

“İstanbul’a haksızlık yapıyoruz”

İstanbul Toplu Taşımacılar Birliği (İSTAB) Başkanı Levent Birant, “Düşük modelli, bakımı yapılmamış, motoru yıpranmış araçlarla verilen hizmette, şehre karşı da haksızlık yaptığımızı bilmeliyiz” dedi.

İSTAB Başkanı Levent Birant, İstanbul’da yapılan yatırımlardan, trafik problemlerine, şoförlerin eğitiminden çözüm önerilerine kadar birçok konuda açıklama yaptı.

İstanbul’un, kent içi ulaşım sorununun çözümü konusunda, sektör temsilcilerinin büyük bir heyecanla dev projelere destek verdiklerini söyleyen Levent Birant, hızla hayata geçirilen hizmetlerin önemine dikkat çekti.

Bir zamanlar Boğaz Tüp Geçidi’nin hayal bile edilemediğini anlatan Başkan Birant, “Dün hayal bile edemediğimiz Boğaz Tüp Geçisi çalışmaları başarı ile sürüyor. Üçüncü Boğaz Köprüsü için gerekli alt yapı ve planlama çalışmaları hızla tamamlanıyor. Şehrin altından geçen ve şehri altından birbirine bağlayan tünellerin inşaatları bitirilme durumuna gelmiş görülüyor. Tercihli yollar, metrobüsler, minibüslerin şehir dışına çıkarılması uygulamaları hızla yaygınlaştırılıyor. Bunların yanı sıra şehir içi trafiğin deniz ve demir yolu ile entegre edilmesi için bu hizmetler İBB’ye devredilerek modernize ediliyor” şeklinde konuştu. **9’da**



Levent Birant

TCDD Kalitesini Artırıyor!

TCDD Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Süleyman Karaman Hızlı Tren Projesi’nde 2008 yılı hedeflerine ulaşabilmek için demiryolu sektöründeki yoğun çalışmalara devam ettiğini açıkladı.

Vatandaşların kaliteli ve konforlu trenlere binmesi gerektiğini bildiren Karaman, “Son yıllarda hükümetimizin de büyük desteği ile demiryollarına yapılan yatırımlarla bu sektörde lider konuma geldik. Bu da TCDD’nin kalitesinin arttığını gösteriyor” dedi.

Karaman, 1923 yılında de-



Süleyman Karaman

miryolu hatlarının uzunluğu yaklaşık 4 bin kilometre iken, bu rakamın bugün 8 bin 697 kilometresi ana hat olmak üzere toplam 10 bin 996 kilometre olduğunu söyledi. **10’da**

www.tasimacilar.com

AŞIMACILAR

Yıl - 2 / Sayı - 06

20 - 26 ŞUBAT 2008 / 25 Ykr

HER ZAMAN TAZE GÜNLÜK BALIK
ADEM BABA BALIK LOKANTASI



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

Panelvan araçlara K2 Belge şoku!

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun ilgili mevzuatı gereği ruhsatında kamyonet yazan araçların K2 Yetki Belgesi alma zorunluluğu var. Bakanlık, K2 Yetki Belgesi denetimlerine 1 Ocak 2008 tarihinde başlayacak

Ruhsatında kamyonet yazmasına rağmen, otomotiv bayilerinin hususi oto olarak sattıkları Kangoo, Doblo, Caddy, Connect gibi araçların K2 Yetki Belgesi alma zorunluluğu var. Kanun’a göre ayrıca bu araçları kullanan sürücülerinde SRC Belgesi alması gerekiyor.

Konuya ilişkin açıklamalarda bulunan Ulaştırma Bakanlığı’ndan bir yetkili, “Kanun’a göre ruhsatında kamyonet yazan tüm araçların K2 Yetki Belgesi alma zorunluluğu var. Bakanlığımız, K2 Yetki Belgesi denetimlerinde açıklanan süreyi uzattı. Belirtilen tarihte kamyonet yazan araç sahipleri K2 Yetki Belgesi’ni almak zorundadır. Bu tür araçları hususi oto olarak kullanan araç sahipleri ise en kısa zamanda araçlarında gerekli tadilatları yaptırarak, ruhsatlarını hu-

susiye çevirmeleri gerekiyor. Ruhsatlarını hususi otoyola çeviren araçları sahiplerinin K2 Yetki Belgesi alma zorunluluğu yok” yorumunu yaptı.

Öte yandan Temmuz 2006 yılında İçişleri Bakanlığı, 2918 Sayılı Karayolu Trafik Kanunu’nda değişiklik yaparak araçlarda son değişikliklerin yapılmasını ve Ağustos 2006 tarihinde de araç dönüşümünün tamamen durdurulduğunu açıklamıştı. Konu hakkında açıklama yapan Ulaştırma Bakanlığı yetkilisi’nin Bakanlıklar arası iletişim kopukluğunun olduğunu ortaya koydu.

Hafif Ticari araç pazarında ciddi oranda daralma yaşanacağını dile getiren otomotiv satıcıları ise; Hususi kullanım için bu araçları tercih eden müşterilerin, K2 Yetki Belgesi sonrası farklı araçlara yöneleceğini ifade ediyor. **8’de**



Kocaeli’nden Amerika’ya

Ford Otosan Transit Connect, araçlarını, Ford’un anavatanı olan Kuzey Amerika’ya ihraç edeceğini açıkladı.

Ford Motor Company ve Koç Holding’in ana ortakları olduğu Ford Otosan, Kocaeli Fabrikası’nda 2002 yılından beri ürettiği Transit Connect araçlarını, Kuzey Amerika’ya ihraç edeceğini Rahmi Koç Müzesi’nde düzenlediği basın toplantısında açıkladı. **11’de**



Iveco, Daily 4x4 zorlukları aşıyor

Iveco’nun, zor yol koşulları ve engelli araziler için geliştirdiği yeni aracı Daily 4x4, Pendik’te yapılan bir toplantıyla basına tanıtıldı.

Daily 4x4, kar küreme çalışmaları ve arama kurtarma çalışmalarında kullanıldığı gibi ambulans görevini de yerine getirmek için tasarlanmış. Daily 4x4’ün Avrupa’da müşterilerin ilgi odağı haline geldiğini işaret eden Iveco Otoyol Genel Müdürü Maurizio Manera, “Daily, özellikle çalışma potansiyeli anlamında çok önemli kuldarda, dış pazarda rekabet ediyor” dedi. **2’de**



Empati ve yönetişimin zaferi

Türkiye’de, birçok konuda örnek gösterilen Kayseri Büyükşehir Belediyesi, şehiriçi ulaşımında da hayata geçirdiği uygulamalarla hizmette farkını ortaya koyuyor. Günde ortalama 8 bin seferle, 220 bin yolcu taşıyan Kayseri Otobüs İşletmeleri’nde 7 gün 24 saat teker dönüyor.

“Halka hizmet, hakka hizmettir” parolasıyla hareket ettiklerini söyleyen Kayseri Büyükşehir Belediyesi’ne misafir olduk ve bu başarının sırrını öğrenmeye çalıştık. Sorularımıza cevap veren Kayseri Büyükşehir Belediyesi Makine İkmal Bakım ve Onarım Daire Başkanı Hayri Naziksoy, çalışmalarını anlattı.

“Kayseri Belediyesi, birçok konuda örnek gösteriliyor. Bunlarda öne çıkan ise şehiriçi toplu taşıma hizmetleri” diyen Naziksoy, hizmet bayrağını devraldıkları günden itibaren yoğun iş temposuna girdiklerini söyledi. **7’de**



Konset’te TOGi rüzgarı

Temsa, Dumlupınar Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksekokulu işbirliği ile Türkiye Otobüsçüleri Geliştirme ve İyileştirme (TOGi) Projesi Konset Turizm ile başladı.

Proje ortakları bu uygulamayı 1,5 aydan bu yana sürdürüyordu. **5’te**



Proje, kurumsallaşmasını hedefliyor

TTD, seminerde hem eğlendi hem bilgilendi

Temsa, Turizm Taşımacılar Derneği’nin (TTD) araç kaptanlarına, Temsa’nın Büyük İstanbul Otogarı’ndaki konferans salonunda, güvenli sürüş teknikleri ve insan iletişimi hakkında seminer verdi.

Seminerde, Temsa, Otobüs-Midibus Satış, Pazarlama ve Satış Sonrası Hizmetler Direktörü M.Ayhan Dayoğlu, TTD Genel Başkanı Sümer Yiğci, Temsa İstanbul Bölge Sorumlusu Necmi İba, TTD Genel Sekreteri Nusret Ertürk ve Temsa Bayii Brey Otomotiv personeli katıldı.



Uzmanlar eşliğinde kaptanlar, psikolojik ve teknik bilgiler edindi

Türkiye’deki şoförlerin artık kendisini kanıtladığını dile getiren TTD Genel Başkanı Sümer Yiğci, her konuda eğitim alan şoförlerin görevlerini eksiksiz yaptıklarını belirtti. **12’de**

ÇAKMA OTOYA AĞIR
CEZA **2’de**

KAYSERİLİ ESNAF HALİNDEN
MEMNUN **6’da**

BALIKESİR ULUDAĞ’DAN
TEKNOLOJİYE YATIRIM **4’te**

RAYLARIN ÇİLEKEŞ
FİĞÜRANLARI **8’de**

Motorin Fiyatları

İstanbul	: 2.58	Adana	: 2.59
Ankara	: 2.59	D.Bakır	: 2.65
İzmir	: 2.59	Kayseri	: 2.62

TERS AÇI

TOFET Genel Başkanı



Mustafa YILDIRIM

Ekonomik koşullar, otobüsçüye yansıyor

Kredi kartları 70 milyar dolarlık bir harcama ile darboğaza girdi. İnsanlar yerlerinden kıpırdamıyor. Ekonomik durğunluğun yanında insanların bu kredi kartlarına olan borçlanmaları da yolculukları son derece olumsuz etkiliyor!..

Mutlaka her yerden bir çıkış vardır. Ama bu çıkışın ortamını yaratmakta yine insanlara düşüyor. Bir araya gelip, akli başında insanların; rekabetsiz, fuzuli sefer yapmamak ve boş araba göndermemek mantığı ile beraber oyları kurtarması lazım. 25 yolcuyla araba zarar ediyorsa, arabayı 35 kişiye çıkarmamız lazım. 35 kişi olması için herkesin aynı oranda seferlerini azaltması lazım. Herkes hem 'zarar ediyorum' diyor. Hem de boş sefer yapmaya devam ediyor. Bu krizdir. Bu krizden çıkış yolu seferleri azaltmaktan geçiyorsa, sefer nasıl azaltılır?

Rica ile minnet ile değil, herkes bölge sine kayıtlı arabanın yüzde 50'sini yazın çalıştırmak üzere kenara çekecek. Yüzde 50 otobüs çalışacak. Çalışmayan kar edecek. Çalışan kar mı eder, zarar mı eder onu bilmiyoruz. Dolayısıyla bizim seferlerimizi yüzde 50 azaltarak, mevcut yolcuyla yüzde 50 seferle yaptığımız zaman, gelirler çoğalacak ya da azalacak. Çok araba yola gideceğine az araba gidecek. Az araba demek az mazot demek, az personel demek, az lastik demek, az otobüs demek, az yedek parça demek. Az, az, az. Dolayısıyla buradan karımız var. Öteki taraftan yola giren araba sefer başına daha çok yolcu alacak. Her şey daha çok gelecek. Bu şekilde de denge sağlanacak. Bunu yapmazsak hepimiz ağlayacağız, ağlaya, ağlaya göz yaşımız kalmayacak. Ve bir gün gelecek bu sektörde yerimizi bulamayacağız!.. Ama bu taleplerin insanlardan gelmesi lazım. Çok az sayıda insan diyor ki böyle yapalım. Böyle yapalım. Hadi yapalım deyince de kimse yanımıza gelmiyor.

Herkes TOFED'den fiyat istikrarı sağlamasını bekliyor. TOFED'in elinde sihirli değnek yok. Türkiye'de rekabet kurulu diye bir kavram var. Bizim fiyat birliği, fiyat denetimi yapma yetkimiz olmadığı sürece (serbest piyasa ekonomisinde öyle bir şey de mümkün değil), bizim fiyatları artırma ve eksiltme yönünde bir müdahalemez söz konusu değil. İnsanlar oturacaklar kendi hesaplarını yapacaklar, hesabına geliyorsa seferi yapacak, gelmiyorsa yapmayacak. Ankara'ya 20 sefer yapan firma araba boş gidiyor diye sefer sayısını 15'e düşürecek. 10 sefer yapan araba 8'e, 7'ye düşecek. Bu iş böyle düzelir. Şu anda gidip, gelip her seferde zarara düşüyoruz. Nereye kadar gidecek bu? Onun için 2008 yılı sektör açısından kötü başladı. Umarım ki böyle devam etmez ama elimizde iyi olacağına dair de hiçbir işaret yok.

Petrol fiyatları artıyor, yolculukta ekonomi bozuluyor. Yolculuklar azalıyor. Kredi kartları tıkanıp. İnsanlar alışveriş yapamıyor. Alışveriş olmayınca hareket olmuyor, ekonomi duruyor. Çarkların hepsi duruyor. Türkiye ekonomisi şu anda yavaşlatılmış bir film gibi. Bu işin nerede duracağını ben kestiremiyorum. 2008 yılında sektörel örgütlenme ile ilgili umutlarımız var. Bu arada petrol şirketleri ile ilgili görüşmelerimiz sürüyor. Örgütlenme konusunda önemli adımlar atacağız.

Türkiye petrol üreten bir ülke değil, petrol tüketen bir ülkedir. Petrol fiyatları Dünya'da arttıkça Türkiye gibi petrol üretmeyen ülkelerin sıkıntıları da doğal olarak artar. Maliyetleri artar. Enflasyonu artar.

Yolcu taşımacılığımızdaki fiyatlar çok düşük. Bu işin katarı olan büyük firmalar maliyetlerini makul seviyede arttırmak yerine fiyatlarını geriye çekmek zorunda kaldılar. Piyasa payları daraldı. Bana göre serbest piyasa ekonomisi bizi esareti altına aldı. Her yaz olduğu gibi bu yazdan da umutluyuz. Ama yazı çıkabilecek miyiz, bilmiyoruz!..

İSTANBUL / KINALI ADA'DA SATILIK ARSA

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

İRTİBAT TEL: 0543 719 47 89

Iveco, Daily 4x4 ile her zorluğu aşıyor

Iveco'nun, zor yol koşulları ve engebeli araziler için geliştirdiği yeni aracı Daily 4x4, Pendik'te yapılan toplantıyla basına tanıtıldı. Kar küreme aracı olarak da tasarlanan Daily 4x4, ambulans olarak da kullanabiliyor

Daily 4x4, kar küreme çalışmaları ve arama kurtarma çalışmalarında kullanıldığı gibi ambulansın görevini de yerine getirmek için tasarlanmıştır. Daily 4x4'ün Avrupa'da müşterilerin ilgi odağı haline geldiğini işaret eden Iveco Otoyol Genel Müdürü Maurizio Manera, "Daily, özellikle çalışma potansiyeli anlamında çok önemli kuldarda, dış pazarda rekabet ediyor. Bu segment yıldan yıla büyümekte ve daha çok üretim haline gelmekte olan bir segment" dedi.

ZOR KOŞULLARIN ARACI

Daily 4x4'ün, Daily ailesinin farklı ve ufukları genişleten bir üyesi olduğunu belirten Iveco Pazarlama ve Satış Direktörü Yusuf Teoman, Yeni Daily 4x4'ün herkese para kazandıracak bir ürün olduğunu söyledi. Teoman şöyle devam etti: "Çünkü iç pazarda oldukça konforlu bir araç. Ayrıca son derece esnek bir yapıya sahip. Ürün misyonu ile hedef kitleye bakarak analizini yaptığımızda ise, olumsuz yol şartlarında normal araçların gitmesine uygun olmayan alanlarda yol açma, kar küreme, araba kurtarma ve yangın söndürme çalışmalarında kullanılmak üzere dizayn edilmiş"

SON DERECE ERGONOMİK

Teoman, "Hedef kitlesi karayolları sivil savunma, itfaiye, belediyeler, askeri alanlar, sağlık kuruluşları, üst yapılar olan araç, 4x4 meraklılarını tatmin edecek, hem yolda, hem kapalı caddelerde kullanılacak şekilde tasarlandı" dedi. Süspansiyon ve konfor açısından Daily'nin dışardan görünüşüyle aynı olduğunu da ifade eden Teoman, Daily 4x4 hakkında bazı teknik bilgiler de verdi: "Işıklandırma ile daha iyi bir görüntü sağlandı. Yüksek kabinden dolayı kabine giriş kolaylaştırılmış durumda. İç dizaynı oldukça ergonomik. Diferansiyel tutuşlarının ön panelde yer alıyor. İki farklı dingil mesafesi ve altı versiyon ile pazara sunuldu. Çift kabinli araçlar toplam 7 kişilik. Iveco Daily 4x4 modellerde 176 HP Euro 4 FIC serisi motor bulunuyor. Önlerde disk, arkada kampana bulunuyor. Cruise kontrol ve bunlara bağlı olarak PTO motor devir ayarı, sis farları, uzaktan kumandalı merkezi kilit, elektrikli



camlar, yol bilgisayarı, Daily 4x4'lerin standart zengin donanımı yanında yer alıyor. Zor görüş şartları için ise tamponlarda yakın görüş farları var"

Toplantının ardından basın mensupları, Resmi Iveco Pilotu Ethem Genim kaptanlığında Daily 4x4'ü test ederek aracın performansının üstünlüğünü gördü.



Piyasaya yeni çıkan Iveco Daily 4x4, kendisinden beklenti içerisinde olan müşterilerini fazlasıyla tatmin etti.

Doğuş'tan büyük yatırım

Volkswagen Grubu (VW AG) üst düzey yönetimi, Doğuş Otomotion İstanbul'u ziyaret etti. Doğuş Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Ferit Şahenk'in kuruluşunda fikir önderliği yaptığı Doğuş Otomotion, VW Binek Araç Uluslararası Satış Başkanı Kevin Rose, SEAT Satış ve Pazarlamadan Sorumlu Yönetim Kurulu Üyesi Berthold Krüger, VW Ticari Araç Bölge Satış Direktörü Volkmar Steinhorst, Audi AG Güney Avrupa Bölge Direktörü Alexander Buk gibi üst düzey VW AG yöneticileri tarafından ziyaret edildi.

VW AG'nin yöneticilerini İstanbul Otomotion'da ağırlayan Doğuş Otomotiv, 1994 yılından beri VW binek ve VW ticari araç, Audi, Bentley, Lamborghini, SEAT, Skoda ve Bugatti gibi birçok küresel başarı kazanmış markayı Türkiye'de temsil ediyor.

Ziyaret sırasında yapılan toplantıda, Doğuş Otomotiv CEO'su Ali Bilaloğlu tüm Doğuş Otomotiv ekibine ve VW AG Yetkilileri'ne teşekkür etti. Otomotiv sektörüne pazarlama yaklaşımları açısından yepyeni bir soluk getirildiğini belirten Ali Bilaloğlu, "Dünya'da bu tarz etkinlik ve denetimsel pazarlama merkezlerinin de tecrübesinden yararlanarak Otomotiv'u bu hale getirdik. Gelişiminde her markanın ciddi katkıları olmuştur. Tüm markalara teşekkürlerimizi sunmak istiyoruz" dedi.

VW AG yöneticileri, Kasım 2007'de kurulan çok amaçlı pazarlama merkezi Doğuş Otomotiv için Doğuş Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Ferit Şahenk'e 1960 yılından bu yana, değerli iş



Doğuş, Doğuş Otomotion İstanbul'da 25 milyon \$'lık yatırımını tanıttı

ortaklarına ve distribütörlerine verdiği 'Diamond Pin' ödülünü verdiklerini hatırlatarak Doğuş Otomotiv'in ilerici vizyonundan her zaman etkilendiklerini ve takdir ettiklerini vurguladılar.

Yaptığı konuşmada Doğuş Otomotiv'in satış ve satış sonrası başarılarından oldukça etkilendiğini dile getiren SEAT Satış ve Pazarlamadan Sorumlu Yönetim Kurulu Üyesi Berthold Krüger, "Doğuş Otomotiv markaları ve ürünleri mükemmel bir şekilde sunuyor. Doğuş Otomotiv'i ve bu çalışmada emeği geçen herkesi kutluyorum" dedi.

Doğuş Otomotiv'un çok başarılı bir çalışma olduğunu söyleyen VW Binek Araç Uluslararası Satış

Başkanı Kevin Rose, "Bir yıl önce buraya gelmişim. Böyle mükemmel bir binaya dönüşeceğini tahmin edemedim. İnsanlar buraya alışveriş için nasılsa geliyorlar, bizim ürünlerimizi de yakından tanıma imkanına sahipler. Bu inanılmaz bir hayal gücü" şeklinde konuştu.

Otomobil tutkunlarının yanı sıra herkesin kültürel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulan Doğuş Otomotiv İstanbul 25 milyon Amerikan doları yatırımıyla hayata geçirildi. 28 bin metrekarelik alanda Doğuş Power Center'in içinde yer alan Doğuş Otomotiv İstanbul, birçok önemli otomobil markasının satış ve satış sonrası hizmetini veriyor.

Çakma otoyola ağır ceza!

Ticari araçların, maksadı dışında dönüştürülere vergi cezası geldi. 3 yıl evvel İstanbul'un Anadolu yakasındaki araç sahipleriyle başlatılan vergi operasyonu devam ediyor.

Şu ana kadar aralarında bazı ünlü sanatçıların, eski milletvekillerinin ve AKP net adlarıyla sınıflandırarak, farklı vergilere tabi tuttu. Araçlarını çevirenler, yeni ruhsat için trafik müdürlüklerine gittiler. Trafik, vergi dairelerinin borcu yoktur yazısı istedi. Onlar da gidip, bu yazıyı aldılar. Trafik müdürlükleri de bu işlemi yapan 12 bin kişiye yeni ruhsatını verdi. 2005'te bu tür araçların vergileri yeniden düzenlendi. Vergi daireleri düzenlemenin ardından, bu tür araç sahiplerine 36 bin YTL'yi bulan ek ÖTV ve buna ek olarak 2.5 yıllık vergi cezaları kesmeye başladı.



Türkiye, bir süre öncesine kadar tüm ticari araçlara yüzde 4 vergi uygulayan bir ülkedydi. 2004 yılında bu pazardaki satışların patlama yapması ve lüks araçların da ticari araç adıyla satılması, Ma-

liye'yi hareket geçirmişti. Maliye Bakanlığı bir karar alarak, ticari araç olarak satın alınıp, daha sonra binek oto çevrim işlemine tabi tutulan araçların, ruhsatına bunun işlenmesini şart koştu. Maliye Bakanlığı, daha sonra ticari araçları, minibüs, binek araç ve kamyonet adlarıyla sınıflandırarak, farklı vergilere tabi tuttu.

Araçlarını çevirenler, yeni ruhsat için trafik müdürlüklerine gittiler. Trafik, vergi dairelerinin borcu yoktur yazısı istedi. Onlar da gidip, bu yazıyı aldılar. Trafik müdürlükleri de bu işlemi yapan 12 bin kişiye yeni ruhsatını verdi. 2005'te bu tür araçların vergileri yeniden düzenlendi. Vergi daireleri düzenlemenin ardından, bu tür araç sahiplerine 36 bin YTL'yi bulan ek ÖTV ve buna ek olarak 2.5 yıllık vergi cezaları kesmeye başladı.

Norveç'te, 'Çevre dostu otomobil' demek yasak

Norveç, otomotiv sanayinin ürettiği taşıtları 'yeşil', 'temiz' veya 'çevre dostu' gibi sıfatlarla pazarlamasını durduracak yeni reklâm yönetmeliğini uygulamaya başlıyor.



Otomobillerin gerçekten çevre dostu olabileceği tartışmalı. Dünyadaki en sert tanıtım yönetmeliklerinden biri olacak bu uygulama, bu tür çevreci sıfatlar kullanan otomobil üreticilerine

para cezaları verilmesini öngörüyor. Norveçliler, otomobillerin çevreye hiçbir olumlu katkıda bulunamayacağını yanıltıcı olduğunu düşünüyor.

Toyota, Citroen, Saab ve Suzuki gibi önde gelen otomobil üreticileri, son dönemlerdeki reklâm kampanyalarında bu tür çevreci sıfatları kullanmaktaydı.

Turizm firmaları otobüs alımlarına devam ediyor

Otobüs yatırımlarına hız veren Kent Turizm 2 Starliner'ı, İzmir Metro Turizm de 5 adet Tourliner'ı MAN Türkiye Fabrikası'nda düzenlenen törenlerle teslim aldı. Firma yetkilileri otobüs yatırımlarının devam edeceğini söyledi

Uluslararası firma olma yolunda ilerleyen Kent Turizm, 10 adetten oluşan Starliner siparişinin ilk 2 adedini MAN Türkiye Fabrikası'nda düzenlenen törenle teslim aldı.

Firmaların prestijine prestij katan VIP sınıf seyahat otobüsü Starliner ile Kent Turizm, Türkiye genelinde hizmet vermeye hazırlandığı öğrenildi. Kaliteli hizmet anlayışıyla yola çıkan Kent Turizm firmasının yetkilileri, müşterilerine konforlu ve güvenli seyahatler yaşatacaklarını; teslim aldıkları Starliner otobüsleri ile eğlence tadında seyahatleri vaad ettiklerini belirtti. Araçları Kent Turizm yetkilileri Hacı Ali Arslan ve Erdem Yücel, MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş. Otobüs Satış Müdürü sayın Önsel Demircioğlu'ndan teslim aldı.

Metro, "Tourliner'la devam" dedi
Bir başka NEOPLAN teslimatı da yine MAN Türkiye Fabrikası'nda düzenlenen törenle gerçekleştirildi..

İzmir Metro Turizm, 5 adet Tourliner seyahat otobüsünü, MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş. Otobüs Satış Yetkilileri Gökhan Çerioğlu ve Hakan Koç'tan teslim aldığı açıklandı. Araçları teslim alan İzmir Metro Turizm firmasının yetkilileri Doğan Uzunay, Sefer Uzunay ve Ekrem Öztürk, yatırımlarını MAN ve NEOPLAN araçları ile sürdürebileceklerini belirtti.

Ekonomik ve kaliteli olmasının yanı sıra araçların yolcuların üstün konfor taleplerini tam anlamıyla karşıladığını, bunun firmalarının güvenilirliğini ve tercih edilirliliğini arttırdığını söyleyen firma yetkilileri, firma olarak koşulsuz müşteri memnuniyeti ile hareket ettiklerini ve NEOPLAN markasının bu anlayışa hizmet edebilecek kalitede araçlar ürettiğini sözlerine eklediler.



Kent Turizm yetkilileri, Neoplanları müşterileri memnuniyeti ilkesine uygun olduğu için tercih ettiğini belirtti. Firma yetkilileri 2008 yılı içerisinde de yeni araç alımlarının devam edeceğini vurguladı.

Antalya turizm taşımacılığı için Otokar'ı tercih etti



Baybars Dağ, coğrafi şartların araç seçimindeki etkisine değindi.

Batı Antalya Turizm Seyahat Kooperatif'i'nin, Antalya-Kaş-Fethiye hatlarında Otokar'ın Sultan 145S markalı küçük otobüsleri ile yolcu taşıyacağı açıklandı. 45. yılını kutlayan Otokar, 7 adet Sultan 145S modelini düzenlenen teslimat töreni ile Batı Antalya Turizm Seyahat Kooperatif'i'nin hizmetine sundu.

Törende Batı Antalya Turizm Seyahat Kooperatif'i Başkanı Mehmet Keskin, Otokar Bölge Satış Sorumlusu Baybars Dağ ve Antalya Bayisi Balabanlardan

Bilgin Balaban katıldı.

Baybars Dağ teslimatlarla ilgili olarak "Sultan, otobüs için tasarlanmış geniş şasisi ile üstün bir yol tutuşu ve ön ve arkadaki disk frenleri ile güvenlik sağlıyor. Bu da oldukça virajlı olan Antalya-Fethiye-Kaş yolunda Sultan'ı avantajlı kılıyor. Ayrıca Turizm taşımacılığında konfor çok önemli. Sultan 145S'in geniş iç hacmi, koltuklar arasında yeterli diz mesafeleri, iç yüksekliği ve ferahlığı yolcuların da tercihi" dedi.

Müşterilerinin araç alımlarında Otokar'ı tercih

etmelerinde, araçlardan duyulan memnuniyetin yanı sıra, satış, servis ve bayi ekibinin sıcak ilişkilerinin de etkili olduğunu belirten Dağ "Otokar olarak öncelikli hedefimiz müşteri memnuniyetini sürekli kılmak ve müşterilerimizin ihtiyaçları doğrultusunda en uygun araçları sunmak. Bunun için sadece kaliteli ve güvenilir araçları üretmekle kalmıyor, satış koşullarında ve satış sonrası hizmetlerde de büyük kolaylık sağlamaya devam ediyoruz" şeklinde konuştu.

ÖZGÜRCE

TOFED Genel Sekreteri

Mevlüt İLGIN



Sektör için haydi el ele!..

Nasrettin Hoca bir gün damdan düşer ve belini incitir. Olaydan haberdar olan komşuları hemen Hoca'nın evine akın ederler. "Hocam çok canın yanıyor mu?" derler. Hoca ise; "benim halimi ancak damdan düşen anlar" diyerek olayı geçirir.

Evet, sevgili dostlarım: biz karayolu taşımacılarının halini de ancak, karayolu taşımacıları anlar. Bunun bilincine vardık. Yıllardır kara taşımacılığının içinde bulunduğu durumdan çıkması için hep mücadele ettik. Otobüs sektörü kendi içinde örgütlenerek, yolcu taşımacılığının bugüne gelmesini sağladı.

Hatırlayacağınız üzere daha önceki yazılarında "Taşımacılar Platformu"nu dile getirmiş ve sorunların ancak ve ancak ortak hareket edilerek çözüme kavuşacağını vurgulamıştım. Sektörümüzde yaşanan sorunları ben burada tekrar sıralamak istemiyorum. Çünkü mensupları bu sorunları adı gibi biliyor artık...

Taşımacılar Platformu'nu gündeme getirmenin ardından TOFED Genel Başkanı Sayın Mustafa Yıldırım konuya sıcak baktı ve ortak hareket için neler yapabileceklerinin tartışmasını önce TOFED Yönetim Kurulu'na açtı. Daha sonra 4-6 Nisan 2007 tarihleri arasında Ankara Kızılcahamam Tesisleri'nde düzenlenen 3'üncü Karayolu Ulaştırma Zirvesi'nde dile getirdi.

Sayın Yıldırım; "Kara taşımacılarının bir çatı altında toplanması için bir taslak hazırlayacağız" derken, sivil toplum örgütlerinin ortak hareketleriyle yaşanan birçok sorunun çözüme kavuşacağını ifade etmek istedi.

Biz kara taşımacıları ne zaman birlik olur ve yaşanan sorunlarının çözümü için ortak hareket edersek, işte o zaman elde edemeyeceğimiz hiçbir şey yoktur.

Her şeyden önce sivil toplum örgütleri olarak bir Taşımacılar Platformu'nu oluşturursak, yolcu taşımacılık sektöründe; korsan taşımacıların önüne geçileceği gibi akaryakıt, KDV, belge, ÖTV gibi sorunları da ortadan kaldırırız.

Yukarıda verdiğim Nasrettin Hoca fıkrası örneğinde olduğu gibi; karayolu taşımacılık sektörünün halinden ancak karayolu sektör temsilcileri anlar. Onun için "biz otobüscüyüz, biz komisyoncuysanız" gibi polemiklere kapılmadan ortak zeminde birleşmek, sektör adına atılacak en önemli adımdır.

Yıllardır otobüs sektörünün belirli kademelerinde hizmet etmiş ve bugüne TOFED'in Genel Sekreterliği görevini yürüten biri olarak, karayolu taşımacılık sektörünün ortak bir zeminde buluşması için elimden gelen her şeyi yapacağım.

Amacım bağcıyı dövmek değil, üzüm yemektir. Buradaki üzümünden kastım, karayolu taşımacılık sektöründeki sorunların çözüme kavuşmasıdır.

Sorunlardan arındırılmış, huzurlu bir karayolu taşımacılık sektörü dileğiyle hoşçakalın!..

KOPUZLAR OTOMOTİV LTD.ŞTİ

Otobüs Alım-Satımı, Vade, Takas yapılır

Sedri KOPUZ

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



Temsa, Antalyalı taşımacılara "Prestij" kattı

Temsa, Side Turizm'e 15 adet Prestij Super Deluxe, Sayım Tur'a da 2 adet Prestij Classic araç teslim etti.

Antalya'nın köklü firmalarından Side Turizm, 15 adet Prestij Super Deluxe olarak, tamamı Temsa tarafından oluşan filosundaki araç sayısını 50'ye çıkardı. 1990 yılından bu yana Antalya bölgesinde okul taşımacılığı yapan Sayım Tur ise 2 adet Prestij Classic'in sahibi oldu. Temsa, Side Turizm'e araçlarını Şubat'ta, Sayım Tur'a ise Ocak'ta teslim etti.

Side Turizm "rampayla yarışacak, pompayla barışacak"

Prestij Super Deluxe, 27+1+1 yolcu kapasiteli, geniş koltuk-diz mesafeleri, geniş yürüyüş alanı ve düz koridor, rahat koltukları, uzun yolcuların rahat hareket etmelerini sağlayan iç yüksekliği ile Side Turizm yolcularına konforlu yolculuklar vaat ediyor. Radyo ve MP3 çalar,



Araç, düşük yakıt sarfıyatı ile sektörün ekonomik beklentilerini karşılıyor

tüm koltuklarda bulunan emniyet kemeri, güçlü klima sistemi gibi özellikler daha keyifli ve güvenli yolculuk sunuyor.

Prestij Super Deluxe, düşük yakıt sarfıyatı ile taşımacılık sektörünün ekonomik beklentilerini fazlasıyla karşılıyor. 136 HP güce sahip Turbo intercooler sessiz motoru ve 370 Nm tork, yüksek sürüş performansı ile

yüksek tırmanma kabiliyeti sağlıyor.

Prestij Classic, mazotu koklayan 136 beygir gücündeki, 370 Nm tork üreten güçlü motoru sayesinde sınıfin en iyi tırmanma kabiliyetine sahip. Keyifli ve konforlu bir sürüş sunan Prestij Classic, en iyi minium dönüş yarı çapıyla en dar sokaklarda rahat ve güvenli manevra imkanı sağlıyor.

SERBEST KÜRSÜ



BOSYAD BAŞKANI

Hüsamettin
Hüsamettin AYDIN

Kavgamız!..

BOSYAD olarak, TOFED'e katıldığımızdan bugüne kadar ki sürecimizin üyelerimiz tarafından sorgulanmakta olduğunu görüyorum. İsterse-niz TOFED ile niçin birlikte olduğumuzu açıklamakla başlayalım.

Bizim sektör içindeki temsil oranımız ve sektörümüzdeki diğer sivil toplum örgütlerimiz, hem resmi otoriteye hem de mevcut siyasi iradeye karşı bir olalım, aynı zamanda da dik bir duruş sergilemek maksadıyla kader birliği yapma kararı aldık.

Yapmış olduğumuz genel kurulumuzda da üyelerimiz bu yetkiyi, yönetim kuruluna vermişti. Biz de yönetim kurulu olarak bu yetkiyi en iyi bir şekilde kullanmak düşüncesi ile yola çıktık. Peki, bugüne kadar geline süreçte neleri başardık veya bireysel otobüsçülere ne gibi kazanımlar elde ettik. Bunları da enine boyuna değerlendirelim!..

Aslında bakarsak kendi gayretlerimiz dışında hiçbir çaba bize bir katma değer elde etmemize yardımcı olmadı. Bu mevcut şartlar altında da olacağını düşünmüyorum. Öyle ise; yapılması gereken nedir diye sorgulanacak olursa: Bizde yönetim kurulu olarak gereğini yapacağız. Bundan da kimsenin endişesi olmasın!..

Bunun dışındaki faaliyetlerimiz hakkında da çok ince mesajlar vermek istiyorum. BOSYAD olarak sivil toplum örgütümüzün iktisadi organizasyonu olan BOS-BAĞTAŞ kooperatifimizi oluşturuyoruz!.. Yani kodlayacak olursak; Bireysel Otobüs Sahipleri Bağımsız Taşımacılar Koop. BOS-BAĞTAŞ'ı oluşturduk ki, otobüs sahibi olan üyelerimizi bu çatı altında örgütleyerek sektördeki temsil nispetinde güçlendirip, layık olduğu inisiyatifli kullandırarak, sektördeki yerimizde kayıplarımızı telafi etme fırsatını yeniden elde edelim.

Bu arada otobüsçülerimize bir müjde vermek istiyorum. Akaryakıt sektöründe Dünya'da 4 büyük firmadan biriyle anlaşma yapmak üzereyiz. Yapacağımız anlaşma sonrasında üyelerimizin çok cazip indirimlerle mazotunu da temin edeceğimizin buradan müjdesini vermek isterim!..

Bütün bu gelişmelerle ilgili daha geniş düşüncelerimizi Nisan ayında açıklayacağım!.. Sektör içerisinde ki kavgamız devam etmektedir.

Balıkesir Uludağ'dan teknolojiye yatırım

Balıkesir Uludağ Turizm, 2008 yılına hızlı girdi. Yeni araçlar alarak, gelişen teknolojiyi takip eden firma, müşterileri memnuniyetini ön plana çıkardı. Firmanın İstanbul İşletmecisi Pak, "Amacımız, hizmette rekabet" dedi

Antalya, Aydın, Ayvalık, Balıkesir, Bandırma, Bucasak, Burdur, Burhaniye, Bursa, Denizli, Edremit, Erdek, Gönen, Isparta, Karacabey, Kütahya, Manisa, Susurluk, İstanbul (Anadolu ve Avrupa Yakası), İvrindi ve İzmir'de şubeleri olan firmanın ilk hedefi; 'Hızlı hizmet ve yolcularına sağladığı güvenli seyahat'

Balıkesir Uludağ Turizm İstanbul İşletmecisi Mustafa Pak, başandaki sırrın, yolcuya sağlanan modern yolculuk ve konforun geçtiğini belirterek, "Yolcularımız, bizim veli nimetimiz. Onları, memnun etmek için eksiksiz ve yenilikçi bir yöntem izleyerek hizmet vermeye çalışıyoruz. Bunun için de, teknolojiye uygun araçlara yatırım yapmak zorundayız. Türkiye'nin pek çok yerinde şubelerimiz var. Bu şubeleri arttırarak, şehir içi servislerimizi de çoğaltmak istiyoruz. Hali hazırda Antalya, Balıkesir, Bandırma, Denizli, Manisa ve İzmir'de servislerimiz faaliyettedir" dedi.

"Sektörde kaos bitmiyor"

Otobüs sektörünün sorunlarına da dikkat çeken Mustafa Pak, sorunların aşılması için öncelikle sektör mensuplarının beraberlik içerisinde olması gerektiğine işaret ederek, birlik mesajı verdi.

Belgesiz ve korsan taşımacılık yapan sürücülere tepki gösteren Pak, "Bu tür taşımacıların önü kesilmeli. Artık birilerinin bunlara 'Dur' demesi gerekiyor. Nedense verilen sözler tutulmuyor. Ayrıca, akaryakıt fiyatları çok yüksek. Bu durum bütün firmaları olumsuz yönde etkilediği gibi Balıkesir Uludağ'a da yansıyor. İşletme giderlerini yükseltiyor" dedi.

Sektörün, uçakların otobüs yolcusunu çaldığından yakındığını kaydeden Mustafa Pak, şöyle konuştu: "Bence uçaklar otobüs sektörünü hiç etkilemiyor. Belki de yüzde 5 civarında etkiler. Daha fazla bir etkisi olacağını sanmıyorum. Belki taşrada uçaklar otobüs yolcusunu kendine çekebilir. Ama İstanbul büyük ve kozmopolit bir kent. Metropol bir kent. Bu nedenle uçakların çok fazla otobüsçüyü etkileyeceğini sanmıyorum. İstanbul'da trafik çok yoğun ve ulaşım çok zor. Otobüslerin yolcusunun azalmasının en önemli sebebi özel araçlar. Herkes bunu göz ardı ediyor. Otobüs yolcusu her geçen gün azalıyor. Çünkü artık herkesin aracı var. İnsanlar kendi aracıyla gönüllerince seyahat etmeyi tercih ediyor. Bu nedenle otobüs yolcusu hızla azalmaya başladı"



Mustafa Pak: "Otobüs yolcusunun azalmasının en önemli sebebi özel araçlar. Herkes bunu gözardı ediyor. Otobüs yolcusu azalıyor."

J9 ve HD 35 görücüye çıktı

Büyük İstanbul Otogarı, geçtiğimiz günlerde Karsan J9 ve Hyundai HD 35'in tanıtımına sahne oldu. Gürsözler Otomotiv Hyundai Truck ve Karsan Bayii, ticari araçlar Karsan Peugeot J9 Premier ve Hyundai Hd 35 kamyonu sergiledi. Otogar'daki turizm ve servisçilerden yoğun talebin olduğu tanıtımda, J9 Premier'den 10'un üzerinde sipariş alındı. Isuzu motor ve Mercedes şanzımanına sahip olan J9, tamamen yerli bir araç ve maliyetleri oldukça düşük. Aracın 14+1, 21+1, 18+1 ve 18+1 long (koridorlu) modelleri



ri mevcut. J9'un fiyatı, modeline göre, 38 bin 500 YTL ile 41 bin 500 YTL arasında değişiyor. Hyundai HD 35 kamyonunun fiyatı ise 32 bin 500 YTL olmasından dolayı ilgi çok büyük.

Firmalar ve vatandaşlar tarafından çok yoğun taleplerin olduğu araçlar, işletim giderlerinin çok düşük olması, uygun fiyatları nedeniyle oldukça rahat görüldü.

Şehirlerarası otobüs firmaları azalıyor

Karayolu Taşımacılık Kanunu ve sonrasındaki yayımlanan yönetmelik so-

nucunda şehirlerarası yolcu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren sektörde, değişimler yaşan-

maya başlandı.

Yasayla birlikte otobüslerin kargo eşyası taşımacılığı yasaklandı. Engelli ve 12 yaşından küçüklerin otobüslerle yüzde 50 indirimle binmesi sağlanırken, otobüs firmalarına internet sitesi kurma mecburiyeti getirildi.

Yolcu taşımacılığı için öngörülen mali yeterlilikleri bulunmayan bazı otobüs firmaları kendiliğinden, bazıları ise Bakanlık tarafından kapatıldı. Son yapılan araştırmaların sonucuna göre, şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan şirket sayısı 566'dan 436'ya düştü.



Dönmez, firmaları uyardı

Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsçüler Derneği (UATOD) Müdürü Zeki Dönmez, Bakanlık tarafından Ocak 2008 itibarıyla Karayolu Yolcu Taşımacılığı'nda yapılan değişiklikleri açıkladı.

Dönmez, 1 Ocak'tan itibaren 8 yaş şartından dolayı, asgari kapasite şartını kaybedenlerin, 29 Şubat 2008 Cuma günü mesai bitimine kadar asgari kapasite şartını tekrar sağlamaları gerektiğini belirtti. Aksi halde faaliyet durdurma işlemi yapılmaksızın yetki belgelerinin iptal edileceğini de sözlerine ekledi.

Dönmez, uygulamaya yönelik açıklamaları içeren ve 29.12.2006 tarihli genelgenin yerine yürürlüğe giren 4 Ocak 2008 tarihli genelgeye ilişkin, firmaları bilgilendirdi. Bu genelgeye göre, 2008 yılında acentelik ve taşıt sözleşmelerindeki asgari bedel 1.000 YTL olacaktır.

Motorlu taşıt çalıştıracak motorlu taşıtlar kooperatifleri, üye isimleri ve karşısında sahibi oldukları taşıtların plaka numaralı yazılı noter onaylı veya hükümet komiseri tasdikli üye fotokopisi ile birlikte motorlu taşıt trafik ve tescil belgelerinin birer fotokopisini verdiklerinde;



Dönmez: "KUKK Toplantısı Protokolü derneğimizden alınabilir"

noter onaylı taşıt sözleşmesi imzalanmadan bu taşıtlar sözleşmeli olarak kayıt edilecektir.

Acenteler sözleşme yaptıkları yetki belgesi sahibine acentelik hizmet bedeli faturası düzenleyebilirler, kendi adlarına yolcu

bileti veya taşıma faturası düzenleyemezler.

Özürüllere indirimli bilet uygulaması, yüzde 40 ve üzeri özür oranına sahip olduğunu uygun özürü sağlık raporu veya özürü kimlik belgesi ile

belgeleyenlere yapılacaktır.

Taşıt belgesinde kayıtlı olup da taşıt kartını yanında bulundurmayanlara Karayolu Taşıma Kanunu'nun 26.d bendi, başvuruda bulunmuş dahi olsa taşıt belgesine kayıtlı olmadan taşımacılık yapanlara 26.a bendi uyarınca idari para cezası tutanağı düzenlenecektir.

Zeki Dönmez, "Günübirlik giriş-çıkışları düzenleyen genelgenin yerine yeni genelge yürürlüğe girmiştir. Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yetki belgelerinin sınırlandırılmasını kapsayan genelgenin yerine de yeni bir genelge yürürlüğe girmiştir" dedi.

Dış hat taşımacılığı ile ilgili hususlara da değinen Dönmez, "Türkiye-Yunanistan KUKK Toplantısı'nda ele alınmak üzere Yunanistan taşımacılığında karşılaşılan sorunların derneğimize iletilmesi gerekmektedir. Türkiye-Slovakya KUKK Toplantısı protokolü derneğimizden alınabilir" şeklinde konuştu.

Konset'te TOGi rüzgarı

Temsa, Dumlupınar Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksekokulu işbirliği ile Türkiye Otobüsçüleri Geliştirme ve İyileştirme (TOGi) Projesi Konset Turizm ile başlatıldı.

Yolcu taşımacılığı yapan firmaların ve bireysel otobüsçülerin müşteri hizmetlerinden çalışanlarına kadar tüm departman ve operasyonlarının geliştirilmesini ve iyileştirilmesini hedefleyen "Türkiye Otobüsçüleri Geliştirme ve İyileştirme" (TOGi) projesinin ilk uygulaması, Konya'nın şehirlerarası yolcu taşımacılığında faaliyet gösteren firması Konset Turizm'de başladı.

Proje ortakları Temsa ve Dumlupınar Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksekokulu, bu uygulamasını 1,5 aydan bu yana sürdürüyor.

İlk adım çalışan memnuniyeti ve motivasyonu

Temsa Pazarlama Sorumlusu Ekrem Özcan, Dumlupınar Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksekokulu öğretim üyeleri Dr. Mehmet Erdem ve Dr. Hakan Kara'dan oluşan proje ekibi, geliştirme projesine, firma çalışanlarının memnuniyetinin artırılmasına yönelik uygulamalarla başladı.

Proje ekibi tarafından ilk olarak firma kapsamında "Çalışan Memnuniyeti Anketi" yapılarak çalışanların memnuniyeti ölçüldü. Daha

sonra da personel anket aracılığıyla, yöneticilerinin liderlik özelliklerinden çalışma ortamlarına, motivasyonlarından iş tatminlerine kadar birçok konuda görüşleri öğrenildi. Proje ekibi, anket sonuçlarını değerlendirerek, çalışan memnuniyetine yönelik iyileştirmeler konusunda, Konset Turizm yöneticileriyle fikir alışverişinde bulundu.

Proje ekibinin personel memnuniyetine yönelik yaptığı çalışmaların, gerekli iyileştirmelere ışık tutacağını belirten Konset Yönetim Kurulu Başkanı Faruk Dinekli konuyla ilgili şunları söyledi: "Temsa ve Dumlupınar Üniversitesi'nin değerli proje ekibi, firmamızla ilgili hummalı bir çalışma yürütüyor. Proje başlayalı 1,5 ay olmasına rağmen firmamızda değişim ve gelişim rüzgarları esiyor. Çalışanlarımızın memnuniyetinin, müşteri hizmetlerindeki kalitemizi ve müşterilerimizin memnuniyetini artıracığına inanıyoruz."

Projenin liderliğini yürüten Temsa Pazarlama Sorumlusu Ekrem Özcan, motivasyonu yüksek çalışanların firmaların gelişiminin ilk adımı olduğunu ifade ederek, "Bu yüzden, ilk uygulamasını Konset ile yaptığımız proje-



TOGi Projesi, 1,5 ayda çalışanlar üzerinde olumlu gelişmelere sebep oldu

ye, personelin memnuniyetini ve motivasyonunu artırmaya yönelik çalışmalarla başladık. Projemiz ile otobüs firmalarının kurum-

sallaşmalarını, sağlam temeller üzerinde gelişimlerini ve sürdürülebilir büyümelerini sağlamayı hedefliyoruz" dedi.

SRC'li ilk Belediye Başkanı

Buca Kaynaklar Belediye Başkanı Mustafa Karagülmez, SRC Belgesi'ni almaya hak kazanan ilk belediye başkanı oldu.

Türkiye'nin Avrupa Birliği uyumu çerçevesinde Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü tarafından verilen SRC Belgeleri, ticari amaçla yük veya yolcu taşıyan tüm şoförlerin alması zorunlu olan bir belge.

Başkan Karagülmez, trafiğe ve yasalara olan saygısı nedeniyle SRC Belgesi

aldığını, bu vesileyle sürücülere örnek olmak istediğini belirtti.

Önümüzdeki dönemde belediye hükmünü yitiren Kaynaklar beldesinin ilk ve son belediye başkanı olması nedeniyle dikkat çeken Mustafa Karagülmez, "Yeni çıkan yasa ile artık Kaynaklar'da başkanlık bitti, biz de son başkan ünvanını aldık, bundan sonra SRC bize de lazım olabilir. Şöförlüğümüz var belki kamyonculuk yaparız" diyerek espri yaptı.



Başkan Mustafa Karagülmez

Otobüslerde bireysel yolculuk

Blaştırma Bakanlığı, şehirlerarası yolcu otobüslerinde yapılan görsel ve sesli yayınların, uçaklardaki gibi bireysel hale getirilmesi konusundaki çalışmalarını tamamladı.

Yolcu otobüslerinde yapılan yayınlara, tek bir ekrandan ve yüksek sesle yayınlanmasından dolayı kulaklıklar aracılığıyla bireysel olma zorunluluğu getirildi. Yolcuların uykusuzluk ve yüksek ses şikâyetlerini değerlendiren Ulaştırma Bakanlığı, Ocak Ayı itibarıyla mevcut sistemin bireysel izlemelere çevrilmesi ve üretilecek otobüslerin uygun tasarlanması gerektiğini bildirdi.



AYNA

YTG-DER BAŞKANI

Ahmet TÜRKÖĞLU



Sabuncubeli'nin sabunları

Bir haber üzerine Sabuncubeli'ne (Manisa-İzmir arası meşhur rampalar), tekrar dikkat çekmek zorunluluğu oluştu.

Daha önce orada bir otobüsümüz de devrilmiş, olay yerinde 8 canı kaybetmiştik. Ve o zamandan itibaren, bu kesimin tehlikelerine dikkat çekerek, alınabilecek zorunlu tedbirleri paylaşmıştık. O olay, İzmir-Manisa yönündeydi. Haberdeki olay ise, Manisa-İzmir yönünde.

Yeni haber şu:

Freni arızalanan TIR, korku saçı (09.02. 2008 Milliyet) Manisa'dan-İzmir'e yüklü giden treylerin, yokuş aşağı giderken frenleri tutmazlaşır ve taşıt önlenemez hızla büyük facialara adayken, akıllanmış sürücü maharetiyle; MTA sapağına sürülür, kurumdan içeri girer, rampa yukarı durur, kurum içinde geri kayar, duvara vurur devrilir. Sürücü kurtulur. Maddi hasarlardan başka kayıp yoktur.

Önemli tespit ve öneri: Kum havuzu

"Sıkça bu tür kazaları gören MTA'lılar, yaşanan son olaya isyan etmişler. 200 personel çalışıyormuş ve 43 lojman varmış. Bu tür olayların faciaya dönüşmesini engellemek için bir önerileri var, Kum havuzu.

Virajların sağ dış kısımlarını açıp, yol bitişine kum havuzu yapmak. Kuma giren kontrolsüz hızlı taşıtlar burada devrilmeden, en az hasarla durabilecekler. Bu akılcı bir öneridir. Sadece alkış değil, benimsemek ve uygulamak gerek.

Frenleme rampaları

30 yıl kadar önce, Yugoslavya'dan-Avusturya'ya, İtalya'ya yakın bir yerlerden girmiştik. Bu dağlık bölgenin Graz'a inişinde, işte bu rampalardan birini görmüştüm. Epeyce de taze iz vardı. Demek ki sıkça böyle olaylar yaşanmaktaydı. Ortalarda da hiçbir taşıt kalıntısı yoktu. Tehlike, sorunsuz atlattılıyordu.

Akıllanmış sürücü

Bu son olayda, sürücünün sonradan akıllandığı ve aklının biraz durup, biraz çalıştığı görülüyor.

1) Akılsızlık: Taşıtını rampa aşağı koyuverip, sadece frenle inmeye kalkışmak. Balata-kampana (veya disk) ısınınca, yavaşlatamaz olur, motor; hızı kontrol yerine, hızın etkisiyle aşırı devire kalkar. Vitesi boşa atsa da atmaya da hız, engellenemez hale gelir.

Gerçekten de böyle olmuş.

2) Akıllılık: Taşıtı, tali yola sürmek. O ana kadar da, diğer taşıtları uyararak, faciaları önlemeyi başarmak.

3) Akılsızlık: MTA içindeki rampada taşıt dururken, tekrar vites takıp, motorla taşıtı durdurmamak ya da bir duvar dibi, kaldırım kenarı gibi bir yere taşıtı yaslamamak.

4) Akıllılık: Kendi canını kurtarmak için tedbir uygulamak. Ayağa kalkmış...

Yol ve taşıt yönetenlere dersler olsun!

BAŞSAĞLIĞI MESAJI

Yeni Ulaştırma Dünyası Haber Müdürü Akgün Özğir'in saygıdeğer ağabeyi;

Altan ÖZAĞIR'ın,

hayatını kaybettiğini derin bir üzüntüyle öğrendik. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesine metanet ve sabır dileriz.

Taşımacılar Gazetesi

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'ydü. Yürekten gelen gücümüz gururumuz oldu. Bu büyük başarılarımızdaki 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

GÖZLEM



TOHOB Genel Sekreteri

Onur ORHON

Kilitlenen ana arterler

Büyük kentlerde yaşanan trafik problemlerinden şikayet etmeyen yok gibidir. Bu sorunların nereden ve nasıl doğduğuna ilişkin basit birkaç örnek dikkat çekebilir.

Genelde caddeleri kilitlenen, trafik akımını engelleyen yol kenarı parklar olmaktadır. Köşe başlarına, bina önlerine, trafik ışıklarının dibine araç parkları kentlerin genel manzarası olmaya başlamıştır.

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

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

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

Kayserili esnaf, halinden memnun

Kayseri Otobüsçüler Esnaf Odası Başkanı Erdal Terkeşli, Kayseri’de uygulamaya geçilen havuz sistemini değerlendirdi. Terkeşli, “Hizmette kalite arttı, esnafın yüzü güldü” dedi.

Kayseri Büyükşehir Belediyesi tarafından, toplu taşıma araçlarında uygulanan havuz sistemi esnafın yüzünü güldürdü. Uygulamanın başında sisteme endişeyle bakan esnaf, zaman içinde bu endişelerinin yok olduğunu gördü.

Havuz sistemiyle birlikte her hangi bir yolcu kaybı yaşadıklarını açıklayan Kayseri Otobüsçüler Esnaf Odası Başkanı Erdal Terkeşli, “Kayseri olarak yaklaşık 1 sene 2 ay önce havuz sistemine geçtik. Endişelerimiz vardı. Eskiden insanlar kendi kasalarına çalışıyordu, yolcu kaybı olur mu gibi konuları çok düşündük.

Belediye ve kendi takibimiz doğrultusunda böyle bir şey söz konusu olmadı. Havuza girdiğimiz ilk dönemdeki yolcu sayımızla şu anki yolcu sayımız aynı. Hiçbir kayıbmız yok, çok memnunuz” dedi.

Havuz sistemine geçilmeden önce ki durumu anlatan Başkan Terkeşli, problemlerin azaldığını belirterek, “Eskiden kırmızı ışıkta geçip ya da birbirlerinin önüne direksiyon kırarak yolcu topluyorlardı. Şimdi insanlar kırmızı ışıkta geçmiyor, birbirlerini kovalamalarına gerek kalmıyor. Sonuçta A otobüste, B otobüste havuza getiriyor. Dağıtım havuzdan olunca, halkın gözünde de pozitif bir değerlendirme oluşuyor. Bununla birlikte ekonomik artıları da oldu. Aracı çok fazla sıkıştırmadığınız, hor kullanmadığınız zaman yakıttan, yedek parça, sanayi giderinden kar sağlanıyor. Zaten bize en çok sanayiciler kızıyor. Bir havuz yaptınız bizim işimize takoz koydunuz gibisinden sitem ediyorlar” açıklamasını yaptı.

“Büyükşehir Belediyesi minibüsçü arkadaşlar için ikiye bir otobüs uygulama kararı



Erdal Terkeşli

Erdal Terkeşli, “Alternatif taşımacılık yapacağımız söylüyor. Bu konuda da zaman bize ne gösterecek bilemiyoruz. Bekleyip göreceğiz” açıklamasını yaptı.

ile başlayacağına dikkat çekti.

Minibüsçülerle birlikte araç sayılarının 387 olacağını da dile getiren Terkeşli, “Şu anda bölgemizde 168 tane özel halk otobüsü çalışmaktadır. Büyükşehir Belediyesinin almış olduğu karar doğrultusunda dolmuşlar kaldırıldı ve 2 dolmuş bir halk otobüsü olarak çalışmalarına izin verilecek. Bu şekilde

de bölgemizde halk otobüs sayısı 387’ye yükselecek. Tramvay ile yollarımız daraldı. Trafikte sıkışıklıklar olacak. Tramvayın çalıştığı güzergâhta toplu taşıma araçlarının çalışmayacağını tahmin ediyoruz. Alternatif taşımacılık yapacağımız söylüyor. Bu konuda da zaman bize ne gösterecek bilemiyoruz” şeklinde konuştu.

İstanbul Ticaret Gazetesi 50’nci yılını kutluyor

İstanbul Ticaret Odası (İTO), Türkiye’de haftalık yayın organı İstanbul Ticaret Gazetesi’nin kuruluşunun 50’nci yılını bir makale yarışması ile kutluyor.

İstanbul Ticaret Gazetesi’nin 50’nci kuruluş yılında düzenlenen

makale yarışmasında en büyük ödül 20 bin YTL.

Düzenlenen makale yarışmasında birinciy 20 bin YTL’lik altın, ikinciy 10 bin YTL’lik gümüş ve üçüncüy 5 bin YTL’lik bronz ödül verecek.

“Ortak hareket şart”

Türkiye genelinde özel halk otobüs esnafının yaşadığı sorunların çözümü için TÖHOB çatısı altında örgütlenmesi gerektiğini ifade eden 2. Başkan Şirin Varışlı, “Sorunların çözümü noktasında ortak hareket çok önemli” dedi.

Tüm Özel Halk Otobüsleri Birliği (TÖHOB)’nin yeni bir oluşum olduğuna dikkat çeken 2. Başkan Şirin Varışlı, TÖHOB’un daha iyi bir konuma gelebilmesi için özel halk otobüs esnafının elinden gelen gayreti göstermesi gerektiğini söyledi.

Varışlı, “Türkiye’de yaklaşık 18 bine yakın halk otobüsü bulunmaktadır. Türkiye genelinde şehir içi taşıma faaliyetlerinde bulunan özel halk otobüslerinin hepsi TÖHOB’a kayıtlı değil.”

Türkiye genelinde örgütlenme çalışmalarını aralıksız sürdüren TÖHOB, Şu anda 4 binin üzerinde üyeye ulaştı. Sorunların çözüme kavuşması için ortak hareket çok önemlidir. Bunun için esnafımızın, TÖHOB’a elinden gelen gerekli desteği vermesini arzu ediyorum” dedi.

2008 yılında her şeyin daha iyi olacağına inandığını söyleyen Başkan Varışlı, “Mücadele ederek meselelerimizi çözebiliriz. Ben inanıyorum ki 2008’de her şey daha güzel olacak” yorumunu yaptı.

İstanbul’da özel halk otobüs esnafının yaşadığı sıkıntılardan da bahseden TÖHOB 2. Başkanı Şirin Varışlı, “İstanbul’da esnafımızın yaşadığı sıkıntılar ortada. Özulaş, İstanbul Halk Ulaşım, Yeni İstanbul Halk Otobüsleri, Mavi Marmara Ulaşım A.Ş. ve Tuzla/Topkapı Derneği yöneticilerimiz esnafın yaşadığı sorunların çözümü için elinden gelen gayreti gösteriyor. Biz olaya temsilen bakıyoruz. Büyükşehir Belediye Başkanımız bize nezaket gösterirse sorunlarımız çözülür, biter diye düşünüyoruz” diye konuştu. Cevizlibağ’da ki metrobüs hattının Beylikdüzü’ne kadar uzaması konusuna da değinen Şirin Varışlı, “Otobüsçü olsam da, olmasam da belediye bir hizmet getirir ben şahsen sevinirim. Tercihli yol



İkinci Başkan Şirin Varışlı, TÖHOB için esnaftan tam destek talep etti

konusuna gelince; İstanbul trafiğinin rahatlatılması açısından özel halk otobüslerine de tercihli yol verilmelidir. Ancak bu noktada önümüzde bir set olduğunu gör-

mekteyiz. Biz kendimizi her zaman için bir Filistin olarak görüyoruz. Onlarda İsrail’dir. Yani o imkânı, onlar bize vermezler” şeklinde konuştu.



Rizeli minibüsçüler feryat ediyor

Şahilde de bulunan dolmuş durakları belediyeden yardım bekliyor. Tüm köy ve ilçelerin dolmuş durağında dinlenme ve konaklama yeri olmaması dolmuşçuların şikâyetlerine neden olurken dolmuşçular yolcular ve minibüsçüler için oturma yeri yapmasını istedikler.

Sahil dolgu alanına taşınan dolmuşçular belediyeden yolcular ve minibüsçüler için konaklama yeri istedi.

Rize dolgu alanı üzerinde taşınan tüm ilçe ve köy minibüs durakları ile mahallelere servis yapan dolmuş durakları için konaklama yeri olmaması minibüsçülerin şikâyetlerine neden oluyor.

Dolgu alanı üzerinde bulunan dolmuşçular “3,5 yıldır dolgu alanındayız. Dolgu alanında çay ocağı veya yolcularımızın oturup dinleneceği bir yer yok. Belediyenin dolgu alanı üzerinde yöresel yapıya uygun çay ocağı veya buna benzer sosyal tesis yapmasını istiyoruz. Gerek il içinden gerek ise il dışından gelen yolcularımız durakta beklerken oturabilecekleri bir yer olmamasından şikâyetçi. Bizlerde sıramız gelene kadar oturabileceğimiz bir yer yok. Sayın başkandan alan üzerinde bir yer istiyoruz” dediler.

Yıl - 2 SAYI - 06 Fiyatı: 25 Ykr - 20 - 26 Şubat 2008
GAZETENİN YAYIN PERİYODU: HAFTALIK
www.tasimacilargazetesi.com

TAŞIMACILAR

İmtiyaz Sahibi

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

M.Naci KALENDER

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Hüseyin KARABULUT

Haber Koordinatörü
M.Mete KALENDER

Haber Müdürü
ÖZLEM ÜLKÜ

Editör Şifa ŞEN

Düzeltilen Emre EVRİGEN - 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 - GÜRBULAK Selehattin
KAÇURU - Artvin Hopa - SARP Hayati AKBAŞ -
Şırnak - Silopi - HABUR Halil ÇOŞKUN - Cizre /
Emin Dilovan KINAY Haber 73 Gazetesi - Kocaeli
Gökhan MERİÇ Güzel Sanatlar - Aksaray
Hüseyin Avni GÖKÇE - Çanakkale Olay Gazetesi

Adres: Barbaros Bulvarı Bostancı Veli Sokak. No:8/3
Beşiktaş 34353 / İSTANBUL
Beşiktaş PK 163
Tel:(0212) 258 77 86 - 87 Fax:(0212) 259 78 85
Gsm:0532 311 40 62 - 0546 804 65 15
E-mail: info@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.

Kayseri'de empati ve yönetişimin zaferi!..

Türkiye'de, birçok konuda örnek gösterilen Kayseri Büyükşehir Belediyesi, şehirçi ulaşım da hayata geçirdiği uygulamalarla hizmette farkını ortaya koyuyor. Günde ortalama 8 bin seferle, 220 bin yolcu taşıyan Kayseri Otobüs İşletmeleri'nde 7 gün 24 saat teker dönüyor.

Fatih KARATAŞ/Kayseri

Taşımacılar Gazetesi Ekibi olarak, "Halka hizmet, hakka hizmettir" parolasıyla hareket ettiklerini söyleyen Kayseri Büyükşehir Belediyesi'ne misafir olduk ve bu başarının sırrını öğrenmeye çalıştık. Sorularımıza cevap veren Kayseri Büyükşehir Belediyesi Makine İkmal Bakım ve Onarım Daire Başkanı Hayri Naziksoy, çalışmalarını anlattı.

Kayseri Belediyesi, birçok konuda örnek gösteriliyor. Burada öne çıkan ise şehirçi toplu taşıma hizmetleri. Neler yaptınız? Bu noktaya nasıl geldiniz?

"Biz, sadece çalışıyoruz. 7 gün 24 saat çalışıyoruz. Geldiğimiz bu noktada hizmeti verenin de alanın da imzası var. Yönetim kavramını, gerçekten hayata geçirdiğinizde ve empati yapmayı başardığınızda gerisi kendiliğinden geliyor. Bu iki kavram çok önemli. Hizmet bayrağını devraldığımız günden buyana yaptığımız da tam olarak bu. Kalite arayışımızın merkezine hizmet alanı yani, halkı koyduk. Onun ihtiyaçlarını, isteklerini, konforunu yolumuza bariyer yaptık ve hedeflerimizden şaşmadan ilerliyoruz. Alınan kararlarda herkesin katkısı var. Halka rağmen değil, halkla beraber karar alıyoruz.

Görevi devraldığımız 2004 senesinde Beyaz Masa'ya 360 şikayet dilekçesi gelirken 2005'de 470'e çıkmış, 2006'da 350, 2007'de 100 şikayet dilekçesi gelmiş. İstatistikte hata payı % 1 ise 220 bin yolcudan 100 şikayet dilekçesi sıfır hatadır"

Havuzda hizmet var!

Havuz sistemini kurdunuz. Bunu biraz açar mısınız? Nasıl başladınız?

"İl sınırları içinde beş merkez ilçe ve 19 beldeye hizmet ulaştırıyoruz. En ücra köşedeki vatandaşımız da, Kayseri'nin merkezindeki vatandaşımız da eksiksiz hizmet alıyor. Şehri altı bölgeye böldük ve 252 hattı tek tek ele alıyoruz. Değerlendirmelerimizi yaparken de bilimsel veriler ışığında hareket ediyoruz

Sistemde, öncelikle, eşitliği sağladık. 2006 yılı sonunda Türkiye'de ilk defa havuz sistemine geçtik. Halk otobüslerinin, tüm gelirleri bu havuzda birikiyor ve eşit bir şekilde dağıtılıyor. Bu sayede ÖHO'leri yolcu kapma yarışını bıraktı, seferini zamanında ve sorunsuz bitirme yarışına başladı. 168 ÖHO, 168 günlük rotasyonla eşit iş yükünü sırtlıyor ve ücretini çalışma saatine göre alıyor. Gelirin paylaşımında çalışma saati esas alınınca da, yolcu kapma yarışını yerini hizmet yarışına bırakıyor. Para alışverişini ortadan kaldırdık. Hiçbir aracımızda buna rastlayamayız. Halk otobüsleri her ayın 10'uncu, 20'inci ve 30'uncu günü hak edişlerini toplam çalışma saatlerine göre alırlar. Otobüsçünün gelir kaygısını ortadan kaldırdık. Havuz sistemi sayesinde, 212 belediye otobüsüyle, 168 ÖHO aynı potaya girmiş oldu. Artık ayakta yolcusu olan ÖHO, yolcuya, arkadaşan gelen otobüsü tavsiye ediyor. Tüm bunlar havuz sisteminin meyvesi. Çünkü, rekabeti ortadan kaldırdık. Birçok yerden sırf bu sistemi incelemek için heyetler geliyor. Onlara da anlatıyoruz"

Sistemi kurarken sorunlarla karşılaştınız mı? Halk otobüsleri ütüz etmedi mi?

"Hep söylerim. Burası hak dağıtma makamı.



Hayri Naziksoy: "Sınav zamanlarında okulda sabahlamak zorunda kalan öğrencilerimiz olduğunu öğrendiğimizde gece seferi koyduk"

Bunu şiar edindik. Kararları birlikte alıyoruz. Her Perşembe günü haftalık toplantılar yapıyoruz. Bizde, sorun en fazla bir haftada çözülür. Bu kararda da aynı yolu izledik. Hesapladık. Bir otobüsteki yolcu sayısını tek tek saydık. Sağolsunlar onlar da zorluk çıkarmadılar"

Kayseri'de minibüsler mazi oluyor... "Bakın size bir ilkten daha bahsedeyim. Mayıs itibarıyla Kayseri'de minibüsler çalışmayacak. İki minibüse bir hat verdik ve anlaşma sağladık. Şehrimizin modern görüntüsü, bu çağdışı taşıma da ortadan kalktıktan sonra, daha da pekişecek. O güzergahlarda da sadece otobüsler çalışacak. Aynı zamanda minibüslerin 80 bin yolcusunu da sisteme dahil etmiş olduk"

Aynı zamanda, şehir içi toplu taşımada para alışverişi de tamamen ortadan kalkmış oluyor?

"Tabii ki... Para ve kayıt dışılık ortadan kalkıyor. Ulaşım kalite ve güvenlik hakim oluyor. Seyir halinde para alışverişi yapan şoför hem yolcusunun hayatını tehlikeye atıyor hem de trafikteki diğer araçları kaza riskiyle karşı karşıya bırakıyor. Bu riskleri tamamen ortadan kaldırıyoruz"

Hafif raylı sistem de kuruluyor. O zaman ne olacak? Otobüs sayısını mı azaltacaksınız?

"Kayserimizin bir ucundan diğer ucuna hafif

raylı sistem kuruluyor. Aynı paraleldeki seferleri kaldıracağız. Raylı sistemin ulaşamadığı yerlere de otobüs seferlerimiz devam edecek"

Yarınları tasarlıyorsunuz

Raylı sisteme ihtiyaç var mı?

"Bu, geleceğin ihtiyacı. Biz çalışmalarımızı yaparken gelecek yılları da planlıyoruz. Altyapı çalışmalarımızı geleceğe dönük ihtiyaçları düşünerek gerçekleştiriyoruz. Birçok ilde şimdi ihtiyaç olmasına rağmen bu yapılamadığı için sorunlar keşmekeş olmuş fakat bizim için gelecek planlaması çok önemli. Mesela Kayseri'de devamlı yolların kazılıp birşeyler döşendiğini duyduunuz mu? Her şey önceden düşünülmüştür. Ulaştırmada da gelecekteki potansiyel düşünülerek yatırımlar ona göre şekillendiriliyor. 24 saat seferlerimiz devam ediyor ve 24'den sonra her saat başı otobüs bulabilirsiniz. Bu da geleceğe dönük bir uygulama ve insanlarımız hizmeti öğrendikçe kullanmaya başlıyoruz"

O zaman, atıl kapasite oluşmayacak mı?

"Biz şehirçi taşımayı aşamalı olarak tamamen özel sektöre devredeceğiz ve bu işte sadece planlayıcı, denetleyici olarak kalacağız. Bu süreçte devamlı göç alan ve genişleyen bir yapıya sahip olduğumuzdan ihtiyaç da orantılı

olarak artacak. Az önce de dile getirdiğim gibi geleceği planlıyoruz ve hep bir B planımız cebimizde duruyor, yani yedekli çalışıyoruz, aksama olmuyor"

"Bomba eğitimi veriyoruz"

"Bakın bir ilkten daha bahsedeyim. Türkiye'de ilk defa şoförlerimize bomba eğitimi vereceğiz. Konuya ilişkin temaslarımız sürüyor. Şoförümüz, şüpheli şahsı anlama ve bombalı çantayla karşılaşta neler yapacağı konusunda eğitilmiş olacak. Allah'a şükür şehrimizde böyle olaylar olmuyor ve terör sıfır noktasında. 'Fakat bu olmayacağı anlamına gelmez' diye düşündük ve bu projeyi geliştirdik. İşte gelecek planlaması derken de bunu anlatmaya çalışıyorum. Risk oluşmadan önlem alıyoruz. Yani, hastalık oluşmadan önlem alıyoruz. Başka bir örnek uygulamamız da öğrencilerimizle ilgili. İddia ediyorum, ulaşım da sorunu olmayan tek öğrenci kitlesi bizdedir. 35 bin öğrencimiz bu konuda sorun yaşamadan okuluna gidiyor, geliyor. Öğrencilerimiz kayıt için geldiklerinde standımıza uğrayıp pasolarını da alabiliyor. Bu da hizmetteki farkımızı ortaya koyan diğer bir uygulamamız. Sınav zamanlarında okulda sabahlamak zorunda kalan öğrencilerimiz olduğunu öğrendiğimizde fakülteye gece seferi koyduk"

HALK OTOBÜSLERİNE BAKIŞ

Göksal PURTUL



Eski sistemi arar olduk!..

Özel Halk Otobüsü esnafı kime inanaçağını, ne yapacağını şaşırılmış durumda. Esnaf yöneticilere soruyor, "Sorun yok, gayet güzel çalışıyoruz tüm sorunları İETT yetkilileri ile bir çalışma programı hazırlayıp ortak görüşle hallediyoruz" diyorlar.

Esnaf İETT yetkililerine soruyor, aynı cevapla karşılıyor, "Yöneticilerinizle gerekli görüşmeleri yapıyoruz" diyorlar.

Yetkili kişiler bu cevapları verirken bu işin birebir içinde olan esnaf, her geçen gün sorunların artması, içinden çıkılmaz bir hal alması, gelecek hakkında kaygıları, sistem hakkında şikâyetleri her geçen günün ertesi günü artması, masrafların mazot zamlarının her gün artması, kazancın sürekli düşmesi, verilen sözlerle gerçeklerin örtüşmediğinin belgesi oluyor.

Bazı yöneticiler, gazetelere verdiği demeçlerde eski sistemi arar olduk diyorlar.

Peki esnaf sizlere sormaz mı, "Bu kadar güzel İETT ile uyum içinde çalışıyorsunuz da niye bu sistemin alt yapısını oluşturmada getirisini, götürüsünü araştırmadan bizleri bu sisteme dahil ettiniz?"

İETT bu sistemi uygulamaya koyarken oluşabilecek zararları finansörlerle karşılama düşüncesiyle koydu. Özel Halk Otobüsü esnafının zararını kim finanse edecek?"

Kurumsal firma olmasına rağmen ayakta durmakta zorluk çeken İETT'nin yanında bireysel olarak çalışan Özel Halk Otobüsü esnafı nasıl ayakta kalacak?

İnşallah kurulma aşamasında olan Özel Halk Otobüsü Yöneticileri Üst Kurulu bu sorunlarla yakından ilgililenirler...

Trenlere uçak camı geliyor!..

TCDD Genel Müdürü Karaman; trenlerde, uçak camı kullanılması durumunda, kazalarda ölümlerin de önüne geçilebileceği hususunu işaret etti. Karaman, gündeme aldıkları bir diğer konunun ise emniyet kemeri meselesi olduğunu aktararak, bu konuyu da incelemeye aldıklarını belirtti.



Havuzda hizmet var!

Kayseri'de başarıyla uygulanan havuz sistemi birçok soruna deva oldu. Trafikte yolcu kapma yarışına giren halk otobüsleri artık hizmette yarışıyor. Eşit işe eşit kazanç elde ediyor.

Türkiye'de ilk defa havuz sistemine geçen Kayseri Otobüs İşletmeleri uygulamasının ikinci yılında önemli başarılarla imza atmaya devam ediyor.

Otobüslerde para alışverişini ve yolcu kapma yarışını bitiren havuz sistemi otobüsçülerin gelir kaygısını da ortadan kaldırdı. Konuyla ilgili görüşlerine başvurduğumuz Kayseri Büyükşehir Belediyesi Makine İkmal Bakım ve Onarım Daire Başkanı Hayri Naziksoy, Halk otobüslerinin tüm gelirleri bu havuzda birikiyor ve eşit bir şekilde dağıtılıyor. Bu sayede ÖHO'leri yolcu kapma yarışını bıraktı, seferini zamanında ve sorunsuz bitirme yarışına başladı diyerek sistemin işleyişine dair bilgi verdi.



Havuz sistemi sayesinde yolcu kapma yarışı tarihe karıştı

Naziksoy, "168 ÖHO 168 günlük rotasyonla eşit iş yükünü sırtlıyor ve ücretini çalışma saatine göre alıyor. Gelirin paylaşımında çalışma saati esas alınınca da yolcu kapma yarışını yerini hizmet yarışına bıraktı"

yor. Para alışverişini ortadan kaldırdık. Hiçbir aracımızda buna rastlayamayız. Halk otobüsleri her ayın 10'uncu, 20'inci ve 30'uncu günü hak edişlerini toplam çalışma saatlerine göre alırlar"dedi.

Kaçanoğlu; "Sabrımız tükendi"

İstanbul Otomobilciler Esnaf Odası Başkanı Semih Kaçanoğlu, son dönem de sayıları hızla artan korsan taksiciliğin önüne geçilemediğini ve sabırlarının taşıdığını söyledi.

Korsan taksiciliğin yeni olmadığını işaret eden İstanbul Otomobilciler Esnaf Odası Başkanı Semih Kaçanoğlu, "1970'li yıllardan günümüze kadar çoğalarak işimizi, aşımızı çalan bu illegal çalışan ne idüğü belirsiz korsan taşımacılığın artık çözülmesi istenilmektedir" dedi.

Resmi olarak taksiciliğin yapılabilmesi için bir takım şartlar gerektiğine değinen Kaçanoğlu, "İlimizde yasalara uygun taksi işletmeciliği yapabilmek için; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Amir



Başkan Semih Kaçanoğlu, haksız rekabete dikkat çekti

hükümleri gereği tarif edilen ticari otomobile sahip olmak gerekiyor. Son vergi kanunu hükümlerine göre, basit usulde gelir vergisi mükellefi olmak, özelle gelir vergisi kanunu gereği dürtür bir vatandaş olarak vergi vermek, 5216 sayılı yasanın 7. maddesi gereği Büyükşehir

Belediye Başkanlığı'nın verdiği tarifiye de muhalefet etmekte idirler" diye konuştu.

Gayri kanuni olan korsan taksicilerin kendilerine ciddi anlamda sıkıntı verdiğini dile getiren Kaçanoğlu, gerekli tedbirlerin acilen alınması gerektiğini vurguladı.

Başkan Kaçanoğlu, açıklamasını şöyle sürdürdü: "Ne idüğü belirsiz kimseler tarafından yapılan, korsan taşımacılar yasalara uymadıkları gibi, kendi ücret tarifelerini bastırarak haksız rekabet yapmaktadırlar. Günümüze kadar çığ gibi büyüyerek gelen, korsan taksi olgusu, şoför esnafımıza karşı yapılan büyük haksızlıktır."

Kaçanoğlu, yaptığı açıklama da korsan taksiciliğin 4 kaynağı olduğunu belirterek, "Kendi Aracı ve İmkanlarıyla taksicilik yapanlar. Sahte plaka yapıp, çalıntı taksimetre ile yolcu taşıyanlar. Başka şehirlerden gelen, korsan taksi olgusu, şoför esnafımıza karşı yapılan büyük haksızlıktır."

Ulaştırma'dan panelvan araçlara K2 belge şoku!

Ruhsatında kamyonet yazan araç sahiplerine, Ulaştırma Bakanlığı K2 Yetki Belgesi sürprizi yapmaya hazırlanıyor. Otomotiv satış uzmanlarına göre; K2 Yetki Belgesi ile birlikte hafif ticari araç pazarında ciddi oranda bir daralma söz konusu!..

Otomotiv üreticileri tarafından Panal Van olarak piyasaya sürülen ve bazı tüketicilerin kimi modellerini VIP'ye çevirdikleri araçların ruhsatları kamyonet olduğu için yasaya göre K2 Yetki Belgesi alma zorunluluğu var. Ulaştırma Bakanlığı, belge süresini 31 Aralık 2008 tarihine uzattı.

Ruhsatında kamyonet yazmasına rağmen, otomotiv bayilerinin hususi oto olarak sattıkları Kangoo, Doblo, Caddy, Connect gibi araçların K2 Yetki Belgesi alma zorunluluğu var. Yasaya göre ayrıca bu araçları kullanacak sürücülerinde SRC belgesi alması gerekiyor.

Daha önce K belgelerinde son günü 28 Şubat 2008 olarak açıklayan Ulaştırma Bakanlığı, bu süreyi 31 Aralık 2008'e tehir etti. Öte yandan 25 Şubat 2008 tarihine kadar belgeler indirim uygulayarak K2 Yetki Belgesi'ni 700 YTL'ye veren Bakanlığın, bu tarihten itibaren belge ücretlerini de 5 bin YTL civarına çıkartacağı öğrenildi.

Bakanlıklar, birbirinden habersiz!..

K2 Yetki Belgesi konusunda açıklama yapan Ulaştırma Bakanlığı'ndan bir yetkili, "2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu'nda taşıtların amacı dışında kullanımına izin verilmiyor. Şuan bir buçuk milyon civarında ruhsatın-

da kamyonet yazan araç var. Bu araçlar eşya taşımacılığı mı yapıyor? Yoksa hususi oto olarak mı kullanılıyor bu bilinmiyor.

Bakanlığımızın K2 Yetki Belgesi süresini uzatmasının da nedeni bu. Ruhsatında kamyonet yazan araçlar, K2 Yetki Belgesi almak zorundadır. Ruhsatında kamyonet yazan araç sahipleri eğer eşya taşımacılığı yapmıyorsa, araçlarında gerekli tadilatları yaptırarak ruhsatlarını hususiye dönüştürmeleri gerekiyor. Bunu yaptırdıkları zaman K2 Yetki Belgesi almak zorunda değildir. Aksi takdirde K2 Yetki Belgesi zorunluluğu var" dedi.

Oysaki İçişleri Bakanlığı 2006 yılında 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu'nda bir değişiklik yaparak, araçların dönüşümlerini durdurdu. Buna göre Temmuz 2006 yılında araçlarda son değişiklikler yapıldı ve Ağustos 2006 tarihinde araçlardaki değişiklikler tamamen durduruldu. Ulaştırma Bakanlığı yetkilisi bu açıklamayı yaparken, bakanlıkların birbirinden habersiz hareket ettiğini ortaya koydu.

Yüzde 27 ÖTV farkı

Konu hakkında görüş belirten trafik muamelecileri ise; "Ruhsatında kamyonet yazan araçların dönüşümleri eğer durdurulmasaydı araç sahipleri Maliye Bakanlığı'na yüzde 27

ÖTV farkı ödeyeceklerdi. Bu ücrette neredeyse K2 belge ücretlerinin iki katı olacaktı" açıklamasını yaptı.

Pazar daralacak

K2 Yetki Belgesi'yle hafif ticari araç pazarının daralacağını dile getiren otomotiv satıcıları, "Bakanlığın bu uygulamasıyla birlikte pazarda ciddi oranda bir daralma yaşanması tahmin ediliyor. Panal Van araçları tercih eden müşterilerin bir kısmı, araçları hususi otoyola kullanırken, bir kısmı da kendi işlerinin nakliyesinde kullanıyor.

Dolayısıyla hususi oto için bu araçları tercih eden müşterilerin farklı araçlara yönelmesi, hafif ticari araç pazarında ciddi oranda düşere neden olacaktır" yorumunu yaptı.

31 Aralık 2008 tarihine kadar K2 Yetki Belgesi'ni almayan ve ruhsatlarında kamyonet yazan araç sahiplerinin ise 1 Ocak 2008 sabahı Ulaştırma Bakanlığı'na tepkilerinin ne olacağı merak konusu.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'yla zorunlu kılınan K2 Yetki Belgesi'nin tanımı ise; Sadece kendi esas işgal konusu ile ilgili yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacak firmalara verilen belgedir.



Uzmanlar, hafif ticari araç pazarında ciddi düşüşlerin yaşanabileceğini söylediler

PROFESYONELLERİN TERCİHİ !

busworld
TURKEY

WWW.BUSWORLDTRUCK.COM 24-26.04.2008



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

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

in co-operation with

busworld.KORTRIJK

IRU
International Road Transport Union

with support of
TOFED
T.C. SANAYİ VE
TİCARET BAKANLIĞI

KOSGEBİ
KOSGEBİ
KOSGEBİ

ufi
Membri

Organizator / Organizer
hkf
Fuarçılık AŞ
Trade Fairs
www.hkf-fairs.com

işbirliği ile

destekleri ile

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

Rayların çilekeş figüranları

Kara tren gecikir belki hiç gelmez/ Dağlarda salınır da derdimi bilmez/
Dumanın savrulur halimi görmez/ Gam dolar yüreğim göz yaşım dinmez..

150 yıllık geçmişe sahip demiryollarımız türkçülere ve edebiyatımıza hep ilham kaynağı olmuştur... Ancak yıllardır kaderine terk edilen demiryolları, son dönemde bir çok yeni atılım yapmaya başladı. Yenilik ve yatırımlarla birlikte TCDD'nin yolcu potansiyelinde de gözle görülür bir artış yaşanmaya başladı.

Devlet Demiryollarında yaşanan değişimi yerinde görmek için İstanbul-Ankara yolculuğunda treni tercih ettim. Haydarpaşa Tren Garı'ndan saat 23.30'da hareket edecek olan Fatih Ekspres'e biletimi aldım Belirtilen saatte gecikme olmadan Fatih Ekspres'i hareket etti. Trenin hareket etmesiyle birlikte bende tren mürettebatı ile görüşmek için tren şefinin bulunduğu vagona geçtim... 1. vagonunda güvenlik bölümünün bulunduğu yerde beni cana yakın bir tren şefi karşıladı. Şef Mustafa Acar, yaptıkları için çok meşakkatli olduğunu ve zaman zaman sıla hasreti çektiklerini söyledi. TCDD'ye yapılan yatırım ve kurum içindeki yeniliklerin kendilerini gururlandırdığını dile getiren tren şefi Acar, işlerine büyük bir aşılla bağlı olduklarını söyledi. Yaptığımız sohbet sonrası tren Şefi Mustafa Acar'ın 18 yıl önce konduktör olarak TCDD'de çalışmaya başladığını ve 10 yıl sonra TCDD bünyesinde açılan kurs sayesinde tren şefliği kadrosuna yükseldiğini öğrendim.

Acar'a şeflerin tam olarak trendeki görevinin ne olduğunu sorduğumda: Her ne kadar konduktörlerden aldıkları işareti makiniste ileten kişi olarak görünseler de; tren şeflerinin sorumluluğunun ağır olduğunu öğrendim. İstanbul-Ankara hattı sinyalli bölge ve trenlerin seyri sinyaller ile sağlanıyor. Ayrıca tren şefleri kontrol merkezleri ile sürekli irtibat halinde ve gelen talimatlar doğrultusunda trenin ilerlemesini gerçekleştiriyor. Tren vagonları otomatik ve havalı emniyet sistemi ile kontrol ediliyor. Şef Acar, "Tren hareket halinde iken sürekli



Acar, arkadaşımıza yaşadığı ilginç olaylar hakkında bilgi verdi

rum. Böyle kazaların yaşanmaması için vatandaşlarımızın daha dikkatli olmasını istiyorum. Bundan yaklaşık 2 yıl önce Ankara Sincan-Kayaş hatında sefer yapan Banliyö treninde, tren şefi olarak çalışıyorum. Etimesgut istasyonunda yolcu indirip-bindirdikten sonra konduktör arkadaşımız yolcu olmadığının işaretini verdi. Bende makiniste hareket işaretini verdikten sonra tren yavaş yavaş hareket etmeye başladı. Aynadan son kontrolümü yaparken trende hızlanıyordu ki; bir erkek çocuğunun arkadan 2 vagona atarken alta düştüğünü gördüm. Hemen vakit kaybetmeden imdat kolunu çevirdim ve terinin durmasını sağladım...

Tren bir müddet sonra durdu. Arkaya vagona doğru ilerlediğimde gördüğüm manzara beni adeta şoke etmişti. Raylar üzerinde yatan 17 yaşlarında erkek çocuğunun kafası ve gövdesinden ayrılmıştı. İstasyonun tel örgü tarafından atlayarak trenin altında kalan çocuk hemen oracıkta hayata gözlerini yummuştu.

Gerekli mercilere meydana gelen kazayı bildirdim. Olay yerine gelen savcının yaptığı incelemelerin ardından ifadelerimiz alınması için karakola gittik. Olayın kaza olduğu anlaşıldı. Lakin biz kazanın şokunu hala üzerimizden atamadık. O bölgeden geçtiğim zaman kaza gözlerimin önüne geliyor. Bu tür kazanların olmaması dileğiyle...

Birant, “İstanbul’a haksızlık yapıyoruz”

İstanbul Toplu Taşımacılar Birliği (İSTAB) Başkanı Levent Birant, “Düşük modelli, bakımı yapılmamış, motoru yıpranmış araçlarla verilen hizmette, şehre karşı da haksızlık yaptığımızı bilmeliyiz” dedi.

İSTAB Başkanı Levent Birant, İstanbul’da yapılan yatırımlardan, trafik problemlerine, şoförlerin eğitiminden çözüm önerilerine kadar birçok konuda açıklama yaptı.

İstanbul’un, kent içi ulaşım sorununun çözümü konusunda, sektör temsilcilerinin büyük bir heyecanla dev projelere destek verdiklerini söyleyen Levent Birant, hızla hayata geçirilen hizmetlerin önemine dikkat çekti. Bir zamanlar Boğaz Tüp Geçidi’nin hayal bile edilemediğini anlatan Başkan Birant, “Dün hayal bile edemediğimiz Boğaz Tüp Geçidi çalışmaları başarı ile sürüyor. Üçüncü Boğaz Köprüsü için gerekli alt yapı ve planlama çalışmaları hızla tamamlanıyor. Şehrin altından geçen ve şehri altından birbirine bağlayan tünellerin inşaatları bitirilme durumuna gelmiş görünüyor. Tercihli yollar, metrobuslar, minibüslerin şehir dışına çıkarılması uygulamaları hızla yaygınlaştırılıyor. Bunların yanı sıra şehir içi trafiğin deniz ve demir yolu ile entegre edilmesi için bu hizmetler İBB’ye devredilerek modernize ediliyor. Trilyonluk bir değer ifade eden bu yatırımlarla İstanbul’un en müzmin ve yılların birikiminden kaynaklanan sorunu şehrimizin gelecek on yılları da dikkate alınarak giderilmeye çalışılıyor” dedi.

“SORUMLULUKLARIMIZ VAR”

Devletin yaptığı hizmetlerden vatandaşların yararlandığına değinen Levent Birant, hizmetlerin bir bölümünü yerine getirerek ticari bir faaliyet yürüten sektör temsilcilerine de bu sorunun çözümünde sorumluluk ve görev düştüğünü dile getirdi. “Sektör temsilcisi olarak bizler yani şehir içi insan taşımacılığı sektöründe hizmet üretmek katma değer sağlayan şirketlerimizin sadece çözüm konusunda öneri üreten olarak kalmayıp aynı zamanda çözüme katkı sağlayacak farklı uygulamaları hayata geçirmemiz gerekiyor” diyen Birant, “Bu uygulamaların başında kurumlarımızda çalışan sürücülerimiz ve tedarikçilerimizin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlememiz ve onlara gerekli eğitimleri aldığımız geliyor. Mevcut sıkışıklıktan dolayı zaten kördüğüm olan İstanbul trafiğinde, özellikle tedarikçi araçların kurallara uygun, hız limitlerini aşmaman, yayalara saygılı bir araç kullanımı sergilemeleri için düzenli bir eğitim almalarının sağlanması ve sürekli bir denetime tabi tutulmaları gerekiyor. Aynı şekilde zorunlu hale getirilen psikotek uygulamamızdan başarı ile geçmiş tedarikçilerin, filolarımızda görev yapmasının özenle sağlanması büyük önem taşıyor. Aynı şekilde güvenli sürüş tek-



İSTAB Başkanı Levent Birant, tüm sektör çalışanlarını göreve çağırdı

nikleri eğitimlerini sürekli kılarak tedarikçilerinin araç kullanma kalitelerini yükseltmemiz ve araçlarında kötü hava koşulları için gerekli ekipmanı bulundurmalarını sağlamalıyız. Bu konuda göstereceğimiz her çaba, İstanbul kent içi ulaşımında gereksiz kural ihallerini, ekipman eksikliğinden kaynaklanan yolda kalmaları, trafik stresinden meydana gelen sürücü münakaşalarını minimize ederek en azından bunların yol açacağı tıkanıklıkları ortadan kaldıracaktır. Hepimizin, her gün yollarda rastladığı bu gibi problemlerin minimize edilmesi düşünüldüğü takdirde azımsanmayacak bir rahatlamaya sağlayacaktır” dedi.

“ŞEHRE HAKSIZLIK YAPIYORUZ”

Levent Birant, sektör temsilcisi olarak, önemle dikkat etmeleri gereken hususlardan bir diğerini de filolarındaki araçların model standartlarının yükseltilmesinin oluşturulması ge-

rektüğünü söyledi.

İstanbul Toplu Taşımacılar Birliği (İSTAB) Başkanı Levent Birant, açıklamalarını şöyle sürdürdü:

“Düşük modelli bakımı yapılmamış motoru yıpranmış araçlarla verilen hizmette, sadece müşteri memnuniyetinin sağlanamıyor olması değil, aynı zamanda şehre karşı da haksızlık yaptığımızı bilmeliyiz. Böylesi araçlardan kaynaklanan arızaların yol açtığı trafik tıkanıklıklarını hepimiz her gün görüyoruz. Bunun dışında, sektörümüzün en olumsuz özelliği olan ekzost gazlarının, böylesi araçlarca normalin üzerinde bir oranda atmosfere salınması soluduğumuz havayı her gün biraz daha zehirlemektedir. Hepimizin ortak yaşam alanı olan şehrimizi sadece sektör temsilcisi olarak değil, hemşehri olarak da borcumuzu ödemek için bu küçük çabalarımızın büyük katkı sağlayacağını bilinci ile ticari faaliyetimizi sürdürmeliyiz. Unutma-



Levent Birant

yalım ki, bütün büyük başarıların başlangıcı küçük çabalarla. Ve bu yapacağımız uygulamalar aynı zamanda ticari faaliyetimize de olumlu geri dönüşler sağlayacaktır. Hizmet rekabetinin ücretin dışına çıkartılıp böylesi toplumsal duyarlılık projelerine taşınması sektörümüzün saygınlığını artıracak gibi, niteliğini de yükseltecektir. Tüm meslektaşlarımızın dikkat ve özenini hizmetimizin bu yönlerine de ilgi göstererek sürdüreceklerini biliyor ve inanıyorum. Ve bu yolda göreve çağırıyorum”

“Hedefim 1 numara olmak”

BP’nin, Türkiye’deki en büyük petrol dağıtıcı firmalarından birine sahip olan işadamı Cevdet Akay, 2008 yılı içerisinde en büyük dağıtıcı şirkete sahip olmak için önemli çalışmalar yaptığını söyledi.

Türkiye’de, BP, Shell gibi büyük ve yabancı petrol firmalarının bulunduğuna işaret eden işadamı Cevdet Akay, amacının en büyük dağıtıcı firmaya sahip olup, istikrarlı bir gelişmenin sağlanması olduğunu belirtti. Rafineriden alınan petrol ürünlerinin, önemli şirketlere dağıtıldığını anlatan Cevdet Akay, “Portföyümüzde, büyük firmalar, santraller ve guruplar var. Bunların petrol ihtiyaçlarını kendi tankerlerimizle karşılıyoruz. 2008 yılı içinde ki, en büyük hedefimiz, 1 numaralı şirkete sahip olmak. Bununla ilgili gerekli altyapıyı oluşturup, istikrarlı bir büyüme ve strateji paralelinde, başarının kaçınılmaz olacağını düşünüyorum” dedi.

“HEP ‘İLK’LERDE OLDUM”

İşadamı Cevdet Akay, Türkiye’nin 2008 yılında ekonomik olarak, alınacak tedbirli ve temkinli kararlarla iyiye gidebileceğini değerlendirerek, dünya konjonktürünün iyi takip edilmesi gerektiğine işaret etti.

Türk Ekonomisi’ndeki dalgalanmaların herkesi olduğu gibi işadamlarının da etkilediğine değinen Akay, “Hükümetin, bu konuda dikkatli ve tedbirli olacağını umuyorum. Ülke de, ekonomi kötü olursa, herkes bundan etkilenir. Özellikle, sanayici, ithalatçı, ihracatçı çok fazla etkilenir. Bu hepimizi etkiler. Şirketlerin büyümeleri ya da mali krize girmelerinde etkili olur. Ben, bu zamana kadar kurduğum işlerimde, müesseselerimi hep birinci sıraya oturttum. Bundan sonra da, bu böyle olacak. Çünkü, uhulet ve suhulet ile



Aksoy, iş dünyasının dış pazarlara rahatça girebilmesi için uyarılarda bulundu

hareket ediyorum” dedi.

“DÜNYAYI OKUMALIYIZ”

İşadamlarının, dış pazarda da pay sahibi olabilmeleri için dünya şartlarını iyi bilmesi gerektiğini söyleyen Cevdet Akay, şunları anlattı:

“Gelişen teknoloji ve küreselleşen dünya da, bilgi artık elimizin altında. Dünyayı iyi okuyup, doğru stratejiler belirleyip, uzmanlardan faydalanarak, planlama hatalarına düşmeden, çalış-

malarımızı sürdürmek zorundayız. Teknolojinin sürekli geliştiği bir dönemde, buna gözümüzü yumamayız.

Bu arada, bilgiye önem verip, dış pazarlardaki gelişmeleri iyi analiz edip, duruş sergilemek herkes için faydalı olacaktır. İş dünyasının, dış pazarlara, daha dikkatli ve daha bilgili girebilmesi için hazırlıkları noksatsız yapması gerekiyor. Ben, buna önem veriyorum”

Reyhanlı’ya taze kan

Reyhanlı Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Başkanı Mustafa Özberk, Reyhanlı-Antakya arasında yeni aldıkları 25 Opel marka, yeni araçla hizmet vereceklerini açıkladı.

Reyhanlı - Antakya arasında yolcu taşımacılığı bundan böyle eski model araçlar yerine, 2008 model Opel araçlarla yapılacaktır. 55 No’lu Reyhanlı Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Başkanı Mustafa Özberk, bugüne kadar eski modelde olan araçlarıyla yolcu taşımacılığı yaptıklarına değinerek, bundan sonra 2008 model Opel araçlarla hizmet vereceklerini söyledi. Ko-



operatif Başkanı Mustafa Özberk, Ulaştırma Bakanlığı’nın, yolcu taşımacılığı için uygulamaya koyduğu şartla kooperatife 25 yeni araç satın alıp, sefere koyduklarını belirtti. Mustafa Özberk araçlarının 10 yolcu kapasiteli olduğunu da ifade ederek, “Yaptığımız yeniliklerle Reyhanlı-Antakya arasında yolcu taşımacılığını bu araçlarımızla vereceğiz” şeklinde konuştu.

Açılış nedeni ile kurban kesilen kooperatif binası önünde düzenlenen törene Reyhanlı Kaymakamı Cemalettin Yılmaz, Belediye başkanı Hüseyin Şanverdi, İlçe Jandarma Komutanı Yüzbaşı İbrahim Güven, Emniyet Müdürü Aydın Yıldız ile diğer davetliler katıldı.



SEKTÖREL EĞİLİM

İSTAB Başkanı

Levent BİRANT



İstanbul ve kentiçi ulaşım

İstanbul’un kent içi ulaşım sorununun çözümüne ilişkin görüşlerimizi paylaşmaya bu yazımızla bir başka yönüyle değinerek devam edeceğiz.

Hepimiz günlük konuşma dilinde kent içi ulaşım sorunu gündeme geldiği zaman ya İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ni ya da araç sahiplerini sorumlu gören bir üslupla konuşmaya başlar ve çözümü ya yasakçı bir zihniyetle yada kendimiz dışında kalan muhatapların çözüm bulmaları gereken bir sorun olarak ele alırız.

Ayrıca bu yöntem hepimize çok da doğru gelir ve bu düşüncenin doğruluğunda da ısrarcı oluruz.

Bizce çağdaş dünyanın terk ettiği bu düşünme yöntemini kullanarak sadece sorunların üzerinden atlamak, yaratacağımız günah keçilerini taşıtarak içimizi rahatlatmak olanaklıdır. Ama asla sorunlar karşısında çözücü bir tutum almış olmayız.

Çağdaş düşünme yöntemi sorunun bir parçası olduğumuz bilinci ile soruna yaklaşmayı ve çözümü konusunda yapılabilecek mutlaka bir şeylerimizin olduğunu düşünmemizi gerektiriyor. İşte biz İSTAB olarak gazetemizin önceki nüshalarında kent içi ulaşım sorununun çözümü konusundaki alternatif önerilerimizi ilgili tüm muhataplara sunduk. Çözümün parçası olma isteğini samimiyetle gösterdik.

Şimdi sıra bu sorundan etkilenen tüm muhataplara ama en çok da İstanbullu hemşehrilerimize düşüyor.

Alternatif çözüm önerimizin yani işe giriş ve çıkış saatlerinin farklılaştırılmasının özellikle araç sahibi olmayan sadece toplu taşıma araçlarını kullanan bu yüzden de sorunla en fazla muhatap olma durumunda kalan İstanbullu çalışan hemşehrilerimize onların oluşturacağı vatandaş girişimlerine düştüğü açıktır.

Önerimiz ne kadar çok tartışılır ne kadar çok yapıcı olarak eleştirilirse o kadar yararlı olacak sonuçta İstanbul yani şehrimiz yani bizler kazanacağız.

İstanbul’da insan taşımacılığı sektörünün temsil eden meslek örgütümüz İSTAB ve bizler yani onu oluşturan sektör kurumları olarak bizlerin İstanbullu hemşehrilerimizden beklediğimiz önerimizi gündemlerine alarak daha çok tartışmaları daha çok yapıcı eleştiride bulunmalarıdır. Bu tutum onların da sorunun bir parçası oldukları gibi çözümün de bir parçası olmalarını sağlayacak ve kolektif aklımızın ürünü olarak ortaya koyacağımız çözüm önerimiz sadece bizlerin değil tüm İstanbul’un cevabı olacaktır.

Çağrımız tüm hemşehrilerimize, tüm sivil toplum kuruluşlarına, vatandaş girişimlerinedir. Haydi hep beraber sorunun içerisinde boğulan değil çözümün yaratıcısı olalım. Yaşadığı kente sahip çıkan vatandaşlar olduğumuzu herkese bir kere daha gösterelim.

UBAK, araç muayene ücretlerini açıkladı

Ulaştırma Bakanı’nun geçici 18 inci maddesine göre de, araç muayenesi ile ilgili olarak Karayolları Genel Müdürlüğü’nce verilen hizmetin, yetkilendirilen gerçek veya tüzel kişilerce faaliyete geçirilinceye kadar devam ettiğine dikkat çeken Bakan Yıldırım, şu açıklamalarda bulundu: “Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan muayeneler için 35’inci maddede belirtilen muayene ücreti ile bu ücretin genel katma değer vergisi oranı kadar fazlasından oluşan tutar, Teknik Muayene Harcı olarak vergi dairelerince tahsil edilir. Bu harç hakkında 492 sayılı Harçlar Kanunu hükümleri uygulanır.”

SEKTÖRE EĞİLİM

ÇE-TUR Çelebi Turz.Gen.Müdr.



Suat SARI

Kentler araçlar için değil, insanlar içindir (2)

İstanbul ve Ankara ya da İzmir'de trafiği yönetenlerin akademik kariyerleri nedir? Hangi uluslararası konferanslara katılmışlardır? Eğitim düzeyleri nedir? Bu soruları çoğalttığımızda ve aldığımız cevaplarda ne durumda olduğumuz daha da aşikâr olacaktır.

Maalesef bizde henüz bir arada yaşamaya kültürü oluşmamıştır. Yani kenti değil halen köylüyüz. Bu tespiti canlı tezahürlerini şehirlerimizin ana arterlerinde yol verme yüzünden çıkan kavgalar, birbirinin üzerine levye ve tornavidalarla saldırılar, sigara küllüklerini yollara boşaltmalar, kırmızı ışık ve emniyet şeridi ihlallerinin çokluğu ile izah etmek mümkündür.

Bu olumsuzlukların tek çözüm yolu eğitimidir. Toplumsal bir hareketle ve özellikle Belediyeler ile Valiliklerin önderliğinde tüm televizyon, gazete ve billboardlarla 10 yıllarca sürecek bir eylem planıyla trafik bilimi ve kuralları halka öğretilmelidir.

ABD'de kural ihlal eden sürücüyü ikinci derece cinayet işlemiş suçlu muamelesi yapılıyor. Otoyollarda kural ihlal eden ya da sürat limitlerine uymayan sürücülere para cezası ve sürücü eğitim merkezlerinde yarım gün tekrar eğitim verilip sürücünün psikoteknik testleri yapılıyor.

Şehir merkezlerine ve tarihi yarımada(Laleli-Sultanahmet-Eminönü) girişler araçlara takılacak çiplerle kontrolü bir düzende ücretli olmalıdır. Bu yöntemi en son kullanan kentlerden biride İtalya'nın Milano kentidir. Milano şehir merkezine girmek için 10 Euro ödemeniz gerekir. Eco-pass denen araçlara konan çiplerle oluşan sistem sayesinde şehir merkezlerinin egzoz gazından arınmış ve daha temiz olması hedefleniyor.

Bir diğer konuda şehir merkezlerindeki taksilerin boş olarak dolaşmasının getirdiği problemlerdir.Şehrin muhtelif ana arterlerinde müşteri kapmak için dolaşan kayıtlı 18 bin taksinin yaklaşık 10.000 adedinin ana arterlerde başboş bir şekilde dolaştığı tespit edilmiştir. Bu taksiler ana arterlerdeki ceplerde beklemeye zorlanmalı ve bir merkez vasıtasıyla yönlendirilmeleri sağlanmalıdır

Trafik Bakanlığından izinsiz hiçbir taksi ruhsatı verilmemeli ve şehirlerde gereğinden fazla taksi adedi bulunmamalıdır. Singapur'da şehir içi mevcut yol ağına ne kadar araç sirküle edilebiliyorsa şehirlerde o miktarda araca ruhsat veriliyor. Dolayısıyla şehir içinde yolların kaldırılmayacağı araç sayısının problemleriyle uğraşılıyor. Araç üretici firmalar daha çok araç satıp daha çok kar edecek diye mevcut kapasiteye bu kadar araç sokmak hangi matematik mantıkla izah edilebilir. Yeni alternatif yollar yapacak kadar ulaşım bütçemiz yok ise sistemin diğer bileşenine filtre koymaktan daha mantıklı ne olabilir ki? Ülkenin sağlık ve okul ihtiyaçları birincil gündemi olması gerekirken tüm kamu kurumları ulaşımaya ayırdıkları bütçelerle böbürlenmektedir.

Alkollü araç kullanın sürücü ve yanındaki yolcuların tümüne alkollü araç kullanma cezası kesilmelidir. Toplumsal sorumluluk gereği bu cezanın uygulanması şarttır. İngiltere'de araç kullanırken cep telefonu kullanmak tan dolayı trafikte tehlike yaratmak 2 yıl hapis cezasına neden oluyor. Araç kullanırken kazaya sebebiyet verilmesi halinde sürücüler ömür boyu hapis cezasıyla yargılanabiliyor.

Avrupa'daki büyük şirketler tüm personeline araç içi konuşma cihazları dahil araçta cep telefonuyla konuşmayı yasaklamış haldedirler. İhlal edenlerin işlerine son veriliyor. Bu konuda başta büyük kuruluşlar ve holdingler önderliğinde kendi personellerine duyuru yapılmalı ve sosyal sorumlulukları gereği araç kullanırken telefon kullandıkları trafik cezalarıyla belirlenmiş personellerine cezalar verilmelidirler.

Bilimsel araştırmalar sonucu cep telefonu konuşmayı kapattıktan sonra ilk üç dakika kaza yapma riskinin 4,8 kat daha fazla, çünkü insan beyni konuşma sonrası dikkatini hemen toparlayamamaktadır.

Emniyet kemeri takmak ölüm riskini %50-80 azaltmakta hava yastığı %3 korumaktadır. Türkiye'de emniyet kemeri kullanım%15'dir. .Tüm sürücülerimiz emniyet kemeri taksa ölümlü kazaların minimum %50 si olmayacaktır. Bu ise yıllık ortalama 5 bin insanımızın ölümden kurtulması demektir.

Trafik yalnızca ceza keserek yönetilmez, unutulmalıdır ki eğitimsiz insan en iyi araç ve en iyi yolu, en kötü kullanandır.

TCDD teknolojiyle kalitesini arttırıyor..!

TCDD Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Süleyman Karaman, Hızlı Tren Projesi'nde 2008 yılı hedeflerine ulaşabilmek için demiryolu sektöründeki yoğun çalışmalara devam ettiğini açıkladı.

M.Sabri Danabaş/Ankara

atandaşların kalitesi ve konforlu trenlere binmesi gerektiğini bildiren Karaman, "Son yıllarda hükümetimizin de büyük desteği ile demiryollarına yapılan yatırımlarla bu sektörde lider konuma geldik. Bu da Devlet Demiryollarının kalitesinin arttığını gösteriyor" dedi. Karaman, "Hızlı Tren Projesi" başta olmak üzere TCDD'ye ilişkin, sorularımıza cevaplandırdı.

Demiryolları dünden bu güne neler kaydetti?

1923 yılında Cumhuriyet ilan edildiğinde ulusal sınırlar içinde kalan demiryolu hatlarının uzunluğu yaklaşık 4 bin kilometre iken, bugün için ülkemiz, 8 bin 697 kilometresi ana hat olmak üzere toplam 10 bin 996 kilometre demiryolu ağına sahip bulunmaktadır. Cumhuriyet döneminde demir yollarımıza 1950 yılına kadar ağırlık verilmiş, ancak 1950'lerden itibaren 50 yılı aşkın bir süre yanlış ulaşım politikalarıyla demir yollarımız ihmal edilmiştir. İhtiyaç duyulan yeni hat ve çeken-çekilen araç yatırımları ve çağdaşlaşma için gerekli sinyalizasyon, elektrifikasyon ve kapasite ihtiyacının zorunlu kıldığı yerlerde çift hatta geçilmesi için yapılacak yatırımların gerektirdiği kaynak bir yana belirli altyapı koşulları altında işletmenin sağlıklı sürdürülmesi bakımından gerekli bütçe desteği dahi verilememiştir. Sonuç olarak mevcut hatlarda bakım ve yenilemeler aksamış, çeken ve çekilen araçlar sayı ve nitelik olarak yetersiz duruma düşmüştür. Taşımacılık payımız 1950'li yıllarda yüzde 68 iken 2006 yılında yüzde 5'e, yolcu da 1950'li yıllarda yüzde 42 iken 2006 yılında yüzde 2'ye düşmüştür.

2003 yılına kadar süren bu olumsuz durumun bertaraf edilmesi ve demiryollarının yeniden ayağa kaldırılarak rekabet gücüne kavuşturulması, gerekli yatırımlar ile yapısal düzenlemelerin hızla gerçekleştirilmesiyle çağdaş, verimli ve etkin bir demiryolu sisteminin kurulması için 2003 yılında 4 ana hedef belirlenmiştir. Bu hedeflerimiz; hızlı tren hatları inşa ederek ülkemizi hızlı trenle tanıştırmak, mevcut hatlarımızı ve araç parkımızı iyileştirerek trenlerimizi normal seyir hızlarına getirmek, demir yollarımızı, dünya demiryollarında olduğu gibi yeniden yapılandırarak daha etkin ve verimli bir kuruluş haline getirmek, özel sektörün demiryolu işletmeciliği yapabilmemesi sağlamak üzere gerekli altyapıyı oluşturmak. Bunlar; yapısal reformlar için gerekli olan, başta Demiryolu Çerçeve Kanunu ve TCDD Kanunu olmak üzere yasal düzenlemelerin yapılması ve TCDD'nin yeniden yapılandırılması çalışmalarının etkin bir şekilde yürütülmesi, yatırımlar için gerekli finansman desteğinin sağlanması.

"Hızlı Tren Projesi"yle ilgili son gelişmeler neler ve bu konuda neler yapılıyor?

Ankara-İstanbul ve Ankara-Konya arasında hızlı tren inşaatına başlanmıştır. Yük taşımacılığında blok tren uygulamasına geçilmiş olup bu sayede taşıma hızı artırılarak mevcut vagon parkı ile daha fazla yük taşınması gerçekleştirilmiştir. Bu trenler 2005 yılından itibaren internet ortamından da takip edilmektedir. Blok tren uygulamasıyla; garlardaki manevra hizmetleri yüzde 50, yük taşımacılığında enerji giderleri ise yüzde 18 oranında azaltılmış olup yüklerde daha kısa sürede taşınmaya başlanmıştır. Bu kapsamda ayda 4 bin adet yurtiçi ve bin adet yurt dışı uluslararası blok tren çalışmaktadır. Türkiye ile Avrupa arasında çalışan 7 adet blok yük trenine ilave olarak 2007 yılında 2 adet yeni blok yük treni daha sefere konulmuştur. (Halkalı-Budapeşte, Genk-Halkalı), Türkiye ile Irak, İran ve Suriye arasında blok trenler-

le sanayi ve inşaat malzemesi taşınmasına başlanmıştır olup, bu taşınmalar halen devam etmektedir.

Kazalar için ne gibi önlem aldınız?

Hemzemin geçitlerdeki kazaların önlenmesi ve işletme güvenliğinin sağlanması amacı ile demiryolu ve karayolunun kesiştiği yerlerde hemzemin geçitlerinin inşası görevinin diğer Kurumlara verilmiş olmasına rağmen kazaların azaltılmasını sağlamak amacıyla kuruluşumuzca 380 adet hemzemin geçit otomatik kontrollü hale getirilmiştir. Kentel dönüşüm projelerinin altyapısını oluşturacak 22 il ve ilçe bazındaki imar plan çalışmalarından 9 ilin (Ankara Gar, Balıkesir, Erzurum, Kayseri, Kütahya, Gaziantep, Amasya, Sivas ve Kahramanmaraş) planları onaylanmış olup geriye kalan 16 ilin plan çalışmaları yerel yönetimlerle birlikte yürütülmektedir.

Ya Gar ve istasyonlarla ilgili çalışmalarınız?

Gar ve istasyonlarımızın güzelleştirilmesi kapsamında 2006-2007 yıllarında toplam 125 adet gar, istasyon ve iş yerlerimiz yeniden düzenlenmiştir. Aynıca 2007 yılında 222 adet gar ve istasyonun çevre düzenlemesi, restorasyonu, onarımı yeniden düzenlenmiştir. Kentlerimizdeki organize sanayi bölgeleri ile büyük kapsamlı üretim ve tüketim merkezlerinin ana demiryolu şebekesine bağlanması için ilişik hatlarının yapım çalışmaları devam etmektedir. 2002 yılına kadar 282 merkeze bağlantılı 382 kilometre olan ilişik hatları uzunluğumuz bugün itibariyle 317 adede ve 433 kilometreye ulaşmıştır.

Yük taşımacılığında projeleriniz?

Kombine yük taşımacılığını geliştirmek amacı ile

SAŞ'ın arazileri üzerinde atılmış olup inşaat çalışmaları tamamlanmıştır. Fabrika 2008 Aralık ayında imalata başlayacaktır. Kuruluşumuz ile İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından, metro standardında bir banliyö işletmeciliği yapılması için işbirliğine gidilmiş olup, bu amaçla her iki kuruluşun yetkililerince protokol imzalanmıştır. Tarafların yüzde 50 oranında ortak oldukları bir şirket kurulmuştur. Söz konusu şirket Cuma Ovası-Aliağa arasında yeraltı treni standartlarında banliyö işletecektir. Banliyö hizmetinin 2009 yılında işletmeye başlaması planlanmaktadır. İlk hızlı tren seti 20.11.2007 tarihinde İspanya'dan ülkemize getirilmiştir. Geri kalan 11 adedinin imal çalışmaları devam etmektedir. 2004 yılında internet sitesinden bilet satışına başlanmıştır. 2005 yılında 2004 yılına göre yüzde 738 artışla 63 bin 34 adet, 2006 yılı Ocak-Ağustos döneminde geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 622 artışla 122 bin bilet satılmıştır. İnternet üzerinden bilet alan yolcularımızın gişelerde sıra beklemeden bilet temin edebilmesi için Ankara, Haydarpaşa ve Eskişehir gibi büyük garlara kiosk (trenmatik) cihazı konulmuştur. Kent içi yolcu taşımacılığında önemli işlevi olan banliyö trenlerinin yaş ortalaması 21'dir. Ankara'da daha kaliteli bir banliyö hizmeti için teknik ömrünü doldurmak üzere olan dizilerin yerine temin edilecek 32 set elektrikli banliyö dizisinin imalatına başlanmıştır. 559 yolcu kapasiteli tren setlerinde kapalı devre TV, klima, tren izleme, anons, dahili telefon sistemi, kayan yazılı panolar bulunmaktadır. İlk banliyö seti 2008 Ekim ayında teslim edi-



Süleyman Karaman

meleri sayesinde ülkemizde de Ankara, Eskişehir, İstanbul, Konya, İzmir, Sivas, Bursa gibi yolcu potansiyeli ve nüfus açısından ülkemizin büyük kentlerini birbirlerine bağlayacak koridorlarda hızlı tren hatlarının yapılması için çalışma başlatılmıştır.

Ankara-Eskişehir-İstanbul hızlı tren hatlarında ne aşamaya gelindi, bu hatların ne zaman bitirilmesi ve hizmete sokulması düşünülmüyor?

Karayollarında artan trafik ile birlikte meydana gelen kazaların yarattığı güvenlik sorunu, zamanın etkin biçimde kullanılması ihtiyacı, karayolu ulaşım araçlarının çevreye verdiği zararların en aza indirilmesi, diğer taşıma modlarına göre daha güvenli bir ulaşım aracı olması gibi nedenlerle Japonya, Kore gibi dünya ülkeleri ve Almanya, Fransa, İtalya, İspanya Avrupa ülkeleri hızlı tren hatlarını ciddi manada ve önemli yatırımlarla devreye koymaktadır. 1964 yılında saatte 210 km/saat işletme hızını başaran Japonya ile birlikte hızlı tren işletmeciliği yapan ülkeler bugün 300 km/saat ve üzerindeki hızlarla yüksek hızlı tren işletmeciliğini geliştirmektedir. 2003 yılından itibaren Hükümet'lerimizin demiryollarını devlet politikası haline getirmeleri sayesinde ülkemizde de Ankara, Eskişehir, İstanbul, Konya, İzmir, Sivas, Bursa gibi yolcu potansiyeli ve nüfus açısından ülkemizin büyük kentlerini birbirlerine bağlayacak koridorlarda hızlı tren hatlarının yapılması için çalışma başlatılmıştır. Yapımı devam eden Ankara-İstanbul, Ankara-Konya hızlı tren projeleri ve bu yıl yapımı ihalesine çıkan Ankara-Sivas hızlı tren projesi ile birlikte, uygulama projeleri tamamlanan ve 2013 yılında kadar yapımı planlanan Ankara-İzmir,Bursa-Osmaneli, Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Projelerinin tamamlanması sonucunda; Ankara-İstanbul arası 3 saat, Ankara-Konya arası 1 saat 15 dakika, İstanbul-Konya 3 saat 45 dakika, Ankara-Sivas 2 saat 50 dakika, İstanbul-Sivas 5 saat 50 dakika, Ankara-İzmir arası 3 saat 20 dakika olacaktır. Hızlı tren projelerinin son durumu; 2004 Yılında inşaatına başlanılan Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi, Ankara-İstanbul arasındaki mevcut hattın bağımsız 250 km/saat hızı uygun, tamamı elektrikli, sinyalli yeni çift hatta hızlı demiryolu yapımını içermektedir. Proje tamamlandığında; Karayolu, demiryolu ve havayolu trafiği açısından en yoğun yolcu ve yük aksı olan Ankara-İstanbul hattında demiryolunun rekabet şansı artarak, yolcu payı yüzde 10'dan yüzde 78'e yükselecek, kentler arasındaki ekonomik, sosyal ve kültürel etkileşim artacak.



10 merkezde (Halkalı, Köseköy, Kayseri, Samsun, Eskişehir, Balıkesir, Yenice, Erzurum/Palandöken), Aydın ve Uşak lojistik köy ve yük terminalleri kurulması çalışmalarına başlanmıştır. Samsun Lojistik Merkezi 2007 Temmuz ayında hizmete açılmıştır.

Özel sektör girişimlerinden bahsedermisiniz?

Adapazarı'nda kurulan fabrikada, başlangıçta minimum 50 araç üretilen ve, doğrudan 200 kişiye, dolaylı olarak da 2 bin kişiye istihdam sağlanacaktır. Güney Kore Firması Hyundai-Rotem ve yerli özel sektörle ortak girişim anlaşması imzalanmıştır. Ülkemizde teknoloji bulunmayan her türlü elektrikli tren dizisi ve hafif raylı araçlar ile hızlı tren setleri ve hızlı tren yolcu vagonlarının üretimini gerçekleştirecek olan fabrikanın temeli 16.9.2006 tarihinde kuruluşumuzun Adapazarı'ndaki Bağlı Ortaklığı TÜVA-

lecek olup, 2009 Temmuz ayına kadar tüm teslimat tamamlanacaktır. Bu sayede; karayollarında artan trafik ile birlikte meydana gelen kazaların yarattığı güvenlik sorunu, zamanın etkin biçimde kullanılması ihtiyacı, karayolu ulaşım araçlarının çevreye verdiği zararların en aza indirilmesi, diğer taşıma modlarına göre daha güvenli bir ulaşım aracı olması gibi nedenlerle Japonya, Kore gibi dünya ülkeleri ve Almanya, Fransa, İtalya, İspanya Avrupa ülkeleri Hızlı Tren hatlarını ciddi manada ve önemli yatırımlarla devreye koymaktadır. 1964 yılında saatte 210 km/saat işletme hızını başaran Japonya ile birlikte hızlı tren işletmeciliği yapan ülkeler bugün 300 km/saat ve üzerindeki hızlarla yüksek hızlı tren işletmeciliğini geliştirmektedir. 2003 yılından itibaren Hükümet'lerimizin demiryollarını devlet politikası haline getir-

35 yaş sınırlaması kazandırıyor

Bakmaz Otomotiv'in sahibi Ali Bakmaz, Ulaştırma Bakanlığı'nın araçlar için yönetmeliğe koyduğu 35 yaş sınırlamasının şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüs sektörünü etkilemediğini söyledi.

Şehirlerarası yolcu taşımacılığında kullanılan araçlar 2000 modelin altında olmadığı için 35 yaş sınırlamasının otobüs sektörüne olumsuz olarak yansımadağı dile getiren Bakmaz, "Uzun yol otobüsleri yüksek modelli araçlar. O nedenle araçlardaki bu sınırlamanın bize ne bir eksisi ne de bir artışı olmadı" şeklinde konuştu.

Devletin piyasadan eski araçları kaldırıp, yeni araçların hizmete girmesinin daha iyi olduğunu dile getiren Bakmaz, "Devlet, 35 yaşı geçen araçları piyasadan kaldırıyor ama araç sahibine o aracın değerinin çok üzerinde ödeme yapıyor. Mesele, 3 bin YTL'lik araca 10 bin YTL ödüyor. Vatandaşın bunda

bir kaybı yok. Tam tersine bence kazancı var. 35 yaş üstü araçların çoğu genelde İstanbul'da" dedi.

Hurda araç belgelerinin sektörlü etkilemeyen bir faktör olmadığını belirten Bakmaz, "Genelde şehir içi taşımacılık yapan otobüsçüleri modelsiz araçlarla bu işe başlar.

Daha çok fabrikalarda servis yapan ve şehiriçi taşımacılığı yapan araçların etkileneceğini zannediyorum" dedi ve şunları ekledi: "Şehirlerarası yolcu taşımacılığında genellikle Travego ve Setra'ya çok yoğun talep var. Bu araçlar hala performanslarını koruyor. 2003 ve daha üst model araçlar her zaman talep görüyor"



Ali Bakmaz, yeni uygulamanın olumlu yönlerine vurgu yaptı

Reyhanlı'da ilk A2 ehliyetli bayan sürücü

Hatay'ın Reyhanlı ilçesinde ehliyet sınavını kazanan ve ilçede ilk A2 sürücü belgesi sahibi Feray Çağlar'ın mutluluğu gözlerinden okunuyor. Çağlar, motoruyla fırsat buldukça ilçede gezintiye çıkıyor. Milli Eğitim Bakanlığı Özel Reyhanlı Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu kurucusu Mehmet Geçin, yaptığı açıklamada; kursiyer Feray Çağlar'ın (24), snava girerek başarılı olduğunu ve A2 sürücü belgesi almayı hak ettiğini kaydeder. Reyhanlı'da A2 sürücü belgesi ilk bayan sürücü olma özelliğini de taşıdığını açıkladı. İlk ol-



Reyhanlı'da bir ilk manın gururunu yaşadığını söyleyen Feray Çağlar, "Motosiklet kullanmayı çok seviyorum. Ama önce sürücü belgem olsun istedim. Şimdi belgem var, artık rahatlıkla motosiklet kullanabilirim" dedi.

Türkiye'de üretiliyor Amerika'ya ihraç ediliyor

Ford Otosan Transit Connect araçlarını, Ford'un anavatanı olan Kuzey Amerika'ya ihraç edeceğini açıkladı. Transit Connect'lerin Amerika'da özel bir pazar oluşturacağı tahmin ediliyor

Ford Motor Company ve Koç Holding'in ana ortakları olduğu Ford Otosan, Kocaeli Fabrikası'nda 2002 yılından beri ürettiği Transit Connect araçlarını, Kuzey Amerika'ya ihraç edeceğini Rahmi Koç Müzesi'nde düzenlediği basın toplantısında açıkladı.

Toplantıya katılan Ford Otosan Genel Müdürü Michael Flewitt, Amerika'ya yapılacak ihracatın büyük ve son derece gurur verici bir haber olduğunu söyledi ve devam etti, "Transit Connect yeni bir ürün ve rekor satışlar elde ediyor. Sizlere sunmaktan gurur duyuyoruz."

Türkiye'de araç ihracatı yapan ilk Türk otomotiv firması Ford Otosan, 2007 yılında Türkiye'de ihracat şampiyonu ve 6 kez pazar lideri oldu.

Michael Flewitt 2009 yılında Amerika pazarına sunulması planlanan Transit Connect'lerin Amerika pazarında küçük işletmeler için cazip bir alternatif olacağını ve kendine özel bir pazar yaratacağını söyledi. Transit Connect Projesinin 1998 yılında Ford'un arge merkezinde küçük bir grupla başladığını belirten Genel Müdürü Michael Flewitt, "2000 yılında Ford Otosan hisse, bilgi ve yetenek olarak büyüdü. 2002 yılında Connect'i devraldık ve Kocaeli fabrikası tüm dünya pazarları için bir üretim merkezi oldu. Ekibimiz tüm geliştirme ve yönetme çalışmalarını başarı ile günden güne devam ettirmektedir" şeklinde konuştu.

Araç hakkında bilgi veren Genel Müdürü Flewitt, "Transit Connect'i bir araç gibi kullanabiliyorsunuz ve Van gibi hareket ettirebiliyorsunuz. O bir kamyon kadar da kuvvetli. Rakiplerine göre en önemli farkı ise Amerika pazarına özel olan 2.0L benzinli motor ve otomatik şanzımanı. Gelişmiş bir Ar-ge anlayışıyla teknolojiye yatırım yaptık" dedi.

Ford Otosan Genel Müdür Başyardımcısı Ufuk güçlü ise yaptığı konuşmada Transit Connect'in başarısının hızla büyüdüğünü belirterek "Üretim kapasitemizi arttırmak için



Liderliğini bu yıl da devam ettiren Ford Otosan, üretimini artırmayı hedefliyor!..

yonluğumuzu, bu yıl en fazla ciroyu elde ederek pekiştirdik. 2007 yılında 286 binin üzerinde araç ürettik, 222.397 adet araç ihraç ettik, 3.4 milyar dolar gelir elde ettik, bu anlamda Türkiye'nin ihracat lideri olmaktan gurur duyuyoruz" açıklamasını yaptı.

Koç Holding Otomotiv Grubu Başkanı Turgay Durak toplantıda yaptığı konuşmada "2002 yılından bu yana Türkiye'de üretime baktığımızda 3.5 katı bir artış görüyoruz. Geçen sene 520 bin üzerinde araç imal etmişiz. Koç holding üretim şirketlerinin üretiminde ise; Ford Otosan yeri çok özeldir" dedi.

yatırımlar yapmaya devam edeceğiz. Özellikle İnönü Fabrikası'na yatırımı arttıracacağız, çalışmalarımız sürüyor" açıklamasını yaptı.

Transit Connectlerin ilk kez 2003 yılında pazara sunulduğunu ve şu anda 64 ülkeye ih-

raç edildiğini belirten Ford Otosan yetkilileri "Ford Otosan olarak artan talebe cevap vermek adına üretim adetlerini sağlıklı bir şekilde artırmayı hedefliyoruz. Üretim ve ihracatta 4 yıldır elimizde tuttuğumuz şampi-

İşte şimdi gerçek Sultan

Turizmcilerin en çok tercih ettiği Otokar Sultan 145S ve Sultan Maxi'lere yeni özellikler eklendi. Eklenen bu özellikler, standart olarak sunulacak.

Otokar, Sultan 145S ve Sultan Maxi modellerinde Ocak ayından itibaren daha önce opsiyonel olarak sunduğu özelliklerin bir kısmı standart olarak müşterilerine sunmaya başladı. Bu iki araç, Otokar'ın Sultan serisindeki tüm araçları gibi, dayanıklılık, konfor, güvenlik gibi temel karakteristik özelliklerini taşımanın yanı sıra turizm sektörü taşımacıları için farklı özellikler de sunuyor.



baları gibi özellikler standart olarak sunuluyor. Ayrıca Maxi modelinde standart olarak sunulan anons sisteminin yanı sıra, çift cam ve metalik boya opsiyonları da bulunuyor. Yapılan değişikliklerle ilgili açıklamalarda bulunan Otokar İç Pazar Satış Birim Yöneticisi

Murat Tokatlı, "Sultan Maxi ve 145S'te bu değişiklikleri yaptık. Özellikle turizm taşımacılığında DVD, VCD, MP3 player ve LCD tercih ediliyor. Daha önce isteğe bağlı olarak sunduğumuz bu özellikleri müşteri beklentisi ve ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak standart hale getirdik. Ayrıca Sultan 145S'te müşterilerimizin özellikle talep ettiği boynuz tipi aynayı da standart hale getirdik. Bu değişimler aynı zamanda Otokar'ın müşteri beklentilerini ve ihtiyaçlarını önemseyişinin ve yerine getirdiğinin de birer ispatıdır" dedi.

Otokar'ın Sultan 145S modelinde DVD, VCD, MP3 çalar, LCD ve boynuz ayna standart olurken, Sultan Maxi modelinde DVD, VCD, MP3 çalar ve LCD artık standart donanım olarak sunulmaya başladı. Sultan'ın turizm amaçlı tasarlanan 145S ve Maxi modellerinde turizm taşımacılığı için vazgeçilmez olan klima, buzdolabı, havali sürücü koltuğu, pulman tip yatar yolcu koltukları ve okuma lam-



Double-up'tan 50 araç hediye

Double-up, büyük bir hamle yaparak başlattığı "Bayi Destek Programı" kapsamında yetkili bayilerine yılsonuna kadar toplam 50 araç hediye ederek ödüllendirecek. Motor koruyucu yağ katkısı, şanzıman-diferansiyel koruyucular, radyatör onarıcı, benzin katkısı, dizel yakıt katkıları, motor temizleyici gibi piyasada satışı gerçekleştirilen Double-up ürünlerinden 50

ruş. Ağırlaşan piyasa koşullarında bunu başarmak da gittide zorlaşıyor. İnaniyoruz ki; bu krizi aşmanın yolu firmaların her konuda birbirlerine destek olmasından geçiyor. Her geçen gün sistematik bir şekilde gelişen bayi ağıımız için işlerini kolaylaştırıcı çalışmalar yapmak temel hedeflerimiz arasında. Her yıl bayilerimize yönelik düzenlediğimiz yeni bayi destek projelerimizle bu geniş aileyi daha da büyüttüğü amaçlıyoruz" dedi.



Hediye kampanyası, bayiler arasında memnuniyetle karşılandı

koli alımı gerçekleştiren bayiler, Bayi Destek Programı kampanyasına katılabilecek.

Kampanya dahilinde araç hediye edilecek olan bayiler şu an Double-up'ın mevcut yetkili bayileri ve bayilik teşkilatına yeni katılacak yetkili bayilerinden oluşacak. Kampanya dahilinde Ocak 2008 itibarıyla Van, Diyarbakır, Kayseri, Yalova, Elazığ ve Bursa yetkili bayilerine kendi seçtikleri marka araçların teslim edildiği bildirildi.

Konuyla ilişkin açıklamalarda bulunan Double-up Pazarlama Müdürü Füsün Ünüvar, "Hepimiz işletmelerin ayakta kalabilmesi için modernleşmesi ve daha iyi şartlarda hizmet vermesi gerektiğini biliyo-

"Her zaman yenilikçi ve paylaşmayı kendine ilke edinen bir marka olarak yeni başarılarla imza atmak temel hedeflerimiz arasında yer almaktadır" diyor Ünüvar, hedefe ulaşan yolda bayileriyle kurdukları iletişimin büyük önem taşıdığını söyledi.

Bayileriyle ilişkilerini düzenli eğitimler ve bayi destek proje uygulamalarıyla sürekli canlı tutmayı başarıklarını dile getiren Ünüvar, "Bu doğrultuda Double-up bayii araç filosu yola çıkıyor. Yıl sonuna kadar bayilerimize 50 araç hediye edeceğiz" şeklinde konuştu.



GÖZLEM

M.Sabri DANABAŞ



Herşey daha iyi ve güzel olacak

Zor günler geçirmekte olan otobüs sektörü son aldığımız duyumlara göre içimize biraz da olsun su serpti. Sektörün sorunları, içinde bulunduğu kriz, sıkıntılı günlerden söz etmemek mümkün değil... Demek ki daha bitmemişiz. Bitmedik ama arayaya neşter atalım.

Otobüs sektörü şu anda zor günler geçiriyor. Şöföründen işletmecisine kadar hiç kimse halinden memnun değil. Karayolu Otobüs Taşımacılığında yaşananlar iç açıcı olmasa bile umutlarımızı yitirmemeliyiz...

Geçen makalelerimde de bunu açıkça ifade etmeyi görev bilmişim. Bu sektörün canlanmasında için farklı alternatifler üretmeliyiz, atıl duruma geçen bu sektörü yeniden canlandırmalıyız şeklinde naçizane tavsiyelerde bulunmuştum... Bu işe el atmak bizlere düşüyor. Kooperatiflerden, Federasyonlara kadar çare üretecek çalışmalarla sektörü ayağa kaldırmamız lazım. Yoksa mesamemiz okunmayacak.

Sektörde ayağa kalkmamız lazım ki Avrupa'nın en büyük otobüs üreticilerinden biri olan Volvo Türkiye'de yatırım yapmak için kolları sıvadı. Ticari araçlardan iş makinelerine, uçak endüstrisinden finans alanlarına birçok alanda faaliyet gösteren Volvo Grup yaptığı fizibilite raporlarında ülkemizin son yıllarda göstermekte olduğu çok hızlı gelişmelerde bizim ülkemizin en büyük otobüs üreticisi konumuna geldiğini söylüyor.

Bravo bize...

Bu ülke açısından sevindirici bir gelişme.. Avrupalı bizi böyle görüp bu ülkeye gel birlikte yatırım yapalım diyorsa elbette bir bildiği olsa gerek. Her ne kadar sıkıntılıyız desek bile ülkemizdeki karayolu yolcu taşımacılığının yüzde 65'lik kısmı halâ otobüs taşımacılığına tercih ediyor.

Otobüs krizini atlatmak için çeşitli alternatifler de yok değil. O zaman bizim de bir an evvel kolları sıvamız gerekiyor. Örneğin çok uzun mesafeli hatların seferden çekilerek uçaklarla aktarmaların anlamsız olduğu kısa mesafelerde entegre taşımacılık yapılması sağlanabilir. Bu da yeni müşteri potansiyeli oluşturur.

Mesleki yeterlilik anlamında alt yapının oluşturulması da ikinci bir zorunluluktur. Teknoloji ve donanımın da bu işin içinde mutlaka bulunması lazım... Bu kriterler yerine getirildiğinde inanın ki kaybedilen yolcu terminale geri döner.

Bakin bir kez...

Coğrafi konum bakımından ilgi odağı haline olan bir ülke olmamızın çok büyük avantajlar sağladığı bir gerçek. Her şeyden önce Batı ile Doğu arasında tarihsel bir geçmişe sahibiz. Diğer bir tarafta ise Avrupa Birliği (AB) yolunda ülkemiz emin adımlarla ilerliyor.

AB'ye uyum kriterleri doğrultusunda mutlaka birliğe gireceğimize inanıyorum. Bu hem AB için hem de Türkiye ekonomisi için çok iyi olacak. Ülkemizin bu sektörde son yıllarda göstermiş olduğu hızlı gelişmeler neticesinde iyiyi gittiğimizi ifade ediyor. Yani geçen süreç içinde Türkiye tahminlerden çok daha fazla bir performans gösterebilmiş durumda. Bunda da en önemli kriterlerden biri verimlilik ve kaliteli üretimlerde bulunmaktan kaynaklanıyor. Sektördeki bu başarı diğer sanayi kollarına örnek olmalıdır.

Bu sektörün duayenleri neleri değiştirip ne yaralar sardı. Umuyorum böyle bir değişim yapıldığı takdirde gelişmişliğin en önemli kanıtlarından birini Türkiye göstermiş olacağız. Bütün bunların yanı sıra da Otobüsçülerimizin sektörde yaşadığı sıkıntıları bir an önce ele alıp, onlara çözümler neticeler getirmemizin zamanı geldi, hatta geçiyor bile...

Tüm meslektaşlarımızın yollarının açık olması dilekleriyle saygılarımı sunuyorum.

Hyundai lüks pazarda

Uzun yıllardır düşük maliyetli araçlar üreten Hyundai, kar oranlarını arttırmak için lüks araç üretmeye başladı. Amerikan ve Avrupa pazarında önemli bir yere sahip ve Güney Kore'nin en büyük otomobil üreticisi olan Hyundai, lüks pazardaki diğer markalara rakip olacağını açıkladı. Sedan Genesis Modeli ile lüks pazara girmeye hazırlanan Hyundai'nin rakipleriyle kıyaslandığında aldığı riski düşük kar payıyla ortadan kaldırmayı planlıyor. Öncelikle Güney Kore'de ve Amerika pazarında satışa sunulacak araç hakkında şirketin Başka Yardımcısı Joel Ewanick "Araç, bizim için Hyundai ailesinin içinde. Küçük ve orta sınıf araçlardan üst sınıflara geçeceğiz" dedi.



FARKLI BAKIŞ

TTDER Genel Sekreteri

Nusret ERTÜRK



Sektörel örgütlenme bilinci (3)

Yirmi yıldan fazla oldu, sürekli bizden alıyorlar. Kamu hizmeti yaptığımızı anlatamadık, tercihi olmamız gerektiğini kabul ettiremedik. Hazır olun, 3. köprü yapılır ise ne yöne gideceğiniz önemli değil, geçişler 3. köprüden!

Bizim şoförümüz, taşımacımız, İtalya'daki meslektaşlarından daha iyi durumda mı? Her hakkını kullanabiliyor mu? Hayır. Sesini duyurabiliyor mu? Hayır. Dünyanın en ucuz akaryakıtını biz mi kullanıyoruz? Hayır. Şoförlerimizin sosyal hakları tam ödeniyor mu? Hayır. Şoförlerimiz hayatlarından ve çalışma şartlarından memnunar mı? Hayır. Tüm bu olumsuzluklara rağmen sıkıntılarımıza çare bulunuyor mu? Hayır. Çalışma ve iyileştirmeler var mı? Hayır. Şoförleri sahiplenilen var mı? Bir iki sivil toplum kuruluşu ile sendikaların yaptığı genel toplu iş sözleşmeleri haricinde hayır. O halde neden yapmıyorlar, yapamıyorların cevabı, şoförler açısından ortaya çıktı zan nediyorum.

Şoförlerimiz de hallerinden memnun görünüyorlar. Örgütlenmeyi istememelerinin sebebi ne olabilir çözmekte zorlanıyorum. Kanun ve nizamla uyum mu? Kadere boyun eğmek mi? Hadiseye tevkül ile bakmak mı? Hakkı ırza gösterme mi? Ses çıkarmamak mı, örgütlenme eksiği mi? Bu tartışmalar taşıma kanunu ve yönetmeliği yürürlüğe girdiği zaman canı yananlar tarafından çok dile getirildi ama maalesef hiçbir şey yapılmadı. Bu yapı ile de yapılamaz. Bununla birlikte, yapılacak eylemler, yasa ve yönetmeliklerle yasaklandığı için korsan eylem olacağından kamu görevlileri ve güvenlik güçleri ile karşı karşıya kalmak durumu var... Buna hangi öncü sendika, şoför odası ya da sivil toplum kuruluşu göğüs gerebilecek?

Konuya işverenler ve işletmeler açısından bakacak olursak, gerek yolcu taşımacılığında, gerekse yük ve eşya taşımacılığında "genel grev ve eylem yapalım hakkımızı arayalım" anlayışı bir iki istisna dışında hiçbir zaman dile getirilmemiştir. Sektörümüz ilk defa çıkarılan 4925 sayılı Taşıma Kanunu konusunda çok tepki vermiş, sesler yükseltilmiş ama hiçbir zaman toplu bir eylem kararı almadır. Sektör, kanun ve yönetmeliklerdeki eksiklikleri ve yanlış uygulamaları medya ve ilgili kurumlar aracılığıyla kamuoyuna duyurma yolunu seçmiş, bazı kazanımlar da elde edebilmiştir. Kanun ve yönetmelikteki düzenleme talepleri devam etmektedir. Geçiş sürecindeki birçok olumsuzluğa rağmen bir iki cılız eylemin ve "greve gideriz" tehditlerinin dışında hiçbir şey olmamıştır. Sektör, kanun ve yönetmeliklere tepki vermekten çok, onlara uymaya çalışmıştır. Bunda en önemli sebep taşımacılığın çok enstrümanlı olmasıdır. Bazı konularda ortak paydalar olduğu gibi çoğu zaman menfaatler çatışmıştır. Talepler olgunlaştırılmamış, bakanlık tarafından istekler ve değişiklik talepleri dikkate alınmamıştır.

Asıl konumuza dönersek, eylem ve grev yaparak hak arama ve talepte bulunma konusuna gerek sektörel derneklerden, gerekse çatı meslek örgütleri olan Ticaret Odaları ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği gibi kuruluşlardan böyle bir karar çıkarılması çok zordur. Bir bütün gibi görünseler de parçalı sektör yapıları vardır.

Menfaatler çatışmaktadır. Her zaman diyalog yolunu seçerler. Yöntemleri sorun rapor haline getirip ilgili kuruma sunmaktır. Karayolu Taşıma sektöründe de aynı yol izlenmiştir. Yolcu ve eşya taşımacılarının sorunları raporlar halinde Ulaştırma Bakanlığı'na ve hatta Başbakan'a iletilmiş, diyalog yolu ile çözümler üretilmeye çalışılmıştır. Bazı konularda başarı sağlansa da, genel anlamda başarı sağlanamamıştır. Sektörel Dernekler sorunların iletilmesi ve diyalog nezinde daha başarılıdır.

İtalya'da meslektaşlarımızın gerçekleştirdiği hak arama grevi bizim ülkemizde yapılabilir mi?

Haklı sebeplerle ortaya çıkmadıkça, gerçek sorunlarımızı, sıkıntılarımızı, sadece mesleki toplantılar yerine tüm kamuoyu önünde anlatıp paylaşmadıkça, kamuoyunun desteğini almadıkça, meslek örgütleri gelişmedikçe, ferdiyetten kolektif çalışmaya anlayışına geçmedikçe, mesleki dayanışma anlayışı ve bilinci gelişmedikçe, sivil toplum kuruluşlarının önemi anlaşılıp önemsenmedikçe, sivil toplum kuruluşlarına katılımcı olmadıkça, birimizin derdi, hepimizin derdi anlayışı olmadıkça gerçekleşmez.

TTD, seminerde hem eğlendi hem bilgilendi

Temsa, Turizm Taşımacılar Derneği (TTD)'nin araç kaptanlarına, Temsa'nın Büyük İstanbul Otagarı'ndaki konferansta, güvenli sürüş teknikleri ve insan iletişimi hakkında seminer verdi.

Seminere, Temsa, Otobüs-Midibüs Satış, Pazarlama ve Satış Sonrası Hizmetler Direktörü M.Ayhan Dayoğlu, TTD Genel Başkanı Sümer Yiğci, Temsa İstanbul Bölge Sorumlusu Nemci İba, TTD Genel Sekreteri Nusret Ertürk ve Temsa Bayii Brey Otomotiv personeli katıldı.

"Devir eski devir değil"

Toplantıda, Türkiye'deki şoförlerin artık kendisini kanıtladığını dile getiren TTD Genel Başkanı Sümer Yiğci, her bakımdan eski dönemlerin geçtiğini, eski otobüslerin, eski lastiklerin, eski insanların kalmadığını ve bu nedenle de şoförlerin görevlerini eksiksiz yaptıklarını belirtti.

"Türkiye, 20 ülke arasına girdi"

Sık sık seyahat halinde olan Ayhan Dayoğlu, "Bu kadar çok yolculuk edince şoförün durumunu anlamak daha kolay oluyor" dedi.

Turizmin Türkiye'deki gelişiminden de söz eden Dayoğlu, şunları söyledi: "Turizm hareketleri, 19'uncu yüzyılın sonlarında, Avrupa'da başladı.

Bu sanayileşme devriminin getirdiği yenilikleri, bir takım iyileştirmeler ve insanların seyahat etmesi kolay bir hale getirdi. Daha sonra, İngiltere'de kurulan bir turizm acentesi ile İngiltere'den Paris'e insanlar taşınmaya başladı. Paris'te bir takım sergiler açılmasıyla turizmin ilk tohumları atılmış oldu. Osmanlı İmparatorluğu'nda 1863 yılında sergiyi umumiye açıldı ve yurtdışından İstanbul'a insanlar gelmeye başladı. Böylece bir turizm hareketi başlamış oldu. Türkiye'ye yabancılar gidip geldikçe bir takım ihtiyaçlar gündeme geldi. Yabancıların konaklama ihtiyacını gidermek için Pera Palas inşa edildi.

Turizmin gelişmesine şöyle bir baktığımızda, turist sayısının arttığını görüyoruz. 50'li senelerde Türkiye'ye 30 bin turist gelirken, 80'li yıllarda bu sayı 2 milyonu geçmiştir. 88 senesinde ise, dünyada yaşanan küreselleşme sonucunda insanlar daha fazla seyahat etmeye başladı ve 90 senesinde Türkiye'yi yaklaşık 4 milyon turist ziyaret etti. 90'ların ortasında ise Türkiye, dünyada en çok turist gelen 20 ülke arasına girdi.

Dünyada turizm yüzde 6 oranında artarken, Türkiye'de yüzde 18 oranında bir artış görülüyor. Bütün bu başarıların arkasında şoförlerin, olduğunu görüyoruz. Turistlere gösterdikleri mükemmel hizmet ve



Dayoğlu: "Turizmde yaşanan artışın başarı payında şoförlerin de katkısı görüyoruz"

rimli şekilde araç kullanabilmenin teknikleri hakkında eğitim veren Temsa Teknik Eğitim Şefi Nurettin Çolak, "İyi bir sürücü olabilmek için öncelikle aracı A'dan Z'ye tanımak ilk koşul" dedi.

Çolak, her türlü yol şartlarında güvenli ve verimli sürüş sağlayabilmek ve araçların ömrünü uzatabilmek için aracın servis ve bakımının da çok büyük önem taşıdığını belirtti.



Sümer Yiğci



M.Ayhan Dayoğlu

güler yüz sayesinde her geçen yıl ülkemizdeki turist sayısı artıyor"

"Turizmciler her şeye rağmen gülmeyecek"

Hayatın bir sunum sanatından ibaret olduğunu vurgulayan davranış bilimci ve tiyatro sanatçısı Hakan Bozkurt, kaptanlara hayatın içinden örnekler vererek, iletişimin yüzde 90'ının ses ve bedenden oluştuğuna işaret etti.

Hakan Bozkurt, her şeye rağmen mutlu olmanın, mutluluk ve pozitif elektrik vermenin önemine de dikkat çekti. Bozkurt, karşılıklı iletişimde ses tonu ve beden dilini en iyi şekilde kullanmanın yarattığı farkı anlatarak hem bilgilendirici, hem de eğlendirici anekdotlarla sunumunu noktaladı.

"Önce aracımızı tanıyalım"

Şoförlere, marka gözetmeksizin, en ve-



Baraj ve yol inşası bir tarihi silecek!

Artvin'de yapılan barajlar ve yeni yollar, Osmanlı dönemine ait çok sayıda tarihi eseri tehlikeye sokuyor. Yetkililer ise bu konuda duyarsız davranıyor.

Yapımı devam eden baraj inşaatı ve yol yapım çalışmalarından zarar gören Osmanlı dönemine ait tarihi yapıların yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalmasına rağmen bu eserleri kurtarmak için herhangi bir girişimin olmaması dikkat çekiyor.

Konuyla ilgili endişelerini ve yapılması gerekenleri dile getirmek üzere tarihi Berta Köprüsü üzerinde Kültür Sanat Sendikası ve Artvin Kafkasör Kulübü Başkanı Muhammet Bil-

gin basın açıklaması yaptı. Bilgin açıklamasında, somut kültürel varlıkların taşınarak açık hava müzesinde sergilenmesini, soyut kültürel varlıkların ise araştırılmasını istedi. Muhammet Bilgin, "Artvin halkı, ülkemizin enerji ihtiyacı ekonomisi için Çoruh Nehri'nde kurulacak olan barajları benimsedi. Köylerinden, evlerinden vazgeçti. Mezarlarını taşımak pahasına yerinden yurdundan oldu. Bunlara katlanırken sadece, tarihine, geleneklerine, kısacası kültür mirası-

na saygı bekledi. Artvin bölgesindeki, söz konusu baraj inşaatları nedeniyle kurulan şantiyelerden teknolojinin son imkânları kullanılırken, Çoruh Vadisi insanların sosyo-kültürel durumu hakkında hiçbir kimse ve kurumdan ses çıkmıyor. İşte Berte Köprüsü, Zeytinlik Türbeleri/Kümbetleri, Ferhatlı Kemer Köprüsü, Oruçlu ve Zeytinlik Camileri, Oruçlu Köyü Şükri Ağa Konağı, bütün bu eserler sular altında kalacaktır. Eserlerin kurtarılması, taşınması konusunda herhangi bir uygulamaya yoktur. Osmanlı dönemine adreslenen söz konusu eserlerin yok oluş sürecine seyirci kalınması hayret verici bir durumdur" dedi.

Kültür ve Sanat Sendikası, Artvin Kafkasör Kulübü olarak, baraj inşaatları sürecinde Çoruh Vadisi boyunca yapılacak gerekli olan ve ülkemizin diğer bölgelerindeki baraj alanlarında yürütülen arkeoloji, sanat tarihi ve halk kültürleri çalışmalarının yapılmaması ve Artvin'in medya, kurumlar, üniversiteler ve sivil toplum kuruluşlarının ihmal edilmesine bir anlam veremediklerini ifade eden Bilgin, söz konusu tarihi eserler için yetkilileri göreve çağırdı.



Muhammet Bilgin, tarihi değerlerin yok edilmesine tepki gösterdi

Ciha Kalesi turizme açılacak

Artvin'in Arhavi ilçesinde bulunan tarihi Ciha Kalesi'nin turizme kazandırılması için Arhavi Belediye hareketine geçti. Hazırlanan projeler sayesinde Ciha Kalesi, aslına uygun restore edilerek turizme açılacak. Ankara Arhavi Vakfı evinde yapılan toplantı sonucu; Arhavi Vakfı yönetimi ve Arhavi Belediye Başkanlığı'nın almış olduğu ortak karar ile Ciha Kalesi restorasyonu için kollar sıvandı.

Hazırlanacak proje ile Ciha Kalesi'ne önce rahat bir ulaşımın sağlanacağını belirten Arhavi Belediye Başkanı Musa Ulutaş, alt yapı inşası sonrası otopark, restoran, kafeterya, mesire ve dinlenme yerlerinin de tesis edileceğini açıkladı. Başkan Ulutaş, "1970'li yıllarda Milli Parka dönüştürülmesi düşünülen ancak daha sonra hayata geçirilemeyen Ciha



Başkan Ulutaş, projeden umutlu

Dağı eteklerindeki koruluklara geyik, karaca, tavşan ve sincap gibi hayvanların bırakılarak doğal ortamda yaşamlarının sağlanması ile ilgili çalışmalar yine proje tasarımlar gereği olacaktır" dedi.

Başkan Ulutaş, yöre insanının hafta sonlarını değerlendirebilecekleri, turistlerin ilgi odağı olacağı, tarihle turizmi yan-yanaya yaşayabilecekleri ortamı sağlayan dev bir projeye daha el atmanın mutluluğunu yaşadığını dile getirdi. Ulutaş, "İlçemiz günden güne her yönüyle büyüyor. Bu meydana tarihi güzelliklerini de yansıtmak başta yerel yönetim olarak bizim görevimizdir. Arhavi'nin bütün doğa güzelliklerini, tarihi ve kültürel açıdan değer taşıyan gizli kalmış yönünü de açarak, halkımıza sunacağız. İç ve dış turizm ancak bu şekilde gelişir. Arhavi bir turizm kenti olacak. Bu yönde çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Tarihi Ciha Kalesi'ni rövele ölçü çalışmasını yaptık. Ankara Arhavi Vakfı ile ortak bir çalışma yürütüp, en kısa sürede gezip görülebilir duruma getireceğiz" diye konuştu.

