kısa sürede başka

hatlara kaydırılacak. Bu hatta faaliyeti gösteren bin 307 minibüs var. Bin 150 tanesi başka hatlara verildi. Geri kalanı havuza alındı. Edirnekapi-Sultancağızı hattında



da 576 minibüsün başka hatlara dağıtımı yapıldı. Her ne kadar memnun kalmamak da halkımızın tepkileri olsa da bugüne kadar böyle geldik ama bundan sonra artık çok modern, hızlı bir ulaşım ağını oturttuk. Minibüsler artık iç bölümlerden metrobüslere yolcu taşıma fonksiyonu üstlenecek. Bu yan yollardaki trafiği rahatlatacak. Çünkü biz aralara kadar girip otobüs seferleri koyuyoruz. O zaman otobüs seferlerini araya koymayacağız" şeklinde konuştu.

İstanbul'da "Deniz Taksi" dönemi başlıyor...

Yeni deniz taksi modelini tanıtan Başkan Topbaş, 40 gün içinde deniz taksi işletmeciliği için ihaleye çıkacaklarını ve deniz taksilerin 2008 yılının sonbahar aylarında hizmet vermeye başlayacağını açıkladı.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, Yenikapı'daki İDO Genel Müdürlük binasında düzenlenen basın toplantısında Deniz Taksi Projesi'ni basına tanıttı. Deniz taksi işletmeciliği için 40 gün içinde ihale açacaklarını ve ilk etapta 6 taksinin 27 iskelede 24 saat hizmet vereceğini belirten Başkan Kadir Topbaş, "İstanbul'da bir tarih düşecek deniz taksilerin başladığı süreci birlikte yaşıyoruz. Bugün taslak modelini tanıttığımız ve İstanbul'da iki nokta



saati hızlı, konforlu bir şekilde hizmet verecek deniz taksileri 2008 yılının sonbaharında hizmete alması olacağız. Böylece insanlarımızın denizin doğal asfaltından daha fazla istifade ettirmiş olacağız ve İstanbul'da iki nokta

arasındaki erişimi kolaylaştırmış olacağız. İstanbullular'a hayırlı olsun. İnşallah ihaleyi alan firma iyi bir hizmet verir ve İstanbullular memnun kalır. Başarılı olursa iskele ve tekne sayısını arttıracaktır" diye konuştu.



SEKTÖREL EĞİLİM



ÇE-TUR Çelebi Turz.Gen.Müdr.

Suat SARI

Trafik emin ellerde değil

İstanbul'da yasayanlar olarak trafik sorunundan hepimiz şikâyetçiyiz. Başta kamu kurumları yetkilileri ve sonra sivil toplum örgütleri bilimsel olmayan çözüm önerileri getiriyorlar.

Konuya hâkim olan akademisyenlerin orta ve uzun vadeli önerilerine ise kısa vade çözüm bekleyenlerce hiç ama hiç önem verilmiyor.

Bugüne kadar bu konudaki uğraşlardan hiçbir çözüm bulunmadığını üzülerek seyretektiyiz. Çünkü konuya çözüm arayanlar veya çözüm önerileri sunanlar, maalesef konunun uzmanı olan insanlar değil. Dikkat edin görüşlerin çoğunluğu yeni yollar, köprüler ve katlı kavşak ile katlı yollardan geçiyor. Oysaki trafikte araç kullanımını özendirdiğiniz ve şehre girişleri teşvik ettiğiniz süreçte, şehirler yaşanmaz

hale gelecek ve hiçbir çözüm kalıcı olmayacaktır.

Öncelikle İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde ve diğer trafikle ilgili kurumlarda ne kadar ulaşım uzmanı ve akademisyeni olduğuna tespit etmek gerekir. Maalesef trafik yönetimini üstlenmiş kamu kurumlarında bu işin eğitimini almış uzmanlar olmadıgından İstanbul'daki ulaşım düzenlemeleri ehil olmayan ellerde yapılıyor. Bu ise milyar YTL'lerin kalıcı çözümlere harcanmamasından israf ekonomisi olarak topluma enflasyon olarak geri dönüyor.

Çözüm ve öneriler

1- İstanbul'un trafiği trafik mühendisliği eğitimi almamış hasbelkader belediyeler ve karayolları genel müdürlüğünde yetişmiş teknik elemanlarca yönetilmekte ve hatta müteahhitlerin kendi inisiyatifleriyle yaptığı geometrik düzenlemelerle şekillenmektedir.

Çözüm;

50 yıldır üniversitelerinde trafik mühendisi yetiştiren bilgi teknolojilerini çok iyi uygulayan Almanya ve İngiltere gibi ülkelerde trafik mühendisleri yetiştirmek üzere devlet kanalıyla burslu öğrencilere imkân sağlanmalıdır. Üniversitemizde trafik ve ulaşım mühendisliği fakülteleri kurulmalıdır. Buradan mezun olan uzmanlar görev aldıkları kamu kurumlarında hiçbir

yönetim değişikliğinde yerlerinden olmadan uzun yıllar teşvik edilmelidirler.

2- Ülkenin kaynakları gerek zaman kayıpları gerekse sıkışık trafikten dolayı oluşan yakıt tüketimlerinden her yıl 50 milyar dolar heba edilmektedir. Bu parayla kaç okul kurulacağını düşünmek gerekir.

Petrol üreten bir ülkeymiş gibi yollarımızdaki araçlar bir kişinin araç sürdüğü zengin bir görünümde olup, bu açıkça bir petrol israfıdır. Anadolu yakası sabah Avrupa'ya geçilen akşam Anadolu'ya geçilen bir yatakhane görünümündedir. Bu mantıkla 10 köprü bile yetmeyecektir.

Çözüm;

Boğazlardaki Köprüler orta şeritlerinde tesis edilecek hızlı tramvay ve her iki yakadaki otoparklı transfer merkezleri insanların araç kullanımını engelleyecek ve toplu taşıma tercih etmesini sağlayacaktır. Boğazın her iki yakasına kurulacak mini iskelelerle Deniztaksi projesi süratle devreye alınmalıdır.

3- Ülkenin zaman ve petrol tüketimiyle kaynakları israf edilirken ve bu kadar trafik kazasıyla binlerce insanı ölümler trafik problemi İçişleri Bakanlığı'nda bir departman olarak yer almamalıdır. Maalesef trafik polislerimiz eğitilmiş değildir. Kavşaklarda el sallamayı trafik polisiği zannetmektedirler. Ana arterleri yöneten trafik müdürleri ve ekipleri akademik kariyer

sahibi olmayıp hasbelkader çevik kuvvet yada diğer departmanlardaki başarılarıyla trafik departmanlarına atanmaktadırlar

Çözüm;

Süratle bir trafik bakanlığı kurulmalı. Var olan uzmanlar burada görev almalı. Üniversite mezunu yeni uzman adayları yurtdışında eğitilmelidir.

4- Hiçbir büyük alışveriş merkezinin şehir merkezine kurulmaması gerekir. Şehir merkezleri etrafına yeraltı katlı otoparkları kurulmalı ve şehre araç girişi özendirilmelidir. Gümrükler, nakliye ambarları ve TIR garajları süratle şehir dışına çıkarılmalıdır.

Çözüm

Trafik bakanlığı onayından geçmemiş hiçbir alışveriş merkezi ruhsat alamamalıdır. Şehir içinde garaj ve depo amaçlı yerlere asla müsaade edilmemelidir.

5- Şehir merkezleri Ana arterler ve otoyollara 07.00-23.00 saatlerinde binek araç ve kamyonetler dışında TIR ve benzeri kamyonlar asla girmemelidir.

6- Fabrikalar 06.00 da, devlet daireleri 07.00'de, okullar 08.00 de işbaşı yapmalıdır. Bu yerler 8 saat sonra aynı saat aralıklarıyla iptitimi yapılmalıdır.

7- Yıllardır halkımız trafik kültüründen mahrum bırakıldı. Görsel ve yazılı basın ile billboardlarla 10 yıl boyunca trafik bilimi ve

kuralları halka öğretilmelidir. Almanya 1950'den beri 30 yıl boyunca görsel medya ile halkını trafik bilimi hakkında aydınlattı. Almanya'da kavşak stop çizgisini araçla bir ay içinde üst üste iki kere ihlal eden sürücü akil hastanesine gönderiliyor.

8- Ülkemiz hafif ticari araç satışında dünyada ilk 3'e girmektedir.

Tüm üretici firmaların (Mercedes, Volkswagen vb.) sponsorluğuyla trafik eğitimleri ilköğretim okullarında zorunlu ders olarak trafik bakanlığı eğitimcilerinin vereceği teorik ve pratik eğitimlerle desteklenmelidir.

9- Ehlivetter Trafik Bakanlığı'nca verilmelidir. Mevcut tüm sürücüler ve yeni ehliyet alacaklar psiko-teknik testler, defansif sürüş eğitiminden geçmelidirler.

10- Şehir merkezlerine ve tarihi yarımadaya girişler araçlara takılacak ciplerle kontrolü bir düzende ücretli olmalıdır (ör: Singapur)

Bu tedbirlerin dışında çözüm yoktur.

Bu ülke her yıl teröre verdiği şehitler kadar trafik terörüyle binlerce insanı yitirmektedir. Ülkedeki zaman ve para israfının en büyük nedenlerinden biri TRAFİK problemidir.

Bu konuda ivedi olarak arama konferanslarına başlanması gerektiğine inanıyorum.

Saygılarımla

Karadeniz'e 1,5 milyar \$'lık yatırım

Trabzon İstisare ve Değerlendirme toplantısına katılan Sanayi ve Ticaret Bakanı Zafer Çağlayan, toplantıyı yönetti, ülke ekonomisindeki gelişmeler, yenilikler hakkında açıklamalarda bulundu.

Bakanlığı'nın uygulamaya koyacağı bölgesel ve sektörel teşvik konusunda ayrıntılı bilgi aktaran Bakan Çağlayan, bölgenin kendine bir sektör seçmesini istedi. Karadeniz'e 1,5 Milyar dolarlık otomotiv yatırımının gelebileceği müjdesini verdi.

Bakan Çağlayan ayrıntılar hakkında bilgi vermezken, görüşmelerin sürdüğünü, geniş açıklamayı daha sonra yapılabileceğini bildirdi.

Sanayi ve Ticaret Bakanı Zafer Çağlayan yönettiği toplantıda önce herkese söz verdi. Ardından dile getirilen öneri ve görüşleri yanıtladı. Gündemdeki çeşitli konulara ilişkin açıklamalarda bulunan Zafer Çağlayan 105 milyar dolar yakala- nış olan ihracatı artırmak gerektiği- ne işaret etti. Bunun için yeni rol- ler, yeni yatırımlar, yeni ihracat pa- zarlarının aranması için çalışıldığını belirtti.

Avrupa Birliği'nin Türkiye'nin 45 yıllık bir hedefi olduğunu, son dönemde ciddi adımlar gerçekleştirildiğini vurgulayan Zafer Çağlayan, "Türk ihracatının yüzde 50'den fazlası AB ülkelerine yapı- lıyor. 105 milyar dolarlık ihracatımız 180 ülkeye gerçekleştiriliyor. 50 milyar dolarlık ihracat ise AB ülkelerine yapı- lıyor. Gümrük Birliği kalitesi ve rekabeti ülkemize getirdi. Bugün Dünya'da üretilen bin aracın 14'ü Türkiye'de üretiliyor. 18,5 milyar dolar otomotiv sektörü ihracat gerçekleştiriyor. Otomotiv sektörünün Dünya liderleri ülkemize gelmek zorunda. Otomotiv devleri 1,5 milyar dolarlık yatırım için ülkemize geliyor. Neden bu yatırım Karadeniz'de olmasın? Karadeniz'in şansı olur mu? Bence olur çünkü limanınız var ve ihracat şansı olan bir pazarınız var. Fiziki olarak altyapının



Sanayi ve Ticaret Bakanı Çağlayan, Karadenizli iş adamlarına önemli mesajlar verdi

hazırlanması gerekiyor. Fiziki olarak denizyolunun yanında demiryolu ve kara- yolu bağlantılarının güçlendirilmesi gereklidir" diye konuştu.

Türkiye'nin ihracat pazarını çeşitlendirme için bazı çalışmalar gerçekleştirildiğini vurgulayan Sanayi ve Ticaret Bakanı Zafer Çağlayan, mevcut teşvik sisteminin şüphesiz önemli katkıları olduğunu ancak bu katkının daha da öteye taşınması için bir takım tedbirler ve uygulamalar getireceklerini söyledi. Zafer Çağlayan, "Bunun için teşvik sistemini bölgesel ve sektörel bazda, yeni ve üstün, rekabetçi, ileri teknoloji, yüksek kat- ma değer yaratması açısından değerlendirme çalışmalarımız var. Bir il bir diğer

ile rakip olmayacak" dedi.

Halen yürürlükte olan Türk Ticaret Kanunu'nun 1957 yılında çıkarıldığını vurgulayan Sanayi ve Ticaret Bakanı Zafer Çağlayan, kendisinin de aynı tarihte doğmuş olduğunu ilerecek. "İnşallah bu kanunu bu mecliste değiştireceğiz. Bütün düzenlemeleri yenileyeceğiz. Ticarete yenilecek ve kolaylaşacak. Bu kanun ne tür kolaylıklar getiriyor. Örneğin bir kişi tek başına anonim şirket kurabilecek. Artık herkesi ortak etmek zorunda kal- mayacak. Şirket genel kurullarına elektronik ortamda katılıp, oy verebilecek. Bu tür değişiklikler ile şirketleri güçlen- direceğiz. Şirketleri denetleme yapanları da denetleyeceğiz."



len bin aracın 14'ü Türkiye'de üretiliyor. 18,5 milyar dolar otomotiv sektörü ihracat gerçekleştiriyor. Otomotiv sektörünün Dünya liderleri ülkemize gelmek zorunda. Otomotiv devleri 1,5 milyar

dolarlık yatırım için ülkemize geliyor. Neden bu yatırım Karadeniz'de olmasın? Karadeniz'in şansı olur mu? Bence olur çünkü limanınız var ve ihracat şansı olan bir pazarınız var. Fiziki olarak altyapının

Trafikte Yeni Dönem!..

M.Sabri Danabaş/Ankara

2008 Nisan ayında hayata geçi- rilecek düzenlemelerde trafik po- lisi artık mahal yerinde bekle- meyecek.

Meclis Komisyonu'nda tasarı halinde görüşülmekte olan ve 2008'in Nisan ayında uygulanması düşünülen trafik kazalarında her iki tarafta kazanın oluştuğu meskür mahallerde Trafik Polisi'ni bekle- meyi şart tutan uygulamayı yürürlükten kaldırıyor. Sigorta şirketleri tarafından hazırlanan özel bir tutana- ktaki her iki aracın sürücüleri, sürü- cü belgeleri, araç marka ve model- leriyle kaza anındaki ilgili tüm bilgi- leri içeriyor.

Kaza esnasında ve meskür mahal- lerde her iki tarafın da hazırlayabile- ceği, araçların ilk darbe aldığı ve çar- pışma yerinin taslağı ve krokisi bu tutanak üzerinde çizilerek kazanın oluşu şeklini basit bilgilerle dönüştü- rüyor. Kazanın oluşu ve cereyan edi- şii şekliyle ilgili olarak mutabakat sağlanıp sağlanmadığı bu belge üze-



rinde belirtilecek. Bu tespit sayesinde ilgili sigorta şirketleri kusur oran- larını buradan belirleyip tespit edebi- lecekler. Hasarların ilgili sigorta şir- ketlerine tazmini açısından fotoğ- rafların çekilmesi ve sürücüler tara- fından bu tutanakla gönderilmesi ha- linde, sigorta şirketlerinin işini hem zaman açısından hem de kolaylaştır- ması açısından bir takım avantajlar

sağlıyor. Büyük boyutlu trafik kaza- larında ve bu statülerle aşan durum- larda trafik polisi çağınarak kazanın çözümü ve hasarların tazmini ciheti- ne gidilecek. Alkol nedeniyle oluşan trafik kazalarında trafik polisi, karşı- lıklı mutabakat sağlanamadığı taktir- de mahal yerine çağınacak. Kaza oluşuktan sonra yol trafiğe açılarak normal akış sağlanacak. Sistem oto-

matik olarak diğer sigorta şirketini uyararak bu kistaslar çerçevesinde kusur oranlarını belirleyecek. Bu oranlar %50-100 arasında (3) gün içerisinde belirlenecek. Ve bu kararlara sürücüler tarafından gerektiği durumlarda itiraz edilebilir hakkı do- ğacak. Anlaşmazlıklar halinde özel bir komisyon devreye sokularak so- runların çözümü ciherine gidilecek.

Soba kurulan minibüs bağlandı

Ağrı'da il merke- ziyle Goncalı Köyü arasında 04 AV 522 plakalı mini- büs ile yolcu taşımacılığı yapan Sıddık Dursun, aşırı soğuklar nedeniyle mi- nibüsüne odun sobası kur- muştur. Ancak, Dursun'un sobalı taşımacılık hizmeti sona erdi.

Ağrı'da yolcu taşımacı- lığı yapan ve müşterilerini ısıtmak için aracına soba kuran şoförün aracı bağlandı.

Ağrı Trafik Şube Müdürü Murat Günaydın'dan edindiğimiz bilgiye göre Ağrı il merkezi ile Goncalı köyü arasında yolcu taşımacılığı yapan ve ısınmak amacıyla aracına odun sobası kuran Sıddık Dursun adlı şoförün kullandığı 04 AV 522 Plakalı minibüs Karayolları Trafik Kanunu'na muhalefetten, araçta teknik değişiklik yapıldığından yakalanarak bağlandı. Ağrı Emniyet Müdürlüğü Trafik Şube Müdürlüğü ekipleri tarafından yapılan yol kontrollerinde yakala- nan minibüsün 2918 sayılı Karayolları Trafik Ka- nunu'nun 32 ve 34. Maddeleri uyarınca bağlandığı belirtildi.

Günaydın, bağlanan araca 104 YTL para cezası verildiğini ve aracın bir otoparka çekilerek teknik değişiklik düzeltilinceye kadar trafikten men edil- diğini belirtti.



Hırsızlar akülere dadandı

Aküler son aylarda hırsızların yeni gözdesi oldu. İzmir'de son aylarda artan akü hırsızlıkları, kamyon ve otobüs sürücülerini canından bezdirdi. Otobüs ve kamyon- lardan çaldıkları akü- leri hurda fiyatına satan hırsızlar, şoförlere zor anlar yaşıyorlar. İzmir civarında sıkça rastlanan akü hırsızlıkları, kamyon ve otobüs sü-

rücülerini canından bezdirdi. İzmir'de yaşanan akü hırsızlık- larının son örneği, Eskişehir'de yaşandı. Eskişehir'de 4902 sokakta park halinde bulunan Onur Kavak'ın şoförlüğünü yaptığı 35 DUA 79 plakalı kam- yondaki 2 adet akü, Eskişehir 3762 sokak- taki Turan Sevinç'nin ait park ha- lindeki 35 SV 623 plakalı kamyon- dan 1 akü, aynı sokaktaki Metin



Yılmaz'a ait park halindeki 35 Y 2700 plakalı kamyonun 2 adet akü ve yine aynı sokakta park ha-

linde bulunan İbrahim Güven'e ait 35 AJU 71 plakalı kamyonun 1 adet akü kimliği belirsiz kişi ya da kişiler tarafından çaldı.

Sürücülerden alınan bilgiye gö- re, hırsızlar piyasa fiyatı 375 YTL civarında olan aküleri hurdacıya 80 YTL karşılığında satıyorlar. Sü- rücüler akü hırsızlığını engellemek için akülerin bulunduğu bölmeyi kilitlediklerini söyleyerek, hırsızla- rın kilidi kurarak aküleri çaldıklarını belirtti.

GÖZLEM

M.Sabri DANABAŞ



Başkent'te taşımacılığın, dünü-bugünü (1)

Çağın gereklilik kriterleri doğrultusunda oto- büs ve otobüs taşımacılığında ve şehir içi taşımacılığında Ankara kenti geneli olarak çevresel bir takım faktörlerin de gelişmesi ile birlikte ele alınıp, incelenmesi gerekiyor. Dola- yıyla şehir içi yolcu taşıma faaliyetlerinin geliş- mesi arasında karşılıklı ilişkiler ortaya çıkı- yor...

Ankara'da 1930'lu yıllarda nüfus 30 bin iken yapılan yolculukların yüzde 15'inin aracı olduğu 1998 yılında ise yaklaşık 5 milyon insanın aracı yolculukları tercih etmesiyle birlikte bu yüzde 90'a çıkmıştır.

Geçen 68 yıllık süreç içerisinde otobüs taşı- macılığı siyasi, ekonomik, sosyo-kültürel ol- mak üzere pek çok dış etkenin doğrultusunda zaman zaman hızlı ve pozitif, zaman zaman- sa oldukça yavaş bir ivmeyle bir gelişim çizgi- si yaratmıştır. Bu dönem içinde hızla artan top- lu taşımacılık taleplerinde aynı hızla örgütlene- meyen ve kaynakları sınırlı olan bir kamu giri- şimciliği tarafından cevaplanmaya çalışılmış- tır. Bu sebeplerden hareketle 68 yıllık çıkan tabloya göz attığımızda 1920'li yıllarda 20 bin nüfuslu ve yoğun bir yerleşim merkezi olan Ankara, hem coğrafi özellikleri hem de büyük- lük bakımından yayalar şehri olma özelliğini göstermiştir. 1930'lu yılların başında hızla ar- tan Ankara'nın nüfusu kentin bazı bölümlerine yayılmaya başlayınca aracı yolculuk talebinde artış gözlenmiştir. İşte o anda kapı kaçtı tabir edilen taşıma araçları bu ihtiyaca cevap ver- mek amacıyla devreye girmiştir. Bu araçlar 12 taşıma hattında belediyenin belirlediği tarifele- re göre Ulus merkezli olarak çalışmıştır. Bu yıl- larda kamunun kent içi yolcu taşımaya katkı- sı hemen hemen hiç olmamıştır denilebilir.

Bahsettiğimiz bu dönemde tek kamu toplu taşımacılığı Ankara-Kayaş arasında devreye sokulan 9. km.lik banliyö hattından ibarettir. Bu hat Cebeci-Mamak-Kayaş yerleşim bölgeleri- nin ulaşılabilirliğini artırarak, gelişmeyi hızlan- dırmıştır. Belediye ilk girişimini 1935 yılında başlatarak Sovyetler Birliği'nden 100 adet ZIS marka otobüs ithal ederek bu hizmeti başlat- mıştır.

Bu sistem 1940 yılına kadar hiçbir değişikli- ğe uğramaksızın işlerliğini muhafaza etmiş an- cak başlayan 2. Dünya Savaşı nedeniyle orta- ya çıkan ithalat zorlukları otobüs sayısında hızlı düşüşe sebep olmuştur. Bu yıllar toplu ta- şıma arzındaki kıtlığın başlangıcı olmuş, bele- diyeler araç arzını belli bir düzeyde tutmak amacıyla kamyonlara karoseri geçirerek yeni otobüsler yapma yoluna gitmişlerdir. 1944 yıl- ında otobüs idaresi katma bütçeli hale getiril- rek "Ankara Otobüs İşletmesi" adını almış, an- cak işletme kendisini geliştirmeye olanaklı bula- mamıştır. Bu dönemlerde sorunların aşılması için küçük girişimcilerin bulunduğu çözüm "taksi- dolmuş" uygulaması olmuştur. Toplu taşımacı- lık hizmetleri daha az araçla daha çok yolcu taşımaya çalışılmıştır. Bu yıllarda kamunun toplu taşımacılıktaki payı yüzde 70'lerdeydi. Böylece Ulus-Cebeci, Ulus-Sıhhiye gibi kentin en yoğun yerleşim bölgelerine ilk dolmuş hat- ları konulmuştur.

1947'de işletmeye alınan 10 otobüse rağ- men bu yıllarda kamunun taşımacılıktaki payı yüzde 50'lere gerilemiştir. Bu arada Ulus mer- kezli en işlek hatlardaki dolmuş taşımacılığının payı ise yüzde 45'e yükselmiştir. Belediye Oto- büs İşletmesi 1.1.1950 tarihinden itibaren "An- kara Elektrik Havagazı ve Otobüs İşletmesi" adını almış ve yönetim esnekliği kazanmıştır. 1950'li yılların ortalarına gelindiğinde Türkiye it- halatını artırma olanaklarını kazanarak kamu ve özel girişimlerin araç kapasitesini yukarı düze- ye çıkarmıştır. Bu dönemde EGO hatlarının sayısı 28'e, toplam taşıma ağı ise 171 Km.'ye yükselerek taşınan yolcu sayısı 2,7 kat artarak kamunun payı yüzde 65'lere çıkmıştır. 1950'li- lerin ikinci yarısı dış ödemeler dengesindeki sıkıntılar nedeniyle araç artışının kısıtlı olduğu yıldır. Buna karşın EGO'nun hat sayısı 42'ye, hat uzunluğu 273 km.'ye çıkarken EGO oto- büsleri kentin yeni gelişmekte olan yerleşim bi- rimlerine hizmet vermeye başlamış, merkezi alanları ise özel girişimcilere bırakmıştır.

Otobüsler ve minibüsler düşük gelirli sınıfla- ra hizmet verirken, minibüslerin Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'na girişlerinin yasaklanması ne- ticesinde ortaya çıkan 7 kişilik Station dolmuş- lar orta ve üst-orta gelir grupları için yeni bir seçeneği oluşturmuştur. EGO 1969 yılında 140 adet yeni otobüs alımı yaparak araç par- kını genişletmiştir. Bu arada küçük girişimci- rin araç sayıları büyük ölçüde artmamış daha az araçla daha çok yolcu taşınarak talep kar- şılanmaya çalışılmıştır.

Resmi kuruluşlar kendi personelinin ulaşı- mını sağlayabilmesi için servis araçları dev- reye sokmuş ve bu araçların sayısını hızla artırmıştır. 1984 yılında Macaristan'dan ala- nan Ikarus marka körüklü otobüsler servise girerek, kent içi yolcu taşımacılığında büyük rahatlatma sağlamıştır. Aynı dönemde bile- tiç uygulaması kaldırılarak tek tip ücret ve kumbara uygulaması başlatılmış, Dikimevi- Beşevler arasında 5,3 km.'lik otobüs özel yo- lu hizmete açılmıştır. Bu aralarda kamunun taşımacılıktaki payı yüzde 32'lere çıkmıştır.



UZMAN GÖZÜYLE



Kemal BİNERBAY

Otobüsçüye yeni yıl müjdesi

2008 tarihi bireysel otobüsçü ve aynı zamanda taşıyıcı firmalar için bir milat. Taşıyıcı firmalar hat durumlarına, zaman tarifelerine, özmal araç sayılarına göre kiralık araç sayılarını düşürecek veya yükseltecekler.

Özmal araç sayıları hat durumlarına göre yetersiz ise mutlaka filolarını yeni araç alımları ile büyütecekler, eğer özmal kapasitelerini arttırmama durumunda ise kiralık araçları fesh ederek durumlarını 1 özmal karşın 2 kiralık araç durumuna getireceklerdir. Her sektörde olduğu gibi yolcu taşımacılığı sektöründe de bilet satışlarının arttığı veya düştüğü dönemler bulunmaktadır. Taşıyıcı firmaların kiralık araç ihtiyaçları dini ve milli bayramlar ile yılbaşlarında okulların tatil girdiği yaz aylarında en yüksek seviyeye çıkmakta okulların açılması özellikle kış aylarında en alt seviyelere inmektedir. Dolayısıyla firmalar çalıştıkları hatlar ve zaman tarifelerinde de kısıntıya gitmektedirler. Firmaların kısıntıya gitmesinde en büyük mağduriyeti bireysel otobüsçü yaşamaktadır.

Şöyle ki özellikle taşımacı firmalar zaman ve hat kısıtlanmasına gittiklerinde bireysel otobüsçüye ya en verimsiz hat ve zamanlar verilmekte veya sözleşmeleri fesh edilmektedir. Zaten mevcut çalışma sisteminde bireysel otobüsçünün yükü son derece ağırdır. Bireysel otobüsçü otobüsün mazotu, hostes, şoför ücreti, ikram ücretleri bir de satılan bilet ücreti üzerinden ödenen komisyon masrafları altında ezilmektedir. Otobüs birde kredi ile alınmışsa kredi taksitleri otobüsçünün ayakta durmasını son derece güçleştirmektedir. Otobüslerin ruhsatları şöyle bir incelendiğinde tablonun hiç iç açıcı olmadığı görülecektir. Otobüsün ruhsatında hak ve menfaati olan bölümünde iki üç kişinin adının yazıldığı olduğu, haciz ve satılmaz şerhinin bulunduğu görülecektir. Şimdi birde yönetmelik gereği 01.01.2008 tarihinden itibaren bireysel otobüsçü bu zor durumda rağmen birde işini kaybetmekle karşı karşıyadır.

2008 yılı taşımacı firmalar açısından da önemli bir tarihtir. Çalıştıkları hatları kaybetmek için özmal kapasitelerini artırmak durumundadırlar. Bir otobüsün fiyatının 145.000-250.000 Euro olduğu düşünüldüğünde işlerinin ne kadar zor olduğu açıktır.

1 özmal araca 2 kiralık araç uygulaması sayısal olarak incelendiğinde yolcu taşımacılığı yapan yetki belgeli firma sayısı D1 olarak 436, araç sayısı öz mal ve kiralık 11.000 dir.11.000 aracın 4.500 ü öz mal 6.500 ü kiralıktır. Bu rakamlara göre uygulama başladığında en az 1.000-1100 otobüsün sözleşmelerinin fesh edilerek yetki belgelerinden kayıtlarının silinmesi kaçınılmazdır.

Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği'nin çıkarılmasındaki amaç karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektiği şekilde düzenlemek, taşımacıya düzenli ve güvenli taşımacıya sektörü kayıt altına almak olarak belirtilmiştir. Belge ücretlerinin yüksekliği nedeniyle sektör tam olarak kayıt altına alınmasa bile, kayıt altına alınmış kesimin kayıtlılığının devamının sağlanması son derece önemlidir. Ancak uygulama başladığında binin üzerinde aracın kaydının silinecek olması Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği'nin çıkışı amacı ile uyumsuzdur.

Uygulamaya ülke ekonomisi yönünden bakıldığında zaten hava taşımacılığına sağlanan OTV indirimi nedeniyle yolcu kaybına uğrayan yolcu taşımacılığı firmaları birde düzenli hatlarını koruyabilmek için en az bir otobüs için 250.000 YTL ödemekle karşı karşıya kalacaklardır. Taşımacı firmalar başının çaresine baktı diyelim. Peki, bireysel otobüsçü ne yapacaktır? Binin üzerinde otobüs kayıt dışına çıkarıldığında otobüsler parka çekilip evine eklemek götür, istihdam yaratan, otobüsünün taksitlerini ödeyen bireysel otobüsçü mesleğini mi bırakacaktır? Hayır! Her zeminde korsan taşımacılıkla bahsediyoruz. Uygulama başladığında korsan taşımacılık artacaktır. Hayatda kaybedecek bir şeyi olmayan kişiler yatarmayalım.

Ülke gerçekleri ve yolcu taşımacılığının durumu göz önüne alındığında uygulamanın yıllara yayılmasının uygun olacağı düşünmekteyim.

2008 yılında 1 özmal 5 kiralık araç
2009 yılında 1 özmal 4 kiralık araç
2010 yılında 1 özmal 3 kiralık araç

Yukarıda belirtilen uygulama ile sektörün kayıt altına alınması sağlanacak, korsan taşımacılık en az seviyelere indirilebilecektir. Ayrıca zaman tarifesine bağlı olarak çalışan D1 yetki belgeli firmaların 1 özmal'a 2 kiralık araçla çalışmalarının istenmesi, firmaların zaman tarifelerinde büyük özmal kapasitelere sahip firmalar karşısında rekabet şansını zayıflatacak, firmaların kapanmasına neden olacaktır. Zaten yönetmelikte bulunan 3 özmal şartı ile kiralık araçlarla kapasitesini 9 a çıkaran firmalar bir nebze ayakta kalabilecekler.

Ülkemizde yolcu taşımacılığının yüzde 95'inin karayolu ile yapıldığı gerçeğini göz ardı edemeyiz. Aynı zamanda bir kamu hizmeti görevini yürüten bu sektörün Devlet'in uygulamaları ile önünün açılması gerektiğini düşünmekteyim.

Bireysel otobüsçü ve taşımacı firmalar Ulaştırma Bakanlığı'ndan bir yeni yıl müjdesi bekliyor. Bu duygularla TOFED Genel Başkanı Sn.Mustafa Yıldırım'ın şahsında tüm camianın yeni yılını en iyi dileklerle kutlar, kazasız bol kazançlı günler temenni ederim.

Otokar, şimdi de M3000 ile pazarda

M2000 minibüsleri, Sultan ve Doruk otobüslerinin yanında yepyeni bir seri olarak sunulan M3000 serisi, özellikle Anadolu'daki il ve ilçelerin gelişen toplu taşıma ihtiyaçları dikkate alınarak geliştirildi. AR-GE merkezinde geliştirilen M3000, su soğutmalı turbo-intercooler motoru, geniş iç hacmi, 14 ve 19 kişilik koltuk seçenekleri, güvenlik özellikleri ve klimalı bir araç olmasıyla konforu içinde barındırıyor.

M3000 serisinde, Deutz'un 4 silindirdirli turbo intercooler, su soğutmalı 122 beygir gücündeki motoru kullanıldı. 6 ileri, 1 geri vites; ön ve arkada rijit tip akslar kullanıldı. Hava süreci koltuğu, sürücü arkasında pleksiglas korkuluk gibi detaylarla sürücünün de rahatı düşünüldü. Çift devreli, tam havalı, ön ve arkada disk frenler ve ABS ile de güvenli bir sürüş imkanı sağlandı.



aracımız yine yakıt tasarrufu sağlıyor. Çünkü, küçük lastik aynı mesafeyi 10 turda giderken, bizim aracımız aynı mesafeyi 9 turda gidiyor. 9 defa lastiğin dönmesi ile gidiyor. Normalde Türkiye'de ve Avrupa'da olan zorunluluk bir yılda 100 bin kilometredir. Biz iki yıl sınırsız kilometre olarak garanti veriyoruz. Ancak baskı balata, fren balataları gibi sürtünen malzemeler garantiye girmez" açıklamasını yaptı.

M3000, SEKTÖRDE LİDER OLACAK

M3000'in Otokar'ın AR-GE'ye yaptığı yatırımların bir geri dönüşü olduğunu söyleyen Otokar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, "Yeni modelimiz, dayanıklılığı ve performansı sayesinde dik rampalara sahip ve yoğun kış şartlarının yaşandığı bölgelerimizde bile toplu taşımacılığın aksamadan sürdürülmesine katkı sağlayacak. Standart olarak sunulan kliması ve geniş iç hacmi sayesinde kışları soğuk geçen, yazları yüksek sıcaklık değerlerine ulaşan bölgelerde de en konforlu hizmet vermesi hedeflendi" dedi.

YAKITTA CİMRİ

Akgül, "Bu aracın tavanını frigrifik treylerlerin yan tavanı ile aynı şekilde yaptık. Dolayısı ile aracın üst kısmı hem hafif hem de ısıya karşı çok dayanıklı. Yani yazın sıcak havayı az geçiriyor. Kışın içerinin sıcak havasını dışarıya çıkartmıyor. Çünkü otobüslerde hava giriş çıkışının olduğu yer aracın tavanı ve camlarıdır. Aynı zamanda lastik çapları büyük olduğu için



DORUK, TÜBİTAK DESTEKLİ

M3000'in yanı sıra, Doruk'un teknik özelliklerinden de bahseden Otokar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, "Doruk, 9 metrelik sınıfta tamamen örme şaseli bir araç. Bunu 9 metrelik yapmamızın nedeni; bütün dünyada Avrupa'da



özellikle son dönemde faaliyetlerinin yükselmesi. 12 metrelik araçların günün her saatinde ya da her kullanımda karlı olmuyor. 9 metrelik aracın işletme maliyetleri 12 metrelik araca göre daha düşük. 9 metrelik otobüsleri sadece halk otobüslerinde değil, şehirlerarasında da önümüzdeki

dönemde göreceğiz. Doruk'un şehirlerarası versiyonu ve önümüzdeki yıl sonuna doğru turizm tipi de piyasaya verilecek. Doruk tamamen bir TÜBİTAK testi ile gelişti. Bunun en büyük özelliklerinden biri de gövde tasarımının tamamen bizim tasarımımız olması" diye konuştu.

Temsa, sektöre teknisyen yetiştiriyor

Temsa'nın Samandra Endüstri Meslek Lisesi'nde, Milli Eğitim Bakanlığı işbirliği ile kurulan Temsa Eğitim Merkezi, otomotiv sektörüne nitelikli teknisyen yetiştiriyor.

Temsa, çoğunluğun ilkököl mezunu olduğu otomotiv sektörünün ihtiyacı olan teknisyen kaynağını yaratmak ve nitelikli işgücü sağlamak üzere eğitim merkezini faaliyete geçirdi. Temsa Eğitim Merkezi'nin resmi açılışı, MEB yetkililerinin de katılımıyla gerçekleşti.

AMAÇ: İSTİHDAM

Temsa Eğitim Merkezi, 2007 - 2008 öğretim yılında öğrencilere eğitim vermeye başladı. 45 öğrencinin eğitim gördüğü merkez, 200 metre-kare alan üzerine kurulu 20 kişilik bir derslik, öğretmen odası, kütüphane ve soyunma odasından oluşuyor. Öğrenciler, Temsa ve Mitsubishi ürünlerini yakından tanıma, motor şanzıman, diferansiyel vb. aksamlar üzerinde pratik yapma, bilgi ve becerilerini bilgisayar destekli eğitimlerle tamamlama imkânına sahip. Endüstri meslek lisesi ve teknik lise öğrencileri, 10. sınıftan itibaren eğitim merkezinde öğrenim görürken, 12. sınıfta haftada 3 gün Temsa bayilerinde staj yapma imkânına da sahip olacak. Temsa Eğitim Merkezi'nde öğrencilerin yanı sıra mevcut teknisyen kadrolarının da eğitimlere katılmaları sağlanarak sertifikalandırılmaları amaçlanıyor. Merkezdin me-



zun olan öğrencilerin Temsa ve Mitsubishi yetkili servislerinde istihdam edilmesi hedefleniyor. Temsa Eğitim Merkezi'ni, eğitimin hizmetine sunmaktan gurur duyduklarını belir-



ten Temsa Genel Müdürü Mehmet Bulduran, otomotiv sektörüne eğitimli personel yetiştirmeyi hedeflediklerini belirtti. Bulduran şöyle konuştu: "Bugün ülkemizdeki yetki-

li servislere baktığımızda, teknisyenlerin büyük çoğunluğu ilkököl mezunu. Teknolojinin sürekli gelişmesiyle birlikte mevcut kadrolar yetersiz kalıyor. Temsa Eğitim Merkezi'nde geleceğin çalışanlarını daha lise yıllarında marka ve teknoloji ile tanıştıracacağız. Sektöre nitelikli teknisyen yetiştirirken, mevcut teknisyenler de bilgi ve becerilerini burada arttırabilecek" dedi.

Temsa Eğitim Merkezi'nin müşterileri memnuniyetine ve sektörün gelişimine verdikleri önemin bir yansıması olduğunu kaydeden Mehmet Bulduran, "Hedefimiz, müşterilerimize en iyi hizmeti verecek elemanları yetiştirerek mevcut bayi teşkilatımızın standartlarını yükseltmek ve sektör için bir eleman havuzu oluşturmak" dedi.

Tofaş, eğitimin öncüsü oldu

Tofaş, kurum ismi ve Fiat markası ile sosyal sorumluluk projelerini sürdürüyor.

Tofaş, hem fabrikasının yer aldığı Bursa ilinde, hem de diğer illerde özellikle eğitime büyük katkıda bulunuyor.

Aralık 2006'da İstanbul Şişli Endüstri Meslek Lisesi'nde ilk Fiat Laboratuvarı'nı hizmete sokan kurum 2007-2008 eğitim döneminde, 10 yeni laboratuvarı da meslek lisesi öğrencilerinin hizmetine sokacak. Burada yetişen öğrenciler, Fiat Yetkili Servisler'de staj veya çalışma imkânına sahip olacak. Ayrıca Tofaş, Koç Holding'in başlatmış olduğu "Meslek



birliği oluşturulmasında öncülük eden ve ana sponsorluk görevi üstlenen Tofaş, Otomotiv Mühendisliği Yüksek Lisans Programı ile sektörde değişen ihtiyaçları değerlendirerek otomotiv mühendisleri yetiştirilmesine destek vermediği hedefliyor. Derslerin yüzde 40'ı video konferans ve seminerler yolu ile POLİTO, yüzde 60'ı ise yazılı olarak Uludağ Üniversitesi tarafından veriliyor. Bu programa 2007-2008 Öğrenim Yılı için 27 öğrenci kabul edildi.

Eğitime destek çerçevesinde her yıl bir okulu ele alarak baştan aşağı yenileme hedefinde olan Tofaş çalışanları, 2006 yılında Küçükdeliler Köyü İlköğretim Okulu'nu, bu yıl da Mithat Enç İlköğretim Okulu'nu adeta yeniden yarattı. Yaklaşık 200 Tofaş çalışanının katıldığı çalışmada okulların kütüphanesi düzenlenerek bilgisayar sınıfı oluşturuldu ve kötü durumda olan sınıfların ve koridorların boyanması ve tadilatı işleri gerçekleştirildi.



Lisesi Memleket Meselesi Projesi" kapsamında çeşitli illerdeki 21 meslek lisesinde okuyan 250 öğrenciye burs vererek, Fiat bayi ve servislerinde staj imkanı sağlayacak.

Eylül ayında Uludağ Üniversitesi ile Fiat'ın merkezinin de bulunduğu Torino'daki Politecnico di Torino Üniversitesi (POLITO) arasında iş-

buşların aynı zamanda TTSO üyesi olduklarını anımsatan Başkan Eren, "Hepimizin tek amacı var. Trabzon'u ekonomik, kültürel ve sosyal değerlerini daha ileriye taşımaktır. TTSO aynı zamanda sizden kurulumuz. Çalışmalarınız TTSO kanalıyla yürütmeniz mümkün. Çalışmalarınıza destek olacağız" şeklinde konuştu.

Trabzon Otomotiv Bayii Derneği, TTSO'yu ziyaret etti



Trabzon Otomotiv Bayii Derneği, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası (TTSO) Yönetim Kurulu'nu ziyaret etti.

Trabzon Otomotiv Bayii Derneği Başkanı Ali Yaşar Bayram, 30 otomotiv bayisinin Trabzon'da bulunduğunu, her bayide 30-40 arasında çalışan bulunduğunu belirterek önemli bir sektör

haline geldiklerini bildirdi. Trabzon'da birlikte iş yapma kültürünü geliştirmek istediklerini belirterek bu amaçla bir araya geldiklerini ifade eden Başkan Bayram, sektörlerinin ortak olan sorunlarını çözümünde önemli bir platform olduklarını söyledi. Başkan Bayram, "Trabzon'da 30 otomotiv markasının yetkili bayiliği bu-

lunuyor. Sadece 28'i faaliyettedir. Ciddi sorunlarımız var. Sorunlarımızın çözümünde Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın desteğini istiyoruz" dedi.

TOBB Yönetim Kurulu Üyesi ve TTSO Yönetim Kurulu Başkanı M. Şadan Eren'de sektörün bir araya gelmesinin olumlu bir gelişme olduğunu bildirdi. Üye kuru-

Uçaklar, tehlike saçıyor, otobüsler daha güvenli

Otobüs taşımacılığıyla kıyasıya rekabet halinde olan sivil havacılık sektörü, Isparta'da yaşanan uçak kazasının ardından tüm dikkatleri üzerine çekti. Hükümet, havayolu firmalarına yönelik denetimleri sıkı tutmaya başladı.

Isparta'da düşen uçağın ardından son 4 yılda büyüyen sivil havacılık sektörünün denetimi konusunu gündeme getiren Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın açıklamaları, uçuşları durdurulan Fly Air'deki tehlikeyi gözler önüne serdi. Fly Air'in 2006'da ruhsatı iptal edilmişti.

Ruhsatın iptali üzerine Fly Air, yürütmeyi durdurma için başvurdu. İdare Mahkemesi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün iptal kararı ile ilgili olarak 29 Ağustos 2007 tarihinde yürütmeyi durdurma, daha sonra da ruhsatın iptalini kaldırma kararı verdi. Bu karar üzerine şirket yeniden uçuşlara başladı. Ancak SHGM, mahkemenin bu kararını temiz ederek Danıştay'a gitti. Danıştay, 9 Aralık 2007 tarihinde Bakanlığın haklı buldu. Danıştay, mahkemenin verdiği karar ile ilgili de yürütmeyi durdurma kararı verince, Fly



Air'in uçuşları bakanlık tarafından yeniden durduruldu. Bakanlığın kararı yerinde olduğu halde şirket Ağustos sonundan Aralık ortasına kadar yaklaşık 3,5 ay uçuşlarına devam etti.

"2003 öncesi SHGM ne dışarıdan ülkeye gelen uçakları ne de yurt içinde uçuş yapan uçaklara denetim yapmamıştır" diyen Bakan Yıldırım, 2003-2005 arası denetimlerin arttığını, ya-

bancı uçaklara 170, yerli uçaklara 375 denetleme yaptığını, denetlemelerin en hızlı artan oran haline geldiğini kaydetti. Yıldırım, "Şimdi bu denetlemeler eksiklikler, onların giderilmesi vs. bütün detaylar var dosyasında. Ben de merak ettim. Arkadaşların kusuru varsa bu vicdani sorumluluk, kaçamayız bundan. Ona özellikle baktım bu firma için de 2005 yılında denetim yapılmış uçuşu da askıya alma noktasına gelmiş, cezalar verilmiş sonunda yoluna girmiş" dedi.

Konu hakkında görüş belirten bazı otobüs firma sahipleri ise; "Hükümetimiz, 'ömründe bir defa da olsa uçacağı binmemiş vatandaşımız kalmayacak' sloganıyla yola çıkarak, sivil havacılık sektörünü destekledi. Ülkemiz de adeta mantar gibi çoğalan havayolu



şirketleri, şehirlerarası yolcu taşımacılık sektöründen pay alabilmek için bilet fiyatlarını aşağıya çekerek, otobüsçülerle yıkıcı rekabete girdiler. Isparta'da yaşanan uçak kazasının ardından hükümetin denetimlere ağırlık vermesi, bizler için pek inandırıcı gelmiyor. Alınacak önlemler ve yapılacak iyileştirmeler arasında öncelikle yıkıcı rekabet ortadan kalkmalıdır. Çünkü bizler 4 yıl öncesinin fiyatlarıyla yolcu taşımacılığı yapıyoruz" değerlendirmesinde bulundu.

Ödeneksizlik mi beceriksizlik mi?

AK Parti Artvin Milletvekili Ertekin Çolak, "Her yıl aynı mevsimde, kışın Hopa-Artvin devlet yolunda satılacak kaplama yapıyorsa, Hopa kavşağında, Artvin'in şehir girişinde dahi şehri gösteren bir levha yoksa bunlar ödeneksizlikten değil beceriksizlikten kaynaklanıyor demektir" diye konuştu.

Artvin'in öncelikli sorunlarının tespiti için Artvin Valiliği tarafından düzenlenen toplantıya katılan AK Parti Artvin Milletvekili Ertekin Çolak, hizmetlerdeki aksamanın tamamen ödeneksizlikten değil beceriksizlikten kaynaklandığını savundu.

Toplantının sonunda kurum yetkililerinden tespit edilen brifing dosyalarını alan Ertekin Çolak, ilin sorunlarını çözmek için Ankara'da gücünün yettiği oranda çalışacağını belirterek daire müdürlerine, "Bazı konular var ki sadece ödenek yetersizliğinden kaynaklanmıyor. İşimizi, planımızı, programımızı iyi yapamıyorsak sorun sadece ödenek sorunu değildir. Özellikle Artvin Karayolları'ndaki standart düşüklüğü, bakım ve onarımların zamanında yapılmaması plansızlıktan, iyi programlanmamasından kaynaklanıyor. Her yıl aynı mevsimde, kışın Hopa-Artvin devlet yolunda satılacak kaplama yapıyorsa, Hopa kavşağında, Artvin'in şehir girişinde dahi şehri gösteren bir levha yoksa bunlar ödenek-



lütfe zamanında intikal ettirin" diye konuştu.

Artvin'e en iyi hizmet alabilmek için elbirliğiyle çalışılacağını ve ödenek konusunda gerekeni yapacağını kaydeden Çolak, şunları kaydetti: "Bizim amacımız çözüm yemek. İlimize, ilçelerimize, köylerimize gelecek yıl içerisinde en iyi hizmetleri nasıl alabiliriz. Sizler nasıl yardımcı olursunuz, bizler nasıl yardımcı oluruz. Türkiye genelinde bir pasta var. Bütçeyi bir pastaya benzetirsek bu pastadan ilimize hakkı olan kaynakları, imkânları en iyi şekilde nasıl getiririz, bu-



nun hesabını yapacağız. Bunun dışında başka hesabımız zaten olamaz. Bunu yaparken de ilimize valimiz, kaymakamlarımız, il genel meclisi üyelerimiz, belediye meclis üyelerimiz, belediye başkanlarımız ve bütün kurum amirlerimiz ve millet vekillerimizde dahil olmak üzere kimin buna bir katkısı olursa biz ona teşekkür ederiz."

MAN Bayii Yılmazlar, "eğitim şart" dedi



Yüz binlerce Euroluk araçların satışı sonrasında da çalışmalarını sürdüren otomotiv bayileri, eğitim çalışmalarına da hız vermiş durumda. Bu çerçevede, MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş.'nin iş ortağı Denizli Bayiisi Yılmaz Otomotiv de, müşterilerini bilgilendirmeye yönelik eği-



timlerine hız verdi. Denizli Bayii Yılmaz Otomotiv, bölgesi dahilinde bulunan firmalardan katılan 28 sürücüye eğitim verdi. Bilmedikleri ya da eksik kalan konular-

da alanında uzman eğitmen Hüsamettin Şamdan'dan bilgi alan katılımcılar, eğitimin son derece memnun ayrıldıkları bildirildi. İlk eğitimin hemen ardından ikinci eğitimi de düzenleyen Yılmaz Otomotiv, 26 kişiye daha eğitim vererek katılımcıları araçların teknik özellikleri hakkında bilgilendirdi.

Araçların kullanım performansını artırmaya yönelik ipuçlarının da verildiği eğitime bir üçüncüsü Isparta'da eklendi. Denizli'de düzenlenen bu iki eğitimin ardından Isparta Kartaş Hazır Beton Limited Şirketi'nde gerçekleştirilen üçüncü eğitime de 35 kişi katıldı.

Filosunda 22 adet MAN aracı bulunan firmanın personeline verilen eğitimde yine araçların doğru kullanımlarına ve özelliklerine ilişkin bilgiler verildi. İhtiyaç duyuldukça eğitimlere devam edeceklerini belirten bayi-i yetkilileri de katılımdan ve gösterilen ilgiden son derece memnun kaldıklarını ifade etti.

Nahçıvan, taşımacıları çileden çıkardı

Serdar Ünsal/İğdir

İğdir'dan Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ne yolcu taşıyan 30'a yakın araç, 55 günden beri Nahçıvan'a sokulmadıkları gerekçesiyle Dilucu Sınır Kapısı ile Aralık ilçesi arasında karayolunu bir süreliğine trafiğe kapattı. Jandarma ekiplerinin müdahalesi sonucu yol trafiğe yeniden açıldı.

Ulaştırma Bakanlığı'ndan 5 yıllık A2 Belgesi aldıklarını kaydeden Asfa Turizm sahibi Atalay Sever, konuyu İğdir Valiliği ile Ulaştırma Bakanlığı'na bildirdiklerini söyledi.

Sever, "Konuyla ilgilendiler ama bir sonuç alamadık. Bugün de Nahçıvan'a gitmek üzere Dilucu Sınır Kapısı'na gittik bırakmadılar. Araç sahipleri yolu trafiğe kapatarak pasif direniş-

te bulundu, daha sonra jandarma yolu trafiğe açtı" dedi.

İğdir'da bulunan 7 tur şirketine ait 140 araç bulunduğunu hatırlatan Sever, 55 günden beri Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ni nedenini açıklamadığı bir gerekçe ile araçların günlük girişlerini yasakladığını kaydetti.

Nahçıvanlı yetkililerle birkaç kez görüştiklerini ancak sonuç alamadıklarını ifade eden Sever, "Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'i konuyu çözmeye davet ediyoruz. Bin 500 kişi bu yolcu taşıma işinden ekme yi-yor. Zor durumdayız. Vergilerimizi ödeyemez duruma geldik" açıklamasını yaptı. Yolu trafiğe kapatma eylemi ile ilgili olarak Asfa Turizm'in sahibi Atalay Sever, İğdir Emniyet Müdürlüğü'ne ifade verdi.



Zeki ÖZCAN

Sektör sıkıntıda, yaraya neşter atalım!..

Türkiye'de rekabetin en işlevsel alanlarından birisi de karayolu taşımacılığıdır. Bu nedenle otobüs taşımacılığı kendi alanındaki basamaklarını her geçen gün hızla çıkarmaktadır.

Bu gelişme sektördeki değerinin anlaşılması ve kavranması açısından karşımıza iki karşılaştırmayı ortaya çıkarmaktadır. Bunun en açık ve somut örneklerinden birisi ülkemizdeki otobüs taşımacılığının diğer ülkelerdeki otobüs taşımacılığına karşın son yıllarda büyük gelişmeler göstermesi, diğer husus ise de lokal otobüs taşımacılığımızın hava, deniz ve demiryolu taşımacılığına oranla oldukça iyi trendler elde etmesidir.

Bunu rahatlıkla ifade edebiliriz ki sektörde bizden daha zengin boyutlara çıkabilmiş diğer ülkelerdeki taşımacılık faaliyetleri bile bizim hizmetlerimizin yanında sönük kalmaktadır. Türkiye'nin bu alanda göstermiş olduğu faaliyetler dünyanın birçok ülkesindeki emsallerine nazaran çok daha geniş kapsamlı olarak yapılmaktadır. Diğer taşımacılık sektörüyle de karşılaştırılacak olduğunda otobüs taşımacılığının mukayesesinin bile kabul edilemeyeceği ve bu sahada ne kadar gelişmiş olduğu açıkça görülmektedir. Dünyadaki taşımacılık hizmetlerini sağlayan hiçbir kuruluş bizim taşımacılık hizmetlerini tüketici tercihlerine optimize edecek doğrultularda hizmet verememektedir. Ülkemiz bulunduğu coğrafi konum açısından karayolu taşımacılığı trendleri doğrultusunda avantajlı bir konumda bulunmaktadır.

Sektör rekabette, ama bu sıkıntılar aşılamak...

Belirttiğimiz tüm bu avantajlara rağmen sektörde son günlerde sıkıntı yaşanmaktadır, "Şu anda bu avantaj karayolu taşımacılığına neler sağlıyor, artık rekabette bulunan diğer taşımacılık kuruluşları da bu işin içine girdi, şimdi ne yapacaksınız" diyenleri şöyle cevaplayabiliriz: "Evet sektörde tabii ki rekabet olmalıdır. Rekabet ticari potansiyeli artırır. Her ne şartta olursa olsun, iyi hizmeti veren her daim ayakta durur" denilmemelidir. Zira bu sektör yeni gelişimlere ve projelere oldukça açık bir alandır. Geçmişte neler yaptık nereye geldik değil, gelecekte neler yapabileceğimizi masaya yatırmamız gerekmektedir.

AŞTİ Yönetimi olarak meslektaşlarımızın her zaman yanındayız. Onların sorunlarına çözüm-cü yollar bulacağız. Taşımacılığın mihenk taşlarından biri olan otobüsçülerimizin girdiği bu girdaptan kurtulması gerekmektedir. Sektör içinde bulunduğumuz bu zorluk ve sıkıntıdan tabii ki kaçacaktır. Tüm otobüs şirketleri çeşitli alternatiflerden oluşan müşteri hizmet paketlerini geliştirme ve ortaya koyma çabasındadır. Bunlar içinde şehir içi mahalli hizmetlerden, yiyecek içecek hizmetlerine kadar her türlü hizmet ve oluşumun yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Bu vesileyle sektörümüzün yeni ufuklara yelken açması gerekiyor.

Sağlıcakla, esen kalın...



Türkiye'de bir ilk

Türkiye ile Gürcistan arasında imzalanan protokolle Türkiye'ye iç hatlar hizmeti veren Batum Havalimanı'nda uçuş seferleri başladı. Artvinliler nüfus cüzdanları ile Sarp Sınır Kapısı'ndan geçerek İstanbul'a uçakla geliyor.

Dünya'da ikinci ve Türkiye'de de ilk olan, başka bir ülkede bulunan havalimanının iç hat olarak kullanılması uygulamasında ilk Hopalı yolcular pasaportsuz olarak Batum Havalimanı üzerinden İstanbul'a uçtu.

Hopa Terminali'nden ilk giriş yapan yolculardan Caner Gül, "Bundan güzel bir şey olabilir mi! Artık saatler süren yolculuktan kurtulduk. Bu hizmetin gerçekleşmesi ne 2 otobüs gönderdi.



FARKLI BAKIŞ



TTDER Genel Sekreteri

Nusret ERTÜRK

Sektörel örgütlenme bilinci (1)

Geçtiğimiz günlerde İtalya'da yakıt fiyatlarının indirilmesini ve çalışma koşullarının iyileştirilmesini isteyen TIR ve kamyon şoförlerinin başlattığı grev, hükümetin geri adım atması üzerine sona erdi.

Grev, tam 3 milyar Euro zarara mal oldu. İş bırakma eylemi sona erdikten ancak üç gün sonra, İtalya'da yaşam normale döndü. Grevi düzenleyen iki büyük sendikaların temsilcileri hükümetten, yakıt fiyatlarının indirilmesi ve ucuz yabancı taşımacılığın önlenmesi gibi sözler aldıktan sonra grevi sona erdirdiklerini açıkladı.

Grevin bana Avrupa'da meslek örgütlerinin ve işçi sendikalarının ne kadar güçlü ve organize olduğunu düşündürdü. Bu grev Avrupa'da ilk değil; bu güne kadar İtalya, Fransa ve Avusturyalı meslektaşlarımızın yaptıkları eylem ve grevleri biliyoruz. Farklı sektörlerde de eylemler yapılıyor. İtalya ve Fransa bu konuda çok duyarlı ve örgütlü toplum bilinci konusunda öncü ülkeler arasında.

Taşımacılık sektöründeki grev ve eylemlere, Dünya'nın uzak köşelerinden çok bilindik örnekler de var. Eski solcuların devletçi politikalarını öve öve bitiremedikleri Şili'de, Salvador Allende rejimine karşı yapılan ünlü kamyoncu grevi bunların en önemlilerindendir... Şili'de 1972 sonlarına gelindiğinde, şahıslara ait minibüs ve taksiler ile kamuya ait otobüslerin üçte biri, yedek parça yokluğundan ötürü işlemez olmuştu. Parça eksikliği, kamyoncuların grevini tetikledi. CIA tarafından yönlendirildiği söylenen ve 6 ay süren bu grev, askeri darbe için gereken kaos ortamını da hazırladı. Karşı devrim hareketinin bir parçası olan grev, Ekim 1972'de kamyon sahiplerinin eylemleriyle patlak verdi. Amaç ticareti baltalamak, kır ile kent arasındaki taşımacılığı durdurarak kentlerde gıda sıkıntısı yaratmaktı. Bu grev ilginç olaylara sahne oldu. Bir anda karaborsada ABD dolarının değeri düşmeye başladı; dolar, resmi kur değerinin çok altına indi. Bu durumun ortaya çıkabilmesi ancak piyasaya yasadışı yoldan yüklü miktarda dolar girmesiyle mümkündü. CIA'nın ya da ulusallaştırılan büyük ABD bakır tekellerinin kamyoncuların grevini örgütlemek için Şili'ye milyonlarca dolar para aktırdığı söylenmiştir. Neticede Şili Genelkurmay Başkanı Augusto Pinochet, 11 Eylül 1973'te, arkasındaki ABD desteğiyle, "emir komuta zinciri" içindeki rejime el koydu. Grev Şili halkının menfaatine mi olmuştur? Tabii ki hayır. Grev nedeniyle ulaşım durmuş, yokluk, gıda sıkıntısı, başlamış, kaos yaratılmış ve bu durum General Pinochet'i iktidara taşımış, kan, gözyaşı ve istikrarsızlık uzun yıllar devam etmiştir.

Şili'de tarih bir kez daha tekrerr etti. 1983 yılının Mayıs ayında on binlerce işçi, Bakır İşçileri Konfederasyonu'nun çağrısıyla greve gitti. Hükümetin tanklarla ve askeri birliklerle karşılık vermesi üzerine bu eylem ulusal protesto gününe çevrilerek daha da kitleselleşti. İlerleyen günlerde kamyoncuların, tutuklu sendikacıların serbest bırakılması ve Şili'nin demokrasiye dönmesi için başlatıkları grev, yeni ve daha yaygın protesto eylemleriyle büyüdü. Pinochet'in bu eylemlere yanıtı sert oldu: Evler basıldı, sokaklar ablukaya alındı, onlarca insan öldürülürken binlercesi tutuklandı. Ama ok yaydan bir kez çıkmıştı ve ilerleyen yıllarda gerek yükselen işçi hareketi, gerekse yaşanan ekonomik bunalım diktatörlüğü oldukça zayıflatıyordu. Şili, anayasa gereği 1989'da yapılan seçimlerle parlamenter işleyişe geçti. Bu süreci Pinochet'in ve darbeye generallerin yargılanması yönündeki halk baskısının artması izledi.

Latin Amerika'daki Şili örneği, -her ne kadar bizlere uzak olsa da-kamyoncuların gücü ve örgütlenmesinin neler mümkündür olduğunu göstermesi bakımından iyi bir örnektir. Ülkemizde de bu güç fark edilmiş ve yasal önlemler ile taşımacılığın grev hakkı yasaklanmıştır. Avrupa'da durum Latin Amerika'ya göre farklı elbette. Avrupa düzen ve refah toplumdur. Sektörel menfaatler ve hak arama bu yöndedir. Sektörel örgütler rejim ve yönetimlere karşı değildir. Eylem ve grevler haksız uygulamalara, sektöre sorulmadan alınan kararlara, fazla mesai ve çalışma saatlerine, harçlara, fonlara, sübvansiyon ve desteklerin kesilmesine, zamlara, cezalara tepki olarak ortaya çıkmaktadır.

Bunlardan birine ben de şahit olmuştum. Uzun yıllar önce Vlah-Udine-Trieste Otoyolu'nda Avusturyalı TIR ve kamyon sürücülerini, İtalyan polislerinin aşırı sürat nedeniyle kendilerine sürekli ceza yazmasından bıkmıştı. Avusturyalı şoförler, tepkilerini göstermek için eylem yapmış, otoyolun giriş çıkışlarını tıkararak, yolu trafiğe kapatmışlardı. Ben de eylem sırasında otoyolda saatlerce mahsur kalmıştım. Bildiğiniz gibi Avusturya devleti eski imparatorluğundan kalma alışkanlıkla ve en yakın liman olması nedeniyle Trieste Limanı'nı kullanır. Bu yol Avusturya ve hatta Orta Avrupa için çok önemlidir. Eylem gerçekleştiğinde, her iki ülke yetkilileri bir araya gelerek bu soruna çare aramışlar ve sorunu bir gün içinde çözmüşlerdi. Yine de eylem kısa sürdüğü halde tüm Kuzey İtalya Otoyolları'nı etkilemiş, trafiği felç etmişti.

Bunları niçin yazdım?

"Biz de grev yapalım, kontak kapatalım, hakkımızı arayalım, böyle olur mu, şöyle olur mu" diye bazı meslektaşlarımız zaman zaman ahkâm kesiyor. Bizim ülkemizde böyle işler kolay değildir. Çünkü Türkiye'de örgütlenme bilinci gelişmemiştir. Örgütlenme, sektörel ve kurumsal düzeyde kalmıştır. Bireysel taşımacılık düzeyinde örgütlenme yoktur. Şoförlerin haklarını koruma konusunda ise hiç yoktur. Tüm şoförler meslek odalarına kayıtlıdır ama bağlı oldukları odaların işlevi yok. İşverene karşı şoförlerin hakkını koruyacak bir sendika şeklinde örgütlenmemişlerdir.. Nedenine gelinece; yasal mevzuat buna izin vermemektedir. 11 Eylül öncesi sendika faaliyetleri de, kurumsal şirketlerin içinde çalışan şoförlerin haklarını koruyan sendikalar halindeydi. Hiç bir zaman gerçek "işçi şoför" sendikası olmadı.

Şoförlerin hakları, 1980 sonrası çıkarılan yasaklar ile ellerinden alındı. Sendikal faaliyetler kısıtlandı, belli kurumlarda çalışan şoförlerin hakları ise hiçbir mesleki ayırım yapılmadan diğer toplu iş sözleşmeleri arasında eridi gitti.

SÜRECEK

Türk turizmciileri Batum'da toplandı

Gürcistan Turizm Bakanlığı tarafından Batum'da düzenlenen Turizmi Geliştirme Toplantısı sona erdi.

Hayati Akbaş/Batum

Gürcistan'ın Acara Özerk bölgesi başkenti Batum şehrinde yapılan toplantıya Acara Meclis Başkanı Ro-in Malakmazde, Başkan Vekili Vaja Diasamidze ve Başkan Yardımcısı Temur Diasamidze, Batum Turizm Müdürlüğü yetkilileri, Acara Özek Bölgesi'nde faaliyet gösteren turizm acenteleri ile Türkiye'den 20 turizm seyahat acentesi temsilcileri katıldı.

Batum şehrinin değişik yerlerinde yapılan ve 4 gün süren bölgesel ve ulusal nitelik taşıyan turizm toplantısında, turizm seyahat acentelerinin yaşadıkları sorunlar masaya yatırıldı.

Türkiye'nin çeşitli bölgelerinden Gürcistan ve Acara bölgesine yapılan turlarda en çok konaklama sıkıntısı ile karşı karşıya olduklarını belirten Türk Turizm Seyahat Acente yetkilileri, bu sorunun çözülmesi halinde daha önce güne birlik yapılan turların konaklamalı

olarak daha fazla şekilde yapılacağını dile getirdiler.

Gürcistan Turizm Bakanlığı Acara Özerk Bölgesi Meclis Başkanı yetkilileri, hem bölgesel hem de ulusal alanda turizm'in gelişmesi için gerekli olan çalışmaların yapılacağı, turizme yönelik geniş çaplı toplantının 2008 Nisan ayında gerçekleştirileceği belirttiler.

Türkiye'den toplantıya davet edilen ve aralarında Doğu Karadeniz'e tur düzenleyen Tamzara, Türkü, Seyahat 53, Bukla, Vargit ve Macahel Deda Ena gibi seçkin 20 turizm seyahat acentesi temsilcisi, Batum Turizm Müdürlüğü Enformasyon Temsilcisi Nona Mike-ladze eşliğinde Batum'un tarihi ve doğal güzellikleri gezildikten sonra, konaklama sorununu çözmek amacıyla bölgede hizmet veren otel yetkilileri ile de birer görüşme yaptıktan sonra Sarp sınır kapısı üzerinden Türkiye'ye döndüler.



Turizm sorunları Gürcistan'ın Batum şehrinde masaya yatırıldı. Toplantıya Türkiye'den 20 Turizm firması katıldı



Avrupa'nın en büyük seyahat şirketi Saran'ın

Saran Holding, yatırım ortağı Odien ile birlikte Çek Cumhuriyeti'nin en eski ve en büyük seyahat şirketi Cedok'un yüzde 98'ini satın aldı. Savunma, enerji, medya, yayın ve sağlık alanlarında faaliyette bulunan Saran, Cedok ile de turizme sektörüne girmiş oldu.

Doğu Avrupa'nın en önemli seyahat şirketlerinden bir olan Cedok'la 2007 yılı içerisinde 450 bin kişi seyahat etti. Cedok 2007 yılı sonunda 175 milyon Amerikan Doları ciroya ulaştı. Saran Holding'den yapılan açık-

lamada, Türkiye'nin Cedok için çok önemli bir pazar olacağı vurgulandı. Cedok ile Türkiye'ye iki yıl içerisinde 50 bin kişinin getirilmesinin hedeflendiği bilgisine yer verilen açıklamada, yıllık 450 bin olan seyahat eden kişi sayısının

yüzde 20 artışı öngörüldü.

YATIRIMLARA DEVAM

Konuyla ilgili olarak Saran Holding Yönetim Kurulu Başkanı Sadettin Saran, "Bu yatırım ile Türkiye'nin turizm potansiyelini en iyi şekilde değerlendirmeyi hedefliyoruz. Türkiye, Avrupa için her geçen gün daha cazip hale geliyor. Yeni yatırımlarla sektörden giderek artan bir pay alacağımızı öngörüyoruz. Turizmden alınan KDV'nin yüzde 18'den yüzde 8'e düşürülmesinin uluslararası rekabette bize önemli bir avantaj sağlayacağını düşünüyoruz" dedi.

TÜRKİYE TANITILACAK

Halen 50 ülkede faaliyette bulunan Cedok'un İstanbul Ofisi'ni yılın ilk çeyreğinde açmayı planladıklarını söyleyen Saran sözlerine şöyle devam etti: "Amacımız, Cedok ile ilk olarak Çekleri Türkiye'ye getirmek. Geniş bir acente ağı bulunan bu marka Türkiye'ye ulaşmada önemli bir köprü vazifesi görcektir. Bu yüzden İstanbul'da açılacak ofis yatırım önceliklerimiz arasında

bulunuyor."

ODIEN HAKKINDA

Odien; Orta ve Doğu Avrupa'da yatırım yapan bir Amerikan yatırım holdingidir. Şirket, orta ve uzun vadede yüksek büyüme potansiyeli olan şirketlerle ilgilenmektedir. Odien'in otomotiv, gayrimenkul, medya ve turizm alanında yatırımları bulunmaktadır. Prag ve İstanbul'da ofisleri vardır.



Turistler, bürokrasiden şikâyetçi

Mehmet Şenol/Edirne

Pazarkule Sınır Kapısı'ndan Türkiye'ye giriş yapan Yunanlı turistlerin en büyük sıkıntısı, sınır kapılarında karşılaştıkları bürokrasi engeli.

Türk tarafından bürokratik işlemlerin uzun zaman aldığına dikkat çeken Yunanlı turistler, uzağıp giden evrak işlemlerinin kendilerini bıktırdığını dile getirdi.

Özellikle yaz aylarında sıra olması halinde bir gümrük işleminin saatlerce sürdüğünü hatırlatan Molla Ailesi, bürokratik işlemlerin azalması halinde Yunanistan'dan Türkiye'ye gelen turist sayısında büyük artış yaşanacağını söyledi.

Yunanistan'dan turist sa-

yasında artış yaşanması halinde ülke ekonomisine ciddi anlamda katkı sağlayacağını vurgulayan Hüseyin Molla, Türk yetkililerin bürokratik işlemleri hafifletmek için çalışma yapması gerektiğini savundu.

Pazarkule Sınır Kapısı'nda kullanılan bilgisayar sisteminin de yavaş işlediği konusunda iddialarda bulunan Molla, Türk ve Yunan Gümrüğü'ndeki karşılaştırmayı şöyle özetledi: "Yunanistan'da gümrüğü geçmek için polis ve muayene memurundan geçiliyor. Türk tarafında ise gümrüğü geçmek için en az dört işlem yapılıyor. Buda gezmek için ge-



len turistin canını sıkırmaya yetiyor. Turizmin gelişmesi, ülke ekonomisinin turizmden payını daha iyi bir şekilde alması için bürokrasi

tik işlemleri en aza indirmemiz gerekli. Aksi takdirde turist gelmez."

Yıl içinde en az 3-4 defa Edirne'ye geldiklerini belirten Molla ailesi, "Yunanistan'ın Gülmülcine kentinde ticaretle uğraşıyoruz. Yetkililerden tek arzumuz, bürokratik işlemlerin en aza indirilmesidir" dedi.

Koreli engelli, sınır tanımıyor



Güney Koreli engelli, tekerlekli sandalye ile Dünya turuna çıktı. Güney Koreli olan Chang-Hyun Choi'nin amacı, Güney ve Kuzey Kore arasındaki anlaşmazlık ile özürülülerin sorunlarına dikkat çekmek.

Güney ve Kuzey Kore arasındaki anlaşmazlığa aynı zamanda özürülülerin sorunlarına da dikkati çekmek amacıyla Dünya turuna çıkan Engelli

268 gündür yollarda olduğunu söyledi. Tekerlekli sandalyesi ile Dünya turuna çıkan doğuştan bedensel engelli Güney Koreli Chang-Hyun Choi(33), Hatay'ın Reyhanlı ilçesi Cılgözü Sınır Kapısı'ndan çıkış yaparak Suriye'ye gitti.

Yunanistan'ın Atina kentinden başlayarak Dünya turuna çıkan Chang-Hyun Choi, ağzı ile kumanda ettiği motorlu sandalyesiyle Güney Kore ve Türk Bayrağı'nın yanı sıra kat etmeyi düşündüğü yolun haritasını yerleştirdi.

Tekerlekli sandalyesiyle 50 bin km yol kat etmeyi düşünen bedensel engelli Hyun Choi, Kuzey ve Güney Kore'nin arasındaki anlaşmazlığın sona ermesi dileğinde bulundu. Avrupa turunu 268 günde tamamlayan Choi, Türkiye'den sonra Suriye, Lübnan, İran, Suudi Arabistan, Katar, Pakistan, Nepal, Vietnam, Çin ve Kuzey Kore'den ülkesi Güney Kore'ye dönecek.