

Kocaeli, sektöre sıkıntı yaşıyor

İstanbul Toplu Taşımacılar Birliği (İSTAB) Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant Gebze-Kocaeli yolunda izin belgesi alımında yaşanan sorunlar hakkında açıklamalar yaptı. İSTAB Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant, İstanbul ve Kocaeli'nde hizmet veren personel ve okul servis araçlarının, il dışına çıkarken karşı ilden güzergâh kullanım izin belgesi almak zorunda olduğunu belirterek, "Belge için istenilen evrakların maliyeti oldukça yüksek, maliyet yüksekliliğine rağmen evraklar tamamlansa bile izin belgesi vermiyorlar, şu anda beklemedeyiz" dedi.

İstanbul Toplu Taşımacılar Birliği (İSTAB) Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant, Gebze-Kocaeli yolunda yaşanan olumsuzluklar ve izin belgesi alınmaması konusunda yaptığı çalışmalarla ilgili de konuştu. Mağduriyetlerinin giderilmesi için çeşitli görüşmeler yaptıklarını anlatan Yönetim Kurulu Başkanı Birant, "2-3 haftadır sıkıntılı bir süreç geçiriyoruz. Kocaeli Belediyesi, yapmış olduğu bu uygulamayla önceki hafta 120, geçtiğimiz hafta da 60 aracı trafikten men etti. Kocaeli Valisi ile yeni ihalelerle ilgili sözleşmeleri yapılmadı" dedi. **9'da**



Levent BİRANT

ÖHO, Cevizlibağ'da durak sorunu var

Cevizlibağ otobüs durağının, Büyükşehir Belediyesi tarafından KİPTAŞ'a tahsis edilmesiyle birlikte, özel halk otobüs esnafı araçlarını mahalle aralarına park etmeye başladı. Esnaf, "Yeter artık, nedir bu çilemiz" diye sitem ediyor. Cevizlibağ'da bulunan ve 500, 500A, 500T, 522, 522A, 522B ve 500T hattında çalışan köprü arabalarının kullandığı otobüs durağının, KİPTAŞ'a konut yapılması için tahsis edilmesiyle birlikte otobüsler duraksız kaldı. **6'da**



Esnaf, Belediye'nin gözünde 25 kuruşluk değerinin olmadığını düşünüyor

www.tasimacilar.com

AŞIMACILAR

Yıl - 2 / Sayı - 05

13 - 19 ŞUBAT 2008 / 25 Ykr

HER ZAMAN TAZE GÜNLÜK BALIK

ADEM BABA BALIK LOKANTASI

ADEM BABA®

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

KARA ULAŞTIRMASI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI M. NESİP KEMALOĞLU, FİRMALARI UYARDI

Denetimler başlayacak

✓ Ulaştırma Bakanlığı, şehirlerarası yolcu taşımacılığında faaliyet gösteren otobüslerin denetimleri için çalışmalarını hızlandırdı.

Kara Ulaştırması Genel Müdür Yardımcısı Kemaloğlu, her noktada denetimlerin yapılması için gerekli alt yapının oluşturulduğunu açıkladı.

Her otogarda giriş ve çıkış fiyatlarının çok farklı olduğuna işaret eden Kara Ulaştırması Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Nesip Kemaloğlu, mahalle aralarından kalkan otobüs firmalarına cezai müeyyide uyguladıklarını bildirdi.

Yetki belge türlerini faaliyet alanlarına göre sınıflandırdıklarını belirten Kemaloğlu, taşımacıların atıl kapasiteye uygun olarak faaliyet göstermeleri gerektiğine işaret ederek, "Taşımacılar, ekonomik güçlerine

göre belge alıp, o çerçeve dâhilinde hizmet vermeli" dedi.

Danıştay'ın 10'uncu kanunu gereğince SRC mesleki yeterlik belgelerinin iptal edildiğini ve bu nedenle de askıda kaldığını ifade eden Kemaloğlu, bu konuda temyize gittiklerini ve yargının Bakanlığın lehine karar vereceğini umduklarını belirtti.

Kara Ulaştırması Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Nesip Kemaloğlu, şehirlerarası yolcu taşımacılığında hizmet veren otobüs sektörünün sorunlarını dile getirerek, Bakanlığın denetimleri artırdığını ve sorunlara çözüm üretmeye çalıştığını söyledi. **Devamı 5'te**



Kara Ulaştırması Genel Müdür Yardımcısı M.Nesip Kemaloğlu: "Firma sahibinin belgeyi alacak parası yoksa, o zaman işini küçültcek"

Renault'tan 2008 atılımı

2007 yılı Renault Grubu değerlendirme toplantısında, Oyak Renault'un 2008 hedefi; yüzde 20 büyüme, 200 milyon dolar yatırım ve 700 kişi yeni istihdam olarak açıklanırken, yıl içerisinde 8 yeni modelin lansmanının yapılacağı vurgulandı. **2'de**

Conecto, İzmir yollarında

İzmir Büyükşehir Belediyesi ESHOT Genel Müdürlüğü'nün, Mercedes-Benz Türk'ten aldığı 100 adet yeni Conecto otobüsü için belediye binasında protokol imza töreni düzenlendi. Tam alçak tabanlı, otomatik şanzımanlı, körüklü, klimalı ve yana yatma fonksiyonlu yeni Conecto, İzmir kent içi toplu taşımacılıkta hizmet verecek. **2'de**

Motorin Fiyatları			
İstanbul	: 2.49	Adana	: 2.50
Ankara	: 2.50	D.Bakır	: 2.56
İzmir	: 2.50	Kayseri	: 2.53

Isuzu'dan Citimark atağı

Anadolu Isuzu, 9 metrelik ilk arkadan motorlu aracı Citimark'ın prototipi'ni üretti. Isuzu'nun test aşamasındaki yeni aracının lansmanı, Nisan 2008'de yapılacaktır.

Midibüs sektörünün lideri Anadolu Isuzu, kendi dizaynı olan otobüs ailesine Citimark'ı da ekleyerek 9 metre segmentinde iddialı olmayı amaçlıyor. Citimark, 75 kişilik kapasitesi ve arkadan motoru ile toplu taşıma sektörüne yeni bir seçenek olarak sunuluyor. Citimark'ta Euro 3 emisyonlu 175 beygirli Turbo Diesel Common Rail Motoru kullanıldığını açıklayan Anadolu Isuzu Satış ve Pazarlama Direktörü Fatih Tamay, 2009 yılında Euro 4 emisyonuna geçileceğini söyledi. **2'de**



Artvinli otobüsçülerin Tünel isyanı



Resimali

Artvin-Borçka kara yolu üzerinde yapılan 11 adet tünelin için geçen yılların bakım-sızlığı ve ışıklandırma yapılmamasına tepki gösteren Artvin Otobüsçüler Derneği başkanı İrfan Topaloğlu "Yeter artık ara-

balarmızın hurdası çıktı bu tünellerin içinde" diyerek yolların yapılmasını ve ışıklandırılmasını istedi. Artvin'de yapımı tamamlanan Borçka barajı nedeniyle karayolu ulaşımını sağlayacak yollarda yenilenmişti. Yenilen yollar

üzerine yapılan 11 adet tünelin de ulaşımı önemli ölçüde rahatlatıldığını ifade eden Artvin Otobüsçüler Derneği Başkanı İrfan Topaloğlu "Ancak yol üzerinde yapılan 11 adet tünel adeta kendi kaderine terk edildi" dedi. **4'te**

"Para kazanamıyoruz"

Araçların otopark sorunundan, KDV meselelerine kadar birçok konuya dikkat çeken TOF Genel Sekreteri Nusret Ertürk, devletin sektöre daha yakın ilgi göstermesi gerektiğini belirtti. Tüm Otobüsçüler Federasyonu Genel Sekreteri Nusret Ertürk, Türkiye'de Karayolu turizm taşımacılığı alanında yaşanan sıkıntılar ve çözümleri noktasında yaptıkları çalışmaları anlattı.

Türkiye'yi, 2007 yılında 23.5 milyon turistin ziyaret ettiğini, res-



Turizm, bir bütün olarak görülsün mi rakamlara göre İstanbul'a gelen turist sayısının da 6.5 milyon olduğunu söyleyen Nusret Ertürk, "Gelen turist sayısı artıyor. Gelirlerde sürekli düşüş var" dedi. **11'de**

NEOPLAN YUNANİSTAN YOLLARINDA 3'te	TÜVTURK'UN İLK İSTASYONU ELAZIĞ'DA 7'de
İLK TESLİMAT TEMSA'DAN 3'te	HIZLI TİREN ATAĞA GEÇTİ 10'da

TERS AÇI

TOFET Genel Başkanı



Mustafa YILDIRIM

Akaryakıt vergileri, işletmeleri zorluyor

Petrol fiyatlarının durmak bilmeyen artışı sektörümüzü çok büyük bir sıkıntıya soktu. Özellikle Ortadoğu'daki gelişmeler, buna bağlı olarak petrol fiyatlarındaki hızlı artış ve petrol varilinin 90 dolar seviyesi üzerine çıkması ve üstüne üstlük Türkiye'de petrolün üzerine konan vergilerle beraber, gerçekten sektörümüz çok zorlu bir döneme girdi.

Petrolün 2 milyon 500 bin liraya, yani ÖTV'ye de bir yüzde 1 artı onun KDV'si kadar zamlar ilave edilince, Türkiye petrol fiyatları konusundaki rekorunu devam ettiriyor. Karayoluyla nakliye yapan ülkelerde petrol fiyatlarını bu kadar vergilendirmedesiniz, bu enflasyonu olumsuz etkili eder.

Bugün bu ülkede üretilen tüm mamüller karayoluyla nakliye ediliyor büyük ölçüde. Dolayısıyla ham maddeden gıdaya kadar her türlü malın maliyetinde, nihai tüketici maliyetinde ulaşımın maliyeti etkisini gösterir. Enflasyon oranı yüzde 20'ler seviyesine geldi. Bunun en önemli nedeni petrol maliyetleri ve gübredeki maliyetler. Gıdayla başlayan bu şey bütün nedeni petrol maliyetleri ve gübredeki maliyetler. Gıdayla başlayan bu şey bütün nedeni petrol maliyetleri ve gübredeki maliyetler. Gıdayla başlayan bu şey bütün nedeni petrol maliyetleri ve gübredeki maliyetler.

Ulaşım ile ilgili maliyetler hayatın içindeki bütün girdileri yüzde 20 oranında artırır, enflasyon yüzde 10'un altındadır demeye de hakkı olmaz hükümetlerin. Bizim, sektörün yaşamını belirlemek, sektörün koşullarını belirlemek, sektörün koşullarını iyileştirmek gibi bir sorumluluğumuz var. Eskiden akaryakıtlarda çok büyük bir kaçak vardı.

Bu giderek kontrol altına alındı. Ama bugün esas sıkıntı Türkiye'de mazotun bu kadar pahalı alınmasından kaynaklanan zorlayıcı sistem. Bu, sektör mensuplarını, otobüsçüleri, bireysel otobüsleri 10 numara yağ kullanmaya itiyor. Yağ kullanmak zorunda kalıyor meslektaşlarımız. Şimdi bunu hükümet duyduğu zaman hemen yağa zam yapalım bu işi çözelim diyecek. 10 numara yağ satışlarının artması bunun akaryakıt yerine kullanıyor olmasıdır. Yani motorda kullanıyor olması gereken bir yağın yakıt olarak kullanılması ithalatla elde ettiğimiz otomotiv ürünü olan otobüslerimize çok ciddi zararlar veriyor. İşletme giderlerimizi uzun vadede arttırıyor.

Şu anda 10 numara yağın eğer otobüslerde veya motorlarda yakıt olarak kullanılmasına imkan olsaydı bunu satarlardı. Demek ki bunun yağ olarak kullanılması lazım. Ama çaresizlik insanlara her şeyi yaptırıyor ve motorin yerine yağı yakıt olarak kullanmak bir çıkış yolu, günlük çıkış yolu. Uzun vadede sıkıntı yaratıyor. Bir ara biodizel denilen ne olduğu belli olmayan yağları, çıkma yağları, gıda yağları, yanlış gıda yağları bunları da yakıt olarak değerlendirdi sektörümüz. Hala denizden karaya çıkan bir miktar kaçak mazot var. Denizciler bunu denizde kullanmak yerine karadaki nakil vasıtalarına satarak haksız kazanç elde ediyorlar.

Şu anda Türkiye'de hali hazırda denizden, sınır kapılarımızdan ülkemizde belli bir miktar kaçak yakıt giriyor. Sektör mensupları da çaresiz bir şekilde bunu kullanıyorlar. Hatta mazot almak için yurtdışına çıkıyorlar. Şimdi bizim de özellikle yurtdışına çalışan seferlerimizde gümrüksüz yakıt alma hakkımızı elimizden aldılar. Biz de döviz kazandırıyoruz yurt dışına çıkarırken bu ülkeye, insan taşıyoruz. Belki uçakla gidecek olan insanları taşıyoruz. Dolayısıyla şu anda tırlara sağlanan imkanların otobüslerden alınmış olması da bir adaletsizliktir.

Buradan Ulaştırma Bakanlığı'na Maliye Bakanlığı'na, ilgili tüm bakanlıklara bu çağırımı yapıyorum. Biraz daha duyarlı olsunlar. Otobüsçülük sektörünün üzerine bu kadar gelinmemesi lazım.

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

Anadolu Isuzu, halk otobüsçülerini ağırladı

2008 yılı ilk toplantısını İstanbul'da gerçekleştiren Tüm Özel Halk Otobüsçüler Birliği (TÖHOB), toplantının ardından Anadolu Isuzu Fabrikası'nı ziyaret ederek, üretim bandındaki araçları yakından inceledi.

2008 yılı ilk toplantısını İstanbul'da gerçekleştiren Tüm Özel Halk Otobüsçüler Birliği (TÖHOB), toplantının ardından Anadolu Isuzu Fabrikası'nı ziyaret ederek, üretim bandındaki araçları yakından inceledi.

TÖHOB, 2008 yılı 1. değerlendirmesi için Anadolu Isuzu'nun ev sahipliğinde toplandı. 32 ilden gelen katılımcılar, düzenlenen eğitim konferansından sonra 230 bin metrekafe alana kurulu Anadolu Isuzu üretim tesislerini gezdi.

TÖHOB yöneticilerini karşılayan Anadolu Isuzu Pazarlama ve Satış Direktörü Fatih Tamay, Anadolu Isuzu hakkında bilgi verdi. Tamay, "Şampiyon olarak anılıyoruz. İnsanlar arabalarından bahsederken benim şampiyonum var diyor, bunu sağlamak kolay değil" dedi.

Daha sonra Anadolu Isuzu Pazarlama Müdürü Efe Yazıcı yaptığı konuşmada, Anadolu Isuzu'nun genel sunumunu yaparak "İhracat ciromuz 40 milyon Euro, 2007'de pazar satışımız yüzde 5, tüm pazarda ise yüzde 39'la önceki senelere göre oldukça artış var. 70 ülkeye ihracat yapıyoruz. Tercih edilmemizin sebebi kalitemizdir" dedi.

Yapılan konuşma ve sunumun ardından TÖHOB yöneticileri fabrikayı gezerek, üretim bandındaki araçları yakından inceledi. Anadolu Isuzu yetkililerinden araçlar hakkında detaylı bilgi alan TÖHOB yöneticileri, araçlarda aradıkları en büyük özelliğin yakıt sarfıyatı ve yedek parça olduğuna işaret ederek, Isuzu'nun kendilerine böyle imkânları sunacaklarına bizzat şahit olduklarını ifade etti.

Fabrika'da konferans

Fabrika gezisinin ardından TÖHOB yöneticileri konferans salonuna geçti. Burada Ulaştırma Plancısı Erhan Öncü, özel toplu ulaşım ve ulaşımın detayları hakkında bilgi verdi. Öncü, "Pazar artık bir tek kuruluş, teknoloji, güç ve ISO standartlarına uyul-



masını istiyor. Örgütlememe yok dolayısıyla kurumsallaşma düzeyi oldukça düşük. Kurumsallaşmalıyız, kendi yapımızı, niteliğimizi geliştirip gücümüzü ispatlamalıyız" dedi. Temel sorunun özel halk otobüslerinin tanımlanmamasından kaynaklandığını vurgulayan Erhan Öncü "Bu soruna kimse değinmiyor. Büyüklüğü, görünümü, bile-

teknolojisi, tarifesi, hatları, durakları özel halk otobüsünü tanımlamıyor. Dolayısıyla özel halk otobüsünün ne olduğunu bilmiyoruz. TÖHOB'ta bu belirsizlikle kuruldu ve şu anda kimliğini belirlemeye çalışıyor" diye konuştu.

TÖHOB'un yeni yıl değerlendirmesi

Taşımacılar Gazetesi'ne açıklamalarda bulunan TÖHOB Başkanı İsmail Yüksel, "Kuruluş olarak Anadolu Isuzu'yu zaten beğeniyorduk. Bugünde üretim tesislerini gezme şansını yakaladık. Anadolu Isuzu, beklentilere olumlu cevap veriyor" dedi. 21 kuruluş üyeye ulaştıklarını belirten Yüksel, "Birbirimize destek olarak iyi bir başlangıç yapıp bir yere kadar geldik. Şirketler, kooperatifler yine hep birlikte karar verip, daha ileriye gideceğiz. Ortak sorunlarda birle-



şip zamanla problemleri aşacağız. 2008'de ki amacımız bölgesel toplantılar yapıp, sorunlarımızı siyasilere iletmek. ÖTV, KDV ve özel halk otobüslerinin tanımlanması ile ilgili 550 milletvekiline mektup yazdık. Bazı vekillerimiz, destek vereceklerini söyledi. Çalışmalarımız devam ediyor" açıklamasını yaptı.

Yeni Conecto İzmir yollarında

İzmir Büyükşehir Belediyesi ESHOT Genel Müdürlüğü'nün, Mercedes-Benz Türk'ten aldığı 100 adet yeni Conecto otobüsü için belediye binasında protokol imza töreni düzenlendi.

Tam alçak tabanlı, otomatik şanzımanlı, körüklü, klimalı ve yana yatma fonksiyonlu yeni Conecto, İzmir kent içi toplu taşımacılıkta hizmet verecek.

Törene MBT Direktörler Kurulu Başkanı Jürgen Ziegler, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu, ESHOT Genel Müdürü Gül Şener, MBT Pazarlama ve Satış Direktörü Süer Sülün ve İzmir Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri Ersu Hızır katıldı.

"Ege'nin incisi İzmir"

Kültür, tarih, turizm ve ticaret alanlarında büyük zenginliğe sahip olan Ege'nin incisi İzmir'de, yeni Conecto'nun hizmet vermesinden mutluluk duyacaklarını belirten Jürgen Ziegler, "Umarız ki alçak tabanlı, körüklü, klimalı, konforlu, çevreci, son teknoloji güvenlik sistemleriyle donat-



İzmir'de hizmete girecek yeni otobüsler, çevre koruması özelliğiyle öne çıkıyor

ılmış Conecto otobüslerimiz İzmir halkının şehir içi seyahatlerine konfor katar ve seyahatlerini keyifli bir hale getirir. Markamızı tercih eden İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne, ESHOT Genel Müdürlüğü'ne teşekkür eder, yeni araçların İzmir halkına

hayırlı olmasını dilerim" dedi.

"Hedefimiz ulaşım sürecini kısaltmak"

İzmir'in ulaşım sorunlarına çare bulmak için pek çok projeyi gündeme getirdiklerine işaret eden Aziz Kocaoğlu, "Yaklaşık 440 adet otobüsümüz klimalı. Bu 100 adetlik körüklü otobüsle birlikte ilk defa Mercedes marka otobüs almış olacağız" dedi. Kocaoğlu konuşmasını şöyle sürdürdü: "Bu otobüslerin her birinin fiyatı 232 bin Euro. Yeni Conecto'lar Nisan ayından itibaren Ağustos ve Eylül ayı itibarıyla teslim alınacak ve İzmir'de ilk defa klimalı ve körüklü otobüsler hizmete girmiş olacak. 4 milyonluk bir kentte ulaşımın yüzde 90'ı otobüslerle yapılmakta. İzmir gibi sıcak bir iklime sahip olan kentin otobüslerinin klimalı olması kent içi toplu taşımayı daha konforlu hale getirecek. Alınan otobüsler her metropol kentte olduğu gibi bizde de uzun süre hizmet verecek. Ama bizim burada hedefimiz her metropol kentte olduğu gibi otobüslerle ulaşım sürecini mümkün olduğu kadar kısaltmak. Hem yakıttan tasarruf etmek, hem de aracın yıpranmasını engellemek. Bu otobüsler hem alçak tabanlı, hem de belirli bir oranda sağa sola eğimli otobüsler"



Renault'tan 2008 yılı atılımı

2007 yılı Renault Grubu değerlendirme toplantısında, Oyak Renault'un 2008 hedefi; yüzde 20 büyüme, 200 milyon dolar yatırım ve 700 kişi yeni istihdam olarak açıklanırken, yıl içerisinde 8 yeni model lansmanının yapılacağı vurgulandı.

Türkiye otomotiv pazarında Ocak-Aralık 2007 dönemi toplam satışlarda ikinci, hafif ticari araçlar satışında ise dördüncü olan Renault, otomobil satışlarında 59 bin 921 adetle birinci oldu. Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar, Oyak Renault Genel Müdürü Alain Gabillet ve Dacia Marka Yöneticisi Orhan Çetin'in katılımıyla 2007 yılı Renault Grubu değerlendirme toplantısı gerçekleştirildi.

2007 yılında pazar yüzde 4,2 oranında daralırken, Renault'un konumunu koruyarak pazar payını arttırdığını dile getiren Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar, "357 bin 465 adet otomobil satışı gerçekleşen pazarda Renault, 59 bin 921 adetle üst üste 10. yılında da birinciliğini korudu. Bursa fabrikamızda üretilen Symbol 23 bin 229 adetle en çok satılan aracımız olurken Megane Sedan 21 bin 566 adetle ikinci oldu. Üçüncülüğü ise Clio aldı" dedi.

Pazar iyiyi gidiyor

2007 yılının otomotiv açısından oldukça iyi geçtiğine işaret eden Oyak Renault Genel Müdürü Alain Gabillet, "Türkiye'de toplam bir milyon 133 bin taşıt üretimi gerçekleştirildi. Oyak Renault ise 2007'yi 263 bin 656 adetlik üretimle kapattı. Bu da bizim açımızdan bir önceki yıla oranla yüzde 15 rekor bir gelişmedir. Yüzde 11'lik büyümeye tekabül 3,4 milyar dolarlık ciro elde ettik ve bunun 2,5 milyar doları ihracattan elde edildi" dedi.

2008 yılının kendileri açısından büyüme yılı olacağına işaret eden Gabillet, "Yıl içerisinde yüzde 20 büyüme, 200 milyon dolarlık yatırım ve 700 kişilik istihdam gerçekleştirilecektir" diye konuştu.



Neoplan, Yunanistan yollarında

Yunanistan, 2008 yılında MAN Türkiye'den almayı hedeflediği 150 adet Neoplan marka otobüsün 13 adetlik ikinci partisini teslim aldı.

Teslimat, MAN Türkiye'nin Ankara'daki tesislerinde; MAN Kamyon ve Otobüs A.Ş. Yürütme Kurulu Başkanı Kazım Tuncay Bekiroğlu, MAN Türkiye Yürütme Kurulu Başkanı Dr. Jens Foerst ve NEOPLAN Papadakis Bros SA Yönetim Kurulu Başkanı Papadakis'in de katıldığı törenle gerçekleştirildi.

Törenin, 49 yıl sonra ülkemize ilk kez gelen Yunanistan Başbakanı Kostas Karamanlis'in ziyaretleriyle aynı güne denk gelmesinin çok güzel bir tesadüf olduğunu söyleyen Bekiroğlu, "İki ülke arasında geliştirilecek ekonomik ilişkilerin çok önemli. Papadakis firmasıyla yürütülen işbirliği bu anlamda iki ülke arasındaki işbirliğine katkı sağladı" dedi.

MAN Türkiye Yürütme Kurulu Başkanı Dr. Jens Foerst ise, Papadakis firmasının en önemli müşterilerinden biri olduğunu, karşı-

lıklı anlayışın ve istekleri doğru algılayıp hayata geçirmenin bu başanda çok büyük katkı sağladığını söyledi.

MAN Türkiye'nin yıllık 2000 adet otobüs üretim kapasitesine sahip olduğunu belirten Foerst, bu yıl Türkiye'de 20 milyon Euro tutarında bir yatırım planladıklarını, bu sayede üretimdeki kalite-
rini daha da artıracaklarını sözlerine ekledi.

Araçları Foerst ve Bekiroğlu



MAN, 1966'dan beri Dünya'nın dört bir yanına otobüs ihraç ediyor

ceri Eğitim Merkezi (BEM) öğrencileri tarafından yapılan otobüs maketi Papadakis'e teslim edildi.

3 yıldan bu yana, Yunanistan'da NEOPLAN'ın servis ve yedek parça organizasyonunu yürüten Papadakis Bros SA şirketine, Ankara'da ürettiği otobüsleri satan MAN Türkiye, Yunanistan'a yaptığı teslimatın 6 adetlik ilk partisini de geçtiğimiz günlerde yapmıştı.

1966 yılından beri dünyanın dört bir yanına otobüs ihraç eden MAN Türkiye'nin, en çok ihraçat yaptığı ülkeler arasında Yunanistan dördüncü sırada yer alıyor. İlk sırayı 349 adetle Almanya, ikinciliği 182 adetle Fransa ve üçüncülüğü de 137 adetle Rusya alırken, sadece NEOPLAN markası göz önünde bulundurulduğunda Yunanistan, hem satış hem de ciro rakamlarıyla birinciliği kaptırmıyor.

İlk teslimat Temsa'dan

Temsa A.Ş.'nin, Aлаçam Dağıstanlı Turizm'e 1 adet Diamond ve Özvarol Turizm'e de 2 adet Safir marka otobüs satışlarını yaparak; 2008 yılının ilk teslimatlarını gerçekleştirdiği açıklandı.

Geçtiğimiz yıl otobüs satışlarını yüzde 55 artıran Temsa, yılın ilk ayında yaptığı teslimatlarla 2008'de göstereceği performansın sinyallerini verdiği, ilk satışlarına otobüs ürün yelpazesinin iki üyesi Diamond ve Safir ile başladı.

Temsa'nın "Amiral Gemisi" Diamond ve turizm taşımacılığının en çok tercih edilen aracı Safir, şehirlerarası yolcu taşımacılığı sektörünün iki öncü şirketi tarafından tercih edildi. Temsa, Bafra - Samsun'un önde gelen taşımacılık şirketi Aлаçam Dağıstanlı Turizm'e 1 adet Diamond ve turizm sektöründe faaliyet gösteren Özvarol Turizm'e 2 adet Safir teslim etti. Firma yetkilileri Aлаçam Dağıstanlı Turizm Müdürü



Temsa, 2008 yılında ilk teslimatını iki ayrı turizm firmasına gerçekleştirdi

Alaettin Kırkkaya ve Özvarol Turizm Müdürü Osman Akçar, Adana Showroom'da gerçekleştirilen törenlerle otobüslerini teslim aldı. Aлаçam Dağıstanlı Turizm, yeni aldığı

Diamond otobüsüle, kullandıkları Temsa araç sayısını 4'e çıkarırken; Özvarol Turizm bünyesine kattığı 2 adet Safir otobüsü ile filosunu güçlendirdiğine dikkat çekildi.



Altur, Sultan'a 'devam' dedi

Personel taşımacılığı yapan Altur, 20 adet Sultan 125S model küçük otobüsü Otokar'dan teslim aldı. Otokar'ın Sultan 125S model küçük otobüsleri, düşük yakıt tüketimi, 27 kişilik yolcu kapasitesi ile şehir içi trafiğe uygunluğu, sürücü ve yolcu konforu ve 122 Beygir motor gücü ile personel taşımacılığı alanında da tercih ediliyor.

Altur'un Yenibosna'da bulunan merkezinde düzenlenen teslimat törenine Abdurrahim Albayrak ve Otokar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül katıldı. Törende konuşan Oto-

kar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, Sultan 125S model küçük otobüslerin, Türkiye'nin ihtiyaçlarının çok iyi şekilde analiz edilerek tasarlandığını ve bu sebeple toplu taşımacılık alanında öncelikli tercih olduğunu söyledi.



İsotlar'dan Orhangazi'ye 35'lik filo teslimatı

Karsan J9'un, geçtiğimiz Ağustos ayında pazara sunulan ve büyük beğeni gördüğü bildirilen yüksek tavanlı modeli J9 Premier Maxi, Orhangazi şehiriçi yolcu taşımacılığında da göreve başladı.

Distribütörlüğü İsotlar Grup tarafından gerçekleştirilen Karsan J9 Premier Maxi; İstanbul, İzmir ve Aydın'a yapılan filo sa-

taşlarının ardından, Orhangazi Şehiriçi Minibüsçüler Derneği bünyesine 35 adet araç katıldığı bildirildi.

İsotlar Grup'un, Yalova bayisi İmaj otomotiv tarafından satış gerçekleştirilen J9 Premier Maxi'ler, Karsan'ın Bursa Akçalar'daki tesisinde yapılan tören ile Orhangazi Şehiriçi Minibüsçüler Derneği üyelerine teslim edildi.



ÖZGÜRCE

TOFED Genel Sekreteri

Mevlüt İLGİN



TOFED çalışmalarına hız verdi!..

Çorlu güzergahına sefer yapan firmalarımız, A1 Belgeli taşımacılara büyük sorunlar yaşıyor. A1 Belgeleri konusunda hem İstanbul Anakent Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Dairesi, Daire Başkanı ve daire yöneticileri ile görüşmeler yapıldı

A1 Yetki Belgesi'ne sahip olan firmalar, yönetmelik kapsamını aşarak il içerisinde yani mahalle ve sokak aralarında, belli bir yazıhane tutarak belli bir noktaya kadar işi götürürler. Bu ara onların faaliyet alanını daltan kararlar alındı. Onlar da Danıştay'da yürütmeyi durdurma kararı aldılar. O yürütmeyi durdurma kararına rağmen, belediye o yargının verdiği kararlara da yeni bir takım düzenlemeler getirdi. Bu düzenleme ile ilgili olarak TOFED'de UKOME'DE üç defa toplantı yapıldı. UKOME yetkilileri ile Ulaştırma Bakanlığı görüşmeler yapıldı. Bu görüşmeler sonucunda Ulaştırma Bakanlığı yönetmelikte A1 ile ilgili düzenleme yapacak. Bu düzenleme sonucunda A1 Yetki Belgeleri, UKOME Dairesi'nin uygunluk yazısı alındıktan sonra verilecek.

A1 Yetki Belgelerini şimdiye kadar alanlar aldı. Bunların sayılarının dondurulması talebinde bulunduk. Bakanlık uygun gördü. Her yıl yüzde 2 oranında belge sayısında artış olacak. Tabii bu ülke çapında.

Hem UKOME, hem de bakanlık tarafından kabul edilen bir önerimiz daha var. İstanbul'dan örnek verilecek, A1 Belge sahipleri; Çatalca, Silivri ve Tuzla'dan içeri giremeyecekler. Ama şu anda Çorlu'dan Laleli'ye, Çorlu'dan Şirinevler'e, Çorlu'dan Yenibosna'ya giriyorlar. Gördükleri her yerde bir yazıhane tutuyorlar. Ve otomobile mahalle aralarına kadar yolcu getiriyorlar. Bu çok fazla trafik keşmekeşliyi yaratıyor. Bu durumdaki otobüsler, hem belediye, hem UKOME, hem de Bakanlık rahatsız.

Sonuç olarak bu konuda bir orta yol bulundu. A1 Yetki Belgeleri Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilecek ama önce ilgili Büyükşehir Belediyelerinden uygunluk yazısı alınacak. Yani istenen evraklar arasında uygunluk belgesi olacak. Sayıları dondurulacak ve yıllık belge sayısına bir kısıtlama getirilecek. Zaten yönetmeliğin 8'inci maddesinde bakanlık gerek gördüğünde taşıma servisi sayısı, yetki belgesi sayısı, kart sayısı, sefer sayısına sınırlama getirilebilecek. Yolculuk artışının yüzde 2 ile sınırlı olmasını uygun gördüler. TOFED'in teklifi de o yöndeydi. Yönetmeliğe son şeklini verebilmek için Genel Başkanımız ve Genel Müdür Yardımcımız, Talat Aydın ve yardımcılarını ile bir toplantı yaptık.

Bilindiği gibi eski yönetmelik şu anda yürürlükte. Eski yönetmeliğe göre 01 Ocak 2008'den itibaren bir'e iki öz mal konulacaktı. TOFED'in bu konuda itirazı vardı. Ama biz, kademeli geçiş istemiştik. İlk sene bir'e dört, sonraki sene bir'e üç, sonraki sene bir'e iki olsun demiştik. Bakanlığın yaptığı incelemeye göre, kademeli değil, 01 Ocak 2008'den itibaren bir'e üç olarak uygulanacak. Önümüzdeki günlerde bu konuda yönetmelik yayınlanacak. Mutabakatın birisi bu. Öz mal koltuk adedinin 150'den 300'e çıkarılmasını önerdik. Ya da eski yönetmelikte 150 öz mal koltuğu olanın 4 hatta çalışabileceği prensibi vardı. Şimdi bu sayıyı önerimizi değerlendiren bakanlıkta uygun gördü. En azından uygun görüş beyan etti.

D1 VE D2 belgelerinin birleştirilerek tek belge olması konusunda uzlaşıldı. Eski belgelerin süresi bitip yenilenmesinde yüzde 50 ücret ödenecekti. Şimdi bu yüzde 15'e çekildi. Ama yüzde 10 konusundaki ısrarımız devam ediyor. Çok büyük bir ihtimalle de yüzde 10 olarak bakanlıktan böyle bir yönetmelik çıkacak. Yani C belgesi 30 milyarsa, artık 15 milyar vermek yerine, 3 milyar verip yenilenecek. Bu F belgeleri için de geçerli. Bütün belgeler içinde geçerli. Sigortalıların limitlerinin yükselmeleri konusunda zaten hem TOFED, hem TOFED'in kurucu üyesi olan UATOD bu konuda çalışmalarını yapmıştı. Taşımacılık Mali Mesuliyet Sigortası 100 milyar'a, Trafik Sigortası 100 milyar'a, Ferdi Kaza Koltuk Sigortası da 100 milyara çıkarıldı. Bu konuda zaten bakanlıkta uyum içinde olduk. Zaten sigorta pirimlerinin yükseltilmesi Ulaştırma Bakanlığı'nın yetkinde değil. Bir diğer bakanlık ile özellikle bu karsan taşımacılık konusunda da önerilerimiz halen ısrarla devam ediyor. Bakanlık kendi bilgisayar yazılım programı içerisinde bu otomasyon sistemini oturtmaya çalışıyor. Önümüzdeki 2008 yılı karsan ile mücadele yılı ilan edilmesi konusunda yine bakanlıktan söz aldık. Seferlerde eğer yolcu sayısı çok azsa, bir önceki seferle birleştirilecek. Bu önceden mümkün değildi, yasaktı. Firmanın Ulaştırma Bölge müdürlüklerine, seferden bir saat önce faks ile bildirim yapmasıyla servisler birleştirilebilecek. Ve artı kapasite ortadan kaldırılacak.

Valliliğin ve UKOME'nin de olumlu yaklaştığı bir diğer çalışmamız da sonuç vermek üzere. Bilindiği gibi şehirlerarası yolcu otobüslerinin birinci boğaz köprüsünü kullanmaları yasak. Özellikle Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nde saat 22:00'a kadar kamyonların geçişi yasak. O saatte kamyonlar da serbest bırakılınca otobüsler 3-4 saatlik bir gecikme ile Harem'e varabiliyorlar. Biz o saatlerde otobüslerin istediğinde birinci boğaz köprüsünü de kullanması gerektiğini söyledik. Otobüslerin de toplu taşıma hizmeti yaptığını, belediye otobüsleri buradan geçiyorsa, şehirlerarası otobüslerin de birinci boğaz köprüsünü kullanması gerektiğini mantıklı olarak kabul ettiler. Ve önümüzdeki hafta UKOME konusunda böyle bir karar bekliyoruz. Bizim önerimiz öncelikle 24 saat. birinci boğaz köprüsünün de serbest olması.

2008 yılına TOFED çok hızlı bir şekilde girdi. 2007 yılında planladığı, programladığı hedeflerine varmak üzere çok ciddi çalışmalar yapıyor.

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



SERBEST KÜRSÜ



BOSYAD BAŞKANI

Hüsamettin
Hüsamettin AYDIN

Sektörel inisiyatif

Sektörler ülkemizin sosyal bilimini smeydana getiren unsurlar olduğuna göre, bulunduğumuz alanda ne kadar inisiyatif kullanabiliyoruz, bakmak lazım. Asıl sorgulamamız gereken konu budur.

Çünkü faaliyet alanımız içinde toplumsal uzlaşma ile toplu organizasyon hem sektörümüzün sistemini oluşturmaya, hem de kendi içimizde bireylerimizi açacaktır.

Eğer bu önceliklerimizi yok farz ederek günü kurtarma düşüncesiyle hareket edersek, bu durum, bizim gelecekteki faaliyetlerimizin başlangıcı olmaktan başka bir şey ifade etmeyecektir.

Gelelim kendi sektörümüzün gelecekteki başarısının ne olacağına;

1)Mevcut hükümetlerle ilgili çalışmalarda kendi sektörümüze neler kazandırabiliriz, hangi yönetmelikler beklentilerimizin cevabı olabilir ya da menfaatlerimizi hangi noktada yok edeceğinin hesabı yapılarak toplu tavır, toplu faaliyetler kararlılığımızın avantajlarını çok iyi tespit ederek varlığımızın ispatı olacaktır.

Öyleyse inisiyatifin tek yolu kendi içimizdeki sorunları bir tarafa atarak sektörel sorunlarımızın önceliği olmasıdır.

2) Şu anda Ulaştırma Bakanlığı'nın almış olduğu bir öz mala üç kiralık mevzuatına bizler ne kadar hazırız. Bu kanun madurları olan bireysel otobüsçülerin sivil toplum örgütü olan Bireysel Otobüsçüler Derneği (BOSYAD)'nin görüşü alınmış mıdır?

Hiçbir siyasi irade temsilcisi alındığını iddia edemez. Öyleyse siyasi otorite neyin kararını neye rağmen alıyor? Eğer hükümet, bu şekilde 'Benim aldığım karar doğrudur. Farklılaşamaz' mantığıyla iktidarına devam ederse, bir gün mutlaka yaptıklarının hata olduğunu anladığında da kıymeti olmayacaktır. Tekrar ediyorum. Sektörümüzün bütün taraflarına sesleniyorum. Hiç kimse iktidarına güvenmesin! 'Devlet arkamdadır' mantığına da sığınmasın. Bir gün devlet, devlet olduğunu ispat etmek zorunda kalırsa, gerçek devletin kim olduğunu anlar. Konuşmalarımızda yanlış cümleler kurulmasın. Son sözlerim vakti geçen zamanların kazası olur. Fakat kaçan fırsatların kazası olmaz. Öyleyse hepimiz aklımızı başımıza alalım. Düzce depremi gibi bir deprem felaketi yaşarsak, akşam zengin yatanlarımızı, sabah uyandıklarında hiç bir şeylerinin olmadıklarını anırlar.

Sözüm meclisten içeril..

Artvin'de, tünel isyanı

Artvin tünelleri adeta kazalara davetiye çıkarıyor. Artvin Otobüsçüler Derneği Başkanı İrfan Topaloğlu, "Bölgemizdeki tüneller ve bozuk yollar otobüsçülerimize kaza yaptırıyor. Yeter artık, yapın bu yolları" dedi.

Artvin-Borçka kara yolu üzerinde yapılan 11 adet tünelin içinden geçen yolların bakımsızlığı ve ışıklandırma yapılmamasına tepki gösteren Artvin Otobüsçüler Derneği Başkanı İrfan Topaloğlu "Yeter artık arabalarımızın hurdası çıktı bu tünellerin içinde" diyerek yolların yapılmasını ve ışıklandırılmasını istedi.

Tüneller köstek yuvasına döndü

Artvin'de yapımı tamamlanan Borçka barajı nedeniyle karayolu ulaşımını sağlayacak yollarda yenilenmişti. Yenilen yollar üzerine yapılan 11 adet tünelin de ulaşımı önemli ölçüde rahatlatıldığı ifade eden Artvin Otobüsçüler Derneği Başkanı İrfan Topaloğlu "Ancak yol üzerinde yapılan 11 adet tünel adeta kendi kaderine terk edildi. Tüneller yapıldı ama içinden geçen yollar bakımsızlıktan köstek yuvasına döndü.

Otobüs şoförleri meslektaşlarını bu tüneller içinde adeta kaza yapmak için cambazlık yapıyorlar. Yeter artık bu tünellerin içindeki bozuk yolları yapılıp ve zaman geçirilmeden bu tüneller ışıklandırıl-sın" dedi.

İrfan Topaloğlu bu tünellerin içindeki bozukluklar yüzünden sayısız maddi hasarlı kaza meydana geldiğini ifade ederek "Bizim kayıtlarımızda şu ana kadar bu kazalarda 1 kişi hayatını kaybetti 12 kişi de yaralandı.

Meydana gelen maddi hasar ise işin bir başka boyutu. Bu tünellerden Artvin Valisi Sayın Cengiz Aydoğdu ve il yöneticileri de geç-

mektedir. Merak ediyoruz Karayolları yetkilileri bu tünellerin içinden geçerken sıkıntıyı görmüyorlar mı? Biz neredeyse bu bozuk yolların yapılmasını isteyenler mi var diye düşünmeye başladık" dedi.

Yollar ne zaman yapılacak

Karayollarının bu yollar ile ilgili bir açıklama yapmasını beklediklerini ifade eden Topaloğlu "DSİ tarafından yapılan ve tamamen standart dışı bir şekilde hizmet veren bu yolları teslim aldınız mı, almadınız mı? Biz bunu öğrenmek istiyoruz. Bu yollar ne zaman standart hala getirilecek ve şu an bozuk olan bu yollar ne zaman yapılacak ve bu tünellerin içlerinin ne zaman ışıklandırılması sağlanacak, biz Otobüsçüler camiası olarak öğrenmek istiyoruz" şeklinde konuştu.



Artvin'in gelişiminde Turizmin önemini her fırsatta dile getiren Artvinli yetkililere de seslenen Topaloğlu "Bu bozuk yolları gören



Topaloğlu: "Yetkililer, tünelden geçerken sıkıntıyı görmüyorlar mı?"

lerken hangi TUR şirketi Turist taşıyan otobüsünü bu yollara sürer doğrusu merak ediyoruz.

Artvin Valimiz Sayın Cengiz Aydoğdu beyefendinin, Artvin Belediye Başkanı Sayın Emin Özgün beyefendinin zaman geçirilmeden Artvin'in bu en önemli sorununa el atmasını bekliyoruz. Artvin'de önemli bir hizmet vermeye çalışan Otobüsçü arkadaşlarımızın çaresi

yoksa kendi başımızın çaresine bakalım ve gerekirse Otobüslerimizi bu tünellerin ağzına çekerek Ulaşımı bile engelleyelim diyorlar. Biz Artvin Otobüsçüler Derneği yönetimi olarak arkadaşlarımızı zor zapt etmeye başladık. 500-600 bin YTL vermiş Otobüs alınıyor, Otobüslerinin bu bozuk yollar yüzünden hurdaya çıkmasını istemiyorlar artık" şeklinde konuştu.

Otobüsçüler, Öztürk'ün düğününde

Yunus Ayhan'ın kızı Gülhan Ayhan ile Metro Turizm'in Ankara Patronu Ekrem Öztürk'ün oğlu Ersin Öztürk, dünya evine girdiler.



BİOAŞ ve Metro Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Galip Öztürk, Öztürk çiftini yalnız bırakmadı



FEVZİ ÖZTÜRK/ANKARA

Yunus Marketler Zinciri Sahibi Yunus Ayhan, Metro Turizm'e kız verdi. Swiss Otel Balo Salonu'nda yapılan, düğünde Yunus Ayhan'ın kızı Gülhan Ayhan ile Metro Turizm'in Ankara Patronu Ekrem Öztürk'ün oğlu Ersin Öztürk,

baş ile birlikte yaptı. Gelin ve damatın mutluluklarının yüzlerinden okunduğu düğün gecesinde, Karadenizli TRT Sanatçısı Emin Yağcı, tulumu ve sesiyle, Bülent Serttaş da okuduğu birbirinden güzel Karadeniz türkülleri ile geceyi renklendirdi.

Her iki tarafın yakınlarının yanı sıra, Metro Turizm yö-

Kurulu Başkanı Galip Öztürk'ün yanı sıra Metro Turizm Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Murat Yanık, Metro Turizm Genel Müdürü Umut Kahraman, Yönetim Kurulu üyeleri Sinan Solok, Fikret Kul, Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsçüleri Derneği (UATOD) yönetim Kurulu üyesi Ahmet Yalamanoğlu, MAN TÜRKİYE Otobüs ve Kamyon Fabrikası A.Ş. Bölge Satış Sorumlusu Gökhan Çerioglu, Otobüs Satış Müdürü Kemal Erdoğan, Metro Turizm Antalya İşletmecisi Hamdi Öztürk, Jet Turizm Sahibi Enver Bayram, Köksallar Turizm Ankara İşletmecisi Oğuz Orhan Akkaya, Süha Turizm Ankara İşletmecisi Burhan Ateş, Kent Turizm Ankara İşletmecisi Ethem Ateş, Üstün Erçelik Ankara İşletmecisi Ethem Ateş, İnan Turizm Ankara İşletmecileri Zülfi Kar Ateş, Mermerler Turizm Ankara İşletmecisi Kemal Mermer, Kastamonu Huzur Ankara İşletmecisi Seyfi Dağıstanlı, Jetsa Sigorta Sahibi Osman Bayram, Funda Pastanesi Sahibi İnönü Tarakçı ve Metro Turizm Ankara Personeli konuklar arasında yer aldı.



Gülhan-Ersin Öztürk çifti

dünya evine girdiler.

Metro Turizm'in veliahtı Ersin Öztürk ile güzel gelin Gülhan Ayhan'ın nikâh şahitliğini, Metro Turizm'in Yönetim Kurulu Başkanı Galip Öztürk, AK Parti Samsun Milletvekili Suat Kılıç, 21. Dönem Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak, restoranlar zinciri sahibi Abbas Demir-

netim kurulu Başkan ve üyelerinin çoğunlukta olduğu düğünde, AŞTİ otobüs sahipleri ve işletmecileri de, düğünde yer aldı. Geç saatlere kadar horon çeken konuklar, neşi içinde eğlenerek unutamayacakları bir gece yaşadılar.

KİMLER KATILDI

Metro Turizm Yönetim

Dönmez, firmaları uyardı

UATOD Müdürü Dr. Zeki Dönmez, Ulaştırma Bakanlığı'na yayınlanan yeni genelgelerle ilgili olarak, 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası ve il içi yolu taşımacılığına ilişkin 2007/KUGM-22/YOLCU numaralı Genelge'nin yürürlükten kaldırılıp, yerine 2008/KUGM-10/YOLCU numaralı Genelge'nin yürürlüğe girdiğini açıkladı. "Bu-na göre adı geçen taşımalarda ön-

ceden özmal taşıt sayısının beş katına kadar olan sözleşmeli taşıt çalıştırabilme oranı 2008 yılında dört ve 2009 yılında üç kata kadar şeklinde uygulanacaktır" diyen Dr. Dönmez, "Yolcu terminaleri konulu 2007/KUGM-27/YOLCU numaralı Genelge yürürlükten kaldırılmış olup, yerine 2008/KUGM-11/YOLCU numaralı Genelge yayınlanmıştır" açıklamasını yaptı.



Dr. Zeki DÖNMEZ

111 avro fırsatları sürüyor

Türk Hava Yolları, 111 Avro'ya yurt dışı kampanyasının 111'inci haftasında yolcularını, Paris'ten Londra'ya, New-York'tan Capetown'a kadar, 107 noktaya promosyonel ücretlerle uçuracak. Türk Hava Yolları tüm yıl boyunca devam eden "111 Avro'ya Yurtdışı Fırsatı"

kampanyasının 111. haftasını yolcularına daha geniş uçuş seçeneği sunacağı bildirildi. Bu çerçevede 14- 24 Şubat 2008 tarihleri arasında da yolcuların; Avrupa'da 62, Ortadoğu'da 16, Uzakdoğu'da 17, Afrika'da 10, Amerika'da 2 noktaya promosyonel ücretle seyahat edebileceği belirtildi.



Yalçıntaş, eylem planını destekledi



Murat YALÇINTAŞ

İstanbul Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Murat Yalçıntaş, Başbakan tarafından açıklanan 60'ıncı Hükümet Programı Eylem Planı'nın, makro ekonomik düzeyde uygulanmış olan istikrar politikasının esas itibarıyla sürdürüleceğini ortaya koyduğunu söyledi. 10 ana başlık altında 145 faaliyet ve ödevin bulunduğu dört yıllık eylem planı ile ilgili bir açıklama yapan Başkan Yalçıntaş, "Açıklanan planda 2007'de ertelenen ekonomik reformların devamına dair vurgu yapılması, 2008 yılına ilişkin umutlarımızı kuvvetlendirdi" dedi.

Yalçıntaş, 2008-2012 dönemi için ortaya konan eylem planının, hükümetin izleyeceği ekonomi politikasının ana hatları ile uzun vadeli şekilde de ortaya konmasının, iş dünyasına önünü görme ve doğru pozisyon alma fırsatı vermesi bakımından son derece olumlu bir yaklaşım olduğunu vurguladı.

Eylem planında AB'ye tam üyelik hedefinin kararlılıkla vurgulanmasının önemli olduğunu belirten İTO Başkanı Murat Yalçıntaş, "AB'ye tam üyelik vurgusundan bu konudaki politikaların mevcut ve gelişen şartlar dikkate alınarak yürütüldüğü anlaşılmaktadır. Bu kapsamda siyasi ilişkilerde yeni ve gelişen piyasalara açılımı destekleyici bir pratik yaklaşım gösterilmektedir. Afrika'da da 10 yeni elçilik açılması, bu bakımından önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir" diye konuştu

Denetimler başlayacak

Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Nesip Kemaloğlu, şehirlerarası güzergâhlarda yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının, her noktada kontrollerinin yapılacağına işaret etti.

Özlem Ülkü - Sabri Danabaş - M.Mete Kalender/Ankara

Kemaloğlu, A1 yetki belgesine sahip olan firmaların, 100 kilometrenin üstünde şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapmak üzere yetkilendirildiklerini belirtti. Nesip Kemaloğlu, kısa yol taşımacılarının yaşadıkları sorunlara da bir düzenleme getirdiklerini ifade etti.

"Sıkıntı İstanbul ilimizde"

A1 yetki belgeleriyle ilgili hiçbir ilde sıkıntı yaşanmadığını belirten Kemaloğlu, şu açıklamalarda bulundu: "Bu konuda hiçbir ilimizde sıkıntı yok. Sıkıntı sadece İstanbul ilimizde. İstanbul ve İzmit, belediye sınırları ile il sınırları aynı olan iki ilimiz. Türkiye'de başka örneği yok. İstanbul'un il sınırlarına dahil olmayan hiçbir ilçesi yok. Hiçbir yerleşim yeri yok. İzmit de aynı durumda. Burada biz şöyle bir düzenleme yaptık. İl içerisindeki taşımacıların düzenlenmesi ve il içerisindeki trafik akışlarından Büyükşehir belediyeleri yetkili. Biz İstanbul ili için veriyoruz belgeyi. Eskiden, yani belediye fonunun değişikliğinden önce Silivri ve diğer yerler İstanbul Belediyesi'ne dahil edildi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi batıdan gelecekler için Silivri Otagarı'nı ve doğudan gelecekler için Tuzla'da belirlediği yeri, yolcu indirme ve bindirme yeri olarak belirtti. Dolayısı ile il içindeki trafik yoğunluğu, trafik akışı da Büyükşehir'e ait olduğu için yine İstanbul içi sayılıyor. İstanbul'un il sınırları ile belediye sınırları bir olan il olma özelliğinden dolayı, bu mesafe bu şekilde belirlendi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, batıdan gelecekleri Tuzla'yı gösterip doğudan gelecekleri Silivri'yi gösterseydi o zaman 13 kilometre olacaktı. Burada fiilen gidilen mesafe yanılıyor olabilir. Başlangıcı ile bitiş arasında yani doğusu ile batısı arasında 100 kilometreden fazla bir mesafe var. Yurtiçi yolcu taşımacılığı konusunda aylık verilen belge sayısı 20'yi geçmiyor. Bu da yüzde 5, yüzde 6 civarında büyüyün bir ülke için korkulacak bir durum değil. Belki bunların regüle edilmesi daha mümkün"

"Belgesizlerin cezası, belge sahiplerine yarayacak"

4925 sayılı yasaya dayanılarak çir-

kartılan karayolu taşıma yönetmeliğinde, uluslararası yolcu taşımacılığı, şehirlerarası düzenli yolcu taşımacılığı ve uluslararası eşya taşımacılığı konusunda, faaliyet raporunun verilmesinin önceden de zorunlu olduğunu ifade eden Kemaloğlu, "İlk defa kapsama alınan yetki belgesi türleri olarak sayabileceğimiz yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda da 2007 yılına ilişkin faaliyet raporlarının 31.01.2008 tarihine kadar verilmesi yine bir zorunluluktur" dedi. Kemaloğlu şöyle konuştu: "Yani bir yolcunun veya bir malın nereden nereye taşındığını hangi aracın kullanıldığını, kaç yolcu ile kaç ton ile taşıma yapıldığını, bunun karşılığında ne kadar ücret alındığı bilgilerini zaten bize vermek zorundaydılar. Sadece ilk defa yetki belgesi kapsamına alınan yurtiçi eşya taşımacılığına ilişkin düzenlemeden dolayı onların da böyle bir faaliyet raporlarını verme süreleri 31



Mehmet Nesip Kemaloğlu, Danıştay'ın 10. Kanunu'na vurgu yapıyor

tahsis edilen personel belli. Ama İstanbul çok büyük bir metropol. Bu konudaki denetimlerin sıklaştırılmasına yönelik çalışmalarımız devam ediyor. İstanbul'un dışında bazı turistik bölgelerimizde de bu ücret çok yüksek. Ama bazı yerlerde çok düşük. Buna nüfus yoğunluğuna ya da yolcu sayısına göre biraz daha makul bir ücret uygulanarak çözüm bulunması gerekiyor" şeklinde konuştu.

"Atıl kapasiteye uygun faaliyet gösterilmeli"

Yetki belgeleri türlerini faaliyet alanlarına göre sınırladıklarını belirten Kemaloğlu, taşımacıların atıl kapasiteye uygun olarak faaliyet göstermeleri gerektiğini söyledi. Firma sahibinin belgeyi alacak parası yok ise, o zaman işini küçültecek diyen Nesip Kemaloğlu şunları söyledi: "Firmamızın maddi gücü yetmiyorsa, 5-10 kişi toplanıp yeni bir tüzel kişilik oluşturması gerekiyor. Madem biz haksız rekabetten bahsediyoruz. Madem atıl kapasiteden bahsediyoruz. O zaman o bölüşüme uygun olarak faaliyet

göstermemiz lazım. Örneğin, İstanbul Avcılar'da faaliyet gösteren bir taşımacı ile Kadıköy'de faaliyet gösteren bir taşımacı zaten rakip değil. Onlar birleşmeli. Mesela Ambarlı limanında faaliyet gösteren, taşıma işleri organizatör arkadaşlar var ama Haydarpaşa'da da var. İkisi birbirlerine rakip değil. Oradakiler de birleşsin. Yani ekonomik güce göre faaliyet yapılınsın"

"Yargı lehimize karar verecektir"

SRC Mesleki Yeterlilik Belgesi'nin hala askıda olduğuna da işaret eden Kemaloğlu, "Yönetmeliğimizi hemen hemen bütün maddeleri yargıya intikal etti. Danıştay, bizim açımızdan çok önemli olan iki konuda iptal kararı verdi. SRC'ler ve ithalat. Şu anda sürücülerde SRC arama şartımız Danıştay'ın 10'uncu kanunu gerektiriyor. Ama bu konuda biz temyiz ettik. Yargı nasıl karar verir bilemiyoruz. Ama bizim savundumuz tezlerimiz çok kuvvetli ve doğru. Yargı bizim lehimize karar verecektir" dedi.

TOFED'ten. Adana çıkartması

TOFED Genel Başkanı Mustafa Yıldırım ve yöneticiler, Temsa'nın Adana fabrikasını ziyaret ederek, Temsa Genel Müdürü Mehmet Buldur ile görüştü.

Temsa'nın otobüs ve midibüs üretim üssü Adana Fabrikası, TOFED yetkililerini ağırladı. Yurtiçi Otobüs Pazarlama ve Satış Direktörü Ayhan Dayoğlu'nun misafiri olarak fabrikayı ziyaret eden TOFED Başkanı Mustafa Yıldırım, TOFED Genel Sekreteri Mevlüt İlgin, TOFED yöneticileri Mevlüt Bayrak, Sabri Karataş ve Cemal Yağcı, fabrikayı gezerek, otobüs ve midibüs üretim hatlarını ve araçları yakından inceledi.

Fabrika gezisinin ardından Temsa Genel Müdürü Mehmet Buldur ile görüşen TOFED Genel Başkanı Yıldırım ve TOFED yetkilileri, Temsa'nın çalışmalarını yakından takip ettiklerini dile getirdi. Genel Müdür Bul-



Bulduran'la, görüşme samimi bir havada geçti

duran ile yapılan görüşmede Temsa'nın, Türkiye'nin en önemli otobüs üreticilerinden biri olduğunu dile getiren TOFED Genel Başkanı Yıldırım, "Otobüs ve şehirlerarası yolcu taşımacılığı sektörünün gelişimine yönelik olarak başlatılan; Türkiye Otobüsçüleri Geliştirme ve İyileştirme Projesi ile Ayın Kaptan Şoförü gibi sosyal sorumluluk projelerinden büyük mutluluk duyuyoruz. Sektörümüze yaptığımız katkılardan dolayı çok teşekkür ederiz. Türkiye'nin en önemli otobüs üreticisi ve ihracatçılarından olan Temsa'nın Türkiye'ye kazandır-



dıklarının ve ülkemiz için önemini farkındayız" dedi. TOFED Genel Başkanı Yıldırım ve TOFED yetkilileri, Adana ziyareti sırasında Temsa Adana Showroom'da düzenlenen Denizli Seyahat'in otobüs teslimat törenine de katıldı. TOFED yöneticileri, TEMSA yetkilileriyle birlikte Diamond otobüsleri Denizli Seyahat'e teslim etti.

Karabınar, TOFED'e Genel Müdür atandı

Taşımacılık sektöründe yaşanan sorunları azaltmak için kadrolaşmaya giden Türkiye Otobüsçüleri Federasyonu (TOFED)'na, TOFED Merkez Genel Kurulu ve Genel Başkan Mustafa Yıldırım'ın kararı ile genel müdür atandı.

TOFED Genel Müdürlüğü'ne, henüz kuruluş aşamasında olan bir Mortgage Şirketi'nde Mali İşlerden Sorumlu Genel Müdür olarak çalışan Ahmet Karabınar'ın getirildiği açıklandı.

1961 Ankara doğumlu olan Ahmet Karabınar, 1984 yılında Ankara Gazi Üniversitesi'nden mezun oldu. Mezun olduktan sonra, Merkez Ban-



kası Bütçe Bülçe Müdürlüğü'nde İdare Merkezi Memuru olarak meslek hayatına başladı. Daha sonra Pamukbank Teftiş Kurulu'na Müfettiş Yardımcısı olarak geçen Karabınar, burada Müfettiş ve Yönetici Müfettiş olarak da görev aldı. 1991 yılında Sümerbank'ın Bankacılık

kısımına Mali İşler Müdürü olarak atanan Ahmet Karabınar, Sümerbank'ın özelleştirilmesi çalışmalarında önemli rol oynadı. Karabınar, daha sırasıyla Arap Türk Bankası, Tütünbank ve Chemical Bank'ta üst düzey yöneticilik yaptı. 2001 yılında Aras Kargo'da mali işlerden ve finansmandan sorumlu Genel Müdür Yardımcısı olarak göreve başlayan Ahmet Karabınar, daha sonra Family Finans Kurumu A.Ş.'de Şube Operasyonları Müdürü, Asya Katılım Bankası A.Ş. de İç Kontrol Başkanı ve yeni kurulmakta olan bin Mortgage Şirketi'nde ise Mali İşlerden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı olarak çalıştı.

İlk elektrikli tren Sofya'da

Bulgaristan'ın Ulaştırma Bakanı Peter Mutafchiev geçtiğimiz gün ilk elektrikli treni olan 'DESIRO'yu Sofya merkez istasyonunda tanıttı. Elektrikli tren ile modern demiryolu taşımacılığının temelini atmayı planlayan Bulgarlar, treni 'BDZ' siparişi



üzerine Siemens'e yaptırdı. Klima sistemiyle donatılmış trende ayrıca yolculara hizmet vermesi açısından oluşturulmuş elektronik sistemlerde mevcut. 'DESIRO' uygun bir altyapı desteği olmasa şartıyla saatte 140 km hız yapabilecek şekilde tasarlandı. Aynı zamanda düşük ener-

jiyle çalışabilen aracın maliyetlerde büyük düşüş yaratması bekleniyor. Tren 3 üniteden oluşmakta. Bu üniteler

AYNA

YTG-DER BAŞKANI

Ahmet TÜRKÖĞLÜ

Bu cezalar durdurur mu, azdırır mı? (2)

2008'den ödül gibi cezalar!.. Adam gibi trafik istenmezse, cezalar böyle olur. Önceki hafta, konuya ilişkin görüşlerimizi sunmuştuk. Şimdi de yeni ve sözde cezaların listesini ve caydırıcılık isteniyorsa, gereklerini birlikte sunuyoruz.

Yeni Ceza(l) haberi ve cezaların özeti
"Trafik cezaları artırıldı" (01 Ocak 2008 Milliyet A.A) Maliye Bakanlığı'nın yeniden değerlendirmesi oranı çerçevesinde trafik cezaları yüzde 7,2 oranında artırıldı. (Kısaltılmıştır ve caydırıcı öneriler eklenmiştir.)

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. Tümden ehliyetsiz araç kullanmak ve sürülmesine izin vermek: 237 YTL ve 1-2 ay, tekrarında ise 2-3 ay hapis, Soru: Neden 10 bin YTL değil?
4. Kamyon, otobüs ve çekicilerde takograf, taksitlerde ise taksit metre kullanmamak ve çalışır olmamak cezası da 237 YTL olarak tespit edildi. Soru: Neden 6 bin YTL değil?
5. Takografi, taksitmetreyi bozuk üreten veya bozulmasına vasıta olan ve bu durumdaki (ayarı bozulmuş, aldatici) cihazları kullananlara da 3 bin 626 YTL para ve 3 ile 6 ay arasında hapis, Soru: Neden kullanıcısı 10 bin YTL ve üreticiye, montajcıya 50 bin YTL ve üreticiye, ithalatçıya 1 milyon YTL ve meslekten? İthalatçı men değil?
6. Tescil edilen araçları trafik belgesi ve tescil plakası almadan trafiğe çıkaranlara 480 YTL. Soru: Neden kullanıcısı 10 bin YTL ve üreticiye, montajcıya 50 bin YTL ve üreticiye, ithalatçıya 1 milyon YTL ve meslekten? İthalatçı men değil?
7. Araçları tescil belgesi, trafik belgesi ve tescil plakaları araç üzerinde ve uygun durumda bulundurmada trafğe çıkaranlara 55 YTL Soru: Neden 2 bin YTL ve trafikten men değil?
8. Tescilli araçları satan veya devir alanlara da 1 ay içerisinde kendi adlarına tescil belgesi almamaları durumunda 115 YTL ceza-i işlem uygulanacak. Soru: Neden 2 bin YTL değil?
9. Trafik işaretlerinin görünümünü değiştiren, engelleyen ve güçleştirilenler ile görüşü engelleyecek şekilde levha, ağaç, parmaklık, direk koyanlar da 2 bin 415 YTL para ceza alacak. Soru: Neden 5 bin YTL değil?
10. Trafik işaret levhaları, cihazları ve yer işaretlemelerine uymayan, trafik güvenliğiyle ilgili kural, yasa ve zorunlulukları yerine getirmeyenler de 55 YTL ceza ödeyecek. Soru: Neden 2 bin YTL değil?
11. Kırmızı ışık kullarına ve sesli işaretlere uymayan sürücüler de 115 YTL ödeyecek. Soru: Neden 4 bin YTL değil?
12. Toplu taşıma araçlarında sigara içenlere 62 YTL. Soru: Neden 1.000 (bin) YTL değil?
13. Trafikte alkolü çıkaranlar 1. defada 480 YTL, 2. defada 601 YTL, 3 ve 3'ncüden sonra 963 YTL ceza verilecek. Soru: Neden; 2 bin 4 bin ve 10 bin YTL değil?
14. Uyuşturucu ve keyif verici madde olarak araç kullananlar da aynı miktardaki para cezasıyla karşılaşacak. Soru: Neden; 2 bin 4 bin ve 10 bin YTL değil?

HIZ SINIRINI AŞANLAR

15. Hız sınırlarını yüzde ondan yüzde 30'a kadar aşanlar (yüzde 30 dahil) 115 YTL, yüzde 30'dan fazla aşanlar 237 YTL ödeyecek. Cezanın peşin olarak ödenmesi durumunda yüzde 30'a kadar aşanlar 86 YTL 25 Ykr, yüzde otuzdan fazla aşanlar ise 177 YTL 75 Ykr ceza verecek. Soru: Neden; 2 bin, 4 bin ve 10 bin YTL değil?
16. Hız sınırlarını tespiti yarayan cihazların yerlerini belirleyen veya sürücüyü ikaz eden cihazları imal veya ithal edenler bin 449 YTL ile 2 bin 415 YTL para ve 6-8 ay arası hapisle, Soru: Neden; 5 bin YTL ve 2 yıl hapis (paraya çevrilememeli) değil?
17. Bu cihazları araçlarında bulunduranlar da 963 YTL ile bin 449 YTL para ve 4-6 ay arası hapisle cezalandırılacak. Soru: Neden; 5 bin YTL ve 2 yıl hapis (paraya çevrilememeli) değil?
18. Gerekli yerlerde hızını azaltmayan, önceki aracı güvenli bir mesafeden takip etmeyen, sağa ve sola dönüş ve geçme kurallarına uymayan, araç kullanırken cep telefonu ile konuşan, emniyet kemeri takmayan, muayene süresini geçiren ve yaptırmayan sürücüler de 55 YTL para cezasıyla karşılaşacak. Soru: Neden; 2 bin YTL ve 2 yıl hapis (paraya çevrilememeli) değil?
19. Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletleri kullanan uygun sürmeyenler de 115 YTL ceza ödeyecek. Soru: Neden; bisiklet ve motosiklet ayrıştırılmıyor? Motosiklet; hız yapabilen, tehlikeli yükseltilebilen, kullanıcısına da, diğer trafik paylaşımcılarına zarar veren taşıt değil midir?

a-Soru: **Neden; Bisiklet için 1.000 (bin) YTL değil?**

b-Soru: **Neden; Motosiklet için 5 bin YTL ve 1 yıl hapis (paraya çevrilememeli) değil?**

20. Yayaalara uygulanan trafik cezaları da 1 Ocak itibarıyla 55 YTL'ye çıkarıldı. Soru: Neden; 500 YTL değil?

21. Taşıma sınırı üzerinde yolcu alanlara da 56 YTL ceza kesilecek. Soru: Neden, Soru: Neden; kişi başına 1.000 (bin) YTL ve 1 yıl hapis (paraya çevrilememeli) değil?

22. Anlaşma hali dışında maddi hasarlı, ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında polisten izin almadan, olay yerinden ayrılanlar 237 YTL ceza ödeyecek. Soru: Neden, 10 bin YTL değil?

Gerekli makamdan izin ve belge almadan sürücü kursu açanlar, kursları kanun ve yönetmelik şartlarına uygun duruma getirmeyen kurs sahipleri de 601 YTL ile cezalandırılacak. Soru: Neden, 1 milyon YTL, 1 yıl hapis (paraya çevrilememeli) ve meslekten men değil?

GÖZLEM



TOHOB Genel Sekreteri

Onur ORHON

Manşetlerde yatan

Sektör gazetelerini iki-üç haftada biriktirerek ayrıntılı incelemeye çalışıyorum. Bu yayınlardan otobüs ulaşımının gerek şehirlerarası, gerekse kent içi yolculuklarına ilişkin bilgiler alıyoruz! Ulaştırma Dünyası'nın 10 Aralık 2007 tarihinde yayımlanan 340'inci sayısında yer alan ve birbirini tamamlayan iki haberin etik olmadığını düşünüyorum. Özel halk otobüsleri her türlü hatalı ve yanlış davranışlarıyla ilgili olarak her zaman eleştirilebilir. Bu tür bir habere hiç kimsenin itirazı olamaz.

Ancak Diyarbakır'da 'Toplu taşıma başladı' ve hemen altında 'Bazılarının işine gelmedi' başlıkları birlikte değerlendirildiğinde haberin maksadını aşan bir bakış olduğu anlaşılmaktadır. Bir sektör gazetesinin bu tür benzetmeleri tarafsızlık anlayışına bağlaması hoş görülmez.

Şimdi buna dayanarak şehirlerarası otobüsleri yönelik 'Hava ulaşımı ülkenin her yerine yayıldı. Bu şehirlerarası otobüslerin işine gelmiyor' diye haber mi yapmalıyız? Ya da karayollarında meydana gelen otobüslerin karıştığı trafik kazalarını ön plana mı çıkarmalıyız?

Bu tür yaklaşımın, başlığın altında özel halk otobüsü sistemini karalamak yatmaktadır. Yazımın başında da belirttiğim gibi eleştiri ile ilgisi yoktur. Acaba bu benzetmelerin altında İstanbul kent içi ulaşımına dönük yapılan girişimlerin payı var mıdır? Hangi kişi ve kuruluşlar kent içi ulaşımı ilgilendirmektedir?

Reklâmlar

İktidara yakın bir firmanın bugünlerde tüm gazetelerde tam sayfa ilanlar yayınlanıyor. Firmanın 1950'li yıllarda başlayan macerasının tanıtıldığı ilanlar, nostalji ağırlıklı tasarlanmıştır.

İlk ilanın başlığı "1945'te İstanbul Metro-su'nun lafı bile yoktu. Biz de Muş tren istasyonunu yaptı" diyor.

Küçük bir araştırma aşağıdaki sonuçları doğuruyor. Galata Tüneli olarak anılan Karaköy Tüneli arasındaki, Paris ve Londra metrolarından sonra Dünya'nın üçüncü yeraltı raylı sistemi sayılan funikülerin inşaatı için 8 Mart 1871 tarihinde, merkezi Londra'da olan bir şirket kuruluyor. Kazı çalışmaları 4 Kasım 1872 tarihinde başlıyor ve 17 Ocak 1875 tarihinde tünel hizmete açılıyor.

Garip bir tesadüftür ki Bayındırlık Bakanlığı tarafından İstanbul'un ilk metro etüdü Fransız RATP ve SCTE firmalarına 1954 yılında veriliyor.

Yani ilandaki tanımlamanın aksine İstanbul'da yeraltındaki raylı ulaşım ve metro lafları 1870'lerde ve 1950'lerde konuşmakla kalmamakta, eyleme dönüştürülmektedir.

İkinci ilanda başlık "Karşı yönden gelen aracın dikkatine: 1982'den beri şehrin önemli kişileri otobüsümüzde" şeklindedir.

İlan fotoğrafındaki otobüs Mercedes 0321 tipi, 1955+1960 arasında üretilmiş bir modeldir. Fotoğrafın düzmece olduğu aracın plakasından belli oluyor. "34 A 697"

Bunlar şekilden kaynaklanan tesadüfler. Esas ilan içeriği mesajı veriyor. 1982 yılından beri İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin personelini biz taşıyoruz. Bu mesaj yeterince açık değil mi?

Bu yazı İstanbullu taşımacılar a ithaf olunur!..

Minibüs hattı kuraları çekildi

İstanbul'da havuza alınan minibüsçülerin seyredeceği yeni hat ve güzergâhları çekilen kura ile belli oldu.

UKOME, İstanbul Büyükşehir Belediyesi yetkilileri, ilgili birlik ve oda temsilcileri ile minibüs esnafının katılımıyla kura çekimi gerçekleştirildi. İstanbul Emniyet Müdürlüğü, yaşanabilecek olaylara karşı güvenli önlemler alarak, çevik kuvvet polisini Feshane önünde hazır bekletti. Çekiliş gelen bazı



ÖHO, Cevizlibağ'da durak sorunu yaşıyor

Cevizlibağ otobüs durağının, Büyükşehir Belediyesi tarafından KIPTAŞ'a tahsis edilmesiyle birlikte, halk otobüs esnafı araçlarını mahalle aralarına park etmeye başladı. Esnaf, "Yeter artık! Nedir bu çilemiz" diye sitem ediyor

Cevizlibağ'da bulunan ve 500, 500A, 500T, 522, 522A, 522B ve 500T hattında çalışan köpür arabalarının kullandığı otobüs durağı, KIPTAŞ'a konut yapılması için tahsis edilmesiyle birlikte otobüsler duraksız kaldı.

Günlerdir mahalle aralarında perişan olduklarını dile getiren esnaf, "Özel halk otobüsü esnafı olarak yaklaşık 10 yıldır Cevizlibağ otobüs durağını konut yapılması için KIPTAŞ'a tahsis etti. İnşaat çalışmalarının başlamasıyla birlikte özel halk otobüsü esnafı olarak bizde araçlarımızı mahalle aralarına park etmeye başladık. Sırası gelen esnafımız ise bulunduğu yerden hareket edip, yol kenarındaki İETT hareket amirliği kulübesinden çıkışı imzalatıktan sonra servise çıkıyor. Bulduğumuz yerde bir lavabo dahi yok. Şuana kadar durak konusunda hiçbir yetkili açıklamada bulunmadı. İstanbul'da özel halk otobüsü esnafı olarak bizler Büyükşehir Belediye-

si'ne bugünkü tarife üzerinden yıllık 25 milyon YTL hizmet bedeli katkısı sağlarken, Büyükşehir'in gözündeki 25 kuruşluk değerimiz olmayışı bizi üzüyor. Biz bunu hak etmiyoruz. Nedir bu çilemiz? Yeter artık bizlerin çektiği sıkıntılar. Yetkililer bizlerin sorunlarına kulak versin" açıklamasını yaptı. Öte yandan İETT'nin yeni durak arayışı içinde olduğu ve konuyla ilgili çalışmalarının devam ettiği öğrenildi.



Mahalle aralarına ve yol boylarına araçlarını park eden esnaf, sırası geldiğinde bulunduğu yerden servise çıkıyor



Hak edişler günlük tahsil edilmeli

İstanbul Büyükşehir Belediyesi adına İETT işletmeleri bünyesinde toplu taşıma hizmeti sunan özel halk otobüsçüleri, hak edişlerin 45 günde ödenmesinden dolayı zor duruma düştü. Esnafın yüzde 90'ı bankaların kara listesinde.

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı döneminde başlayan İETT ile özel halk otobüsleri arasındaki diyalog ihtiyacı ilk kez akbil hak ediş sözleşmesinin düzenlenmesiyle mevcudiyet kazandı. 2004 yılında yenilenen özel halk otobüsü çalışma yönergesi ve 2005 yılında yapılan eklemelerle özel halk otobüsü sistemi geliştirildi. 2006 yılında yapılan ek bir düzenlemeyle de bu yöndeki iyileştirmenin sürdürülmesi öngörüldü.

Temmuz 2006'da özel halk otobüslerinin de tarife ve ücret entegrasyonu kapsamına alınması ile özel halk otobüsü işletmesi, İstanbul'un ulaşım ve toplu taşıma sisteminin bir parçası haline geldi.

Bünyesinde hem sermayesi, hem de emeği temsil eden bir

sektör olarak çalışan özel halk otobüsü esnafı, kamu hizmeti sunan girişimci olarak dikkati çekmesine rağmen; hak ettiği değeri başta İstanbul Büyükşehir Belediyesi olmak üzere İETT'den göremiyor. Akbil hak edişlerinin 45 gün sonra ödenmesinin esnafı her geçen gün çıkmaza sürüklediğini dile getiren Özulaş Yönetim Kurulu Üyesi M.Cünet Zenderlioğlu, "İstanbul'da toplu taşıma hizmetini sunan 2 bin 75 özel halk otobüsü bulunuyor. Şirketimiz ise 334 araçla toplu taşıma hizmetini sürdürmektedir. Bir halk otobüsünün günlük ortalama; akaryakıt bileti ve şoför olmak üzere 500 YTL gideri var. Akbil hak edişleri ise esnafa 45 gün sonra ödeniyor. Özel halk otobüsü esnafı olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne güveniyoruz ve vatandaşımıza daha iyi hizmet sunmak için

araçlarımızı yeniliyoruz. Araçlarımızın günlük giderlerini karşılayabilmek için bankalardan kredi çekiyoruz ama bu kredilerimizi zamanında ödeyemiyoruz. Şuanda esnafın yüzde 90'ı bankaların kara listesinde" dedi.

"Biz hizmet ediyoruz. Bağcıyı dövmek için değil, bağdan üzüm yemek için uğraşıyoruz" diyen Zenderlioğlu, Büyükşehir Belediye Başkanı'nın konu hakkında yanlış bilgilendirildiğini ve bu yanlışın biran evvel düzeltilmesi gerektiğini söyledi. Akbil yerine kent kart sisteminin getirilmesi gerektiğini ifade eden Zenderlioğlu, halk otobüsçülerinin zor duruma düşmemesi içinde ödemelerin güncürlük esnafın hesabına geçmesi gerektiğini savundu.

İETT şoförleri tarafından kullandırılan akbile de değişen Zenderlioğlu, "İETT şoförünün elin-



"Çifte rekabeti kaldıralım"

de akbil var. Basiyor, 1,25 Ykr düşüyor ama vatandaşın 1,50 Ykr tahsil ediyor. Belediye bunu hiç araştırdı mı? Bu devletin cebinden, vatandaşın cebinden İETT şoförüne verilen primdir. Özel halk otobüsü esnafı ise vatandaşın eksik ücret aldığı zaman tarife düşüklüğünden rapor yazıyor. Çifte rekabeti kaldıralım lütfen" diyerek İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı'na sitemde bulundu.

Minibüsçüler yemekte buluştu

Artvin 11 No'lu Minibüsçüler Kooperatifi Yönetim Kurulu tarafından düzenlenen yemekte, birlik ve beraberlik mesajları verildi.



Yaz Kent Sitesi Lokali'nde gerçekleşen yemeğe, Yönetim Kurulu Başkanı Mikail Yılmaz, Başkan Yardımcıları Hasan Sarayoglu, Adem Balci, Nihat Bucak, Adil Peker ve 50 kooperatif üyesi katıldı. Her fırsatta birlik ve beraberlik mesajları veren Başkan Yılmaz,

amaçlarının halkın sıkıntılarına çözüm bulmak olduğunu söyledi. İnsanları işine ve sevdiklerine kavuşturmak gibi kutsal bir görevleri olduğunu dile getiren Mikail Yılmaz, "Artvin halkına en iyi hizmeti sunabilmek için elimizden geleni yapacağız" dedi.

TÖHOB, 2008 toplantısının ilkinin İstanbul'da gerçekleştirdi

Tüm Halk Otobüsleri Birliği (TÖHOB) ülke genelindeki üye şehirlere düzenleyeceği konferanslarla, özel halk otobüsü taşımacılığında kalite ve konforun artmasını hedefliyor

TÖHOB'un 2008 yılı 1. değerlendirme toplantısı İstanbul'da; Marmara, Ege, Trakya, Batı Karadeniz, bölgelerindeki 32 il ve ilçe merkezi üye temsilcilerinin katılımıyla Anadolu Isuzu sponsorluğunda yapıldı. İki gün süren etkinlikte özel halk otobüslerinin sorunları ve istekleri ele alındı. Toplantıya katılan 62 katılımcı Anadolu Isuzu Firması'nın Gebze Şekerpınar'daki üretim tesislerini inceleme imkânı da buldu. Toplantı, Ulaşım Uzmanı Erkan Öncü'nün sunduğu Özel Toplu Taşıma İşletmeciliği konulu konferansla sona erdi.

TÖHOB üyeleri, 2008 yılı içerisinde Antalya, Sam-sun, Kayseri ve Diyarba-

kr'da düzenlenmeyi planladığı konferanslar ve oluşturdukları eylem planı ile taşımacıları temsil eden yöneticilerin bilgilendirilmesini, bilinçlendirilmesini amaçlıyor. Eylem planı hukuksal alandan eğitim hizmetlerine kadar birçok uygulamayı içeriyor.

TÖHOB yönetim kurulu 2008 yılında yapılacak çalışmalarını içeren bir eylem planı hazırladığını da bu aşamada görüşerek, genel sekreterlik sorumluluğunda bu işlemlerin tamamlanmasını karara bağladı. Eylem planı hukuksal alandan hizmet eğitimlerine kadar birçok uygulamayı içerecek.



TÖHOB üyeleri, bölgesel toplantılarla sorunlarını masaya yatırıyor

Yıl - 2 SAYI - 05 Fiyatı: 25 Ykr - Şubat 2008
GAZETENİN YAYIN PERİYODU: HAFTALIK
www.tasimacilargazetesi.com

AŞIMACILAR

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
M.Mete KALENDER

Haber Müdüğü
ÖZLEM ULKU

Editör Şifo ŞEN

Düzenleyen Emre EVİRGEN - Muhabir 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 ALIŞ İpsala Gazetesi - Hatay - Reyhanlı -
CİLVEGÖZÜ Abit KIZILCA Rehber Gazetesi -
Hatay Cemil YILDIZ Antakya Gazetesi -
Ardahan - Posof - TÜRK GÖZÜ Bülent KILIÇ
Kılıç Ofset - Iğdır -DİLUCU Serdar ÜNSAL -
Ağrı Doğubayazıt - GÜRBULACI Selehattin
KAÇURU -Artvin Hopa - SARP Hayati AKBAŞ -
Şırnak - Silopi - HABUR Halil ÇOŞKUN - Cizre /
Emin Diloğan 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@tasimacilargazetesi.com
info@tasimacilargazetesi.com

Basıldığı Yer: İhlas Gazetecilik A.Ş.
29 Ekim Cad. No:23 / Yenibosna - İSTANBUL

Köşe yazarlarının sorumluluğu yazarlarına aittir.

Taşımacılar Gazetesi basın meslek
ilkelerine uymaya söz vermiştir.

Anadolu Isuzu'dan Citimark atağı

Anadolu Isuzu, 9 metrelik ilk arkadan motorlu aracı Citimark'ın prototipi'ni üretti. Isuzu'nun test aşamasındaki yeni aracının lansmanı, Nisan 2008'de yapılacaktır.

Midibüs sektörünün lideri Anadolu Isuzu, kendi dizaynı olan otobüs ailesine Citimark'ı da ekleyerek 9 metre segmentinde de iddialı olmayı amaçlıyor. Citimark, 75 kişilik kapasitesi ve arkadan motorlu ile toplu taşıma sektörüne yeni bir seçenek olarak sunuluyor.

Citimark'ta Euro 3 emisyonlu 175 beygirli Turbo Dizel Common Rail Motoru kullanıldığını açıklayan Anadolu Isuzu Satış ve Pazarlama Direktörü Fatih Tamay, 2009 yılında Euro 4 emisyonuna geçileceğini söyledi.

Tamay, "Citimark, 9 metrelik arkadan motorlu ilk aracımız. Bu ilk oluşunun büyük bir avantaj olacağını düşünüyorum. Çünkü Isuzu şu anda küçük araçlar dışında hiçbir segmente girmemişti. Bunun geleceğe dönükte iyi bir strateji olacağını düşünüyorum. Önümüzdeki yıllarda küçük otobüs-

ten 9 metrelik otobüslere kayma olacak. Dolayısıyla o segmenti şimdiden dolduruyoruz. Şuan için 12 metrelik otobüs üretimimiz söz konusu değil ama gelecekte neden olmasın" dedi.

Citimark'ın bir teknoloji harikası olduğunu dile getiren Tamay, "Uzun bir Ar-Ge araştırmasının sonucunda Citimark'ı tasarladık. Güvenlik üst seviyede tutularak teknolojiyle bütünleştirdik. Şuanda test aşamasında olan aracımızda tespit edilen eksikler kısa zamanda giderilerek, lansmanı yapılacak ve yıl içerisinde de seri üretimine geçilecek" açıklamasını yaptı.

Şehir içi toplu taşımacılık için üretilen Citimark'ın önümüzdeki günlerde şehirlerarası otobüs sektörü için de tasarlanacağını açıklayan Tamay, "Citimark'ta kullanılan dizimotor; 175 beygirli Turbo Dizel Common Rail Motoru'dur. Dizel Common

Rail Motoru'muz hem yakıt sarfiyatı açısından hem de verimlilik açısından bir numaradır. Aynı zaman da çevreci özelliğiyle tüm dikkatleri üzerine çekecek.

İlk etapta şehir içi toplu taşımacılık sektörü için üretilen aracımız, kısa mesafeli şehirlerarası yolcu taşımacılık sektörü içinde tasarlanacak" şeklinde konuştu.



Anadolu Isuzu, Citimark'la 12 metrelik otobüs üretimini sinyallerini verdi.

HALK OTOBÜSLERİNE BAKIŞ

Gökşal PURTUL



İETT, ÖHO'nin yanında mı?

Özel halk otobüs yöneticilerinin Abant'ta düzenledikleri toplantı, esnafın yaşadığı sorunların çözümü açısından bir dönüm noktası olacaktı ama İETT yöneticileri toplantıya gereken önemi vermedi.

İETT'nin yıllarca savunduğu birlik olamıyorsunuz, bir araya gelemiyorsunuz dediği Özel Halk Otobüsü yetkililerini yıllar sonrada olsa birlikte hareket ettikleri Abant Platformu Etkinliklerinde yalnız bırakması söylem ve eylemlerinin arasındaki farklılığın bir göstergesi oldu.

Oysa her şey çok güzel başlamıştı. Yolculuk öncesi derslerini iyi çalışmış yöneticiler, heyecanla kampa doğru yol aldı. Nereden bilebilirler Bolu'da yağan kara İETT'nin dondurucu soğğunun ekleneceğini. Belki de yılların birikimleri, küf tutmuş defterler burada tek tek açılacak, özel halk otobüsü esnafının sorunları azda olsa tartışmaya açılacaktı. Çözüm yolları bulunacaktı.

2008 yılı şehir içi taşımacılığı bakımından tarihe geçecekti. Bu kısa süreli şokun ardından böyle tecrübeleri daha önce sıkça yaşayan eski yöneticilerin, olanlar olmuş önümüze bakmalıyız söylemleriyle kurumların kendi içlerindeki problemlerini tekrar gündeme nasıl getirilebileceği fizibilitesi yapılmaya başlanmıştır.

Bugünkü yazıma bir fıkrayla son vermek istiyorum: İki kardeş birbiriyle küsmüş. Maddi bakımdan durumları her ikisinin de elverişliymiş. Birbirlerine inat olsun diye ikisi de yan yana olan evlerinin önüne birer cami yaptırılmışlar. Bir vakit okunan ezanın sesi duyulması üzerine babası oğluna sorar; "Oğlum bir bak bakalım hangi camide ezan okunuyor" der. Çocuk ezanı dinler ve ezanın amcasının camisinden geldiğini söyler. Bunun üzerine babası "Desene oğlum henüz ezan vakti gelmemiş" der.

Bu fıkranın yorumunu da siz değerli okurlarıma bırakıyorum!..

Isuzu'ya yeni atamalar

Kuruluşundan bu yana müşteri memnuniyetini şirketin temel görev ve sorumluluğu olarak benimseyen Anadolu Isuzu, 750 çalışanıyla müşterilerine daha iyi hizmet verebilmek adına önemli atamalar yaptı.

Anadolu Isuzu'da Satış Şefi olan Cihan Ş. Nalbant Satış Müdürü olarak atanırken, Bölge Satış Sorumlusu olan Atakan Gürler ise Satış Şefi olarak atandı. Üretim Müdürü M. Celal Tuncel, Otobüs Üretim Müdürü; Malzeme İkmal Müdürü Hüsnü Açıkelli, Kamyon Üretim Müdürü; Kalite Kontrol Müdürü Arif Özer, Malzeme İkmal Müdürü; Proje Müdürü Öner Bildiren, Kalite Kontrol Müdürü görevlerine getirildi.

CİHAN Ş. NALBANT:

1970 İstanbul doğumlu Cihan Ş. Nalbant, 1992 yılında Yıldız Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü'nden mezun oldu ve ardından Marmara Üniversitesi'nde Çağdaş İş Yönetimi programını bitirdi. 1995 tarihinde Anadolu Isuzu ailesine katılan Nalbant, Satış Şefliği görevinden Satış Müdürlüğüne terfi etti.

ATAKAN GÜRLER:

Anadolu Isuzu Satış Müdürlüğü Bölümü'nde, Satış Müfettişi olarak 1998 yılında göreve başlayan Atakan Gürler, 1972 Erzincan doğumlu. 1994 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Maliye Bölümü'nden mezun oldu. Önceki dönem Bölge Satış



Cihan Ş. Nalbant

Sorumlusu olan Gürler Satış Şefliği'ne getirildi.

ARIF ÖZER:

Arif Özer, 1971 Frankfurt doğumlu ve 1993'de Yıldız Üniversitesi Makina Mühendisliği Bölümünü bitirdi. 1996'da Salford Üniversitesi İleri Derece Üretim Yüksek Lisansını tamamlayan Özer, aynı yıl Anadolu Isuzu'da Malzeme İkmal Mühendisi olarak göreve başladı. Son dönem Kalite Kontrol Müdürü olan Özer, Malze-

me İkmal Müdürü oldu.

HÜSNÜ AÇIKELLI:

Önceki dönem Malzeme İkmal Müdürü olarak görev yapan Hüsnü Açıkelli, 1957'de İstanbul'da doğdu. 1981 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Makina Bölümü'nden mezun oldu. Anadolu Isuzu'da ki görevine 1985 yılında Dizayn Mühendisi olarak başlayan Açıkelli, Kamyon Üretim Müdürü olarak atandı.

M. CELAL TUNCEL:

1950 Eskişehir doğumlu M. Celal Tuncel, 1973 yılında Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi Işık Mühendislik Yüksek Okulu Makina Mühendisliği Bölümü'nden mezun oldu. Anadolu Isuzu'daki görevine 1980 yılında Satınalma Mühendisi olarak başlayan Tuncel, Otobüs Üretim Müdürü oldu.

1949'da Mersin'de doğan Öner Bildiren, 1973 yılında Boğaziçi Üniversitesi Makina Mühendisliği Bölümü'nden mezun oldu. 1978 yılında Malzeme İkmal Müdürü olarak Anadolu Isuzu'da göreve başladı. Proje Müdürü olan Bildiren, Kalite Kontrol Müdürü olarak yeni görevine getirildi.



İlk istasyon Elazığ'da

AB standartlarında yeni araç muayene istasyonlarının yapım ve işletimi ile ilgili olarak açılan ihaleyi kazanan TÜVTURK, Türkiye çapında hizmet verecek modern araç muayene istasyonlarının ilkinin Elazığ'da hizmete açtı. 2008 yılı sonuna kadar 189'u sabit, 70 mobil olmak üzere toplam 259 adet yeni araç muayene istasyonunu hizmete açacak olan TÜVTURK, Türkiye'de trafik ve araç güvenliğinin artırılmasına katkı sağlamayı hedefliyor.

Yaklaşık 700 bin dolarlık yatırımla faaliyete geçen Elazığ'daki yeni araç muayene istasyonu, TÜVTURK'ün iş ortağı Şark Muayene İstasyonları Yapı ve İşletim A.Ş. tarafından işletilecek. Yaklaşık 63 bin adetlik motorlu araç parkına sahip Elazığ'da açılan ilk TÜVTURK araç muayene istasyonu, günde 60'ı binek ve hafif ticari, 24'ü ağır motorlu araç olmak üzere toplam 84 araca muayene hizmeti verebilecek.

TÜVTURK yetkilileri, "TÜVTURK olarak amacımız Türkiye'de AB standartlarında güven veren, modern araç muayene hizmeti sunabilmektir. Alışılan aksine yatırımlarımıza ülkemizin doğusundan başladık ve ilk TÜVTURK araç muayene istasyonumuzu Elazığ'da hizmete açtık. 2008 sonuna kadar toplam 259 adet sabit ve gezeici yeni araç muayene istasyonunu hizmete açmış olacağız. Ayrıca sabit istasyona uzak mesafelere hizmet götürebilmek için Elazığ'da 1 tane



TÜVTURK, 4 milyon aracı muayene etmeyi hedefliyor

de gezeici istasyonumuz faaliyette olacak. Gezeici istasyonumuzun ne zaman, nerede hizmet vereceği ile ilgili bilgileri de o bölgedeki halkımıza duyuracağız." açıklamasını yaptı.

Sıkı denetimler yapılacağını dile getiren yetkililer, "TÜVTURK araç muayene istasyonlarının her biri 20 yıl boyunca sürekli olarak Ulaştırma Bakanlığı'nın gerçekleştirdiği sıkı denetimlerden sonra hizmete geçecek faaliyet gösterecek. Bununla birlikte araç muayene ücretlerini yine eskiden olduğu gibi Maliye Bakanlığı belirleyecek, aracın muayenesinin yapılmasında sakınca olmadığına dair belge de eskiden olduğu gibi yine vergi dairelerinden alınacak, ancak muayene ücreti muayene istasyonlarında tahsil edilecek" dedi.

Türkiye'de 2008 yılında 4 milyon adet motorlu aracın muayenesini gerçekleştirebilmeyi hedeflediklerini de belirten TÜVTURK yetkilileri, "Türkiye'de 12 milyon adet motorlu araç bulunuyor. 2008 yılında 4 milyon adet aracın muayenesini gerçekleştirebilirsek bu yıl içinde yaklaşık 300 milyon dolarlık ciro elde etmiş olacağız" dedi. TÜVTURK'ün trafik ve araç güvenliğini de katkı sağlamasının en önemli nokta olduğuna dikkat çeken yetkililer, "Türkiye'de seyreden sağlıklı araç sayısının az olmasının trafik kazalarına yol açtığını görüyoruz. TÜVTURK'ün AB standartlarındaki araç muayenesi ile trafik ve araç güvenliğinin önemli biçimde artmasını ve böylece kusura araçlardan dolayı oluşan trafik kazalarını minimize etmeyi hedefliyoruz. Ayrıca artık alışla geldik kuyruk çilesi bitecek, TÜVTURK olarak aynı anda 3-4 otomobili veya 2 kamyonu birden muayene edebileceğiz. TÜVTURK araç muayene istasyonlarında binek araçlar 20 dakika, ticari araçlar ise yaklaşık 40 dakikada muayene edilecek. Fren tertibatından direksiyon sistemine, süspansiyon sisteminden her aracın yaydığı egzoz emisyonuna kadar toplam 100 noktada kontrol ile araç muayenesini gerçekleştireceğiz. Yani mevcut uygulamalardaki şase, motor, plaka ve görüntü kontrolünü daha ileriye taşıyoruz. Kontrol ve test araçlarıyla araçların gerçek durumlarını tespit edebileceğiz" açıklamasını yaptı.



Crafter Volt'ta yeni seçenek

Doğuş Otomotiv, Volkswagen Crafter Volt'un 163 PS seçeneğini, sadece 2 bin YTL'lik motor fiyat farkıyla tüketicilerin beğenisine sunuyor.

Volkswagen Ticari Araç'ın motor hacmi, ekonomi, ve güvenlik bakımından sınıfının yüksek standartlarına sahip aracı Crafter Volt'un 163 PS seçeneği artık sadece 2.000 YTL'lik motor fiyat farkıyla ticari araç müşterileriyle buluşuyor.

TDI motora sahip Crafter Volt 163 PS'in 5 silindirli turbo dizel motoru, kullanıcıların performans ve düşük yakıt tüketimi taleplerini de karşılıyor. 2,5 litrelik TDI motor düşük yanma gücüne ve akıcı çalışma özelliği sağlarken, özel tasarımı pie-

zo enjektörler yakıttan en üst düzeyde yararlanmaya olanak sağlıyor. Euro 3 normlarına uygun egzost emisyon değerlerine sahip, çevre dostu Volkswagen Crafter Volt 163 PS, 100 kilometrede ortalama 7.9 litre yakıt tüketiyor.



Geçirmiş olduğum rahatsızlıktan dolayı, beni arayıp- soran, yalnız bırakmayan;

Prof. Dr. Asiye Nuhoğlu

Şişli Etfal Hastanesi Kardiyoloji Yoğun Bakım Ekibi

Florance Nightingale Hastanesi

Prof. Dr. Murat Gülbaran

Uzm.Dr. Kanber Öcal Karabey

Dr. Murat Civan

Deniz Göl

Gülbahar Bardak

Nuray Yıldız

Hüseyin Yiğit

Mustafa Aydın

Onur Özdemir

Murat Eryıldız

Harun Güven

Dr.Hakan Korkmaz

Abx Logistics Satış Pazarlama Müdürü Günay Aşken

Ali Şahin

Anadolu Isuzu Otomotiv Grup Başkanı
M.Kamil ESER

Anadolu Isuzu Pazarlama Direktörü Fatih Tamay

Anadolu Isuzu Satış Müdürü Efe Yazıcı

Anadolu Isuzu İhracat Müdürü Tunç Karabulut

Artvin Otobüsçüler Derneği Başkanı İrfan Topaloğlu

Aslım Otomotiv Hakan Aslım

ATM Şirketler Grubu Yönetim Kurulu
Başkanı Talat Mollaoğlu

Autodrom Genel Müdürü Ulvi Çalm

Autowrite Otomobil Dergisi Babür Gürel

Aysberg Yayın Grubu Ercan Tosunoğlu

Az-Al Turizm Ali Bayraktaroğlu

Baktaç Branda Muharrem Satır

Barel Otomotiv Hasan Özçelik

beZoone Orsan Erksoy

BMC Pazarlama Müdür Yardımcısı Tufan Altuğ

BMC Reklam ve Halkla İlişkiler Grup Lideri Murat Dirlik

BOSYAD Başkanı Hüsamettin Aydın

Bursa Bozkurt Otomotiv Ersin Bozkurt –
Resül Bozkurt

Canlı Nakliyat Hamit Aksu

Çotuker Grup Turizm Hüseyin Çotuker

Dacia İletişim Çalışanları

Devir Saati Ticari Taşıtlar Dergisi Lale B. Oğuz

Dinateks Mali İşler Direktörü Fevzi Yazıcı

Doğançay Otomotiv Cemal Doğançay

DOĞUŞ Otomotiv Scania Satış Müdürü Çağla Gül

DOĞUŞ Otomotiv VW Ticari Araç Bölge Satış
Şefi Refik İyikan

Double-Up Betül Altan

Editör-Spiker Murat Şahin

Ersoy Uslu

Ford Otomotiv Pazarlama Müdürü Serhan Tufan

Gaziantep Kurtuluş Gazetesi Genel Müdürü
İlhan Köklü

General Motors Türkiye Basın ve Filo Araçları
Sorumlusu Ahmet Baki

Goodyear Ürün Müdürü Faruk Uslu

Goodyear Halkla İlişkiler Müdürü Nedret
Türkkuşu

GreenActive Ertuğrul Kale - Sinem Çakar

Gülegüle Gazetesi Nesrin Polat - Korhan Demir

Gülsün Turizm Canan Aydemir - Zeki Aydemir

Günaydın Turizm Emir Günaydın

Güvenok Turizm Mehmet Arıkan

Hanibaba Tur Kooperatifi Başkanı Cafer
Taşdemir

Hedef Lojistik Kemal Binerbay

HKF Fuarçılık - Busworld Türkiye - Tomris Bayal

HKF Fuarçılık - Busworld Türkiye - Neşe Yavuz

Idol International Transport Mustafa Cesur

ISTAB Y.K. Başkanı Levent Birant

ISTAB Yönetim Kurulu Üyeleri

İlk-Man Turizm İnşaat Kemal İlkan

İş Koray A.Ş. Bülent Perksoy

Kara Ulaştırması Genel Müdür Yardımcısı
Mehmet Nesip Kemaloğlu

Kara Ulaştırması Daire Başkanı Yılmaz Kılavuz

Karakuş Uluslararası Nakliyat A.Ş. Genel
Müdürü Ertuğrul Tarhan

Kılıç Group Genel Müdürü Nefat Kılıç

Koluman-Kögel Treyler İcra Kurulu Başkanı
Doğan Yüncüoğlu

Koluman Kögel Treyler Gökten Tandoğan

Konvoy Dergisi Ayhan Tokath

KOOPDER Başkanı Nizamettin Karadağ

Lastik Magazin Uğur Berkman

LİDYA Petrol - Otomotiv ve Lojistik - Ahmet
Şahap Ünlü

LİDYA Petrol - Otomotiv ve Lojistik -
Mehmet Ünlü

Lojiport Yayın Yönetmeni Selçuk Onur

Lojistik Sektör Danışmanı Atilla Yıldıztekin

MAN Kamyon Ve Otobüs Ticaret A.Ş. Satış
Müdür Yardımcısı Akın Bal

Mehmet Koç

Mercedes-Benz Türk Kamyon Satış Müdürü
Bahadır Özbayır

Mercedes-Benz Türk Basın ve Halkla İlişkiler
Kısım Müdürü Tülin Steinhäuser

Mercedes-Benz Türk Basın ve Halkla İlişkiler
İdil Peker - Arzu Ungan

Merih Gökçen

Merih Elektrik - Merih İrgen

Mer-Tur Yönetim Kurulu Başkanı Hakan
Albayrak

Message İletişim Taçnur Aydın - Hülya Gül

Michelin Türkiye - Reklam Halkla İlişkiler
Banu Efe - Gözde Sevimli

Mik Ajans Haber Editörü Erdem Çağlayan

Nast Aracılık Hizmetleri Sertaç Alkaya

ODD Otomotiv Distribütörleri Derneği
Koordinatörü Işık Dikmen

Okkardeşler Treyler Elvan Kavaşoğlu

OMF Yardımcı Malzemeler Pazarlama A. Ş.
Hakan Arabacıoğlu

OSD Otomotiv Sanayi Derneği Genel
Sekreteri Prof. Dr. Ercan Tezer

Otokar Genel Müdür Yardımcısı H.Basri Akgül

Otokar İç Pazar Ticari Araçlar Satış Birim
Yöneticisi Murat Tokath

Otokar Satış Temsilcisi Tanju Paker

Ömür Akyıldız

Özulaş Toplulaştırma San ve Tic A.Ş. Genel
Müdürü Onur Örhon

Ray Turizm Yönetim Kurulu Başkanı İlhan Tuncer

Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar

RODER Başkan Vekili Erol Soylu

RODER Genel Müdür Cumhuri Atılğan

RODER Genel Müdür Yardımcısı Halil Atalay

RODER Genel Müdür Yardımcısı Hüseyin Kıyak

Seda Toplan

Selamoğlu Nakliyat Ferhat Selamoğlu

Selamoğlu Nakliyat/ UND 2.Başkanı / IRU
Yön.Kurulu Üyesi İzzet Salah

Serin Treyler Recep Serin

Servis Gazetesi- Taxi Gazetesi M.Emin Badur

SHL Production Yapım Koordinatörü -
Yönetmen Selçuk ATEŞALAN

Sibel Cancı

Sima Turizm Rifat Ergenç

Simge Turizm Ziya Korkmaz

Smarto Akıllı Kumaşlar Zeki Özbülak

Soylu Turizm – Taşımacılık Dergisi Ersoy Erol

Şölen Çikolata Mali İşler Direktörü Volkan
Konuk

TAİD Özel Çatım

Taşımacılar Gazetesi Ağrı-Doğubayazıt-
GÜRBULAK Temsilcisi Selahattin Kaçuru

Taşımacılar Gazetesi Ankara Temsilcisi
M.Sabri Danabaş

Taşımacılar Gazetesi Artvin-Hopa-SARP
Temsilcisi Hayati Akbaş

Taşımacılar Gazetesi Dış Haber Editörü Ozan
Demiröz

Taşımacılar Gazetesi Edirne-KAPIKULE-
HAMZABEYLİ Temsilcisi Mehmet Şenol

Taşımacılar Gazetesi Emre Evirgen

Taşımacılar Gazetesi Hatay-Reyhanlı-
CİLVEGÖZÜ Temsilcisi Abit Kızılca

Taşımacılar Gazetesi Iğdır-DİLUCUT
Temsilcisi Serdar Ünsal

Taşımacılar Gazetesi Kayseri Temsilcisi Fatih
Karataş

Taşıyanlar Dergisi Vahit Mahmatlı

Taşıyorum Dergisi Hanefi Oğuz

Teknik Yayıncılık Grubu Özey Sağır

Tempo Turizm Ramazan Öztürk

Temsa Otomotiv Mitsubishi - Reklam ve
Halkla İlişkiler Uzmanı Zeynep Özen

Tepe Natilius Sarar Görsel Danışmanı Fatih
Tüfekci

Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin
Nuhoğlu

Tırsan Treyler Genel Müdürü - TREDER
Genel Başkanı Osman Sever

Tırsan Treyler Bayi Geliştirme ve Satış Şefi
Umut Kır

TOFED Genel Müdür Yardımcısı Mevlüt Bayrak

TOKKDER Yk Saymanı Celal Alpay

Toplu Taşıma Gazetesi Şevket Erturan

Trans Otto Uluslar arası Nakliyat Ümit Toredi

Transmedya Dergisi Mutlu Doğan - Şenel
Özdemir

TREDER Treyler Sanayicileri Derneği Genel
Sekreteri Ayhan Eryazar

Turgay Gül

Turkon Taşımacılık Genel Müdürü Muhteşem
Narlı

TÜMNAK Tüm Nakliyeciler Derneği Yön.
Kur. Başk. Nilgün Önkıl

Ulaştırma Dünyası Akgün Özağır-Erkan
Yılmaz

UND Başkanı Tamer Dinçşahin

UND eski İcra Kurulu Başkanı Fatih Şener

UND Muammer Ünlü

UND Trakya Bölge Temsilcisi Hüseyin Turan
Yanık

Uta Lojistik Dergisi Özden Kılıç

Volkswagen Ticari Araç Genel Müdürü Kerem
Güven

Yavuz Sevilir

Yücel Sarı

Zed Otomotiv Klimaları Hamit Zeytinci

Zer Merkezi Hizmetler A.Ş. Mehmet Mert

NOT: İSİMLER ALFABETİK SIRALANMIŞTIR

*İsimlerini hatırlayamayıp yazamadığım, dostlarımdan da
özür dileyip, hepsine ayrı ayrı şükranlarımı sunarım...*
M.NACİ KALENDER

Kocaeli'nden İstanbul serviscilerine gözdağı

İstanbul Toplu Taşımacılar Birliği (İSTAB) Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant Gebze-Kocaeli yolunda izin belgesi alımında yaşanan sorunlar hakkında açıklamalar yaptı.

İSTAB Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant, İstanbul ve Kocaeli'nde hizmet veren personel ve okul servis araçlarının, il dışına çıkarken karşı ilden güzergâh kullanım izin belgesi almak zorunda olduğunu belirterek, "Belge için istenilen evrakların maliyeti oldukça yüksek, maliyet yükseliğine rağmen evraklar tamamlansa bile izin belgesi vermiyorlar, şu anda beklemedeyiz" dedi.

İstanbul Toplu Taşımacılar Birliği (İSTAB) Yönetim Kurulu Başkanı Levent Birant, Gebze-Kocaeli yolunda yaşanan olumsuzluklar ve izin belgesi alınmaması konusunda yaptığı çalışmalarla ilgili de konuştu. Mağduriyetlerinin giderilmesi için çeşitli görüşmeler yaptıklarını anlatan Yönetim Kurulu Başkanı Birant, "2-3 haftadır sıkıntılı bir süreç geçiriyoruz. Kocaeli Belediyesi, yapmış olduğu bu uygulamayla önceki hafta 120, geçtiğimiz hafta da 60 aracı trafikten men etti. Kocaeli Valisi ile yeni ihalelerle ilgili sözleşmelerin yapılmadığını, bu sözleşmelerin yapılamamasından dolayı da özellikle İstanbul kalkışlı Gebze bölgesine hizmet veren servis araçlarının, izin belgelerinin hazırlanamamış olduğunu, bekletildiğini ve yaşanan diğer sıkıntıları gördük. Daha sonra UKOME Başkanı Selami Aydın ile de bir görüşme yaptık" dedi.

Kocaeli'nden gelen araçlara İstanbul UKOME yetkililerinin zorluk çıkarmadan izin belgesi verdiğini ve İstanbul Belediyesi'nin uygulamasında sorun yaşanmadığını belirten Başkan Levent Birant, "Aynı uygulamanın Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından da yapılmasını talep ettik. UKOME yetkilileri bu konuda bir süreç başlatacaklarını söyledi. Biz de bu konuları şu anda takip ediyoruz. Fakat yaşanan süreçte henüz net olarak çözüm üretilmiş değil. Cevap bekliyoruz" şeklinde konuştu.

İstanbul'da yapılan uygulamanın daha ılımlı olduğunu anlatan İSTAB Üyeleri, "İstan-



Levent Birant: "81 vilayetimizde sabıka kaydı anyındır. Belgelerin tekrarlanması hakikaten büyük zorluğa sebep oluyor"

bul'daki herhangi bir işyerine, komşu illere servis taşımacılığı yapan komşu il plakalı araçların, İstanbul içerisinde servis taşımacılığı yapmasına, İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'ne müracaat edip komşu il belediyesinden almış olduğu izin belgesi ve harç miktarının yüzde 50'sini yatırmaması durumunda Güzergâh İzin Belgesi veriliyor. Aynı uygulamayı Kocaeli'nin de yapmasını bekliyoruz" dediler.

Gebze'de olan araçların belli güzergâhlar-

da hareket edememesi ve İstanbul'dan alınan yol belgesi için 19 adet evrakın aynıısının Kocaeli ve Gebze'den de istenmesi de servis taşımacılarını sıkıntıya soktu. İSTAB Demeği üyeleri ise belgelerin tamamlanmasının büyük zorluk olduğunu söyleyerek, "Örneğin, 81 vilayetimizin de sabıka kaydı anyındır. Belgelerin tekrarlanması hakikaten büyük zorluğa sebep oluyor. İstanbul'a geldiklerinde çok rahat belge alabiliyorlar" dedi.

İSTAB yazışmayla harekete geçti

İSTAB Başkanı Levent Birant'ın imzasını taşıyan ve UKOME Başkanı Selami Aydın'a gönderilen resmi yazıda evrakların azaltılması, il yetkililerinin işbirliği içinde olmaları, İstanbul'dan alınmış izin belgelerinin Kocaeli'nde de geçmesi ve firma-personel sözleşmesinin gizli kalması gerektiği için istenilen evraklar arasında olmaması gibi düşüncelere yer veriliyor.

YÖNERGE NE DİYOR?..

UKOME kararı ile İstanbul Servis Araçları yönergesinde yer alan komşu illerle ilgili maddelerde ise:

2-) Personel Servis Aracı İşletiminin Yerine Getirilmesi Sırasında İl Sınırını Aşan Taşımacılıkta Uyulacak Esaslar (29.08.2006 tarih ve 2006/6-19 sayılı UKOME kararı.)

a-1) İstanbul'da ki herhangi bir işyerine, komşu il hudutlarında ikamet eden servis taşımacılığı yapan komşu il plakalı aracın İstanbul içerisinde servis taşımacılığı yapmasına İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'ne müracaatında komşu il belediyesinden almış

olduğu İzin Belgesini ibraz etmesi ve harç miktarının yüzde 50'sini yatırmaması durumunda Güzergâh İzin Belgesi verilir. İkinci bir iş için yapılacak müracaata izin verilmez. Ayrıca, taşıma mesafesi 100 kilometreyi aşarsa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nden Taşıma Yetki Belgesi (D) alınması zorunludur.

a-2) Merkezi İstanbul'da olup, komşu il dâhilindeki işyerlerine İstanbul'da ikamet eden vatandaşların servis taşımacılığını komşu il yapılacak taşımalarda 34 plakalı servis araçlarına izin verilir, komşu il plakalı servis araçlarına (Fırmanın öz malı araçları hariç) izin

verilmez. Ayrıca, taşıma mesafesi 100 kilometreyi aşarsa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nden Taşıma Yetki Belgesi (D) alınması zorunludur.

a-3) Komşu ilden alınan servis belgesi ile İstanbul dâhilindeki iş yerlerine servis taşımacılığı hizmeti yapan ve plakası o ile ait olan servis aracı işletenlerine, verilen izin belgesi ile İstanbul İl'i içerisinde indi-bindi yapılabilir. Fakat servis dışı yolcu almaz ve taşıyamaz.

a-4) Başka il plakalı araca sahip bir firmanın İstanbul'da servis taşımacılığı yapması konusunda servis taşımacılığına izin verilmez.

SEKTÖREL EĞİLİM

İSTAB Başkanı

Levent BİRANT



Şehir içi ulaşım sorunu üzerine!

Bu sütunda sizlerle sohbet etmeye başladığım tarihten itibaren tek bir gündemle hareket ettim. Gündemim hep şehir içi insan taşımacılığının sorunları ve çözüm önerilerimiz oldu. Bu konuda çeyrek asra yaklaşan mesleki birikimimle ve yöneticisi olduğum meslek örgütümüz İSTAB'ın ürettikleri ile mesleğimiz çalışanlarını ve okuyucuları aydınlatmaya çalıştım.

Bu yazımda da yine aynı konuyu bir başka cepheden "meslek içi eğitim" cephesinden ele alarak irdelemeye çalışacağım.

Şehir içi insan taşımacılığı sektörünün meslek içi eğitim çalışması ile şehir içi ulaşımın sorunları arasındaki ilgi kimilerine çok aykırı gelebilir. Ancak günlük hayatımızda karşılaştığımız örnekleri düşünürsek bunun hiçte böyle olmadığını anlarız. Trafikte slalom yaparak giden bir aracın yarattığı tedirginlik ve kaza riskinin trafikteki diğer araçlar üzerinde bıraktığı olumsuz etkinin yarattığı trafik karmaşası veya sıkışık trafikte tampon tampona gelmiş iki aracın sürücüsünün sadece karşıklı iletişimsizlikten kaynaklanan trafiği tıkaması durumu. Hepimizin hemen her gün karşılaştığımız bu örnekler aslında tamamen meslek içi eğitimle minimize edilecek olumsuzlukları ifade ediyor.

Bizler şehir içi insan taşımacılığını meslek olarak yapan kurumsal yapılar olarak ve sektörün meslek kuruluşları olarak sektörümüzün çalışanlarını, tedarikçilerini ve şirket görevlilerini ne oranda eğitirsek sorunların o oranda azaldığını da göreceğiz.

Sektörümüz içerisinde düzenlenecek "Güvenli sürüş teknikleri" eğitimine ne kadar çok sektör çalışanını katarsak trafikte slalom yaparak giden araç sayısında o oranda bir azalma olacağını hepimiz bilmeliyiz. Fren mesafesini bilen, hız limitlerini aşmamayı prensip edinmiş sürücü sayısındaki artış günlük belki de kayıtlara bile girmeyen ancak olduğu zaman o bölgedeki trafiği keşmekeş hale getiren birçok kazanın önlenmesi için büyük bir adım olacaktır.

Aynı şekilde sektör çalışanlarımızın büyük bölümünün katıldığı "Etkili ve Etkin İletişim" eğitimlerinin sektörümüze katkısını ele alalım. Bir sürücünün iletişim alanı sadece aracında seyahat eden yolcu ile sınırlı değildir. Trafikte araç kullanan sürücünün iletişim alanı araç içindeki yolculardan başlayarak, logosu altında çalıştığı şirketi, hizmet verdiği kurumu, trafik görevlilerini, trafikteki diğer araçların sürücülerini ve aynı trafiği kullanan yaları kapsayan çok geniş bir alandır. Bu alanın bütününde doğru ve etkin bir iletişim kurma becerisine sahip araç sürücüsü sadece mevcut memnuniyeti sağlayıcı olmakla kalmaz aynı anda bu çok geniş alanda günlük trafik içerisinde olabilecek küçük sorunları doğru biçimde çözerek trafik akışını tıkayan sürücülerin ikili çekışmelerinin de önlenmesini sağlamış olur.

Sadece ele aldığımız iki eğitim alanının sağlayacağı yararı düşünürsek yaygın ve etkin bir eğitim seferberliğinin günlük şehir içi trafik akışına sağlayacağı yarar ortaya çıkar diye düşünüyorum.

Kamu tarafından alt yapısının süratle tamamlanmasına çalışan şehir içi ulaşımın bu alt yapının kullanıcıları olarak bizlere düşen yanını da kanımca sektörümüzün yirmi birinci yüzyıla yakışın bir düzeye getirilmesi oluşturmaktadır. Bu düzeyi yakalamada en önemli uygulama aracımız ise eğitimidir. O halde bu konuyu hepimiz bir kere daha bilince çıkararak değerlendirelim ve hepimiz el birliği ile üzerimize düşeni yapalım. Şehir içi insan taşımacılığı sektörünün meslek örgütü İSTAB bu konuda kendine düşeni yapmağa her zaman hazırdır. Ve yapmağa devam edecektir.

SEKTÖRE EĞİLİM

ÇE-TUR Çelebi Turz.Gen.Müdr.

Suat SARI

Kentler araçlar için değil, insanlar içindir

Kent içindeki ulaşımın amaç, araçların değil, yolcunun taşınmasıdır. Oysaki Trafikte araç kullanımını özendirdiğiniz ve şehre girişleri teşvik ettiğiniz sürece şehirler yaşanmaz hale gelecek ve hiçbir çözüm kalıcı olmayacaktır. Sürdürülebilir bir ulaşım sistemi için, ulaşım sorunlarını tanımlama ve bu sorunlara çözüm geliştirme konularında bir paradigma değişikliğine ihtiyaç olduğu görülmektedir. Temel sorununun ulaşım sorunlarını çözme yaklaşımı veya anlayışındaki yanlışlıklardan kaynaklandığı aşikardır.

Sürdürülebilir bir ulaşım stratejisinin olmayışının nedeni, sürdürülebilir bir kent

planlamasının olmamasından kaynaklanmaktadır. Arazi kullanımı kararı olmayan ve nüfusu bir yılda, özellikle altyapısı olmayan geçekondü bölgelerinde 400 bin artan bir şehirde ulaşım stratejilerini oluşturmak hakikaten çok zordur.

25 yılda 2,3 katı artan nüfusa göre motorlu araç sayısı 7,5 kata çıktığına göre sürekli artan motorlu araç sayısını esas alarak bir ulaşım planlaması yapmak sürdürülebilir olmamaktadır. Dolayısıyla bunun sonu yok. Yani eğer böyle bir anlayış devam ettiği sürece, kentleri tamamen motorlu araçlara göre planlayan bir anlayışla devam edildiği sürece, insanlara ayrılan mekânların giderek azalacağına göreceğiz.

Karayollarımız yetersizliği ayrı bir eksiğimizdir. Karayolu uzunluğumuz Yunanistan'ın 1/5'i, İspanya'nın 1/3'ü, Fransa'nın 1/3'üdür.

Araç sayımız çok fazla bu yüzden yollarımız yetersiz diyenlere de aşağıdaki bilgileri iletmekte fayda var. Japonya'da nüfus 130 milyon ve 100 milyona yakın araç var. Almanya da 80 milyon, Fransa'da 60 milyona nüfus ve anılan nüfuslar kadar karayollarında araç var.

Türkiye nüfusunda 70 milyona karşılık, 13 milyon araç ve 18 milyon sürücü bulunmaktadır. 2007 Ekim itibarıyla Türkiye karayollarındaki 13 milyon aracın 6,5 milyonu binek, 370 bin adedi minibüs, 187 bin adedi otobüs, 2,5 milyon adedi kamyon ve kamyonet, 2 milyon adedi motosiklet, 1,3 milyon adedi traktör ve geri kalan ise özel amaçlı taşıtlardır. Anılan araçların 2,6 milyonu İstanbul da, 1,2 milyonu Ankara'da, 857 bin adedi ise İzmir'de bulunmaktadır. Bu illerimizi 500 bine yaklaşan adetlerle sırasıyla Antalya, Bursa ve Adana izlemektedir.

Bu rakamlardan da görüleceği üzere karayollarımızda inanılmaz bir yük trafiği olduğu kamyon ve kamyonet sayısından belli olmaktadır. Karayollarımızın hasarlı ve araçlara zarar veren yapısı istiap had-dini aşan yük taşımacılığından meydana gelmektedir. Devlet tarafından yeterli yük denetimlerinin yapılmadığı bu yapı içinde yolların onarımı da topluma enflasyon olarak yansımakta ve daha reel yatırımlara bütçe ayrılmasını önlemektedir. Dolayısıyla ulaşımın %95'i karayoluyla yapıldığı için yetersiz uzunluktaki yollarımız yetmiyor.

Gelişmiş ülkelerde yük taşımacılığının %90'ı raylı sistemlerle yapılmaktadır. Sanayi daha çok tren yolları etrafına özendirilmiştir.

Daha çarpıcı bir örnek ise, AB uyum yasaları çerçevesinde ülkemizin AB'ye entegrasyonu konusunda birçok dayatmalar olmasına rağmen karayollarımızın bu işler acısı hali hakkında toplu taşıma ve yük taşımacılığının raylı taşımaya özendirilmesiyle ilgili AB tarafından hiçbir öneri ve yaptırım bulunmamaktadır. Bu ise Avrupa otomotiv devleri için iyi bir Pazar olan Türkiye'nin ulaşım çözümlerinin birtakım yerli ve yabancı kartellerin insafına bırakıldığı-nın göstergesidir.

İstanbul ulaşımı içerisinde Boğaz geçişinin payı % 11'dir. 2007 verilerine göre Boğaz Köprüsünden geçen günde ortalama 200.000 bin aracın % 86'sının ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden geçen günde ortalama 185 bin araç içinde % 74'ünün özel otomobil olduğu görülmektedir. Bu görüntüsüyle köprüler yolculara değil araçlara hizmet eden bir işleve sahiptir.

Halk ile Trafik polisleri arasında bir güvensizlik tesis edilmiştir! Rüştet aldığı ve

verdiği belgelenen polis ve sürücü tüm kamu hizmetlerinden yasaklı hale getirilmelidir. Genel kanaat Trafik polisi kontrol yapıyor ise rüşvet alacak yönündedir.

Bu yüzden sürücüler arasında da tabiri bir dayanışma oluştuğu gözlenmektedir. Özellikle şehirlerarası yollarda belli noktalardaki trafik kontrollerinde sürücüler birbirini selektör veya kornalarla trafik kontrolü olduğuna dair uyarmaktadırlar.

Türkiye Avrupa kıtası içinde yapılan istatistiklerde emniyet şartlarını en çok ihlal eden sürücülerin olduğu bir ülkedir. Trafik polislerinin esas rolü kuralları ihlal eden sürücü ve yayaları uyarmak ve ceza ver-mektir. Trafikte ceza kesilecek yegâne unsur araçlar ve sürücüler olmayıp kural ihlal eden yayalara da ihlal başına 55 YTL ceza kesileceği denetimi yapanlarca bilinmesine rağmen bu konuda hiçbir işlem yapılmadığı görülmektedir.

Ana arterleri yöneten Trafik müdürleri ve ekipleri akademik kariyer sahibi olmayıp hasbelkader çevik kuvvet ya da diğer departmanlardaki başarılarıyla trafik departmanlarına atanmaktadırlar.

GÖZLEM



M. Sabri DANABAŞ

Başkent'te taşımacılığın, dünü-bugünü (2)

EGO otobüs hatlarının ortalama uzunluğu 20. km.'ye hat sayısı 88'e ulaşmıştır. 1980'lerin başı, ekonomide alınan istikrar önlemlerinin etkisiyle kamu taşımacılık gelişmelerinin durduğu yıllar olmuş, araç parkı genişletilememiş, buna mukabil hat sayısı hızla artmaya devam etmiştir.

Mehmet Altınsoy tarafından çok ciddi bir atılım olarak görülen toplu taşımacılık hizmetlerinden biri sayılan Ankara Metrosu'nun temelleri 1989 yılında atılmıştır. "Yap-İşlet-Devret" formülüne dayalı bu sistemde Ankara'daki toplu taşımacılık hizmetlerinde yeni bir çığır açılmıştır. 1992 yılında egzoz dumanlarından meydana gelen hava kirliliğinin önlenmesi amacıyla ODTÜ'lü bilim adamlarınca, otobüslerde yapılan değişikliklerle 30 adet doğalgazla çalışan otobüs hizmete girmiştir. 1993 yılına gelindiğinde 32 hatta 2 bin 134 dolmuş ve minibüs, 17 hatta toplam 200 halk otobüsü kent içi yolcu taşımacılığı yapılmıştır. Bu arada EGO 1995 yılında çift katlı otobüsleri hizmete sokarak şehir içi toplu taşımacılık hizmetlerine yeni bir boyut getirmiştir.

Ankara'daki kent içi toplu taşımacılığı bu yarım yüzyılı aşan süreç içinde değerlendirecek olursak, Ankara kentinin büyümesine paralel olarak nüfus artışından daha hızlı artan bir araçlı yolculuk talebiyle karşı karşıya kalmıştır. Toplu taşımadaki yetersizlik, gelişen otomotiv sanayi ve özel taşımacılığı destekleyen hükümet politikalarının etkisiyle, hızla artan özel oto sahipliği, toplam motorlu araç yolculukları içinde özel taşımacılık payının artmasına neden olmuş ve son yıllarda Ankara, trafik sorununun yoğun olarak yaşandığı bir kent durumuna gelmiştir.

1996 Ağustos ayında hizmete giren hafif raylı toplu taşıma sistemi Ankaray 8,7 km. hat uzunluğu ile Dikimevi-Aşti arasında günde 400 bine yakın Ankaralının ulaşımına çözüm getirmiştir. 1998 yılına gelindiğinde toplu taşımacılıkta ilk defa otomatik ücret toplama sistemi hizmete geçirilmiştir. 1997 tarihinde Kızılay-Batıkent arasında 14,5 Km.'lik bir hatta hizmet vermeye başlayan ağır raylı sistem Ankara Metrosu ile günlük 716 bine yakın Ankaralıya toplu taşıma hizmeti verebilecek kapasitededir. Yine bu dönemde 40 hatta 400 adet ÖTA (Özel Toplu Taşıma Aracı) ve 100 adet çift katlı otobüs hizmete sunulmuştur.

1999 yılında 70 adet körüklü Solo (Kısa) toplam 264 Mercedes marka otobüs alımı yapılmış ve ilk kez dijital flamalar bu otobüslerde kullanılmaya başlanmıştır. 2001 yılında Ankaray, metro ve otobüs ücret toplama sistemleri entegre edilerek tüm toplu taşıma türlerinde tek tip toplama belgesi kullanılmaya başlanmış ve ücretsiz transferli yolcular bu dönemde verilmeye başlanmıştır. 2000'li yıllara gelindiğinde raylı sistemler ve özel halk otobüsleri özel araç sahipliğinin giderek artması üzerine özel servis araçları, kamu kuruluşları ile okulların servis araçlarının ulaşımının sağlanması Büyükşehir Belediyesi'nin yatırımlarını daha ziyade raylı sistemler ile diğer alanlara kaydırılması nedeniyle otobüs taşımacılığındaki yolcu sayısında oldukça düşüş yaşanmıştır. Yaşan tüm olumsuzluklara rağmen otobüs hizmetleri vazgeçilemezliğini sürdürdüğünden, otobüs filosunu yenileme çalışmaları bu dönemde de sürdürülmüştür.

2005 yılında 50 adet dizel ve 400 adet doğalgazlı olmak üzere 450 adet otobüs alımı yapılmıştır. Bu otobüslerin teslim alınması 2006 yılında başlanmış ve Nisan 2007 tarihinde teslim alınarak hizmete sunulmuştur. 2006 yılında taşıt takip ve otomasyon sistemleri çerçevesinde kuruma ait tüm araçların akaryakıt ikmalinin yapılması için akaryakıt ikmal otomasyon sistemine geçilmiştir. 2007 yılında özel işletmecilere ait araçlardan sözleşme süresi dolan araçların toplu taşımacılıktan çekilmesi ile 1997 yılından 10 yıllık süreyle kiralanan hatlara kurum otobüsleri tarafından hizmet verilmeye başlanılmıştır. Bu yıl içinde norm kadro çalışanları sonucu Başkanlığın müdürlük sayısı 10'dan 7'ye düşürülmüştür. Bunlar; 1, 2, 3, 4, 5 Bölge Hizmet Şube Müdürlüğü, Merkez ve Atölye Hizmet Müdürlüğü, Psikoteknik ve Özel Hizmet Müdürlüğü olarak adlandırılarak Başkanlığın adı "Otobüs İşletme Dairesi" olarak değiştirilmiştir.

Otobüs İşletme Daire Başkanlığı; 5 adet Bölge Hizmet, 2 adet İdari ve Teknik toplam 7 müdürlük ile toplu taşıma parkındaki bin 640 otobüs, 51 hareket noktası ve 300 hatta günlük ortalama 8 bin 650 sefer ile toplu taşımacılık hizmeti vermektedir. 5126 sayılı kanun ile hizmet alanlarına dahil edilen yerler, toplu taşımacılıktan çekilen araçlar ve yeni yerleşim mekanlarının artması, otobüs ile yapılan toplu taşımacılığın artarak devam eden ihtiyaçları nedeniyle 500 adet otobüs alınması konusundaki çalışmaları başlatmıştır.

Hızlı tren ağı atağa geçti!...

2008 yılı Türkiye için hızlı tren yılı oluyor. Ankara-Eskişehir hattı kısa zamanda devrede... Ankara-Konya ağına yapımı da sürüyor. Eskişehir-İstanbul güzergahının yapımına da en kısa zamanda başlanacak.

Sabri Danabaş/Ankara

Türkiye 30 yıllık emeli olan hızlı trene en sonunda kavuşuyor. Ankara-Eskişehir demiryolu hattı Haziran ayında devreye giriyor. Diğer tarafta ise Ankara-Konya hattının yapım ve inşası devam ederken, Eskişehir-İstanbul demiryolunun yapımına da çok kısa bir süre içerisinde başlanıyor. Türkiye'yi hızla saran ve atağa geçen demiryolu hatlarında diğer bir rota da Ankara-Sivas hattını oluşturuyor. Bahse konu hattın ihalesi yapılarak 2012 yılında devreye sokulacak. Önümüzdeki yıl Marmaray projesinin tamamlanıp bitme aşamasında olduğunda Haydarpaşa'dan Eskişehir, Ankara ve Konya'ya, 2012 yılında da Sivas'a hızlı tren seferleri başlayacak.

Son beş yılda 6 Milyon Doların üzerinde projeye kaynak aktaran hükümet, 2003 yılında start verdiği hızlı tren seferberliğinin ilk başarısını bu yılın ikinci yarısında görmeyi hedefliyor. Şu anda deneme seferlerine başlayan 206 km uzunluğundaki Ankara-Eskişehir arası hızlı tren seferlerinin 3 saat 1 saate düşürülmesi çalışmaları sürüyor. Toplam uzunluğu 533 km olan Ankara-İstanbul projesinin birinci etabını oluşturan Ankara-Eskişehir hattının arkasından, Eskişehir-İstanbul hattının yapımına 2008'in ilk yarısında başlanıyor. Söz konusu hattın tamamlanması 2 yıl sürecek. Bu rotanın tamamlanmasıyla Ankara-İstanbul arası 3 saate düşürülerek iki kent arasında yolculuk yapan sayı yüzde 10'dan yüzde 80'e çıkacak.

Konya hattı da devrede...

Ankara-İstanbul hattının devamını teşkil edecek olan Ankara-Konya demiryolu hızlı tren hattının yapımı devam ediyor. Aralıksız çalışmaları süren bu hat 212 km uzunluğunda 2008 yılının sonunda tamamlanacak ve 2009 yılında da devreye girecek. Polatlı civarında Ankara-Eskişehir-İstanbul hızlı tren hattının birbirine koordine edilmesiyle Ankara-Konya arasına 306 km.lik hızlı tren hattı da tamamlanmış oluyor. Ankara-Konya hızlı tren hattının devreye girmesiyle, şu anda 10 saat süren tren yolculuğu da 1 saat 30 dakikaya düşecek. İstanbul-Konya arasındaki 12 saat 30 dakikalık tren yolculuğu süresi ise 3 saat 30 dakikaya düşecek.

Sivas hızlı tren hattı ihaleye çıkıyor..

Ankara-İstanbul hattının devamında olacak Ankara-Sivas hızlı tren projesinin ihalesi bu yıl içinde yapılacak. Yüksek Planlama Kurulu kararı içinde DLH'dan TCDD bünyesine devredilen söz konusu hattın ihalesi Nisan 2008 ayında yapılacaktır. 600 km.lik hattı 466 km.ye düşürecek Ankara-Sivas hızlı tren hattının 2012 yılında tamamlanması hedeflendi. Projenin ihale bedeli olan 1 milyar 250 milyon dolarlık hattın hayata geçirilmesiyle Ankara-Sivas hattı 3 saate düşecek.



Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Ankara-Sivas hızlı tren hattının ihalesini Nisan 2008'de gerçekleştirmeyi hedefliyor.

Nanotech teknolojisiyle otolarda değişim

Ankara'nın aranılan firmalarından biri olan "SanatCAR", Nanotech teknolojisini profesyonel hizmetiyle birleştiriyor.

1997 yılında otomotiv sektöründe hizmete başlayan SanatCAR Oto Bakım Sanayi 2006 yılında sektörde tescilli marka olmayı başararak, 2007 yılında Dünya Markası olan "Nanotech Yüzey Kaplama ve Bakım Ürünleri Firması"nın Ankara Distribütörü oldu. 21'inci Yüzyıl teknolojisini ilk kez Ankara'daki müşterilerinin hizmetine sunan SanatCAR, daha sonra Ar-Ge'yi geliştirerek, müşterilerinin ihtiyaç duyabileceği her konuda ürünlerini ülke geneline yaymayı hedefliyor.

SanatCAR'da Nano teknolojisi aşırı küçük yapısal maddelerin üretimi, araştırılması ve bunlardan yararlanmanın teknikleri üzerinde çalışıyor. Herşey çapraz teknolojisinde birleştirilmiş. SanatCAR tüm bu teknolojik imkanları, uzmanları tarafından bünyesinde birleştirerek Ankara'da hizmet vermektedir.

Aynı sahada çalışan birçok rakip, her şeye uygulanabilen tek bir ürün satmaktadır. SanatCAR her yüzeye uygulanan farklı Nano ürünlerin kullanımaktadır. Sektördeki birçok rakip geçmişte kalan ve geliştiril-



memiş bir Nano teknolojisi satarak, SanatCAR'da uygulanan Nano Teknolojisinde en yeni gelişmeler kuruluşu farklı bir duruma getirmiştir. SanatCAR'ın şu anda araştırma ve geliştirme laboratuvarlarında yaklaşık 300 adet ürün incelenmekte ve hizmete sokulmak üzere geliştirilmektedir. Ayrıca piyasada bulunan Nano ürünlerinde balmumu, teflon, sıvı yağlar ve silikon gibi zararlı maddeler bulunmaktadır. Bunlar işlemin çalışmasını engelleyen bir tabaka oluşturarak kaplamaların ömrünü kısaltmaktadır. SanatCAR ürünlerinde hava alma işlevi bulunmamakta ve Nanotech ürünlerinin tamamı hava alma özelliği bulunmuyorsa kaplamanın altında bulunan

malzemede hızla küf oluşturmakta ve bakterileri üretmektedir.

Otonuzun Sanatkarı "SanatCAR" sloganıyla ismini duyuran firmanın Genel Müdürü Tank Tut: "Oto temizlik ve hijyenliği konusunda Ankara'da tek kuruluşuz. Otolara ihtimam gösteren müşterilerimiz uyguladığımız farklı Nano teknolojisi sayesinde bizi tercih ediyorlar. Otolarını gönül rahatlığı ile bize emanet ederek bekledikleri sonucu daha fazlasını alıyordur. Ve her geçen gün kurumumuz bünyesindeki Ar-ge laboratuvarlarımızda bu teknolojiyi daha ileri noktalara nasıl götürebiliriz anlamında çalışmalar yapıyoruz. SanatCAR'da otolara verdiğimiz hizmet yelpazesi oldukça geniş bir alana yayılıyor. Bu alanda hizmet verdiğimiz Nanotech Boya Kaplama, Nanotech Otomobil Cam Kaplama, Nanotech Jant Kaplama, Nanotech Tekstil ve Deri kaplama, Nanotech Cam ve Seramik Kaplama, Nanotech Ahşap, Taş ve Zemin Kaplama, Nanotech Paslanmaz Çelik Krom ve seramik Ocak Kaplama, Boya koruma Filmli, Kaput Korumu Filmler, Renkli Amerikan Cam Filmleri, Bina Cam Filmleri, Boya koruma, Islak Zemine Su Kaydırmazlığı, Anti Grafiti (Duvar Resimlerine Karşı Korumalı), iç ve Dış Mekanlarda Yangın Geciktirici, Detaylı İç Temizlik ve Koruma, Deri, Vinil ve Sert Plastik Tamir, Sigara Yanığı Tamir, Direksiyon Boya ve Tamir, Deri Boyama, Çatlak Oto Cam Tamir, Far Stop Otokamı Temizliği ve Parlattırılması gibi ürünler bulunuyor" dedi.



Taksiler de nasibini aldı

Ulaştırma Bakanlığı'nca 20 yaş üstündeki araçların yurtdışına çıkışına yasak getirilmesinin ardından ticari taksilerde bu uygulamadan nasibini aldı.



Reyhanlı İlçe Kaymakamı Cemalettin Yılmaz, yaptığı açıklamada, Cilvegözü Sınır Kapısı'nda, Suriye'ye giden ticari taksilere yaş uygulamasına geçildiğini, 2000 modelin altındaki ticari taksilerin yurt dışına çıkışına izin verilmeyeceğini söyledi.

Yılmaz, "Cilvegözü Sınır Kapısı'ndan, Suriye'ye günü birlik giriş çıkış yapan ticari taksiler en az 8 yaşında olmalı. Bu uygulamaya yılbaşı itibarıyla başladık. 8 yaş altındaki ticari taksilerin yurt dışına çıkışına izin verilmeyecektir" dedi.

Artık minibüs yok!

Fatih KARATAŞ/Kayseri

Kayseri Belediyesi, trafiği rahatlatmak için dev adım atarak, minibüsleri trafikten çekti.

Yolların korkulu rüyası haline gelen minibüsler, trafikte oluşturdukları tehlikeyle diğer sürücülerin de taşıdıkları yolcuların da hayatını riske attığı iddia edildi. Kararlı adımlarıyla tanınan Kayseri Büyükşehir Belediyesi, minibüsleri kaldırarak yerine halk otobüslerini devreye soktu.

Şehirçi ulaşımında ba-

şarlı çalışmalarıyla tanınan, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Makine İkmal Bakım ve Onarım Daire Başkanı Hayri Nazıksoy, yaptığı açıklamada, "Mayıs itibarıyla Kayseri'de minibüsler çalışmayacak. İki minibüs bir hat verip, anlaşma sağladık. Şehrimizin modern görüntüsü, bu çağdaşı taşıma da ortadan kalktıktan sonra, daha da pekişecek. O güzergâhlarda da, sadece otobüsler çalışacak. Aynı zamanda minibüslerin 80 bin yolcusunu da sisteme dâhil etmiş olduk" dedi.



"Para kazanamıyoruz"

Araçların otopark sorunundan, KDV meselelerine kadar birçok konuya dikkat çeken TOF Genel Sekreteri Nusret Ertürk, devletin sektöre daha yakın ilgi göstermesi gerektiğini belirtti.

Tüm Otobüsçüler Federasyonu Genel Sekreteri Nusret Ertürk, Türkiye'de karayolu turizm taşımacılığı alanında yaşanan sıkıntılar ve çözümleri noktasında yaptıkları çalışmalarını anlattı.

Türkiye'yi, 2007 yılında 23.5 milyon turist ziyaret ettiğini, resmi rakamlara göre İstanbul'a gelen turist sayısının da 6.5 milyon olduğunu söyleyen Ertürk, "Biz, gelen turistlerin ihtiyaç duyduğu tüm otobüs, midibüs ve minibüs ihtiyacını sektör olarak karşıladık. Potansiyeli iyi değerlendirdik. Demeğimiz üyesi taşımacıların Türkiye genelindeki, mevcut 2 bin 500 adet aracı ile hizmet veriyoruz. Sadece İstanbul değil; Antalya, İzmir ve Ankara'da da örgütlenmiş bir yapımız var. Sektör, bu işten 2007 yılında para kazanabildi mi dersiniz? Kazanamadı! Neden para kazanamadı? Türkiye maalesef ucuz satılıyor. Yani pazarlaması ucuz olduğu için, kişi başı gelirler sürekli aşağıya düşüyor. Gelen turist sayısı artıyor. Gelirlerde sürekli düşüş var. Turist gelsin mantığı ile fiyatlar sürekli aşağıya çekiliyor" dedi.

"Sektör son 3 yıldır para kazanmıyor"

Ertürk, dünyanın en pahalı akaryakıtını kullandıklarına dikkat çekerek, yaşanan sıkıntıları da anlattı.

"Kullandığımız akaryakıtta herhangi bir indirim almamız söz konusu olmuyor. Akaryakıt payı bizim giderlerimizin üçte 2'sini geçmiş durumda" diyen Ertürk, "Akaryakıt payı üçte 2'sini geçtikten sonra diğer masraflarımız, araç sigortaları, şoför masraflarımız, otopark, araçlarımızın bakımı ve diğer giderlerimiz değerlendirildiğinde, sektör olarak 2007 yılı dâhil, son 3 yıldır para kazanamıyoruz. Sektör, sermayesini eritiyor ve kendisini yenileyemiyor, araç yatırımı yapamıyor. Fiyatları gözden geçiremiyorlar. Türkiye'nin değerleri gerçek fiyatlarına satılmalı ve

pazarlanmalı. Sırf satışa, komisyona bağlı turist getirme mantığı Türkiye'den kaldırılmalı. Kültür Bakanlığı'nın bu konuda çok ciddi önlemler ve tedbirler alması gerekiyor. Hükümetler ve devlet serbest piyasa ekonomisinde müdahaleci olamıyor. Gelirler sürekli düşüyor. Sadece sahil turizmi bizim karayolu taşımacıları için bir anlam ifade etmiyor" dedi.

"Herşey dâhil sistemi sektörü öldürüyor"

Ertürk, her şey dahil diye adlandırılan sistem de, turistlerin otelden çıkmasının mümkün olmadığını, yoğunluklarının Güney bölgelerinde charter operasyonlarıyla sınırlı kaldığını ifade etti.

Charter'in, Cuma akşamından başlayıp, Pazartesi gecesine kadar sürdüğünü anımsatan Ertürk, "Otel ve havalanı arasında, hafta sonu çalışan araçlarımızın tamamı hafta içi boş kalıyor. Müşteri, otelden çıkmalı. Çevreyi dolaşmalı. Bunun için kültür turları düzenlenmeli. Yurt genelinde; Anadolu'ya, yapılan otobüs turlarında düşüş var. Seyahat acenteleri ve tur operatörleri kültür turlarını tamamen göz ardı ediyor. Bu konuya, pazarlama mantığı ile yaklaşılmıyor. Türkiye'de, kültür turizminde 90'lı yıllarda yaşanan hareketlilik, tamamen sıfırlanmış durumda. Ülkemizde, kültür turizmini tercih edenler genelde; Uzak Doğulular, Japonlar, Fransızlar ve Amerikalılar. Bunun dışındaki ülkelere, Orta Avrupa ülkelerine kültür turizmi tavsiye edilmiyor. İstanbul, Kuşadası, Antalya ve Alanya için düzenlenen gemi turları var. Bu turlarda, sürekli artış gözleniyor. Memnun oluyoruz. Dolayısıyla, günlük de olsa araçlarımızı çalıştırabiliyoruz. Eski doluluk oranlarını, bu şekilde yakalayabildik. Gemi turizmi olmasaydı, işlerimiz daha da kötüye gidecekti. İzmir, bu konuda cazibe merkezi olmaya başladı. Bu nedenle İzmir'de araç ihtiyacı var. İzmir Lima-



Ertürk, sektörde yaşanan sorunlara dikkat çekerek, bunların acilen çözülmesi gerektiğini vurguladı

n'a, gemilerle gelen turistler için Selçuk, Efes, Bergama, Kuşadası turları düzenleniyor" dedi.

"4925 Sayılı Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği çerçevesinde de birtakım sıkıntılarımız var" diyen Ertürk, şunları söyledi: "Sıkıntılarımızla ilgili Bakanlık ve Genel Müdürlük seviyesinde, sürekli istişarelerimiz devam ediyor. Yeni bir yönetmelik düzenleme çalışması yapılıyor. Bilindiği üzere, Danıştay'ın iptal ettiği 12. ve 13. madde ile ilgili yeniden düzenleme yapılıyor. Sözleşmeli taşıt oranlarıyla alakalı sıkıntılar ve iptaller var. Bunların yeniden düzenlenmesi gerekiyor. Bunun dışında, yaklaşık 800 - 900 bin şoförümüz müracaatta bulundu ve bunlardan yüzde 90' ı belgelerini aldılar. Yaklaşık

yüzde 10'u kaldı. ÜDY ve ODY belgelerinin, 2007 yılı sonuna kadar tamamen dağıtılacağı ilan edilmiş olmasına rağmen, bununla ilgili herhangi bir işleme başlanmadı. Konuya dair nasıl bir çalışma yürütüldüğünü de öğrenemiyoruz."

"Yerel Yönetimlerle alakalı sorunlarımız var"

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin, turizm taşımacılarına bakışı ile ilgili sorunları bulunduğuna işaret eden Ertürk, kendilerinin de bir çeşit toplu taşımacılık yaptıklarını ve bunun önemi dikkat çekti.

Sıkıntılarını ticaret odaları dahil her yerde anlattıklarına değinen Ertürk, "Bazı sıkıntılarımız var, bunları aşamıyoruz. Biz, bu sorunları muhalif platformlara anlattık. Fakat bir netice elde edemedik. UKAME Ulaşım Koordinasyon Merkezi kanalı ile çözümünü aradık. Turizm Taşımacılar Demeyi, olarak sorunlarımızı taşıdık. Her araç için bir tane turizm taşıma belgesi olması mecburiyeti var. Bu belgenin verilmesinde istenen evraklarla ilgili sorunlarımız ve sıkıntılarımız oldu. UKAME 05.12.2007'de bir karar aldı ve konu ile ilgili istenen belgeleri D2 belgesi altında faaliyet gösteren işletmelerde azalttı. Bunu olumlu gelişme olarak görüyoruz" dedi..

"Otopark büyük sorun"

Genel Sekreter Nusret Ertürk, turizm taşımacılarının turistik bölgelerde karşılaştıkları en büyük sorunun, otopark alanları olduğuna dikkat çekerek, bu konu da yetkililerin gerekli hassasiyeti göstermesini istedi.

"Şehir içinde turizm araçları için; turist gruplarını indirdikten sonra tekrar istenen bölgeden alınana kadar, bekleyecekleri cep noktaları, durakları ve otoparkları bulunmamaktadır" diyen Ertürk, "Konuyu UKAME'ye taşıdık, bunlarla ilgili talep ve dilekçelerimizi ilettik. Fakat henüz bir netice elde edilemedi. Sultanahmet Meydanı'ndan araçlarımızı çektikten sonra Sultanahmet Parkı, tamamen hususi otomobil parkı oldu. Bizim suçumuz neydi? Biz, arabalarımızı aldık otoparktan götürdük. Boşu boşuna tamamen Sirketi'yi dolaşıp, Sarayburnu'na ulaşabiliyoruz. Başka şansımız yok. Cebimizden mazot yakıyoruz. Otopark parası ödüyoruz. Bizim otobüslerimizi kal-

dırdığımız yerde, şimdi her taraf hususi otomobil parkı oldu. Bu anlayışa karşıyız. Bir yasak uygulanacaksa her kесе uygulanmalı. Aynı şekilde bazı noktalarda sıkıntılar var. Otobüs giremez, işaret levhaları var. Bizim turisti başka yerde indirme imkânımız yok. MOBESE kameraları tespit ediyor ve trafik polisi ceza kesiyor. Mesela, Cağaloğlu'ndan Sultanahmet ve Hipodrom Meydanı'na çıkışla ilgili tek yön yol verilmiş. Adliye'nin arkasından Sultanahmet Meydanı'na ulaşım verildi. Yolun sağ tarafı, İSPARK tarafından otopark haline getirildi. Otobüsün geçmesi ve manevra yapılması mümkün değil. Bu şehir; kültür şehriyse, turizm şehriyse bu ülkeye turistlerin gelmesi isteniliyorsa, 2010 yılında İstanbul'un 'Kültür Başkenti' olması isteniyorsa, bir takım alt yapılarında turist uygun, turist taşımasına uygun hale getirilmesi gerekiyor" dedi.

"2008'DE BEKLENTİLERİMİZ VAR"

Hükümetten beklentilerinin olduğunu ifade eden Ertürk şunları söyledi: "Hükümetimizden beklentilerimiz var. Mesela, havayollarına ucuz yakıt veriliyor. Sektör temsilcilerimiz, bakanımıza çıktılar. Kızılcahamam'da toplanan Ulaştırma Şurası'nda dile getirildi. Sektör, onlara verilen teşviklerin bize de verilmesini istedi. Bu yapılmadı. Ben yapılmayacağına inanmıyorum. ÖTV indirimi ile sektörün önünün açılacağı, sektörün eski işlerini tekrar kazanacağı gibi bir düşünceye sahip değilim. Turizmin ana sektörlerinden yüzde 35'lik pay alan taşımacılık sektörü, KDV indiriminden muaf tutuldu. Siz, restorancılara oteliye indirim veriyorsunuz. Fakat taşımacıya indirim veremiyorsunuz. Turizm taşımacıya başlıyoruz, taşımacıya bitiyor. Taşıma bir bütünü bir parçası. Yüzde 30'a yakın da bir pay alıyor bu taşıma. Kültür turlarında da, bu yüzde 35-40'lara kadar çıkar. Normal taşımacılarda sadece transferlere yüzde 10-12 pay alır. Ayrıca, sektörümüzde birde leasing kullanımı söz konusuydu. Devlet, bizim cebimizi para kaysın istemiyoruz. Önümüzü açsınlar. Hizmet üretiyoruz karşılığında döviz getiriyoruz. Devlete, her türlü hizmeti verip, üzerimize düşen görevi yapmaktayız. Turizm bir bütün olarak görülmeli. Taşımacı turizm sektöründen ayrı görülmesin."



FARKLI BAKIŞ

TTDER Genel Sekreteri

Nusret ERTÜRK



Sektörel örgütlenme bilinci (2)

Belediye otobüslerinde çalışan şoförlerin bağlı oldukları işçi sendikaları, bu sektördeki en fazla üyeye sahip ve güçlü sendikalar olmasına rağmen 11 Eylül'de kapatıldı ve bir daha kendilerini toparlayamadı. Gerçek şoför sendikası bence Türk Şoför İş Sendikası idi; çünkü üye olabilmek için şoför olmak mecburiyeti vardı. Bu sendika dışında şoförlerin sorunlarına sahip çıkan ve onları koruyan bir başka sendika bilmiyorum.

507 sayılı kanun çerçevesinde 1980 öncesi şoför esnafının temsilcisi yerel şoför dernekleri ile Türkiye Şoförler Federasyonu idi. Tarihlerinde yaptıkları tek eylem, İstanbul'da taksi plakalarının tahdidinin kaldırılması önerisine karşılık 1975 yılında yine İstanbul'da yaptıkları "1 günlük" kontak kapama eylemidir. Bunun dışında dernekler çalışma kartesi verilmesi, trafik satış ve tescil belgelerinin satışı, trafik muayene istasyonlarında temsilci bulundurulması, İl Trafik Komisyonları'nda temsilci bulundurulması dışında hiçbir mesleki iş yapmamışlar, şoför esnafına hiçbir katkı sağlamamışlardır. Ayrıca Kağıt-Kur kayıtlarının ilgili kuruma bildirilmesi dışında sektöre hiçbir faydaları olmadı (Bilindiği gibi dernekler kapatılarak odaya çevrildi ve binlerce meslek odası ortaya çıktı).

Şimdi sapla samanı karıştırmayalım. Ülkemizde grevi veya eylemi kim yapacak, şoförler mi yoksa işletmeler veya işverenler mi? Bir kere 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda, karayolu taşımacılarında yolcu ve eşya ayrımı yapılmaksızın grev ve eylem yasaklanmıştır. O halde kim yapacaktır eylemleri? Ya da grevleri organize edecek bir örgütlenme var mıdır? ona bakalım.

Öncelikle şoförlerden başlayalım. Bizde uluslararası eşya taşımacılarında faaliyet gösteren bir şoför sendikası ve şoför odası ben duymadım, duyan varsa haber verin! Böyle bir veya iki şoför iş sendikasının kurulması, karayolu taşıma şirketlerini, üye dernek ve federasyonları rahatsız eder mi? Eder! Kurulur ise başarılı olur mu? Bence olmaz. Yaşama şansı yoktur. Zira Türkiye'de mesleki olarak örgütlenerek güçlenme, hak arama bilinci gelişmemiştir. Şoför meslektaşlarımızın en önemli sorunu, özgürlüklerine fazla düşkün olmalarıdır. İşin içinde para varsa, aidat ödenecekse, bizim şoförümüz orada yoktur. Geçmişteki kötü örneklerine bakılarak, sırtımızdan menfaat sağlayacaklar diye baktıklarıdır duruma.

Örgütlenmeye herkes lafta olumlu bakar. Eserler gürlüyor ama bir araya gelince toplulukta her kafadan bir ses çıkar, sorunları bile doğru bir şekilde anlatamazlar. Önderlik edecek sesi gür, bileği sağlam delikanlı ararlar ama böyle biri şimdiye kadar çıkmamıştır. Girişimde bulunanlar ise önce fikir birliği yaptığı arkadaşları tarafından satılmış, yalnız bırakılmışlardır. Dernekle, sendika ile bu işlerin düzeleceğine felsefe olarak inanmazlar. Konu açıldığında söylenen söz "bu güne kadar dernek bana ne verdi ki, bundan sonra ne versin" olur. Sendika ismi ve üyeliği ise antipatik gelmekte, sendika üzerinden hak ve menfaatlerin anlatımında zorluklarla karşılaşmaktadırlar. Ülkemizde bireysel şoförlerin sendika üyesi olmaları bu nedenlerle çok zordur. Türkiye'de Motorlu Taşıt İşçileri Sendikası var bildiğim kadariyle, sormak lazım kaç adet şirkette veya kurumda çalışmayan bireysel şoför üyeleri var? Ve tabii bu üyelerinin kaç aiddatlarını düzenli ödüyor... İşte ülkemizdeki tablo budur. Gelin siz düşünün. Mevcut yapı ile kamyon ve TIR şoförlerinin eylem yapması, veya İtalya'daki gibi bir grev organize edebilmesi mümkün mü?

Ülkemizin gerçekleri ile diğer Avrupa ülkelerinin yapısı çok farklı. Basından okuyup öğrendiğimize göre, İtalya'da sendikal yapı oldukça parçalı olmasına rağmen, fiyat artışlarından büyük zarar gören kamyoncular ve sendikalar, güç birliği yaparak, grevi birlikte sürdürdüler. Hatta konfederasyonlardan bağımsız kurulan küçük sendikalar da bu eyleme katıldı ve başarılı oldular. Bizde nasıl olacak? Şoförler bağlı oldukları odaları mı uyuracak? TESK mi, çağıracak şoförleri eyleme, yoksa olmayan sendikaları mı? Veya işverenler, "haklısınız şoför arkadaşlar, alın bizim araçlarımızı çıkın yollara, kapatın Boğaziçi köprülerini, otayolları hakkınızı arayın, bizim de sesimizi duyurun" mu diyecekler!

Eylem ne zaman yapıldı biliyor musunuz? Kamyon, otobüs ve ağır vasıtalarla Boğaziçi Köprüsü'nden geçişlere kısıtlama ve saat sınırlanması getirildiği ilk gün. O gün yapılmadı, artık bu günden sonra çok zor. Biz o gün rıza gösterdik, gücümüzü gösteremedik. O günden beri sürekli taviz veriyoruz.

SÜRECEK

PROFESYONELLERİN TERCİHİ !

busworld®
TURKEY

www.BUSWORLD.TURKEY.COM 24-26.04.2008



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

Organizator / Organizer

HKF FUARCILIK A.Ş.

TRADE FAIRS

Barbaros Bulvarı 135 / 2. 34349

Beşiktaş, İstanbul-Türkiye

Tel: +90 (212) 216 40 10 pbx

Fax: +90 (212) 216 33 60 - 61

hkf@hkf-fairs.com www.hkf-fairs.com

in co-operation with

busworld KORTRIJK

with support of

IRU International Road Transport Union

TOFED

T.C. SİGORTA VE TAYİNAT BAKANLIĞI

TAŞIMACILAR

destekleri ile

with support of

KOSGEB

ufi

Member

Organizator / Organizer

hkf

Fuarcılık A.Ş.

Trade Fairs

www.hkf-fairs.com

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



Açık ara birinciyiz.

Türkiye ve dünya Isuzu'yu tercih etti, Anadolu Isuzu rakiplerinin önüne geçti. 2007'de yurtiçi ve yurt dışı midibüs satışlarının lideri Isuzu'ydu. Yürekten gelen gücümüz gururumuz oldu. Bu büyük başarımızdaki tüm paydaşlarımıza teşekkür ederiz.

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

OSD Ocak-Aralık dönemi 20 koltuk ve üzeri midibüs segmenti verilerine göre derlenmiştir.

ISUZU
GÜÇ YÜREKTEN GELİR