Tasimacilar sayfa 1 12/26/08 3:24 PM Page 1

C M Y K

Galip Öztürk

‘TOFED’de farklı bir dönem başlıyor’

TÜRKİYE Otobüsçüler Federasyonu’nun (TOFED) profesyonel bir yönetime sahip olmak amacıyla yaptığı olağanüstü genel kurulun ardından seçilen yeni yönetimle ne gibi gelişmelerin yaşanacağı tüm otobüs camiası tarafından merakla bekleniyor.

ESKİ başkan Mustafa Yıldırım’ın kuracağı yeni oluşum, Yeni Başkan Rüştü Terzi’nin yapacakları sıkça konuşulurken, TOFED Kurucu Başkanı ve Metro Turizm sahibi Galip Öztürk, “Yeni bir dönem başlıyor” diyerek bilinmesi gerekenleri anlattı. **HABERİ 7. SAYFADA**

İNSAN
TAŞIMACILAR
www.tasimacilar.com
ARALIK 2008 - SAYI 13

Ticaret odalarında örgütleniyoruz

Kendi alanlarında “Türkiye” ismi almış tek federasyonun TOFED olduğunu söyleyen Başkan Terzi, “71 derneği ile bu kadar büyük yapıya sahip olan kurum giderek büyümektedir. TOFED, Türkiye çapında örgütlenmektedir” diye konuştu

TOFED Başkanı Rüştü Terzi, yönetime çok kısa bir süre önce geldiklerini hatırlatarak, “Bizim işimiz çok kutsaldır, çünkü çocuğunu, anasını, parasını, karısını kimse kimseye emanet etmez ama, bize ediyor. Yönetim kurulu başkanına kadar herkesi kucaklıyorum” dedi.

TERZİ, Shell ile olan projelerinden korsan taşımacılığa, TOFED bünyesine yeni katılanlardan Ticaret Odası seçimlerinde federasyonu kimlerin temsil edeceklerine kadar bir dizi çalışmanın içine girdiklerini belirterek, “Görüldüğü gibi federasyonumuz Türkiye çapında örgütleniyor” diye konuştu.

HABERİ 7. SAYFADA

Bireysel otobüsçüler TOFED’de toplanıyor

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu, bireysel otobüsçüleri de çatısı altında topluyor

Mevlüt İlgin

TÜRKİYE Otobüsçüler Federasyonu Genel Sekreteri Mevlüt İlgin, bireysel otobüsçülerin yaşadığı boşluğu doldurmak için amacına ulaşamayan BOSYAD’ın yerine Karayolu Taşımacıları Derneği’ni (KAYOD) kurduklarını belirtti.

KAYOD’un kurucu başkanlığını yaptığını anlatan İlgin, “Daha önce bireysel otobüsçülerin haklarını savunmak amacıyla bu tip bir oluşum yapılmıştı. Ancak amaca ulaşılamadı” dedi. İlgin KAYOD üyelerinin TOFED’in hizmetlerinden yararlanacağını vurguladı.

HABERİ 4.SAYFADA

Özmal uygulaması 1 yıl daha uzatılsın

HABERİ 7. SAYFADA

Esenler Otogarı’nda asker uğurlamaya gelen bir kısım gencin taşkınlıkları, neredeyse bir otobüsün yanmasına neden olacaktı. Yaşananlar, çevreden büyük tepki çekti.

Asker uğurlama amacını aşıyor!

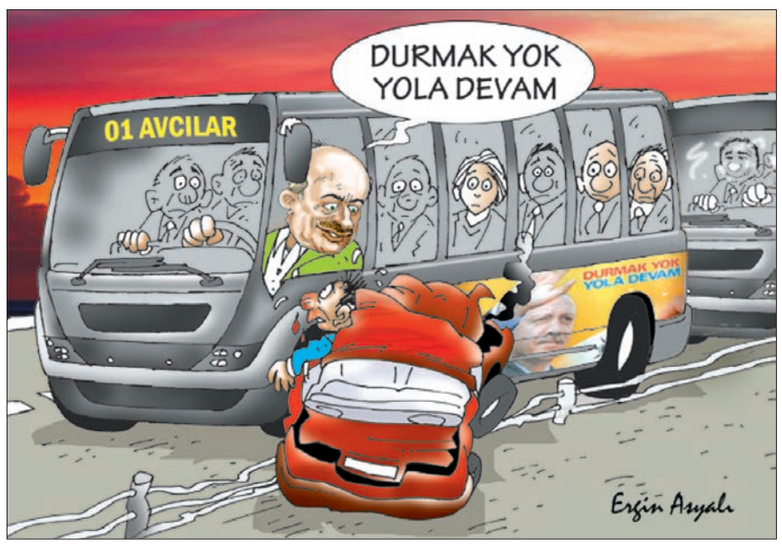
Bilinçsiz bir kesim, yol kesiyor, plaka tekmeliyor, hatta araçların altına yanıcı maddeler atıyor

Bazı kendini bilmezlerin taşkınlıklarına otogarda görevli güvenlikçilerin seyirci kalması dikkati çekti

BAZI kendini bilmezlerin “asker uğurlama” adı altında yaptıkları taşkınlıklar, kamuoyunun nefretini çekiyor. Anne-babalar, bu tür bilinçsiz ve tehlikeli törenlere karşı olduklarını belirtiyor “Ama bir şey yapamıyoruz” diyorlar.

GEÇTİĞİMİZ Bayram’da vatani hizmet için arkadaşlarını Otogar’da yolcu etmeye gelen gençlerin “terör” olaylarını andıran “uğurlama”ları bir facianın yaşanmasına neden oluyordu. Yetkililerin ise buna seyirci kalmaları tepkilere neden oluyor.

HABERİ 6. SAYFADA



Metrobüsler çözüm oldu mu?

İSTANBUL trafiği için üretilen çözümler uygulamaya konuldukça, çözümsüzlükler daha da büyüyor. Raylı sistem yerine, pahalı otobüsler alınıp garajlarda bekletilerek çözüm üretildiği söylenebilir mi?. E-5 gibi Uluslararası karayolları haritalarında yer alan otoyolda emniyet şeritleri yok edilir mi? Geçiş üstünlüğü olan araçların yolu kapatılır mı?

DÜNYADA sadece geniş yolları bulunan, arazi yapısı engebeli olmayan şehirlerde kullanılan Metrobüs sistemi, 7 tepeli İstanbul’a monte edilmeye çalışıldı. Zaten yetmeyen yolları daraltarak, toplu taşıma sistemi yaratma fikri ne kadar başarılı oldu? Şehircilik uzmanlar, “Direkler dikerek tek ray üzerinden giden sistem kurulabilirdi” görüşünde birleşiyorlar.

GÖZLEM
M.Sabri DÂNÂBAŞ
Yüzde 12 Zam Taşımacıyı Vuracak!.. 2

AYNA
YTG-DER BAŞKANI
Ahmet TÜRKOĞLU
Katleden, katledilen başıboş hayvanlar ve trafik yasamızın aczi? 3

ÖZGÜRCE
TOFED Genel Sekreteri
Mevlüt İLGİN
Sektörün temsilcisi bellidir 6

Motorin Fiyatları

İstanbul	2.34	Adana	2.33
Ankara	2.38	D.Bakır	2.40
İzmir	2.33	Kayseri	2.37

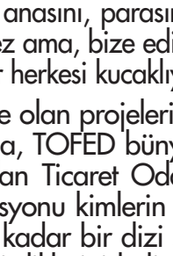
SRC ve psikoteknik kafaları karıştırdı

Belgelerle boğuşur hale gelen taşımacılar şaşkın durumda. “Müracaat ettik, hala gelmedi” diyenler devletten yardım bekliyor

1 OCAK 2009 tarihinden itibaren geçerli olacak SRC mesleki yeterlilik ile Şubat 2009’dan itibaren uygulamaya konulacak psikoteknik belgesi, taşımacılar arasında sıkıntı yaratmaya ve kafaları karıştırmaya devam ediyor.

FİRMALARINDA çalışan sürücülerin ve yöneticilerin müracaatlarını yaptıklarını dile getiren taşımacılar, “Bazı müracaat belgelerinin kaybolduğunu öğrendik. Bazıları ise henüz gelmedi. Kafamız karıştı, ne yapacağımızı şaşırdık” diyorlar. **HABERİ 6. SAYFADA**

Zam yiğidin kamçısıdır!



1 OCAK 2009’dan itibaren iğneden ipliğe hayatımız yüzde 12 daha zamlanacak. Krizin vurduğu ülkemizde on binlerce insan işsiz kalırken, Maliye, yeni yayınladığı Yeniden Değerleme genelgesiyle, Türk halkına yüzde 12’lik değerli bir zam katkısında daha bulundu. **HABERİ 6. SAYFADA**

Erzurum’da ‘MASTER’ bilmecesi

ERZURUM’da 2007 yılında Büyükşehir Belediyesi’nin yapmış olduğu çalışmalar sonucu bir “Master Planı” hazırlandı. Peki, “Master Planı” Erzurumlu taşımacıya ne imkânlar sağlayacaktı?

HABERİ 5.SAYFADA

Tamay: “2001 krizi, tecrübemizi artırdı”

ANADOLU ISUZU’nun Satış ve Pazarlama Direktörü Fatih Tamay, 2008’in son çeyreğinde kendisini yoğun bir şekilde hissettiren kriz için neler söyledi? **HABERİ 5’TE**

TEMSA başarısını katlıyor

TEMSA Global Satış Pazarlama Direktörü Ayhan Dayoğlu, Avrupa pazarında yüzde 10 Pazar payını hedeflediklerini dile getirerek, bunun yüzde 8’ine ulaştıklarını vurguladı. **HABERİ 3’TE**

Aynı kumaştan iki kat elbise çıkardık

İSTANBUL Büyükşehir Belediye Başkanı Danışmanı Mustafa Ilıcalı, İstanbul’daki Metrobüs güzergahları ile ilgili olarak “Aynı kumaştan iki kat elbise çıkardık” yorumunu yaptı.

ILICALI, Metrobüs hatları ile ilgili olarak vatandaşlara sürekli anketler yaptırdıklarını, olumlu görüşler aldıklarını, bu paralelde gelen istek ve şikayetleri de değerlendirdiklerini söyledi.

HABERİ 5. SAYFADA

Tasimacilar sayfa 2 12/26/08 3:06 PM Page 1

C M Y K

TAŞIMACILAR ŞİMDİ DAHA GÜÇLÜ

TAŞIMACILAR kadrosunda şu isimler bulunmaktadır: (Oturanlar) M. Naci Kalender (İmtiyaz sahibi – sağda), Metin Güçlü (Genel Yayın Yönetmeni), (ayaktakiler soldan itibaren) Zekai Eroğlu (Haber Koordinatörü), Özge Tezcanlı (editör), Şifa Şen (Yayın Koordinatörü), Büşra Dirilmiş (Muhabir), Oya Kaya (Muhabir), Ömer Faruk Dirlik (Teknik sorumlu).

İçinde bulunduğumuz "global krize" rağmen, yeniden yapılanan TAŞIMACILAR yayınları, kadrosuna basın dünyasının deneyimli bir ismini katarak daha dinamik bir yapıya kavuştu. Gazeteci-yazar Metin Güçlü'yle hedefini genişleten TAŞIMACILAR gazetesi ve internet sitesi (www.tasimacilar.com) şimdi haber, araştırma ve röportajda daha da farklı bir ağırlığa kavuştu.

Şifa Şen, Zekai Eroğlu, Oya Kaya ile yoluna devam eden TAŞIMACILAR ekibi, Büşra Dirilmiş, Özge Tezcanlı gibi dinamik ve genç yeteneklerle de kadrosunu güçlendirdi. Her zaman doğruları dile getiren TAŞIMACILAR, sektörün öncü ve vazgeçilmez yayını durumuna geldi.

Taşımacılık/Lojistik sektöründe, kurumsal şirketlerin ve bireysel taşımacıların "sesini duyuran", Türkiye'nin her köşesindeki muhabir kadrosuyla sağlam bir haber ağı oluşturan TAŞIMACILAR, habercileri, köşe yazarları ve kendi kulvarındaki "öncü" yayıncılığı ile farklılık yaratıyor.

TAŞIMACILAR, her zaman objektif yayıncılığı ilke edinerek, alanında yaşanan sorunları sayfalarına taşıyacak, yıkıcı değil yapıcı eleştirileriyle ilgili kurum ve kuruluşlarla bunları paylaşacaktır.

'Akaryakıtta rekabet yok?'

Rekabet Kurumu, yayınladığı raporda, yeterli rekabet ortamının bulunmaması, yapısal ve fiyatlandırma gerekçeleri ile birlikte açıklanıp rekabetin sağlanması için alınması gereken tedbirleri sıraladı

Rekabet Kurumu, Türkiye'deki petrol pazarına ilişkin rafinaj ve dağıtım sistemini inceleyip diğer dünya ülkelerindeki uygulamalarla karşılaştırmalı olarak bir rapor yayınladı. Ulaştırma ve otobüs dünyasında gündeme getirilen "akaryakıt rekabetsizliği"ne ilişkin raporun sonuç bölümünde, yeterli rekabet ortamının bulunmaması, yapısal ve fiyatlandırma gerekçeleri ile birlikte açıklanıp rekabetin sağlanması için alınması gereken tedbirler sıralandı.

Raporda, Rekabet Kurumu Başkanı Prof. Dr. Nurettin Kaldırımcı tarafından konuya ilişkin bakış açıları ve yaklaşımlara yer verilerek, "Yapılan başvurular da dikkate alınarak akaryakıt sektörünün rekabet mevzuatı karşısındaki yerinin bir bütün olarak değerlendirilmesine ihtiyaç olduğu kanısına ulaştık ve bu incelemeyi yürüttük. İncelemenin sonuçları, rekabet mevzuatının göreceli olarak yeni olduğu, gelişmekte olan ülkelerde birçok sektörde görülebilecek türden piyasa aksaklıklarına dikkatlerimizi yönlendirdi. Bunlar arasında yasal düzenlemeler ve devamında rekabet mevzuatıyla çatışan kamusal tasarruflar özel önem arz etmektedir" denildi.

Raporun sonuç bölümünde ülkemizdeki petrol pazarına ilişkin olarak yapısal hususlar ve fiyatlandırma konularındaki pek çok etkenin rekabetin oluşmasına engel olduğu ve bu konularda gerekli tedbir ve iyileştirmelerin yapılması gerektiği yer aldı. Raporda piyasa aktörlerinin hemen her imkanı rekabetsizlik yönünde kullandıkları ve bu davranışlarına çeşitli bahanelerle gerekçe oluşturdukları ifade edildi.

Raporun sonuç bölümünde dikkati çeken görüşler ise şöyle sıralanıyor:

• Sadece 5 teşebbüsün pazarın yaklaşık yüzde 90'ına hakim olduğu ve bu durumun uzunca bir süredir değişmeden devam ettiği, en önemli sorunun mevcut "pazar yapısı" olduğu ve kalıcı bir rekabetin tesis edilebilmesi için bu yapının mutlak suretle değişmesi gerektiği,

• Beklenen faydaların ortaya çıkabilmesi için bayilere uygulanacak satış koşullarının AB üyesi ülkelerdeki uygulamalar dikkate alınarak yalnızca kategorik bazda sınırlanması gerektiği,

• "Rekabet yasağı" uygulamalarının mutlak suretle kısıtlanması ve bu ayrışmanın bayiler bakımından gerçek anlamda bir ticari özgürlüğe dönüştürülmesi gerektiği,

• Dağıtım şirketlerinin lisanslarının sürmesi için getirilen minimum 60.000 ton satış yapılması konusunun "açıkça" pazara giriş engeli yarattığı ve kaldırılması gerektiği,

• Deniz taşıtlarına ÖTV'siz akaryakıt satışının "dağıtım" şirketlerine özgü bir ticari faaliyet haline dönüştürüldüğü ve bu yolla ihrakiye lisansı almış şirketler ile bayilerinin ticari faaliyetleri üzerinde önemli bir sınırlama getirdiği, ÖTV'siz satın alınan akaryakıt yeniden piyasaya sürülerek yapılan kaçakçılığın önlenmesi amacıyla yapılan bu yasal düzenlemenin söz konusu amaca hizmet etmekten uzak olduğu; zira deniz taşıtlarına ilk elden akaryakıt satışı yapanlar üzerinde kısıtlama getirmenin, yeniden satışın ve kaçakçılığın önüne geçilmesi bakımından etkili bir yöntem olmadığı ve fiilen rekabetin olumsuz etkilenmesine yol açtığı, bu nedenle kaldırılması gerektiği,

• Vergilerin akaryakıt fiyatlarının yüksekliğinde önemli bir etken olduğu bir ölçüde kabul edilebilir olmakla birlikte, vergi dışı fiyatlar bakımından da Türkiye'de akaryakıt fiyatlarının yakın pazarlara kıyasla yüksek olduğu, ayrıca serbest fiyatlandırmaya geçilmesinin ardından fiyat düşüşlerinin, fiyat artışlarına kıyasla aynı duyarlılıkla piyasaya yansıtılmadığı, dağıtım şirketlerinin fiyat düşüşlerini bazen gecikmeli olarak, bazen ise nisbi olarak yansıttıkları, bazen de hiç yansıtmadıkları.

Raporda, "Sorunların ortaya çıkmasında, belirtilen hususların sektörde ciddi yapısal aksaklıklara işaret ettiği ve kalıcı bir rekabetin tesis edilmesi bakımından öncelikle bu aksaklıkların giderilmesi gerektiği düşünülmektedir" ibareleri yer alıyor.

Rekabet Kurumu raporunda, "Daha önce Bakanlığa verilmiş kurum görüşünün dikkate alınmadığı, gelinen noktada ise rekabetçi bir yapının ortaya çıkmadığı ve sektöre ilişkin şikayetlerin arttığının görüldüğü" vurgulanıyor.

Otomotivde Kasım ayı mengenesi

Otomobil Distribütörleri Derneği'nden (ODD) alınan istatistiki bilgilere göre, AB (27) ve EFTA ülkeleri toplamına göre 2008 yılında sadece Şubat ve Nisan aylarında, hem ay bazında hem de kümülatif değerlerde geçen yıla oranla artış görüldü. Diğer tüm aylarda hafif ticari araç pazarında yaşanan daralma Kasım ayında da belirgin düzeyde sürdü.

Binek otomobil pazarında da benzer bir seyir görülmüştü. 2008 Kasım ayında 2007 Kasım ayına göre yüzde 31,8 gerileme yaşandı ve 202.010 adet seviyesinde gerçekleşti. Bu ayda en yüksek düşüş yine İzlanda'da yüzde 95,6 ile gerçekleşirken, bu ülkeyi yüzde 67,1 ile Estonya ve yüzde 66,7 ile Litvanya izledi. Kasım ayında artış gösteren ülke olmadı.

2007 ve 2008 yılları kıyaslandığında, Türkiye hafif ticari araç pazarında da Mayıs ayında başlayan daralma Kasım ayında daha da belirgin oldu. 2008 Kasım ayında Türkiye pazarı yüzde 61,8 oranında azalarak 9.052 adet seviyesinde kaldı. 2008 Kasım ayı hafif ticari araç pazar satışları ile Türkiye, Avrupa hafif ticari araç satışlarında 5'inci sırada yer aldı.

Ocak – Kasım 2008 kümülatif hafif ticari araç pazarı

2007 ve 2008 yılları 11 aylık gerçekleşen kümülatif hafif ticari araç pazarı kıyaslandığında en belirgin düşüş yüzde 53,2 ile İzlanda'da gerçekleşirken, hemen ardından yüzde 39,7 ile Letonya ve yüzde 38,6 ile Danimarka yer aldı.

Kümülatif olarak en yüksek artış ise Romanya (yüzde 44,1), Slovakya (yüzde 16,1) ve Lüksemburg'da (yüzde 15) gerçekleşti.

2008 yılı Ocak-Kasım dönemi toplam Avrupa satışları bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 9,4 düşüşle 1.904.222 adet'e ulaştı. 2008 kümülatif Türkiye hafif ticari araç pazarı bir önceki yılın aynı dönemine göre ilk daralmasını Ağustos ayında yaşadı. Devam eden aylarda da daralmaya devam etti. Kasım 2008 sonu itibariyle ise Türkiye hafif ticari araç pazarı yüzde 13,3 oranında azalarak 171.826 adet olarak gerçekleşti. 2008 yılı Kasım sonu hafif ticari araç satışları ile Türkiye, Avrupa hafif ticari araç satışlarında 5. sırada yer aldı.

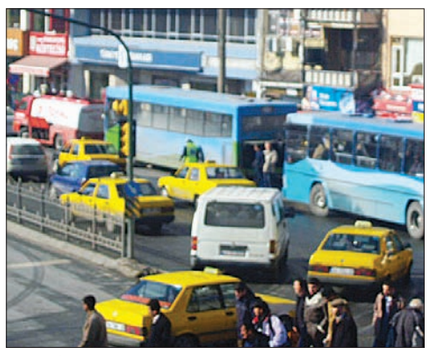
İstanbul giderek boğuluyor

Özellikle büyük kentlerimizde her geçen gün sıkışan trafik insanları çileden çıkarırken, daralan ve giderek daha kalabalıklaşan yollarımıza yeni araçlar katılıyor. Son verilere göre Ekim'de 63 bin 202 adet taşıt trafiğe kayıt yaptırdı.

Kentlerdeki trafik karmaşası ve sıkışıklığı gün geçtikçe artıyor. Mevcut yolların yetersizliği, bakım onarım çalışmaları derken, bir de trafiğe yeni kaydı yapılan araçların yarattığı yoğunluk, bu keşmekeşliği iyice içinden çıkılmaz hale getiriyor.

Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK) Motorlu Kara Taşıtları istatistiklerine göre, Ekim 2008'de 63 bin 202 adet araç trafiğe kaydoldu. Bu kayıtlarda yüzde 42,5 pay ve 26 bin 840 adet ile otomobiller ilk sırada yer alıyor. Yüzde 23,3 pay ve 14 bin 724 adet ile motosiklet, yüzde 22,2 pay ve 14 bin 037 adet ile kamyonet, yüzde 4,4 pay ve 2 bin 795 adet ile traktör sıralamadaki diğer araçları oluşturuyor.

Ekim 2008'de trafiğe kaydolan araçların yüzde 7,6 pay ve 4 bin 807 adedini ise minibüs, otobüs, kamyon ve özel amaçlı taşıtlardan meydana geliyor.



TÜİK'in verilerine göre, trafiğe kaydı yapılan motorlu taşıt sayısı Ekim ayında bir önceki aya göre yüzde 9,7 azalmış görünüyor.

Bu azalış otomobilde yüzde 6,8, minibüste yüzde 18,7, otobüste yüzde 36,4, kamyonette yüzde 7, kamyonda yüzde 13,1, motosiklette yüzde 16, özel amaçlı taşıtlarda yüzde 20,2 olarak gerçekleşmiştir. Traktörde ise yüzde 16,3 artış oldu.

Trafiğe kaydı yapılan motorlu taşıt sayısı geçen yılın aynı ayına göre yüzde 12 oranında azaldı. Bu azalış otomobilde yüzde 10,6, minibüste yüzde 24,6, otobüste yüzde 21,2, kamyonette yüzde 11,7, kamyonda yüzde 17, motosiklette yüzde 10,5, özel amaçlı taşıtlarda yüzde 76,5, traktörde yüzde 11,7 olarak gerçekleşti.

TUİK verilerine göre, 2008 Ocak-Ekim döneminde 745 bin 963 adet taşıtın trafiğe kaydı yapıldı ve 64 bin 692 taşıtın ise trafikten kaydı silindi. Böylece trafikteki toplam artan araç sayısı 681bin 271 oldu. Ekim ayı sonu itibariyle trafiğe kayıtlı toplam 13 milyon 704 bin 216 adet taşıtın yüzde 49,4'ü otomobil, yüzde 15,8'i motosiklet, yüzde 15'i kamyonet, yüzde 9,9'u traktör, yüzde 5,4'ü kamyon, yüzde 2,8'i minibüs, yüzde 1,4'ü otobüs, yüzde 0,3'ü ise özel amaçlı taşıtlardan oluşuyor.

2008 Ekim ayında trafikten ilk defa tescil belgesi alan 63 bin 202 taşıtın yoğunluk sırasına göre illere dağılımı ise şöyle:

İstanbul yüzde 37,2 ile ilk sırada yer alıyor. İkinci sırada yüzde 8 ile Ankara, üçüncü sırada ise yüzde 5,8 ile İzmir yer alıyor. Diğer iller ise şöyle sıralanıyor: Antalya yüzde 4,2, Adana yüzde 3,1, Mersin yüzde 3, Bursa yüzde 2,9, Hatay yüzde 2, Muğla yüzde 2, Manisa yüzde 2. Taşıtların yüzde 29,8'i ise diğer illere dağılıyor.

M.Sabri DÂNÂBAŞ

TERS AÇI

Yüzde 12 Zam Taşımacıyı Vuracak!..

2009, Taşımacılık Sektörünü Gelen Yüzde 12'lik Zamla Kutlamaya Hazırlanıyor. Maliye Bakanlığı Tarafından Belirlenen Yeniden Değerleme Oranına Göre Taşımacıya Kambur Üzerine Kambur Daha Yüklendi..

2009 yılının herkese sağlık, mutluluk ve başarılar getirmesi dileklerinde yılın bu son haberi taşımacıyı bir kez daha sarsan, onu içinden bir kez daha vurarak yeni yıla mutsuz ve umutsuzlukla girmesini başardı. Maliye Bakanlığı tarafından 20 Kasım 2008 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan 27060 no.lu yürürlüğe giren tebliğ gereğince taşımacı için "Yeniden Değerleme Oranı yüzde 12 olup, aynı zamanda 2008 yılına ait son geçici vergi dönemi için de uygulanacak. Üstelik bu konuda daha önce yayımlanmış olan tebliğler de yürürlükte olacak.

2008 yılında Yeniden Değerlendirme Oranı yüzde 7.2'lerde iken 2009 yılında bu oran yüzde 12 gibi bir değerlendirmeyle uygulamaya geçiriliyor. Yani taşımacının sırtına yüzde 65 gibi bir yük daha vuruldu. Buyurun padişahlar sofrasına demekten öteye gitmeyelim.

2008 yılının son çeyreğinde Dünya ekonomisini sallayacak büyüklükte yaşanan bankacılık skandallarıyla, dünya global krizin içine girmiş oldu. Dünyadaki yüksek petrol fiyatları ve büyüyen ekonomiler neticesinde büyümeye aday ve henüz emeklemekte olan ülkeler yaşanan bu global kriz nedeniyle çok ağır faturalar ödemek zorunda kalarak bu krizden nasibini almış oldu. Kriz Türkiye'ye teğet filan geçmedi. Tam ortadan vurdu. Otomotiv endüstrisinin yıkılamayacağını sandığımız bu devler üretim bantlarındaki şalteri kapatmak zorunda kalırken, mevcut stokta bulunan üretilmiş ürünlerini 5000 YTL düşüğüne satmak için büyük bir çaba harcayarak rekabet pazarında boy gösterdiler. Tüketicinin alım gücünün önemli oranda düşmesi hatta sıfır noktalarına gelmesi de bunun tuzu biberi oldu. Otomotiv sektöründe yaşanan büyük kriz baş göstererek seyredilmesi istenmeyen bu şekilde bir tablo ortaya çıkmış oldu. Dakikada bir değişmekte olan gündemimiz artık günlük yaşam tarzımızın da içine girerek hayatımızın vazgeçilmeyen parçalarından biri.. Artık bunu kimse yadırgamıyor ve kritize bile etmiyor. Tüketici, Tedarikçi, Üretici çok zor kısır döngüler yaşamıyor değil ama herkes yaşadığı bu fırtınanın ne zaman durulacağı konusunda tetikte beklemekte.. Bu global anlamda herkesi etkilemiş durumda.

Taşımacılık sektöründe de etkilenen piyasalardaki geçen seneye göre artış gösteren oranlar, yaşanan kriz döneminde Uluslar arası nakliyeciden, taksi şoförüne kadar pek çok kesime önemli bir maliyet getirecek. Sektör otoriteleri sessizce yapılan bu uygulamanın, bu işten ekmek yiyenleri çok ağır etkileyeceğini belirtiyor. Yeni yılda yapılan bu kıyak uygulama, yolcu taşımacılığından, taksiciye, nakliyeciye, otobüsçüye hatta minibüsçüye kadar ekmeklerini bu sektörden çıkarmakta olan binlerce kişiyi etkileyecek. Kapanan kontaklara bir o kadar kapatılacak kontak binecek. Ülkemizde dünya standartlarının çok üzerinde uygulanan yüzde 65'lik vergi oranı bu insanların canına tak dedirtecek noktalara gelecek. Üstelik uygulamaya girecek olan yüzde 12'lik bu zamla birçok ocak sönecek, iş kapıları kapanacak.

Karayolları Taşıma Kanunu'nun 26'ncı maddesinde yer alan ve 1/1/2009 tarihinden itibaren uygulanacak İdari Para Cezaları' da bu işin başka bir cabası.. 4925 sayılı kanunun (26) maddesi hükümleri gereği; 5 maddeye göre Yetki Belgesi almadan taşıma işinde faaliyette bulunanlara 5.600 YTL, buna aykırı davranan taşımacılara 560 YTL, bu maddenin 6'ncı fıkrasına göre taşıma hizmetini yapmaktan kaçınan taşımacılara 448 YTL, 5'nci maddenin yedinci fıkrasına aykırı davranarak bir taşımacının diğer bir taşımacının faaliyetini engellemesi halinde 4.480 YTL, taşıma senedi olmaksızın eşya taşıyan taşımacılara 1.120 YTL' lık para cezasını hükme bağlıyor.

Hükme bağlanan bu ağır ve altından kalkılamayacak olan müeyyideler haricinde 213 sayılı Vergi Usul Kanunu gereğince Yeniden Değerleme Oranına Göre Belirlenen Tarifeler gereği Karayolu taşıma Yönetmeliği'ne göre 2006 yılındaki UBAK Belge Ücretleri; A1 belge türündeki Otomobil ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapanlar için 10.000 YTL iken, bu ücret 2008 yılında 11.556 YTL, A2 Belge türündeki Otomobil ile uluslar arası yolcu taşımacılığı yapanlar için 15.000 YTL iken 2008 yılında 17.334 YTL, B1 belge türünde Otobüs ile Uluslar arası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı yapanlar için 40.000 YTL iken 2008 yılında 46.224 YTL, C1 belge türünde Kendi iştigali ile ilgili Uluslar arası ve Yurtiçi eşya taşımacılığı yapanlar için 5.000 YTL iken 2008 yılında 5.778 YTL' ye varan çeşitli belge türlerine yapılan zamlara pek çok örnek verebilmek mümkün.

Çok açık ve sarih olan bu memnuniyet vermeyici ve yoruma açık mukayeseli zam tablosu için sadece net bir konuya varabilme gerçeği ortaya çıkmakta olup, sıkışan ve her geçen gün daralan çember içerisinde "Kaynak Arayışı" gerçeğini ortaya getirmekten başka bir şeyin söz konusu olamayacağıdır. Yani iğneden ipliğe kadar her şey 31.12.2008 gecesi 00.01 saatiyle zam sepetinden ceplerimize inecek. Yine boğazlardan kısılacak, yine üstten baştan kısılacak vergilere yatacak. Birde dünya pazarlarında çetin bir rekabetle nasıl baş edeceğiz. Hadi bırakınız serbest Pazar anlayışını, bu ülkede geçim derdine düşen vatandaşın hali nasıl olacak?.

Zaten bu depremin ilk dalgası bankaları vurdu. İkinci dalga da reel sektörü vurmaya başladı. Üçüncü dalga henüz gelmedi. Reel sektörün uygulamaya başlayacağı önlemlerden dolayı üçüncü dalga da esnafı ve vatandaşı vuracak. Anlaşılacağı üzere bu kriz herkesi vuracak. Ekonomik krizlerin faturasını mutlaka birileri öder. Tsunaminin tesiriyle bu dalgalara kapılıp hayatını kaybeden birileri olur. Fakat dünya dönmeye devam eder.

Tasimacilar sayfa 3 12/26/08 3:07 PM Page 1

C M Y K

TEMSA başarısını katlıyor

TEMSA Global Satış Pazarlama Direktörü Ayhan Dayoğlu, Avrupa pazarında yüzde 10 Pazar payını hedeflediklerini dile getirerek, bunun yüzde 8'ine ulaştıklarını vurguladı

Ayhan Dayoğlu, TEMSA'nın bugün Avrupa'da kullandığı sistemlerin benzeri motor ürettiğini belirtiyor. Dayoğlu, TEMSA ile ilgili birçok konuyu Metin Güçlü ve Şifa Şen'e anlattı.

Avrupa'nın en büyük otomotiv pazarlarına girmeyi başaran, üretimde ilk sıralara yerleşen TEMSA Global başarısını katlayarak üst sıralara tırmanmaya devam ediyor. Bugüne kadar gerçekleştirdiği yurt dışı ve yurt içi hizmetlerine bir yenisini daha eklemeye hazırlanan TEMSA Global, şimdi de toplu taşımacılık sektörüne yeni bir ürün sürme çalışmaları içine girdi.

Metropol adlı aracı toplu taşımacılık segmentinde yurt içi pazarına sunan, ardından Prestij City ve Avenue modelleri ile pazar payını genişleten TEMSA Global'ın başarılı Satış Pazarlama Direktörü Dayoğlu, Türkiye'de bütün pazarları doldurmuş olduklarını dile getirdi. Dayoğlu, tek eksiklerinin "körüklü otobüs" olduğunu, bunun çalışmasını da yaptıklarını belirterek, "Böylece bir eksiğimizi daha gidermiş olacağız" diye konuştu.

■ TEMSA'nın dünü ve bugününü anlatır mısınız?

TEMSA, 2000'li yılların başına kadar Mitsubishi ile teknik lisans anlaşması yapmış ve Türkiye pazarı için üretim yapan bir şirketti. Yaklaşık 21–22 seneden beri şehirlerarası otobüs üretimini gerçekleştiriyordu. 2001 senesinde yurt içinde yaşanan ekonomik kriz döneminde yüzünü Avrupa'ya döndü. Çünkü Avrupa stabil bir pazardı. Burada belli bir pazar payı almayı hedefledi ve bunun için yapması gereken şey, iş modelini değiştirmekti. TEMSA yüzünü dışarıya döndükten sonra bütün modelini değiştirdi. Lisanslı üretim olmaktan çıktı, kendi modelini yaratma peşine düştü. Kendi markasını yaratma yolculuğuna çıktığı zaman işte o zaman biz vizyon edindi. Global bir marka olmak vizyonunu edindi.

TEMSA, bugüne kadar ne yurt içinde, ne yurt dışında hiç toplu taşımacılık sektöründe yoktu. Bundan sonra, toplu taşımacılık sektörüne de ürünler üreten bir firma olarak gözükecek.

■ Toplu taşımacılık sektörüne derken belediyelere mi, özele mi?

Belediyeler genellikle 12 metrelik solo arabaları kullanıyor. Ama büyük şehirlerde halk otobüsü taşımacılığı yapan özel operatörlerde, özel halk otobüsçüleri de 12 metrelik arabaları kullanıyor. Bunların çalışmış oldukları rotalarda, güzergâhlarda gerektiğinde 12 metre, gerektiğinde 9,5–10 metre, gerektiğinde 7–7,5 metre segmentinde araçlar kullanılıyor. Türkiye pazarı için baktığımızda TEMSA bütün bu pazarları şu anda doldurmuş. Bir eksiğinde de körüklü otobüs vardı. Körüklü otobüs çalışması devam ediyor. Dolayısıyla körüklü otobüs de gelince, bu segment içerisindeki bütün ürünleri küçükten büyüğe kadar tamamlamış olacağız.

■ Dünyadaki ekonomik kriz, Türkiye'ye de dokunmaya başladı. TEMSA'nın etkilendiği söylenebilir mi? TEMSA krizin neresinde?

Dünyada olan ve bizim dışımızda gerçekleşen bir dalgalanmadan bahsediyoruz. Bundan dünya üzerinde etkilenmeyen, etkilenmeyecek olan herhangi bir firmanın da olmayacağını bir kere peşinen kabul etmek lazım. Her şey bir iniş çıkış, bir salınım periyodu içerisinde etkilerini getirecek ve hem Türkiye içindeki, hem Türkiye dışındaki bütün firmalar bundan nasibini alacaktır. Ama burada önemli olan, sağlam yapılı olmaktan geçiyor.

Sağlam alt yapısı olan şirketlerin, bu dalgalanmadan daha az etkileneceği aşikârdır. 2001 senesiyle içinde bulunduğumuz dönemi karşılaştıracak olursak TEMSA açısından olay çok başka bir noktada. 2001 yılı Türkiye'nin kriziydi ve TEMSA'nın ihracatı yoktu. Şu andaki ise bir dünya krizi. Dünyadaki ekonomk dalgalana söz konusu ama diğer taraftan baktığınızda TEMSA'nın artık, eşit dağılımlı veya dengeli dağılmış bir portföyü var. Dolayısıyla iç piyasadaki daralmayı dış piyasayla, dış piyasadaki daralmayı iç piyasadaki operasyonlarıyla dengeleyebilecek durumda.

Bunu da daha ileriye götürmek için TEMSA'nın yurt dışındaki yatırımları devam edecek. Mısır fabrikasını açtık. Mısır fabrikasını açtıktan sonrada Uzak Doğu'daki arayışımız devam ediyor. Şu anda baktığımız zaman bundan elbette etkileneceğiz ama bu bizi çok büyük ve derin bir şekilde etkilemeyecek, böyle söyleyeyim.

■ TEMSA'nın gelecek yıllardaki Avrupa hedefinden bahseder misiniz?

Bizim, Avrupa pazarında yüzde 10 pazar payı hedefimiz var. Bunun da şu anda yaklaşık yüzde 8'ine kadar geldik. Dolayısıyla çok eski üreticinin bulunduğu ve sonradan girilen bir pazarda, hedefimiz biraz daha yukarıya gitmek. Avrupa'daki hedefimiz yüzde 10 pazar payı elde etmek. Bununla ilgili olarak da zaten bütün yapımızı bu vizyona ve bu hedefe paralel olarak hazırlıyoruz. Avrupa'da bir merkezimiz var. 40 ülkede 43 distribütör ile faaliyet gösteriyoruz. Kendi iletişim ofislerimiz var. Yani İspanya'dan tutun, Dubai'ye kadar dünyanın dört bir tarafına dağılmış kendi satış ve irtibat ofislerimiz var. TEMSA adına dünya çapında marka olmak için 'global' unvanı ekledik. Buna layık olmak için de çok çalışıyoruz.

■ Euro normlarıyla ilgili üretim planlarınız nedir?

1.Ocak.2009 itibariyle Euro4'e geçiliyor. Bu tarihten sonra üretilecek araçlar Euro4 olmak zorunda. Ama Türkiye Euro2'den Euro4'e, hatta Euro1'den Euro4'e sıçrıyor. Genelde bu Avrupa'da ve diğer gelişmiş ülkelerde adım adım olmuştu. Sektör, bir takım ertelemelerden dolayı Euro4'e bu sene başında geçmek durumunda.

Bunun kendine has bir takım dezavantajları ve avantajları var. Avantajlarını sıralamak gerekirse, Euro4'ün egzoz emisyonlarındaki azalma, çevreye daha az gaz salınımı yaratması belki en pozitif değerlerinden biri. Diğer taraftan baktığımız zaman Türkiye'de yeterli kalitede yakıtın bulunamıyor olması ve Adblue'nin halen hazırda sisteminin kurulmamış olması, gerçi 2 tane sistemle geçildi. Bir EGR, birde Adblue var. Ama büyük motorlarda genellikle birçok üreticinin ben Adblue ile geçeceğini biliyorum. EGR'li de geçecek. Ama diğer taraftan baktığımızda birde maliyet artışı olacaktır. Bu maliyet artışı da bizim ödediğimiz döviz miktarının artması, dolayısıyla da cebimizden çok ciddi bir miktarda dövizin, hele bu sıkıntılı dönemde yurt dışına akmasını getirecektir.

Temsa Global satışları tam gaz

Yılsonuna kadar **Prestij 'Aldın Aldın'**

Temsa Global AŞ, Temsa Prestij Super Deluxe'e yönelik 31 Aralık'a kadar sürecek olan "Aldın Aldın" sloganıyla bir kampanya düzenledi.

Temsa'nın "Aldın Aldın" kampanyası kapsamında, vergiler, plaka tescil ve sigorta masraflarını müşteriler ödemeyecek.

Temsa'nın müşterilerine, Temsa ürünlerini hem alırken hem de kullanırken kazandırmak amacıyla düzenlediği "Aldın Aldın" kampanyası dahilinde, Temsa Prestij Super Deluxe modelinde KDV, ÖTV ve plaka tescil sigorta masrafları Temsa Global tarafından karşılanıyor. Ayrıca, tüm bunlara ek olarak da 3 bin 500 YTL'lik indirim yapılıyor. "Aldın aldın" kampanyası, tüm Temsa Global yetkili satıcılarında geçerli olacak.

Temsa Metropol City Şile yollarında

Üsküdar-Şile, Kavacık-Tokatköy arasında hizmet vermekte olan 100 adetlik halk otobüslerinin değişimi projesi kapsamında Temsa Global 4 adet Temsa Metropol City halk otobüsünü teslim etti.

Araçların teslimatı için hazırlanan törene, Temsa Global Yurtiçi Otobüs Pazarlama Müdürü Mehmet Çıkıncı, Satış Geliştirme ve Pazarlama Uzmanı Ekrem Özcan, Otobüs Satış Şefi Nemci İba, Brey Oto sahibi Mustafa Şahin, Satış Müdürü Savaş Sarıkaya, Aktif Satış Yöneticisi İlter Elmas, Satış Uzmanı Emir Yapıcı ve araç kullanıcıları Mehmet Orhan, İlhan Özdemir, İlhan Şenol ve İrfan Şenol katıldı.

Taksi'de veresiye dönemi

Dünya ülkelerini saran ekonomik kriz, taksici esnafını da derinden etkiledi. Taksiciler ve Şoförler Odası Başkanı Semih Koçanoğlu, "Tanıdık müşterileri veresiye götürmeye başladık" diyor

Birçok kurum ve kuruluşu etkileyen "kriz" taksici esnafını da vurdu. İstanbul'da çalışan taksilerin büyük ölçüde "yattığı"na dikkat çeken Taksiciler ve Şoförler Odası Başkanı Semih Koçanoğlu, "Artık bakkallar gibi veresiye defteri tutmaya başladık. Tanıdık müşterilerimizi veresiye taşıyoruz" diye konuştu.

Koçanoğlu, İstanbul'da 18 bin taksi, 35 bin de şoför olduğunu belirterek, "İstanbul'un en büyük sivil toplum örgütü taksici esnafıdır" açıklamasını yaptı. Koçanoğlu, taksicilerin sorunlarını, mağduriyetlerini dile getirerek sorularımızı yanıtladı:

■ Kriz, taksicileri nasıl etkiledi?

İstanbul'da çalışan taksiler, bundan 6 ay öncesine kadar 24 saatte bir buçuk milyon insan taşıyordu. Geçen hafta taksi duraklarını gezdik. Duraklarda yaklaşık 7-8 bin taksinin boş yattığını gördük. Demek ki bir kriz var. Artık bunu hepimiz kabul etmeliyiz.

Ve ne acıdır ki, İstanbul'da taksi duraklarında çalışan taksiler artık bakkallar gibi veresiye defterleri tutuyorlar. Bakıyorsunuz, orada iş yerindeki arkadaşlarımız, şirketlerde çalışanları veresiye bir yerden bir yere götürüyorlar. Bakkal defteri gibi defter tutuyorlar. Bugün İstanbul'da ekonomik kriz had safhada yaşanıyor. Kriz taksiciye yansıdı, müşteri bulmakta zorlanıyoruz.

■ Mal sahipleri, bu durumda taksilerine el koyuyor, şoförler açıkta kalıyor öyle mi?

Aynen öyle. Bugün taksici bağ-kur sigortasını ödeyemez duruma geldi. Şu an, binlerce şoför mecburen taksilerini bırakıyor, mal sahibi kendisi çalıştırıyor. Mal sahibi sabah 9'dan gündüz 3'e kadar çalışırken nafakasını çıkarıyordu, şimdi evinin rızkını bile doğrultamıyor. Bu durumda taksisini şoförden alıp kendi çalışmaya başlıyor. Bu durumda işinden olan 6-7 bin şoför arkadaşımız var.

■ Arkadaşlar işlerini kaybedince, kira sözleşmeleri de bozuluyor mu?

Tabi ki bozuluyor. İnsan kazanamayınca kirasını nasıl versin ki. Şu an 146 meslek gurubunun içinde en çok mağdur olanlardan biriyiz.

■ Türkiye'de akaryakıt hala yüksek fiyattan satılıyor. Ne olacak bu durum?

Şimdi bu olay, kamyoncunun, otobüsçünün, minibüsçünün, taksicinin sorunu ve en kısa zamanda çözülmesi lazım. 2001 yılındaki krizi el ele verip nasıl atlattıysak, bunu da aynı şekilde atlatacağız. Türkiye güçlü bir devlet, çözümü de birlik ve beraberlik içinde çözeceğiz. Herkes bu konuda birbirine yardım edecek, saygı duyacak, destek verecek. Türkiye bir bütün olarak kucaklaştığı zaman bu kriz bizi hiç etkilemez.

Ayhan Dayoğlu, "Biz verdiğimiz hizmette alınan aracın güvenli bir şekilde müşteriye ulaşmasını hedefliyoruz" dedi.

İkinci elde Temsa Global güvencesi

Temsa Global sorumluluk sahibi ticaret anlayışı ile ikinci el ticari araç pazarına Galeri Plus ile kurumsallaşmayı getiriyor

Temsa Gloabal yaklaşık bir ay önce sanal ortamda hayata geçen www.galeriplus.com internet sitesiyle, kurum güvencesinden uzak ikinci el ticari araç pazarında alışıla gelmişleri değiştirmeyi hedefliyor.

İkinci el pazarının "güven" problemine, Galeri Plus'la çözüm üreten Temsa Global basın mensupları ile bir araya geldiği toplantıda projenin ikinci aşamasına geçtiğini açıkladı.

İkinci el alım, satım, takas ve finans hizmetlerini **galeriplus.com** internet sitesiyle sanal ortamdan gerçekleştiren Temsa Global müşterilerin alacakları arabaları yakından görüp inceleyebilmeleri için ilk yetkilendirilmiş bayisini Galeri Plus adıyla faaliyete geçirdi.

İstanbul Avcılar'da yetkilendirilen Temsa Galeri Plus Askale Otomotiv?in açılış töreni Temsa Global A.Ş. Satış ve Satış Sonrası Hizmetler Direktörü Ayhan Dayoğlu, Pazarlama Müdürü Mehmet Çıkıncı, Pazarlama Sorumlusu Ekrem Özcan, Halkla İlişkiler Sorumlusu Uluğ Aktunç, Askale Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Yaşabey Kalebaşı, Genel Müdür Sıtkı Ercan ve Temsa'nın çeşitli bayilerinin katılımlarıyla gerçekleştirildi.

Dayoğlu ikinci el ticari araç pazarı için geliştirdikleri **galeriplus.com** internet sitesini anlattı ve alıcı ile satıcı arasında malı kurumsal güvence altına aldıklarını dile getirdi.

Galeri Plus sistemi ile her marka ticari aracın ikinci elinin istendiği takdirde Temsa servis garantisiyle alınacağını dile getiren Dayoğlu, "İnternet sitemiz ve bayi zincirimiz ile ikinci el ticari araç pazarında kurumsal güvencenin oturmasını istiyoruz. Güvenin olduğu bir ortamda biliyoruz ki ikinci el pazarı canlanacaktır" dedi.

YTG-DER BAŞKANI

Ahmet TÜRKOĞLU

AYNA

Katleden, katledilen başıboş hayvanlar ve trafik yasamızın aczi?

Hayvanlara plaka çözüm olur mu? Yıllardır gün geçmez ki sahipsiz, yani başıboş atlar, sığırlar, koyunlar; yollarda boy göstermesinler, trafiği aksatmasınlar, can kaybetmesinler, kaybettirmesinler. Arşivim, fotoğraf ve haber yazılarıyla dolu. Bunlardan birkaçını–hafıza tazelemek amacıyla- sunuyorum; hani pek kolay unutmaya meyilliyiz ya!

Esas hayvanı bulmak?

Hayvan bu… Başını boş bırakırsan, davulcuya ya da zurnacıya değil, aklının estiği yöne gidecek. Ama onun başını boş bırakanlar? Onlara ne demeli? Onlar bu sıfata daha mı layıklar acaba? Bu yorumu siz değerli okurlarıma bırakıyorum.

Ama ne zaman bu yüzden trafik aksasa, insanlardan ya da hayvanlardan kan aksa, aynı duyarsızlar o anda koro halinde duyarlılaşırlar: "Hani, bunlara dur diyen, bu soruna sahip çıkan yok mu!? Devlet yok ki! Polis ne yapar!" Sanırsınız ki, koro, bu işin peşini bırakmayacaktır, çözümü sağlatacaktır… Heyhat! Bir saat içinde unuturlar ve tekrar aynı sorunla karşılaşırlar, yine konuşurlar, elbette yine unuturlar.

Polis ceza yazıyor mu?

Evet, bir epeyce de yazılmış, ama nasıl? Sadece, sahiplerini bulabildiklerine. Ceza yazılacağın bilen, gören; hayvanına o anda sahip çıkar mı? Hele de can kayıplı bir faciaya yol açılmışsa, tazminat ve hapis yaptırımları gelebilecektir.

Hayvanlara plakalı çözüm?

Evet, kesin çözüm buradadır. Örnek mi? Almanya, sırf sokaklarda köpek pisliğinden kurtulmak için bu yola gitti. "Lütfen" ile çözümü getiremedi. Genel dış mekânlara pisleyen köpeklerin plakaları, polise bildiriliyor ve polis de cezasını gönderiyor, tıpkı trafik para cezaları gibi.

Plaka nasıl yapılıyor?

Fotoğrafını gördüm: Köpeğin üzerine sarılmış, bağlanmış yelek türü bir giysi. Sağ ve sol yüzeylerinde belirlemeyi yazmışlar: HUND (köpek), M- 9851 (M: Münih).

Trafik Yasasına hüküm konmalı

Evet, bu çözümü getirecek olan çareyi, yasa hükmü haline getirtmek amacıyla, yeni trafik yasamıza hüküm önerisi getirdim. Kamuoyumuzun da bu konuda aydınlanıp, sahip çıkması gerekiyor. Yasanın sekretaryası olan Emniyet Genel Müdürlüğümüz ve ayrıca Ulaştırma Bakanlığımız, bu konuya önem vermeli, sahip çıkmalıdırlar.

İnsan ve hayvan severler; işbaşı, amaç başı yapalım, canları koruyalım!

Şimdi haberlerle dikkat ve hafıza tazelemeleri

1- İstanbul'un en işlek yolu E-5'te başıboş at krizi sürekli 05.11.2008 Milliyet DHA

İstanbul'un en işlek yolu olarak bilinen D-100 karayoluna çıkan başıboş bir At trafiği birbirine kattı. İki günden bu yana D-100 karayoluna çıkan At, sürücüleri şaşkına çevirdi.

Özellikle sabah saatlerinde E-5 karayolu Göztepe mevkiinde yola çıkan ve trafiği tehlikeye düşüren at şaşkınlık yarattı. Bir gün önce öğlen saatlerinde Kadıköy istikametine giden sürücüler karşılarında kendilerine doğru gelen atı görünce şaşkına döndü.

Sahipsiz atın yol kenarında ilerlediğini gören vatandaşlar trafiği yavaşlatarak atı yol kenarına almaya çalıştı. Olayı gören bir polis memuru kısa süreliğine E-5 karayolunu Kadıköy istikametine trafiğe kapatırken bir vatandaş da atı yakalayarak yol kenarına götürdü. İki gündür karayoluna çıkarak tehlike saçan sahipsiz At'ın vatandaşların tarafından ara sokaklarda bırakıldığı öğrenildi.

2- Yola çıkan sahipsiz at 28 kişiyi hastanelik etti 19.09.2007 Mynet Önce otomobil ata çarptı, sonra 2 servis minibüsü karıştı. Bursa'da, Ömer Çiçek'in (29) otomobili, (16 KH 171) aniden önüne çıkan ata çarptı. Bu esnada arkadan gelen Murat Yıldız (28) idaresindeki 16 YA 704, Şenol Güven (32) idaresindeki 16 BEZ 08 ile Osman Kurhan (51) idaresindeki 16 S 0711 plakalı 2 servis minibüsü kazaya karıştı. Olay dün gece 23.00 sıralarında merkez Yıldırım ilçesi Arabayatağı Mahallesi Yakın Doğu Çevre yolunda meydana geldi. Kaza sonrası at hayatını kaybederken olayla alakalı soruşturma sürüyor(muş!)

3- Başıboş atın hazin sonu 22.07.2008 Edirne TV, Melih Yurduseven

Günlerdir, aylardır tüm yerel gazeteler de ve televizyon kanalların da haber olan başıboş atlar rezaletine bir çözüm bulunamadı, bulunamayacak da sanırım.

Kimin görevidir, bu hayvanları başıboş bırakan insanların vurdumduymazlığı zaten ortada iken resmi kurumlardan da bu konuda hiçbir önlemin ve girişimin ortaya çıkmaması insanları çileden çıkartıyor doğrusu.

Havsa' ya yaklaştığımda gördüm ki, bizim at sürümüz gibi, Havsa'lılarında başıboş at sürüsü olmalı ki, biri kazaya uğramış ve yolun kenarına kadar fırlatılmış, bağırsakları yola saçılmış. Şaşırdım, hemen üzülerek ve kahrolarak, bu hazin tabloyu görüntüledim. Yazık değil mi bu hayvana?

Tasimacilar sayfa 4 12/26/08 3:08 PM Page 1

C M Y K

Bireysel otobüsçüler örgütlendi

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu, bireysel otobüsçüleri de çatısı altında topluyor

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Genel Sekreteri Mevlüt İlgin, bireysel otobüsçülerin yaşadığı boşluğu doldurmak için amacına ulaşamayan BOSYAD'ın yerine Karayolu Taşımacıları Derneği'ni (KAYOD) kurduklarını belirtti.

KAYOD'un kurucu başkanlığını yaptığını anlatan İlgin, "Daha önce bireysel otobüsçülerin haklarını savunmak amacıyla bu tip bir oluşum yapılmıştı. Ancak amaca ulaşılamadı. Türkiye'de bireysel otobüsçüler için böyle bir boşluk olduğu gerçek. Bunu doldurmak amacıyla KAYOD'u kurduk" dedi.

İlgin, "225 bin Y belgeli otobüs var, bunun dışında fabrika servisleri yapan otobüsler var. Bunlar tek tek bireysel otobüsçülerdir. Mevcut üyelerimiz şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı yapan D1ve D2 belgesine sahip araçlardır.

TOFED olarak 300 bin üyeli bir federasyon hedefimiz var. Dolayısıyla, BOSYAD'ın bıraktığı boşluğu ve gerçekten otobüsçülük yapıp herhangi bir derneğe üye olamamış olan birçok otobüsçüyü Karayolu Yolcu Taşımacılığı Derneği adı altında toplayacağız, kurucu yani geçici başkanlığını da ben yapıyorum" şeklinde konuştu.

KAYOD üyelerinin TOFED'in hizmetlerinden yararlanacağını vurgulayan İlgin, "Bu derneğin ilk yılında 50 bin üyeyi hedefliyoruz ve bu hedefe ulaştıktan sonrada Türkiye'nin her yerinde şubeler açmayı düşünüyoruz. 415 tane şehirlerarası firmalarda çalışan bireysel otobüsçü var. Ayrıca derneğe üye olacakları şahsen üye yapmayacağız, sahip oldukları belgelerle kurumsal üye olacaklar" sözleriyle derneğin hedeflerini de anlattı.

Yılın iş adamı Jürgen Ziegler

■ Ulusal ekonominin tüm kesimlerinde verimliliği arttırmaya yönelik çözümleri araştırmak, bilim ve meslek kuruluşlarının ve kendi alanındaki uluslararası kuruluşların işbirliğini sağlayarak geliştirmek amacıyla kurulmuş olan Milli Prodüktivite Merkezi 20 yıldır 'Yılın İşkadınları ve İşadamlarını' seçiyor.

2008 için de en güncel yöntemlerin uygulaması ve verimlilikte kaydedilen artış nedeniyle Mercedes-Benz'in CEO'su Jürgen Ziegler'i 'Yılın İşadamı' seçti.

Mercedes'ten İETT'ye 100 adet "CapaCity"

■ İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (IETT) ve Daimler arasında ek 100 adet Mercedes-Benz CapaCity satışı için anlaşma imzalandı.

2007 yılında ilk kez İETT tarafından hizmete sunulan Mercedes-Benz CapaCity, İETT'ye ilk aşamada 50 adet verildi. Olumlu deneyimler sonucunda 100 adetlik bir sipariş daha verildi. Yapılan anlaşma ile metrobüs hattında kullanılan CapaCity sayısı 250 adete çıkacak.

Anadolu Isuzu İnegöl yollarını süsleyecek!

Anadolu Isuzu, İnegöl Belediyesi Halk Otobüsleri İşletmesi'ne 40 adet Urban modeli midibüs teslim etti

Teslimat törenine, Anadolu Isuzu pazarlama müdürü Efe Yazıcı, otobüs satış şefi Onur Çetinkaya, Isuzu Bursa Bayii Şentürkler Holding yönetim kurulu başkanı Sami Şentürk, Şentürkler satış müdürü Osman Çetin, Isuzu satış bölge sorumlusu Ferhat Sancaklı, Isuzu pazarlama ürün sorumlusu Coşkun Tokan, Anadolu Isuzu satış ve pazarlama direktörü Fatih Tamay ve Bursa AKP Milletvekili Sedat Kızılcık ve İnegöl Belediye Başkanı Alinur Aktaş katıldı.

Sektördeki gelişmelerle ilgili bilgi veren ve Türkiye'nin midibüs üretiminde geldiği noktaya değinen Anadolu Isuzu satış ve pazarlama direktörü Fatih Tamay, Anadolu Isuzu'nun, Türkiye midibüs ihracatının yüzde 60'ını gerçekleştirdiğini vurgulayarak, "20.000.000 adet üzerinde motor üretmiş olan, dünyada hafif ticari dizel motorları en çok üreten ve satan, motor teknolojisinde lider olan markamızın bayrağını, Türkiye'de taşıyor olmaktan mutluluk duyuyoruz. Avrupa'nın en çok otobüs üretim ve ihracatı yapan ülkesi olan Türkiye'de en fazla, küçük otobüs ihracatı yapan şirketiz. Anadolu Isuzu olarak; Türkiye'de küçük otobüs üretiminin yüzde 44'ünü gerçekleştirirken, 10 aylık OSD verilerine göre, küçük otobüs ihracatının da yüzde 68'ini gerçekleştirmekteyiz. Isuzu, yurtiçi küçük otobüs pazarında yüzde 35 pay ile lider konumda iken; yine küçük otobüs toplu taşıma segmentinde de yüzde 51 ile pazar lideri konumunda yer alıyor. Araçlarımızı sadece üretip satmakla kalmıyoruz, bunların şehir içinde kullanımında da yardımcı oluyoruz? şeklinde konuştu.

İnegöl Belediye Başkanı Alinur Aktaş törende yaptığı konuşmada, "Üstün özelliklere sahip, Isuzu araçlarıyla halkımıza hizmet vermekten mutluluk duyacağız" dedi.

Belediye Başkanı Alinur Aktaş'ın davetiyle kürsüye gelen AKP Milletvekili Sedat Kızılcıklı, "25 yıllık Türk Japon ortaklığı ile Anadolu Isuzu, sektörün lokomotifi haline gelmiştir ve öncü olarak kalitesini ortaya koyduğu bu araçlar artık İnegöl halkına hizmet edecektir. Belediye başkanımıza ve Anadolu Isuzu'ya teşekkür ediyor, bu beraberliklerinin diğer illerimize de örnek olmasını diliyorum" sözleriyle teslimatla ilgili düşüncelerini anlattı.

Araçları Isuzu Bursa Bayii, Şentürkler Holding Yönetim Kurulu Başkanı Sami Şentürk'ün Belediye Başkanı Alinur Aktaş'a teslim etti. Araçların hayırlı, uğurlu yolculuklara vesile olması dileğiyle kurbanlar kesildi.

Teslimatın ardından AKP Milletvekili Sedat Kızılcıklı, Belediye Başkanı Alinur Aktaş ve İnegöl Belediyesi Halk Otobüsleri İşletmesi Başkanı Mustafa Kaya, Anadolu Isuzu'nun, İnegöl Belediye'sine hediye ettiği Harmony otobüsü gezip bilgi aldı.

Eğitimle, yüzde 34 yakıt tasarrufu

Çetur Çelebi Turizm'in sürücüleri Isuzu'nun 'Verimli Sürüş Teknikleri Eğitimleri'ne katıldı. Eğitimde alınan raporlar doğrultusunda, yüzde 34 oranında yakıt tasarrufu elde edildiği görüldü.

Sultan ve Doruk yollarda

Otokar, Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı toplu taşımacılık hizmeti verecek 130 adet Otokar Sultan City 125S ve 10 adet Doruk 190H halk otobüsü, Ankara Özel Halk Otobüslerine, 70 adet Sultan City 125S modeli Adana Çolak Bulvarı Kooperatifi'ne teslim etti.

Ayrıca, Bursa Ulaşım Toplu Taşım İşletmeciliği San. Tic. A. Ş. (BURULAŞ) tarafından açılan otobüs ihalesini kazanan Otokar, 25 adet Doruk 190LE otobüsü 31 Aralık'a kadar Bursa'ya teslim edecek.

İhalenin ile ilgili açıklama yapan Otokar Genel Müdür Yardımcısı Basri Akgül, "Doruk 190LE, modern toplu taşımacılık anlayışı ile hizmet edenlerin ilk tercihi olan bir otobüs. Ocak 2009'dan itibaren Avrupa Birliği'ne uyum programı çerçevesinde Türkiye'de toplu taşımacılıkta kullanılan otobüslerin belli bir kısmında engelli taşımacılığı zorunlu hale gelecek. Doruk 190LE bu yeni regülasyonlara da birebir uyumlu. Doruk 190LE, alçak giriş tabanı, arka kapısındaki engelli rampası ile engelli yolcu taşımacılığına hizmet ediyor ve bu özelliği ile de en ideal ve ekonomik otobüs" dedi. Sultan ve Doruk modellerinin yoğun şehir içi trafiğindeki dayanıklılığı ve düşük yakıt tüketmesi en önemli tercih sebepleri olarak gösteriliyor.

Gazetemize ücretsiz abone olmak için **www.tasimacilar.com** adresinden kayıt yapmanız yeterlidir.

Ayhan Dayoğlu

Denklem

Türk otomotiv sanayi olarak çözümü zor bir denklemin içindeyiz. Fakat bu süreçte, üretici olarak bizlere karamsarlığın pek yakışmayacağını düşünüyorum. Krizi dilimize doladığımızda eminim ki sektörümüz için bu durumun nun bir faydası da görülmeyecektir.

2001 krizini yaşayanlar hatırlayacaktır ki, o dönemde büyük otobüs pazarında yüzde 90'lara varan bir iç pazar daralması yaşanmıştı. 2001'de yaşadıklarımızı 2008 krizi ile kıyaslamamız elbette mümkün değil. Çünkü o gün yaşadığımız ekonomik bunalım, Türkiye'nin içinde meydana gelen bazı olaylardan dolayı tetiklenmiş ve sadece bizim kendi iç pazarımızı etkilemişti. Bu gün, yaşadığımız ekonomik krize baktığımızda, Amerika'dan başlayıp, Avrupa'ya yayılan daha sonra da Türkiye'ye ve Uzak Doğuya sirayet eden global bir dalgalanmayı görüyoruz.

2001 yılında, iç pazarda bunalım yaşayan üreticiler, çözümü ihracatta bulup, dış pazara yönelmişlerdi. Maalesef bugün, dünya otomotiv pazarında yaşanan daralma, ihracatı da çözüm olmaktan çıkardı. Peki, üretici bu noktada çıkmazların içinde sıkışıp kalmış mıdır?

Elbette ki hayır…

Belki burada sarf ettiğim laf söz çok klişe olacak, ama krizi fırsata çevirmemiz gerekiyor. Zihinlerde, krizin fırsata nasıl çevrileceği yönünde birçok soru oluşacaktır. Bu noktada "kriz" kelimesine yapacağımız bir açılım, hem stratejilerimizi, hem de nasıl fırsatlar yaratacağımızı ortaya koyacaktır. Kriz kelimesini bir takım gidişatın veya bir trendin farklı yöne dönmesi olarak tanımladığımızda, burada pazarın iniş ve çıkışlarını etkileyen dinamikleri analiz etmemiz gerekiyor. Çünkü dinamikler değişirken, bizler uyum sağlayamazsak, vizyonumuzu geniş tutamazsak, verimliliğiniz düşer ve piyasadan silinme tehlikesi ile karşı karşıya kalırız.

Bu yüzden tablomuzu çok karamsar çizmemeliyiz. Kriz dönemi desek de daralmadan bahsetsek de satışlarımız hiçbir zaman sıfır olmayacak. Çünkü ekonomik sıkıntının yaşandığı bu dönem, sadece üreticiler için değil, vatandaş içinde olumsuz etkiler yaratıyor. Tasarruf yoluna başvuran insanların toplu taşımaya yönelddiklerini göz önünde bulundurursak, toplu taşıma hizmeti verenler bu durum karşısında otobüse ihtiyaç duyacaklardır.

İşte bu gibi nüansları yakaladığımızda ve sahaya inip pazarın isteklerini analiz ettiğimizde kendi fırsatlarımızı yaratmış oluruz.

Araç satış adetlerininlarının rakamlarının aşağı doğru bir eğilime geçtiği dönemlerde dikkat edilecek bir diğer husus da satış sonrası hizmetlerdir. Bu gibi dönemler de yatırım yapmaktan çekinenler, daha önceden aldıkları araçların uzun ömürlü olması için bakıma önem verecek,ler. Bbu da satış sonrası hizmetleri tetikleyecektir. Ayrıca bizBu dönemde satış sonrası hizmetleri kuvvetlendirdiğimizde bunun satışlarımıza da z içinde bir artı getirdiğini göreceğiz.

Her kriz dönemi kendine has bazı özellikler taşır. Ama kesin olan bir şey var ki o da ne olursa olsun sektöre yatırım yapmak. Eğer ekonomik kriz var diyip sektörden elimizi çekersek yarın üzülerek farkına varırız kibir bakmışız ki hizmet edeceğimiz sektör kalmamış. Onun için biz Temsa Global olarak Türk otobüsçülük sektörü için çeşitli projeler geliştirdik. Bunları yaparken biliyorduk ki bizim geleceğimiz hizmet ettiğimiz sektörün geleceği ile aynı paralelde başarıya ulaşacaktır.

Kısacası, hava ne kadar karanlık olursa olsun gözlerimiz en kısa sürede karanlığa alışacaktır. Bu noktada da başarıya giden yolun, kendimize güvenmekten geçtiğini fark etmeli ve değişen koşullara ayak uydurmalıyız.

Artvin Belediyesinden alternatif yol çalışması

Artvin Belediyesi tarafından başlatılan alternatif yol çalışmaları, 2008 yılında büyük bir ivme kazanırken son olarak şehir otogarı ile Artvin Devlet Hastanesi arasındaki alternatif yola bariyer çalışmaları yapıldı. Terminal üzerinde bulunan hastane ve İskebe yoluna bağlanan alternatif yolun bariyerlerinin bir kısmı takıldı.

Terminal üzerinden Artvin Devlet Hastanesi ve Yeni Mahalle İskebe yollarına bağlanan yol aynı zamanda gündüz saatlerinde kamyon geçişleri ve yoğun trafiğinin rahatlaması için alternatif yol olarak kullanılıyordu. Bu yolda bir süredir genişleme ve asfaltlama çalışmaları yapılırken şimdi de yolun güvenirliliğini arttırabilmek için bariyer çalışması da yapıldı. Yolun yoğun olarak kullanılması ile birlikte bariyer ihtiyacı had safhaya çıkmıştı. Bu ihtiyacı gören Artvin Belediyesi kış aylarında buzlanmayı, yaz aylarında aşırı hız yapabilecek araçları düşünerek bariyer koyma çalışmalarını gerçekleştirdi. Yolun yaklaşık 200 metrelik bölümüne bariyer koyan Artvin Belediyesi bir hafta için de bariyer çalışmalarını tamamlayacak. Böylelikle alternatif yolun güvenirliliği artmış olmakla birlikte alternatif yol bundan böyle tüm sürücüler tarafından daha fazla kullanılabilecek.

Şehir içerisine girerek vakit kaybetmek istemeyen araç sürücüleri için çok büyük avantajlar sağlayan alternatif yol bariyerli bir biçimde Artvin'nin en güvenli yollarından biri olacak.

Tasimacilar sayfa 5 12/26/08 3:22 PM Page 1

C M Y K

‘2001 krizi, tecrübemizi artırdı’

Anadolu Isuzu’nun Satış ve Pazarlama Direktörü Fatih Tamay, 2008’in son çeyreğinde kendisini yoğun bir şekilde hissettiren krizi değerlendirirken, “Türkiye’de 2009’u öngören şirket yok” dedi

Küresel krizin etkilerini Türkiye’deki otomotivci nasıl hissediyor? Bir sonraki yılın bütçelerini, bir önceki yılın Kasım ayında hazırlamaya başlayan Holdingler, 2009’u neden hala göremiyorlar?

Anadolu Isuzu’nun Satış ve Pazarlama Direktörü Fatih Tamay ile bu sorulara cevap ararken, son zamanlarda halk otobüsçüsü ile yakın temasa geçen üreticinin gelecek stratejilerini de irdeledik.

Anadolu Isuzu’nun Satış ve Pazarlama Direktörü Fatih Tamay’ın, TAŞIMACILAR’ın sorularına verdiği yanıtlar?

■ Son dönemlerde üretici firmalar, halk otobüslerinin sorunlarına neden bu denli eğilmeye başladı?

Halk otobüsçülerine uygun araçlar üreten her firmanın, müşterileriyle temas etmesi gayet doğal bir olaydır. Bu gün bir arada olduğumuz arkadaşlardan bazıları araç alırken, markamızı tercih etmiş olabilirler ya da tercih edecek olabilirler, önemli olan bu gün ve gelecekte iş yapacağımız insanlarla birlikte olmaktır. Onların planlarını gelecek stratejilerini ve toplu taşımayla ilgili görüşlerini öğrenmek bizim için önem teşkil etmektedir. Çünkü bu birliktelikle aynı zamanda bir analiz de ortaya çıkmaktadır. Bizler geleceği planlarken hep müşterilerimizin gözüyle bakmalıyız. Müşteri odaklı olmak lafı sözde değil, özde olmalı derim. Dünya değişiyor, artık müşteri odaklı olmak diye bir tabir var. Bu da sadece müşteriye ne istediğini sormakla olmuyor, müşteri ne düşünüyor, ne hissediyor, neyi nasıl kullanıyor, bunların tamamını bilmek gerekir ki gelecekte doğru stratejiler geliştirelim ve doğru ürünler üretebilelim.

■ Haziran’da durgunluğa giren otomotiv sektörü Eylül ayıyla birlikte düşüşe geçti, buna bağlı olarak yılsonunda hedeflediğiniz rakamlara ulaşabilecek misiniz?

Bu soruya ticari araç segmenti ve otobüs segmenti olarak iki koldan cevap vermem gerekiyor. Çünkü Otobüsü ticari araçtan biraz ayırmak gerekiyor. Bu yıl geçtiğimiz yıllara oranla biraz farklıydı. Bu sene çok ciddi toplu taşıma projeleri gerçekleştirildi. Bundan dolayı da küçük otobüs satışlarında tüm daralmalara rağmen bir büyüme olduğunu göreceğiz.

■ Peki, otomotiv pazarının son durumunu nasıl yorumluyorsunuz?

Ticari araçlara baktığımız zaman, bu yılın ilk 8 ayında gayet olumlu bir trend vardı. Fakat 9’uncu ayda başlayan daralma, sanırım bu yılı geçen sene kaydettiğimiz rakamların bir miktar altında kapatmamıza sebep olacak. Ama satışlarımız otomobil üreticileri gibi yüzde 30-40’ların altına düşmeyecek. Bizim ön görümüze göre en çok etkilenen kamyonet, hafif kamyon, pikap ve otomobil segmenti olacak.

■ Ekonomik kriz etkisini gösterdi göstereli, üreticiler de tüketiciler de ne yapacağını bilemiyor. 2009 yılı için siz neler görüyorsunuz?

Bakın, 2009 ile ilgili ne bütçeler, ne de üretim planları şu anda açık değil. Büyük bir ihtimale planlar ve bütçeler yılbaşına kadar da herhalde birkaç kez daha değişecek. Türkiye’de 2009 yılını öngörebilen bir firma yok. Mesela bunu holdinglere de sorsanız onlarda size 2009 ile ilgili bir şey söyleyebilecek durumda değiller halbuki holdingler Kasım ayının ortasında, bir sonraki yılla ilgili bütün beklentileri, bütün değişkenlikleri planlar ve bütçelerini belirlenmiş olurdu.

■ Anlaşılıyor ki bunun nedeni krizin etkileri, peki bu kriz ne zaman bitecek, üretici bunu ön görebiliyor mu?

Öncelikle şunu belirteyim, 2009 zor bir yıl olacak. 2009’un ikinci yarısında özellikle son çeyreğine belki biraz daha olumlu yönde gelişmeler beklenebilinir, ama olumlu yönde gelime satışların birden patlayacağı anlamını taşımıyor. 2008’in son 3 ayından daha iyi bir zaman dilimi olacak demeliyiz. Bundan dolayı bu krizin aşılması 2009’un son 3 ayından sonrası için beklenebilinir. Şu an için bankalara, riskleri kontrol altında tutamadıkları için tedirgin davranıyorlar. Riskleri kontrol altında tutmaya başladıkları zaman asıl görevleri olan para satmaya başlayacaklardır. Mevduatı toplayan bankalar risk çok fazla olduğu için kredi veremiyorlar.

Ama genel olarak baktığımızda 2001 yılında yaşadığımız krizden elde edilen tecrübeler 2009’u oldukça tekmili karşılamamızı sağladı. 2009 zor bir yıl olacak desek de zor yıllarla, kolay yıllar kardeştir. Anadolu’da bir değim vardır, ‘kâr ile zarar kardeştir diye yada ‘Ar yılı, kâr yılı’ derler. Dolayısıyla otomotiv sektörü ve bankacılık sektörü açısından 2009 ar yılı olacak.

■ Bankalar Basel II’yi uygulasalardı, bu gün sıkıntı yaşarlar mıydı?

Basel II’ Türkiye’de bu yıllarda uygulanacak bir şey değil. Türkiye’de bu uygulamayı, Holdingleşmiş firmadan tutun da kobilere kadar hiçbir noktada uygulayamazsınız. Çünkü Türkiye’de firmaların Basel II kriterlerine göre bir yaşam tarzları yok. Birçok firma çok ortaklı, ayrıca Basel II kriterlerine göre kredi verilse bugün Türkiye’deki kobi ölçekli firmaların hiç birisi kredi alamazlar. O zaman da bankacılık yapılamaz.

■ Anadolu Isuzu EURO normlarına hazır mı?

Anadolu Isuzu olarak Euro normlarına hazırız. Elbette şu an bir geçiş dönemindeyiz bazı şeylerin ötelenmesi gibi durumlar oluyor fakat bu Anadolu Isuzu olarak geçerli değil. Biz en kısa sürede araçlarımızı getirmeye başlayacağız. Biz bu sistem içerisinde EGR sistemini kullanıyoruz. Araçlarımızda AdBlue kullanılmaması da çok büyük bir handikap değil. Japonlar hangi sistemi kullanırlarsa, kullansınlar teknolojileri çok gelişmiş bunu bütün dünya kabul ediyor.

■ Sektör adına Anadolu Isuzu adına eklemek istediğiniz bir şeyler var mı?

Sektörümüz geçmişte yaşadığı kötü tecrübelerle 2009 yılına tedbirli bir şekilde adım atacaktır. Türk otomotiv sanayi elde ettiği değeri kaybetmemelidir. Hepimiz bunun bilincindeyiz o yüzden ben sadece herkesin kurban bayramını ve yeni yılını kutluyorum.

Sinan SOLOK

Hizmet gönülden verilir

Otobüs sektörü insanlara hizmet veren önemli bir sektördür. Otobüs firmalarının araç filolarına baktığımız zaman benzer otobüslerle karşılaşıyoruz. Bu nedenle firmaları ancak hizmet kalitesiyle ayırt edebilirsiniz.

Örneğin, Metro Turizm Türkiye’nin en genç, en yeni, en büyük otobüs filosuna sahip. Bu bir ayrıcalıktır, ama önemli olan hizmette ayrıcalığı sağlamaktır. Hizmette ayrıcalığı sağlamakta, verdiğiniz ikramlar, ürünlerin markası, yaptığınız servisler, personelin misafirlere karşı olan davranışları ile belli olur. Eğer bunları iyi bir şekilde, kaliteli olarak yapabiliyorsanız, o zaman zaten iyi, tercih edilen, güvenilir firma olursunuz.

İkramların temiz olması gerekir

Belirli bir hizmet kalitesine ulaşmak için eğitimler düzenlemeli, çalışanlar sağlık ve psikolojik muayenelerden geçmeli ve her sene 2-3 kere ehliyetleri emniyet müdürlükleri tarafından kontrol edilmelidir. Tüm bunlar sağlanırsa yolcular güvenli ve mutlu seyahat ederler.

Yolcu otobüs içinde saatlerce seyahat ediyor, host ve hosteslerle beraber oluyorlar. İkramların temiz olması, sunulanın 5 yıldızlı otel hizmeti kalitesinde, yolcunun istediği şekilde verilmesi önemlidir. Ama önemli olan hizmetin yolculara bir vazife olarak değil, canı gönülden yapılmasıdır. Bu da ancak sürekli eğitimlerle sağlanır.

Göksel OVACIK

Değişimin getirecekleri

Geçen hafta belediye sınırları içerisinde hizmet eden toplu taşım araçları (otobüs minibüs ve taksi) ile ilgili içişleri bakanlığı tarafından yeni karayolları trafik kanunu tasarısı taslağının hazırlandığı haberi gündeme oturdu.

Bu taslak özel halk otobüsü işletmecilerini fazla telaşlandırmadı. Nedeni zaten özel halk otobüsü işletmecisi belediyelerle her yıl tahüthame yapıyor, buna uygun şekilde sorumluluklarının bilincinde davranıyor ve disiplinli, sistemli bir toplu taşım hizmeti yapıyor.

ÖHO işletmecilerinin dışında olan minibüs ve taksiler ise tam bir şok yaşadı. Bu araçların plaka tahdidi ve muhtesip hakları olması nedeni ile daha rahat hareket sahası sağlıyordu. Ama hazırlanan bu kanun taslağında, ‘Her toplu taşıma aracı, her 5 yılda bir sözleşme yenilemek zorundadır” gibi bir madde teklif edilmiş ve tartışmalara açılmıştı.

Bu gelişmeler araç fiyatlarının ciddi şekilde düşmesine neden oldu. Esnaf arasında tepkiler yükselmeye başladı, yazılı ve görsel basında bu gelişmenin İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından gündeme geldiği söylentileri yayıldı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu söylentilerden dolayı bir açıklama yaparak minibüs ve taksilerle ilgili bir çalışmanın olmadığını belirtti.

Burada önemli olan üzerinde durulması gereken minibüs ve taksilerle ilgili bu olumsuz gelişme olduğunda tüm meslek kuruluşları ayağa kalkıyor. Minibüs esnaf odaları, taksi esnaf odaları, İstanbul Odalar Birliği, hatta Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF) girişimi ile gelişmeler takip edildi. Bunlar güzel gelişmeler olması gerekir. Ama özel halk otobüsü işletmecileri, yıllardır bu uygulamanın altında ezildi. Plaka tahdidi yapılsın, muhtesip haklarımız verilsin diye çalışmalar yapıldı ama ne kadar yalnız kaldığımızı bir kez daha görmüş olduk. Artık bu yalnızlık bitsin tüm kurumlar ile ayağa kalkalım ve haklarımızı almak için mücadele edelim.

Sevgi ve saygılarımla…

‘Master’ bilmecesi

Erzurum’da 2007 yılında Büyükşehir Belediyesi’nin yapmış olduğu çalışmalar sonucu bir “Master Planı” hazırlandı. Peki, “Master Planı” Erzurumlu taşımacıya ne imkânlar sağlayacaktı? Hazırlanan düzenleme, Erzurumlu yolcu taşımacılarına, yürürlüğe girmeden anlatılmış mıydı?

Tüm bu karmaşa içinde çözüm yolu arayan Erzurumlu Halk Otobüsçüleri ile konuştuğumuzda ortaya ilginç şeyler çıkıyor. Birçok otobüsçü, Erzurum Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Daire Başkanı Durak Bulut’u “Özel Halk Otobüsçülüğünü Erzurum’da bitirmek için elinden geleni yapıyor” şeklinde itham ederek dertlerini anlatmaya başlıyorlar.

Bu kanıya nasıl vardıklarını sorduğumuzda esnaf anlatmaya başlıyor: “Master Planı? diye bir uygulama başlattılar. İstanbul’dan adam getirdiler, bu planı yaptılar. Güzergâhlarımızı Doğu, Batı, Güney, Kuzey diye 4’e ayırdılar. Şimdi 4 farklı yöne giden 4’er tane 1 numaralı, 2 numaralı hatlar var. Halk eski hatlarımıza alışmıştı, ama şimdi biz işletmeci olarak hatlara alışamadık ki toplum alışabilsin.”

Vatandaş’ın otobüste 1 numarayı görüp, hangi güzergahtan geçtiğini okumadan otobüse bindiğini söyleyen esnaf, çoğu zaman bu yüzden tartışmalar yaşandığına dikkat çekiyor. Erzurumlu Özel Halk Otobüsçüleri “Master Planı”yla hat numaralandırmanın yanlış yapıldığını belirterek, aracın gittiği yönü belirten bir numaralandırmaya geçilmesi gerektiğine işaret ediyor.

Ayrıca “Master Planı”nın adil bir şekilde uygulanmadığına dikkat çeken Cevdet Karakoç, planın minibüslere uygulanmadığını ve çifte standardın oluştuğunu dile getirdi.

Akıllı bilet sistemi ile mağdur edildiklerini öne süren Vefa Aksakal ise sisteme geçilmeden önce elektronik ortamda kaydedilen günlük hâsılatların ertesi gün saat 3’te işletmecilerin hesaplarına yatırılacağının söylendiğine, fakat ödemelerin anlaşmalı bankalar tarafından eksik ve zamanından geç ödendiğini belirtti.

Osman Madırlı ise arabalarındaki sistemde saydıkları yolcu sayısı ile bankadan aldıkları paranın uyuşmadığını ve uzunca süredir kullandıkları sistemde büyük problemler oluştuğuna dikkat çekti.

Elektronik bilet sistemi ile elde edilen kazancın yüzde 10’unun, anlaşmalı banka tarafından kesildiğine vurgu yapan Faruk Alyürek de ‘70 kişi taşıyorum mesela, sisteme bakıyorum deftere yazıyorum, bankaya gidiyorum 50 kişiye düşmüş. 20 tanesi nereye gitmiş bilemiyoruz. Sistem karışmış durumda” şeklinde konuştu. Erzurumlu Özel Halk Otobüsçüsü, yeni sistemle verdiği savaşı anlatırken, “gelen gideni aratır oldu” diyor.

Kardelen Kart sistemi ile bonus uygulaması adında bir yeniliğin de getirildiğine değinen Osman Madırlı “Diyelim ki bugün A hattına çalışıyorsunuz. O hatta Kardelen Kart kullanan yolcu sayısı fazla deyip, bonus için yüzde 20 kesinti yaptık diyorlar” şeklinde konuştu. Mandırlı, aslını bilmeden bir sözleşmenin içine düştüklerini ve günlük kazançlarından sürekli çeşitli adlarla kesintiler yapılan garip bir sistemin içine çekildiklerini ifade etti.

Citimark, uzun ömrü, performansı, yakıt tasarrufu ve konforuyla toplu taşımacılığın hizmetinde.

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

Anadolu Grubu

ISUZU
GÜÇ YÜREKTEN GELİR

Aynı kumaştan iki kat elbise çıkardık

İstanbul’daki Metrobüs güzergahların, bankетleri daralttığı, hatta ortadan kaldırdığı yönündeki iddialara katılmadığını belirten Büyükşehir Belediye Başkan danışmanı Mustafa Ilıcalı, “Yaptığımız şehir içi bir yol. Şehiriçi yolların kenarlarında banket var. Ama banketin bir taşıtın sığacağı kadar olabileceği yol, şehirlerarası yüksek standartta yol. Şehir içi yollarda her zaman bu kadar bir banket ayrılmıyor. Biz burada yoldan en fazla insan nasıl taşınır, onu düzenlemeye çalışıyoruz” diye konuştu.

Ilıcalı, “Metrobüslere güzergah yaparken yolları daraltma yerine, üstten gidecek raylı sistem kurulabilirdi. Özel otolar da sıkışmazdı” şeklinde bir soruya ise şu cevabı verdi:

“Onlara bir şey demiyoruz. Biz hepsini yapıyoruz. Ben şunu anlatmaya çalışıyorum. 1 yıl içinde yaklaşık 50 kilometrelik bir hat yaptık. Günde 520 bin yolcu taşıyoruz. Bu saatte 50 bin demek. Otomobilleri dolu dolu götürsen 5 bin 800 insan eder. Görüyorsunuz, 10 saatte taşıyamıyor. Biz şu anda elimizdeki yolu iyi kullanmaya çalışıyoruz. Yani aynı kumaştan iki kat elbise çıkardık.”

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Topbaş’ın “Özel araçların sıkışması önemli değil, biz yolcu taşımada akışkanlığı sağladık. Herkes toplu taşımaya yönelsin” şeklindeki sözlerinin yanlış anlaşıldığını vurgulayan Ilıcalı, “Hayır, özel araçlar sıkışmıyor. Bu işi başkanım adına ben yapıyorum. Ben kontrol ediyorum, helikopterden görüntüler alıyoruz. Biz insanların toplu taşımaya yönelmelerini istiyoruz elbette ama özel araçların sıkışmaması için de her şeyi yapıyoruz” dedi.

Mustafa Ilıcalı, Metrobüs hatları ile ilgili olarak vatandaşlara sürekli anketler yaptırdıklarını, olumlu görüşler aldıklarını, bu paralelde gelen istek ve şikayetleri de değerlendirdiklerini sözlerine ekledi.

Bir dönem Milletvekilliği görevinde de bulunan, şimdi ise İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş’ın danışmanlığını yürüten Mustafa Ilıcalı, aynı zamanda Bahçeşehir Üniversitesi’nde de öğretim üyeliği görevini yürütüyor.

Tasimacilar sayfa 6 12/26/08 3:10 PM Page 1

C M Y K

SRC ve psikoteknik kafaları karıştırıyor

1 Ocak 2009 tarihinden itibaren geçerli olacak SRC mesleki yeterlilik ile Şubat 2009'dan itibaren uygulamaya konulacak psikoteknik belgesi, taşımacılar arasında sıkıntı yaratmaya devam ediyor

Ulaştırma Bakanlığı tarafından 1 Ocak 2009 tarihinden itibaren yürürlüğe konacak olan uygulama nedeniyle, SRC Mesleki Yeterlilik belgesi ile psikoteknik belgeleri konusunda taşımacıların sıkıntıları bitmiyor.

Firmalarında çalışan sürücülerin ve yöneticilerin müracaatlarını yaptıklarını dile getiren bir şirket sahibi, "Bazı müracaat belgelerinin kaybolduğunu öğrendik. Tekrar müracaat ettik ve sonuç SRC3 olması gereken belge SRC1 olarak geldi. Bazıları ise henüz gelmedi. Sorduğumuzda postadan kaynaklandığı veya parasının yatırılmadığı yönünde cevaplar aldık. Kafamız karıştı, ne yapacağımızı bilmiyoruz, şaşırıp kaldık" diyerek yaşanan aksaklıklara dikkat çekti.

Bilindiği gibi, servis, taksi, minibüs, otobüs, kamyon, kamyonet sürücüleri için 31.12.2008 tarihinde muafiyet sona eriyor. Ulaştırma Bakanlığı'nın genelgesi uyarınca bu tarihten sonra lise mezunu olmayanlar yolcu taşıması yapamayacak.

Öte yandan 1 Şubat 2009'dan itibaren psikoteknik belgesi bulundurmayan sürücüler cezai işleme tabi tutulacağı gibi, araç sahiplerinin de ceza göreceği belirtiliyor. Görüşünü aldığımız sürücüler, "Psikoteknik belgemiz yoksa işveren bize araç vermeyecek, dolayısıyla işsizler ordusuna yenileri katılacak" diyerek sıkıntılarını dile getiriyorlar.

Edindiğimiz bilgiye göre, trafik kazasına karışan sürücünün "psikoteknik"belgesi yok ise sigorta şirketleri tarafından hasar ödemesi de yapılmayacak.

Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı 30 bin sivil memur, jandarma trafik, trafik polisi ve trafik zabıtası tarafından yapılacak denetimlerde, psikoteknik belgesi bulundurmaması durumunda firmaya 5 bin, sürücüye ise 250 YTL tutarında bir para cezası uygulanacağı belirtiliyor.

Bilindiği gibi, 25.02.2004 tarih ve 25384 sayılı resmi gazetede yayınlanan "Karayolu Taşıma Yönetmeliği" 60. maddesi "e" bendine göre, profesyonel sürücülere psikoteknik değerlendirme yapılmaktadır. Aynı yönetmeliğin 73'üncü maddesine göre, bu değerlendirmeyi yaptırmayan sürücüleri çalıştıran firmalar için para cezası, yetki belgesinin iptali ile ceza koşulları belirtilmiştir.

Yeni yılda yine zamlanıyoruz!

1 Ocak 2009 tarihinden itibaren iğneden ipliğe hayatımız yüzde 12 daha zamlanacak. Küresel krizin vurduğu ülkemizde on binlerce insan işsiz kalırken, Maliye Bakanlığı, yeni yayınladığı Yeniden Değerleme genelgesiyle, Türk halkına yüzde 12'lik bir değerli zam katkısında daha bulundu.

Buna göre karayolu taşımacılığından silah ruhsatına, pasaport harçlarından, muhasebe ücretlerine, noter işlemlerinden çeşitli harçlara kadar iğneden ipliğe yüzde 12'lik zam, yılbaşı gecesi yürürlüğe girecek.

Sektörümüzü de yakından ilgilendiren Yeniden Değerleme oranı, evine ekmek götürmek için çabalayan insanların cebindeki paradan yüzde 12'lik bir dilimi daha götürecek. Geçen seneye göre artış gösteren oran, bu kriz döneminde Uluslararası nakliyeciden, taksiciye kadar birçok kişi için önemli bir maliyet yükü getirecek. Konuya yakın uzmanlar, "Genelgenin getirdiği artı yük, yine gözden kaçıyor. Sessiz sedasız yapılan bu uygulama, geçim sıkıntısı çekenleri daha çok etkileyecek" diye konuşuyorlar.

Başaran Ulusoy

TÜRK TURİZMİ desteklenmeli

Dünya ekonomisini etkileyen "kriz"in Türk turizmini de etkileyeceğini belirten TÜRSAB Başkanı Başaran Ulusoy, "Türk turizmi mutlaka desteklenmeli, yerinde önlemler zamanında alınmalı" diyor

Uluslararası alanda yaşanan ekonomik kriz büyümeye devam ederken gelişmelerin ülkelere ve sektörlere etkileri de netleşiyor. Avrupa ülkeleri turizm sektörünü önemli ölçüde etkileyeceği düşünülen "kriz"e karşı önlem almaya başladı. İspanya ve Kıbrıs Rum Kesimi destek paketi hazırladı ancak Türkiye hazırladığı 83 maddelik destek paketinde turizme yer bile vermedi.

Konu ile ilgili görüşlerine başvurduğumuz Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği (TÜRSAB) Başkanı Başaran Ulusoy, "Türkiye'nin dezavantajlarının yanı sıra avantajlara da sahip olması nedeniyle büyük kayba uğramadan, hatta büyük artışlarla çıkmasını muhtemel görüyoruz" dedi.

Geçtiğimiz günlerde, "kriz"le ilgili hükümetin açıkladığı bir "önlemler paketi" var. Ancak bu pakette turizm'le ilgili tek madde yok. Bunu nasıl karşıladınız? Bu konudaki açıklamanız nedir?

Hükümet henüz önlemler paketi üzerinde çalışıyor. Bu nedenle bu konuda yorum yapamıyoruz. Bununla beraber, TÜRSAB olarak Hükümet nezdinde turizmle ilgili önlemlerin de alınması için girişim ve çalışmalarımız oldu ve olacaktır.

■ Kriz, turizm sektörünü ne ölçüde etkiledi? Elinize bu konuda ulaşan veriler var mı?

Küresel ekonomik kriz şüphesiz tüketimi genel olarak pek çok alanda daraltmaktadır. Turizm endüstrisi bu daralmadan en fazla etkilenecek olan sektörlerden olacaktır. Şirketlerin maliyet düşürme programları nedeniyle incentive, seminer gibi programları kısıtlanacak, bayi toplantıları azalacaktır. Dinlence, tatil maksatlı seyahat pazarında da tüketici özgüveninin azalması, birikimlerini koruma arzusunun artması ve kredi bulmanın zorlaşması nedenleriyle daralma gözlenecektir.

Dış pazarlar bazında dünyanın en büyük kitlesel varış noktalarından birisi olan Türkiye'nin bu krizden dezavantajlarının yanı sıra avantajlara da sahip olması nedeniyle büyük bir kayba uğramadan, hatta küçük artışlarla çıkmasını muhtemel görüyoruz. Bu avantajlar YTL'nin değer kaybıyla Türkiye'nin Güney Avrupa ülkelerine göre daha kolay satılabilir bir varış noktası haline gelmesi ve kriz dönemlerinde daha etkili bir ürün tipi olan her şey dahil sistemini en yaygın ve kaliteli biçimde uygulayan ülke olmasıdır. Bununla beraber, Türkiye'nin ana pazarları krizden en çok etkilenmesi beklenen orta sınıf ve altı kesim olması da bir dezavantajdır. Ancak bu kesimler içinde seyahat etme kararı alanlar için yukarıda sayılan nedenlerle en parlak varış noktası Türkiye'dir.

İç pazarda ise olumlu şeyler söylemek çok daha zor. Elimizde durumu yansıtan net rakamlar bulunmuyor. Bununla beraber, Kurban Bayramı satışlarının beklenenin yüzde 15 civarında altında seyrettiğini üyelerimizle yaptığımız bilgi alışverişlerinden anlamaktayız. Dolayısıyla, kriz en çok iç pazarda çalışan turizm işletmecilerini etkileyecektir. Kuşkusuz turizm işletmecilerinin krizden etkilenmesi tüm diğer sektörlerin de doğrudan etkilenmesi anlamına geliyor. Çünkü, yerli ya da yabancı turistler Türkiye'de daha az seyahat ettikleri sürece tüm sektörler bu durumdan kayba uğruyorlar.

■ Turizm sektörünün içinde bulunduğu durumla ilgili yetkililer gerekli bilgiye sahip mi? Eğer siz, hükümette yetkili bir isim olsaydınız, ne gibi çözüm önerileri getirirdiniz?

Turizm, bilhassa milli ekonomik krizlere karşı en dayanıklı sektörlerden birisidir. Çünkü, döviz kazandıran yönü ile dış pazarlardan önemli bir talep alır ve iç pazardaki daralmayı kompanse edebilir. Ekonomi sıhhatine kavuştuğunda ise çabuk toparlar. Ayrıca, turizm sektörü diri ve canlı kalan ülkeler, krizlerde diğer sektörlerini daha kolay düze çıkarırlar. Çünkü turizm sektörü diğer sektörleri doğrudan ve hızlı bir şekilde destekleyebilmektedir. Bu nedenle turizm sektörünü canlı tutan ülkeler tüketimi ve ekonomilerini krizlerden daha çabuk çıkarmayı başarırlar. Biz turizmin, Türkiye'nin hem ekonomik kalkınmasında, hem de bu tür krizlerde desteklenmesinin ulusal çıkarlarımız için gerekli olduğunu savunuyoruz.

Gerçek şu ki, turizm Türkiye'de doğal ve kültürel kaynaklara bağlı olarak önemli potansiyele sahiptir ve bu potansiyel 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ile özellikle fiziksel yatırımlar bazında teşvik edilerek harekete geçirilmiştir.

Ancak turizmin pazarlama kolu olan seyahat acenteleri bu yıla kadar hiç bir teşvik sisteminden faydalanmadan Türk turizm ürünlerini organize ederek dış ve iç pazarlarda tanıtmaya, pazarlamaya ve satmaya devam etmişlerdir. Türkiye için şimdi turizmin ikinci atılım hamlesinin zamanı gelmiştir. Bu hamle seyahat acentelerinin teşviki ile olacaktır. Seyahat acentelerinin KOBİ ve ihracatçı teşviklerinden yararlandırılması, müze kart uygulamasının yabancı turistleri de kapsayacak şekilde genişletilmesi, iç turizmde gelişmesi istenen bölgelere yönelik olarak tüketiciye seyahat acentesi faturası üzerinden vergi iadesi verilmesi, Eximbank'tan verilen turizm pazarlama kredilerinin kapsamının ve miktarının genişletilmesi istenen bu teşviklerdir.

■ Bu konuda sektöre ve kamuoyuna iletmek istediğiniz bir mesajınız var mı?

Birincisi ve en önemlisi halkımızın ve hükümet yetkililerimizin, Türkiye turizm endüstrisinin ekonomimizin belkemiği olduğuna inanmaları, bugün itibarıyla dünyanın en büyük varış noktaları arasında ilk on içinde olduğunu bilmeleridir. Türkiye'nin geleceğinin turizmde olduğunu bu kriz de bir kez daha kanıtlamaktadır. Bir de halkımıza seyahatlerinde seyahat acentelerinin organizasyonlarını tercih etmelerini bilhassa öneriyorum. Çünkü kriz dönemlerinde illegal faaliyet gösteren kaçak seyahat işletmeleri çok daha riskli hale gelirler. Ayrıca daha ucuz, daha güvenli bir seyahat için seyahat acentelerinin organizasyonları en makbulüdür. Seyahat acenteleriyle seyahat artarsa endüstriyel ilişkiler de gelişeceğinden halkımız çok daha uygun maliyetlerle seyahat fırsatı bulacaklar, daha önce gidemedikleri yerlerin kapılarının da kendilerine bir bir açıldığını göreceklerdir. Örneğin, bugün seyahat acenteleriyle GAP turu ya da Kaçkarlar turu yapabilirsiniz. Ancak, bu organizasyonları bireysel olarak yapmaya kalksanız belki de cesaret edemeyecektiniz, ya da seyahati organize etmek için çok daha fazla zaman ve para harcayacaktınız.

Askere uğurlama amacından saptı

Askerlik, her Türk gencinin kutsal görevleri arasında yer alıyor. Her genç "asker olmak" için sırasını bekler. Bir gurur kaynağıdır. Vatani görevini yapacak olan "kınalı kuzu"ları o kutsal ocağa uğurlarken, kantarın topuzunu biraz fazla kaçırmıyor muyuz? Bir uğurlama törenini bu kadar bilinçsizce abartmak herhalde Türk insanına özgü bir şey olmalı, ancak kaş yapalım derken göz çıkarmak da böyle oluyor.

"Asker olmak" her Türk gencinin, "uğurlamak" da dostlarının görevi ancak bu töreni kimse zarar görmeden yapmanın bir yolu yok mu? Bazı kendini bilmezlerin "uğurlama" adı altında araçlara zarar vermesi, plakaları sökmesi, otobüsleri yumruklaması gerekli mi?

Bu uğurda geçmişte olduğu gibi, yine olabilecek "ölümlü" kazaların hesabını kim verecek? Bir asker uğurlanırken, insanların canının "tehlikeye" atılması, milli servet olan araçlara zarar verilmesi şart mı?

Geçtiğimiz Bayram'da da "vatani hizmet" için "Asker Ocağı"na giden gençlerimizin sayısı oldukça fazlaydı. Onları, davullu zurnalı uğurlamaya giden yakınları, arkadaşları, dostları da yine konvoylar oluşturmuştu. Çevrelerine verdikleri rahatsızlığa aldırmayan bu gurup, zaman zaman geçiş üstünlüğü olan ambulanslara, itfaiye araçlarına bile yol vermeyerek yarattıkları "dehşet" boyutunun farkında olmaksızın "asker uğurlama" adı altında adeta terör estirdiler.

Otobüslerin altına yanıcı maddeler atan bazı "kendini bilmezler" olası bir faciaya davetiye çıkarmakta tereddüt etmediler. Ya araç yansaydı, ya içindekilere bir şey olsaydı?

Otogar'da yaşananlar, bu bilinçsiz "masum terör"ün yalnızca bir parçasıydı. Güvenlik görevlilerinin müdahale etmediği, başını çevirip görmezden geldiği olaylar, "acı" bir sonla bitseydi, sorumlusu kim olacaktı?

Konvoy yaparak arkadan gelen araçları engelleyen, korna çalarak çevreyi rahatsız eden bazı bilinçsiz guruplara kimsenin "dur" dememesi ise oldukça düşündürücü. Geçmişte bu tür "uğurlama"lara, güvenlik nedeniyle şehir içinde yasak getirilmişti. Ancak son zamanlarda yine aynı sahneler, kamuoyunu rahatsız eder boyuta ulaşmış, yasaklar da unutulmuş görünüyor.

Mahalle aralarından başlayan "yaygara ve gürültü", otobanlara, oradan Otogarlara kadar uzanıyor. Çevrelerine zarar verdiklerinin bilincinde olmayan bu guruplarla ilgili görüşüne başvurduğumuz bazı "anne-babalar" duydukları rahatsızlıkları dile getiriyorlar.

Oğlu askerde bulunan anne Asuman Türksoy, "Evladıma da uğurlama töreni düzenlediler. Arkadaşları tarafından otogara kadar götürdük. Ama inanın, yollarda yaptıkları tehlikeli hareketler yüreğimi ağzıma getirdi. Otogarda bağırıp çağırdılar. Ben böyle bir şeyin karşısındayım. Kimseyi rahatsız etmeye hakkımız yok. Her vatan evladı gibi oğlum da askerlik görevini gururla yapacak ama bu işi fazla abartmaya gerek yok" diye konuştu.

Asker ocağında oğlu olan bir baba ise daha düşündürücü şeyler söylüyordu: "Böyle şatafatlı, yaygaralı olaylara hep karşı oldum. Ama oğlumun arkadaşları ısrar ettiler. Gençtirler, yürekleri vatan sevgisiyle doludur dedim, karşı çıkmadım ama yapılanlar beni utandırdı. Bunlar kültürlü, bilinçli kişilerin yapacağı iş değil. Birilerinin bu olaya dur demesi şart. Yoksa bu olaylar gençlerimizin başını yakacak. Gazetelerde okudum, böyle bir uğurlamada kaza sonucu bir genç hayatını kaybetmiş. Yapılanlar hem tehlikeli, hem çevreye, insanlara rahatsızlık veriyor. Buna karşı bir önlem alınmalı, polis bu konuda bir şeyler yapmalı. Hatta İçişleri Bakanlığı bu konu ile ilgili bir çalışma yapmak zorunda. Yoksa asker uğurlayalım derken, çok canımız yanacak."

'Kriz', Türk turizmine yeni fırsatlar yaratabilir

Dünya Turizm Örgütü´nün (UNWTO) "Kasım 2008 Dünya Turizm Barometresi' raporu yayımlandı. Raporda, uluslararası alanda yaşanan ve giderek derinleşen ekonomik krizin ülke ve sektörlere yansımalarının yayılarak sürdüğüne değinilerek, küresel krizin 2009´da etkileyeceği sektörlerden birinin de seyahat endüstrisi olacağı, 2007 yılında yüzde 6 oranında gerçekleşen turizmdeki büyümenin, 2009'da yarıya düşerek yüzde 2-3 düzeyinde kalacağı belirtildi.

Kerem Köfteoğlu

Turizm Yazarları ve Gazetecileri Derneği (TUYED) Başkanı Kerem Köfteoğlu yaptığı açıklamada, ekonomik krizin turizme etkilerini değerlendirmek amacıyla, TUYED Ar-Ge Birimi´nin, Dünya Turizm Örgütü´nün ilgili raporu da dahil bazı veriler üzerinde inceleme yaptığını söyledi. İnceleme sonunda, elde edilen verilerin, dünya turizminde de frene basıldığını gösterdiğini ifade eden Köfteoğlu, krizin Türkiye´ye yansımasının ise olumlu olabileceğine işaret etti.

TOFED Genel Sekreteri

Mevlüt İLGİN

ÖZGÜRCE

Sektörün temsilcisi bellidir

Türk otobüsçülüğü gün geçtikçe deri değiştirmeye ve kendini yenilemeye devam ediyor.

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu olarak her dönemde sektörümüz için önemli gelişmeler kaydettik. Ülkemizin en eski ve köklleşmiş sektörlerinden olan otobüsçülük elde ettiği bu değerler sayesinde bir basamak daha çıktı.

Zaman öyle bir zaman ki tüm otobüs sektörü birlik olmalı, isteklerini bir arada konuşup, aynı çatı altından yetkililere iletmelidir. Şu anda bu birliği TOFED Türkiye genelinde bünyesine kattığı 71 dernekle sağlamıştır.

Buna en iyi örnekte, TOFED'in son yapılan olağanüstü genel kuruludur. 374 delegenin temsil ettiği kurula 322 kişi katılmış, katılamayan üyelerde hac dönemine denk geldiği için mazeretlerini bildirmiştir. Düşünün, bir genel kurula yüzde 95 katılım sağlanmış, birbiriyle rakip olan sektör çalışanları dostça sorunlarını paylaşmış ve yeni sözcülerini oy birliği ile seçmiştir.

Otobüsçülerin bir kongreye bu kadar yüksek katılım ve ilgi göstermesinin nedeni TOFED'in kurulmasından bu yana gösterdiği başarı, yaptığı çalışmalar ve sektöre verdiği güvendir.

TOFED bu başarıları kaydederken, sektör içerisinde yeni oluşumların yapılacağı konusunda dolaşan fısıltılar kulağıma geliyor. Sektörümüzü temsil eden derneklerin çeşitlenmesi oldukça iyi bir gelişmedir. Fakat devlete sorunlarımızı dile getirirken bu bizim için çok büyük bir dezavantajdır.

Türkiye'de 5-6 tane işçi konfederasyonu var. Hak-İş, Türk-İş gibi ama devletin ciddiye alıp, görüşmeler yaptığı sadece Türk-İş'tir. Çünkü Türk-İş en çok üyeye sahip olan, en etkili olandır.

TOFED, temsil ettiği kitle, yaptığı çalışmalarla ve o çalışmalar sırasında sektör mensuplarının gösterdiği ilgi ile kendini kabul ettirmiştir, bir düzeye ulaşmıştır. Bilen değil, bölen statüsüyle küçük bir federasyon kurulması durumunda TOFED'in kaybı değil, sektörün kaybı olacak ve sektör bölünecektir.

Sektörümüzde bu tip makam hırsına sahip insanlar olduğunu da düşünmüyorum. Sektörü bölmek amacıyla hareket eden şahıslar, yakın çevresi ve bağlı olduğu kurumların etkisinde kalmışlardır.

Aslında fazla söze de gerek yok. Çünkü baktığınız zaman görüyorsunuz ki sektörün tabanı örgütleme konusunda kendi adresini seçmiş. Bırakalım, yeni oluşumlar var olan güçleri ortaya çıkarsın.

A. Yusufoğlu

Lokman Hakan

'İETT ile sıkıntımız var'

İstanbul'lu Halk Otobüsleri sahipleri "Hizmette kaliteyi biz de istiyoruz ama İETT ile sıkıntımız var" diyor. "Kurtlar Vadisinde çalışıyoruz" diyen İstanbul Halk Ulaşım Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, Yönetim Kurulu üyesi Lokman Hakan, üzerlerinde bir takım planların yapıldığına dikkat çekerek, "Ancak bunlar bizim için iyi gelişmeler kötü değil. Biz buna razıyız, daha kötüsü olmasın" dedi.

İETT'nin sözleşme gereği 7 iş günü içinde ödemelerini yapması gerektiğini belirten Lokman Hakan ise, bu sürenin uzadığını, ödemelerin zamanında yapılmadığını belirtiyor. Daha önce ödemelerde aksama olmadığını ancak son 8 aydır aksaklıklar yaşandığına dikkat çeken Hakan, "Yaklaşan yerel seçimler öncesi bizim paramız ödenmiyor, çünkü seçim bizim paramızla seçim yatırımı yapılıyor. Vatandaşın parasıyla ağalık yapıyorlar. 2 bin 80 aracımız var. Şirkette 4 hak edişimiz var, en az 9 trilyon. Toplamda 40 trilyona yakın eder ve alamıyoruz" diye konuşuyor.

Yeni İstanbul Halk Otobüsleri Ticaret Anonim Şirketi adına konferansa katılan Yönetim Kurulu Üyesi Abdurrahim Yusufoğlu ise farklı bir konuya değindi. Şirket adına 5 otobüsle hizmet verdiklerini belirten Yusufoğlu, metroların, metrobüslerin çok iyi bir hizmet olduğunu dile getirerek, "Hep kaliteli hizmetten söz ediliyor. Metrolardan Metrobüs'den bahsediliyor. Biz yıllardır hizmet veriyoruz. Fakat İETT ile ilgili bazı sıkıntılarımız var. Kaliteden bahsediliyor. Kalite ne ile yapılır, kâr amaçlı yapılır. Ne kadar özel sektör olursan ol, hizmette kâr amacı gütmek zorundasın. Fakat şu anda yaklaşık 1-2 aydır hiçbir ödeme alamadık. Aşağı yukarı 4 tane hak edişimiz var içerde. Kaliteyi nasıl yansıtacağız? Yaşamak için mutlaka bir şeyler yapmak zorundayız. Şu an bunun maddi sıkıntısı içindeyiz. Ödemelerde sıkıntı yaşıyoruz. Bunu aşarsak rahatlarız. Yerel seçimler yaklaşıyor, inşallah bunu dikkate alırlar. Böyle olunca biz de kaliteli hizmet verebiliriz. Sonuçta ekmeğimizi taşımacılıktan kazanıyoruz" diyor.

Tasimacilar sayfa 7 12/26/08 3:10 PM Page 1

C M Y K

‘TOFED’te yeni bir dönem başladı’

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu (TOFED) eski başkanı Mustafa Yıldırım’ın kuracağı yeni oluşum, TOFED yeni başkanı Rüştü Terzi’nin başkanlığı sıkça konuşulurken, ekibimiz TOFED kurucu başkanı ve Metro Turizm’in sahibi Galip Öztürk’e TOFED ile ilgili merak edilenleri sordu.

Galip Öztürk, “Mustafa Yıldırım’ın kuracağı yeni oluşum, Yılmaz Ulusoy’un talebesi olduğunu ortaya koyar” dedi.

■ TOFED’in kurucu başkanı olarak yeni yönetimi nasıl görüyorsunuz?

TOFED’e kurucu başkan olarak başladım ve başında da tek amacımın bu sektörü bir yere getirip bırakmak olduğunu söyledim.

O zaman hiç kimse inanmamıştı. Başkanlık çok kıymetlidir, koltuklar bırakılmaz. Kurucu başkanlığı yapıp bıraktım, daha sonra birinci dönem Ahmet Yalamanoğlu 2 yıla yakın çok iyi bir başkanlık süreci geçirdi. Mustafa Yıldırım ve arkadaşlarının kurduğu küçük çaplı bir dernek vardı. Bölünmüşlük olmaması için Mustafa Bey’i aradım ve TOFED başkanlığını teklif ettim.

İki buçuk yıl Mustafa Bey başkanlık yaptı. Bu bir değişim ve bir kurumsallık süreciydi. Doğrular ve yanlışlar oldu. Mustafa Yıldırım ile kazandıklarımız ve kaybettiklerimizi bir kenara bırakıp, önümüze bakmamız lazım.

TOFED’in gerçek kurumsallık dönemini üçüncü başkanı ile yaşayacağına inanıyorum. Bu dönemde TOFED gerçekten sektöre hizmet veren bir kurum haline gelecek ve sistemin güzelleşmesi için entegrasyonu çok daha hızlandıracak. Artık yeni bir dönem başlamıştır.

■ Mustafa Yıldırım ile devam etmeyi düşünmediniz mi?

Mustafa Bey 2,5 yıl sırf egoları için başkanlık yaptı. 2.5 yıl boyunca, en büyük otobüs firmasının sahibine, kendisini aday gösteren ve federasyonun kurucu başkanı olan bir kişiye yani bana, bir kere şirketimle, sistemle alakalı sorunlarımı sormadı.

Mustafa Bey’e TOFED’te yanlış başkansın demedim, sadece bazı şeylerin ters gittiğini söyledim. “Mustafa Bey artık bunu taşıyamıyoruz, kaldırmıyoruz. Ya Ulusoy’un genel müdürlüğü ya da TOFED in başkanlığına devam edin, aksi takdirde kendi adayımı gösteririm. Yoksa adayım sensin, TOFED başkanı olarak devam etmek istediğin sürece seni destekliyorum” dedim. Çünkü Ulusoy’da mesai ve TOFED başkanlığı aynı anda yürümüyor. Bazı siyasi bakış açılarından da kaynaklanan Ulusoy müdürlüğü ile TOFED başkanlığı birbirine uymuyor, dolayısıyla almamız gerekenleri alamıyoruz. Kendisi zaman istedi ve sonunda muhalefet olacağını söyledi.

Olsun, kim kimin derneğini kaçırabilir. Burası sektör ve ben bu insanların rakibiyim. Yani bu insanlar kendi menfaatlerine olmayan bir durumda rakiplerine destek verebilirler mi?

■ TOFED başkanı olan Rüştü Terzi’yi nasıl değerlendiriyorsunuz?

Şimdiki başkanımız tarafsız, ne Kamil Koç’un, ne Ulusoy’un ne Metro’nun. Kurumsal bir başkan, kurulda da gördüğünüz gibi sektörün tamamı oybirliği ile arkasında.

■ Mustafa Yıldırım önümüzdeki günlerde yeni bir oluşum içerisine gireceğini açıkladı. Sektörde bir bölünme yaşanacak mı?

Öncelikle böyle bir şey yapacağına inanmıyorum. Şayet bir dernek kurarlarsa da hiçbir kesim tarafından destek görmeyecek. Sadece birbirine kızan 3-5 tane firma yanlarında olacaktır. Bu da asla sektörün sesi olamayacak. Sektörün Türkiye’de tek bir sesi var, o da Türkiye Otobüsçüler Federasyonu ve üzerinde bir temsil kuruluşu olması imkânsız. Zaten önümüzdeki dönemde Mustafa Yıldırım’ın düşüncelerinin önü kesilecek. Çünkü TOFED üye olma zorunluluğu getirecek. Mustafa Bey de TOFED’e başkanlık yapmış, zaten TOFED üyesi bir insandır. TOFED’in üyesi ve başkanlığını yapmış bir insan olarak, bölücü birisi olarak yapacağı bu davranış ancak Yılmaz Ulusoy’un talebesi olduğunu ortaya koyar.

Galip Öztürk

Ticaret odalarında örgütleniyoruz

Türkiye ismi almış tek federasyonun TOFED olduğunu söyleyen Başkan Terzi, “71 derneği ile bu kadar büyük yapıya sahip olan kurum giderek büyümektedir. Ticaret odaları dahil birçok yerde hızla örgütleniyoruz” dedi

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu (TOFED) Başkanı Rüştü Terzi, otobüsçüleri sevindirecek ve en önemlisi ülke ekonomisine bile katkı sağlayacak projelerini ekibimizle paylaştı.

Otobüs camiasının içinden gelen bir isim olarak meslektaşlarının tüm sorunlarına ses olacak Rüştü Terzi, “Bizim işimiz çok kutsal bir iş. Çünkü kimse çocuğunu, parasını, karısını, anasını, babasını kimseye emanet etmez ama bizim meslek mensuplarımıza emanet eder. O yüzden ben teşrifatçısından, yönetim kurulu başkanına kadar herkesi kucaklıyorum” dedi.

■ TOFED Başkanı Rüştü Terzi döneminde neler yapacak?

Yönetime geleli çok kısa bir süre oldu fakat çalışmalarımıza başladık. Yapacağımız işlerden en önemlisi Shell ile olan projelerimiz. Çünkü geliri olmayan sivil toplum örgütleri, istediklerini yapamazlar. Dolayısıyla gelir sağlayıcı argümanlarımızı geliştirmemiz lazım. Bu argümanlar genişledikçe federasyonlara, derneklere olan firmaların bağlılıkları artacak. Biz de insanların oraya girmek istemesi, oralarda faydalı olmak istemesi adına daha da güzel işler yapacağız.

Öncelikle yurtiçindeki araçların, yurt dışına satılabilmesi hep konuşulan bir konu. Bunların bir planlama çerçevesinde yapılması gerektiğini düşünüyorum. İlk önce sistemimizi beğenen ve sistemimizi ihraç edebileceğimiz ülkeleri bulmamız gerekiyor. Bunlar benim nazarımda Suriye, Mısır, Irak, Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan gibi ülkelerdir. Biz bu ülkelerdeki çalışmalarımızı geliştirip, sistemimizi satma yoluna gideceğiz.

Olağanüstü genel kurulda İSTAB’ın da TOFED bünyesine katıldığı açıklandı. TOFED’e katılacak başka meslek kuruluşu olacak mı?

Federasyonumuzun ismi, Türkiye Otobüsçüler Federasyonu. Dolayısıyla Türkiye ismini almış Türkiye’deki tek federasyon. Taşımacılık adına faaliyet gösteren herkesin bu çatı altında birlik ve beraberlik içinde toplanması için elimizden geleni yaparız. Bunun ilk örneği İSTAB oldu. UYTAD aynı şekilde bize katılmak için kongre yapıyor. Bunun dışında bizimle beraber hareket etmek isteyen, çalışmak isteyen herkese kapımız açık. Herkesin tek vücut, tek nefes, tek bilekle dileklerini söylemesi, sorunlarını tartışması için aynı çatı altında bulunmayı talep ediyoruz.

Ayrıca bu çerçevede Shell indirimimizden dolayı İstanbul’da ki şehir içi taşımacılarla, halk otobüsleriyle de görüşmelerimiz var. Belki onları da farklı bir dernek çatısında toplayıp onları bünyemize alacağız.

Ticaret odası seçimlerine TOFED’i kim hazırlayacak?

Lobi çalışmasına çok önem veririm. Bu çalışmalar adım adım aşağıdan yukarıya gelmekle olur. Ticaret odası bunun ilk adımı. TOFED’e bağlı derneklerin bütün şirketlerine yazı yazıyorum ve herkesin ticaret odası meclislerine girmesini, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği delegesi adaylığını istemelerini ve TOBB’a aday olmalarını

Rüştü Terzi

istiyorum. Çünkü bu adım adım gidilecek bir olay. Ve eğer TOBB’da delege sayımızı arttırabilirsek, hükümete, ilgili bakanlıklara etkinliğimiz, yaptırımınız daha kolay olur. Bu projeyi taşımacılıkla ilgili tüm birimlerin desteklemesini istiyorum.

7 kişi komiteye seçilecek. Bu 7 kişi arasında Mustafa Yıldırım, İbrahim Arttırdı, Tahsin Yüce ve Başaran Ulusoy’da var. Eğer müşterek davranırsak, birbirlerimizle mücadele etmezsek daha verimli olabileceğimize inanıyorum. Biz aynı çarkın içinde, aynı dişlileriz. Bugüne kadar Ali Osman Ulusoy ağabeyimiz TOBB’da hep vardı ama hep yalnız kaldı. Yalnız kaldığı için belki de sesini o kadar fazla duyuramadı, istediğimizi belki de tek kaldığı için alamadık. O yüzden müşterek hareket etmeliyiz. Herkesi kucaklayıp, sorunlarımızı paylaşmamız, sorunların üzerine yürümemiz lazım. Ne kadar sorunların üzerine yürürsek o kadar başarılı olacağımıza inanıyorum. Şubat ayında yapılacak olan ticaret odası seçimleri çok önemli, başarma yolunda elimizden gelen her şeyi yaparız.

Röportajın devamı gelecek sayıda

Özmal uygulaması 1 yıl daha uzatılsın

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu (TOFED) Başkanı Rüştü Terzi, bir özmala karşılık üç sözleşmeli taşıt çalıştırılabilmesi yönünde Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nde kalıcı düzenleme yapılması ya da bu öneri uygun görülmediğinde en azından bir yıl daha bir özmala üç sözleşmeli taşıt çalıştırılabilmesine imkan verilmesi yönündeki taleplerini Ulaştırma Bakanlığı’na ilettiklerini vurguladı.

Terzi, dünyada yaşanan ekonomik krizin yansımalarının ülkemizde de yoğun derecede hissedildiğini belirterek yeni yatırım yapmanın sektör mensupları açısından zorluğuna dikkat çekti ve “Bakanlığımızın önerilerimizi dikkate almasını bekliyoruz ve buna inanıyoruz” dedi.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nde "D1 ve D2 yetki belgesi sahiplerinin bir özmala karşılık iki sözleşmeli taşıt çalıştırabilmesi" kuralı bulunuyor. Geçici bir maddeyle getirilmiş bulunan bir özmala karşılık üç sözleşmeli taşıt çalıştırılabilmesi imkânı 31 Aralık 2008 tarihinde sona eriyor ve 1 Ocak 2009 tarihinde uygulama başlıyor.

Bir özmala karşılık iki sözleşmeli taşıt çalıştırılması uygulamasının 1 Ocak 2009 tarihinde yürürlüğe girmesi halinde bu oranı aşan durumlardaki taşımacıların özmallarını yeterince arttırıp, ya da mevcut bazı sözleşmeli taşıtlarını yetki belgesinden sildirip bu oranın altına düşmeden yeni taşıt kaydettirme imkânları ortadan kalkıyor.

Yeni taşıt kaydettirme ihtiyacı olanların bir özmala üç sözleşmeli taşıt şartından faydalanarak, taşıt kayıt işlemlerini imkânları ölçüsünde 31 Aralık 2008 tarihine kadar yaptırmaları gerekiyor.

Bir özmala karşılık iki sözleşmeli taşıt çalıştırılabilmesi, taşımacıların yeni özmal taşıt almalarını ya da yeni sözleşmeli taşıt çalıştırmamalarını gerektiriyor. Kriz ortamında büyük zorluklar getirecek bu olumsuz sonuçlardan kurtulmak için önceden talep edilen yönetmelik düzenlemesinin yapılması önem taşıyor.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde belge yenileme ücreti, önce yeni belge alma ücretinin yüzde 50’si olarak öngörülüyor. Daha sonra yapılan değişiklik ile bu oran yüzde 15’e düşürüldü. Ancak yürürlük tarihi 1 Ocak 2009 olarak belirlendi. Taşımacılar 1 Ocak’tan itibaren yüzde 15 ödemeyle belgelerini yenileyebilecek.

Göksal PURTULOĞLU

HALK OTOBÜSLERİNE BAKIŞ

Esnafın sessiz bekleyişi

İstanbul da hizmet veren ticari otobüs, minibüs ve taksiler sessiz bekleyişe geçti.

Her gün üst üstte görsel ve yazılı basında haklarında çıkan haberler esnafı tedirgin etmeye başladı. Sonlarının ne olacağını kestiremiyorlar. Görünen o ki lehte veya aleyhte karar alınacak, bir çalışma yapılacaksa sonucu önümüzdeki yerel seçimlere endekslenmiş durumda. Kimse seçimden önce elini taşın altına koymak istemiyor.

İstanbul’un yükünü çeken, lastikli taşımacılık esnafının kaderi görünen o ki önümüzdeki yerel seçimde oynayacakları aktif rollere göre şekillendirme yapılacağa benziyor. Bir bakıma tercih yapmaya zorlanıyor. Ortaya atılan bir haber, ticari taksi değerini yarı yarıya düşürebiliyor. Keza minibüsler de öyle. Minibüs tanımının kaldırılması, otobüs ibaresinin konmasının huzursuzluğu esnaf arasında ayyuka çıktı. Bu haberler daha sonra yetkililer tarafından yalanlansa da, haklarında bir çalışma yapıldığı alenen ortadadır.

Bu ticari sektörde en zorda olan esnaf ise özel halk otobüsü esnafıdır. Birkaç ay önceye kadar kurumsallaşma, hat düzenlemeleri, yeni yönerge ve bunun gibi birçok çalışmalar üzerinde beyin yoran yöneticiler şimdi de esnafın Akbil hak edişlerinin çok gecikmeli ödenmesi ile şok üzerine şok yaşıyorlar. Konuya İETT yetkililerinin cevabı ise dünyayı saran ekonomik krizin kendi üzerlerinde büyük etki yaptığını bundan dolayı ödemelerin geciktiği olsa da, bu cevap esnaf ve yöneticiler tarafından inandırıcı bulunmuyor.

İETT yolculardan Akbil parasını peşin olarak tahsil ediyor. İETT’nin bu krizden en az zarar gören sektör olduğu ise bir gerçek. İETT’nin Akbil paralarının bir kısmını raylı sistem ve metrobüs çalışmalarına aktardığı herkes tarafından biliniyor. İETT raylı sistem ve metrobüs yapımını Büyükşehir Belediye’sine devreder ve olan yolcu taşımacılığını yaparsa, İETT’nin kazancı hem kendini hem de denetimde çalıştırdığı özel halk otobüsü esnafını rahatlatır.

Yıl - 2 SAYI - 13 Fiyatı: 50 Ykr - Aralık 2008
GAZETENİN YAYIN PERİYODU: HAFTALIK
YAYIN TÜRÜ: YEREL/SÜRELİ
www.tasimacilar.com

TAŞIMACILAR

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

Genel Yayın Yönetmeni
Metin GÜÇLÜ
Yayın Koordinatörü ve Sorumlu Müdür: **Şifa ŞEN**
Haber Koordinatörü: **Zekai EROĞLU**
Editör: **Özge TEZCANLI**
Dış Haberler **Ozan DEMİRÖZ - Derya ERDİN**
Muhabirler: **Oya KAYA - Büşra DİRİLMİŞ**
Hukuk Danışmanı
Av. Uğur AMASYA

ANADOLU TEMSİLCİLİKLERİ

Ankara- Sabri DANABAŞ **Kayseri** -Fatih Karataş **Edirne-KAPIKULE-HAMZABEYLİ** Mehmet ŞENOL **Edirne Gazetesi Edirne - Hatay - Reyhanlı - CİLVEGÖZÜ** Abit KIZILCA **Rehber Gazetesi - Hatay** Cemil YILDIZ **Antakya Gazetesi - Ardahan - Posof - TÜRKGÖZÜ** 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**

Adres: Barbaros Bulvarı Bostancı Veli Sokak. No:8/3
Beşiktaş 34353 / İSTANBUL
Beşiktaş PK 163
Tel:(0212) 258 77 86 - 87 Fax:(0212) 259 78 85
Gsm:0532 311 40 62 - 0546 804 65 15
E-mail: info@tasimacilar.com
info@tasimacilargazetesi.com
Basıldığı Yer: İhlas Gazetecilik A.Ş.
29 Ekim Cad. No:23 / Yenibosna - İSTANBUL

Köşe yazılarının sorumluluğu yazarlarına aittir.

Taşımacılar Gazetesi basın meslek ilkelerine uymaya söz vermiştir.

31 ARALIK’A KADAR
ALDIN ALDIN

KDV BİZDEN
ÖTV BİZDEN
PLAKA TESCİL SİGORTA MASRAFLARI BİZDEN
ÜSTÜNE ÜSTLÜK 3.500 YTL İNDİRİM BİZDEN!

Bu kampanya Prestij Super Deluxe modeli için tavsiye edilen anahtar teslim fiyatı üzerinden geçerli olup, stoklarla sınırlıdır.

TEMSACILAR ALIRKEN DE KULLANIRKEN DE KAZANMAYA DEVAM EDİYOR...

DAHA FAZLASI YETKİLİ SATICILARIMIZDA!

PRESTİJ www.prestijbudur.com

TEMSA GLOBAL

Temsa’nın tercihi Vanellus motor yağları

ADANA	AZİZ OTO	0322 321 20 20	BARTIN	BARTIN OTO	0378 227 46 96	İSTANBUL	BREY	0212 658 26 58	İZMİR	DABAKLAR OTO	0232 467 52 10	İZMİT 2	ÇAMLICA	0262 349 59 10	SİVAS	4 EYLÜL OTO	0346 215 20 50
ANKARA	AZİZOĞLU	0312 252 70 70	DENİZLİ	ÖZPAM	0258 267 20 88	İSTANBUL	ÇAMLICA	0216 327 62 13	İZMİR	MUSAL	0232 853 10 60	KAYSERİ	AZİZOĞLU	0352 327 33 33	Ş. URFA	A. ÇATALTAŞ	0414 341 04 04
ANTALYA	ANT OTO	0242 340 55 50	DİYARBAKIR	ELİF - ÜGE OTO	0412 237 26 00	İSTANBUL	ÇİZGİ OTO	0216 459 46 85	İZMİR	MUSAL SHOWROOM	0232 347 55 15	KONYA	DİNEKLİ ALİ EKER	0332 265 18 60	TEKİRDAĞ	TUFANLAR	0282 686 70 77
BALIKESİR	KARAHALLILAR	0266 246 22 22	İSTANBUL	ASKALE	0212 695 43 41	İSTANBUL	MAR OTO	0212 616 29 29	İZMİT 1	ÇAMLICA	0262 643 49 02	SAMSUN	KAMER	0362 266 60 66	TRABZON	ADNAN OTO	0462 221 19 27

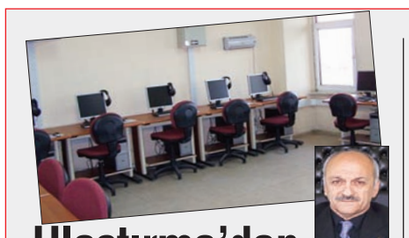
Tasimacilar sayfa 8 12/26/08 3:14 PM Page 1

C M Y K

Oto galerileri şehir dışına taşınacak

■ İçişleri Bakanlığı, yayınladığı bir genelgeyle "ikinci el oto galerileri"nin, halkın can ve mal güvenliğini tehdit ettiği gerekçesiyle, Mayıs-2009'a kadar yerleşim alanları dışına taşınacağını bildirdi. İçişleri Bakanı Beşir Atalay imzasıyla 81 İl Valiliği'ne gönderilen "İkinci El Oto Galerileri" ile ilgili genelgede "Satışa sunulan araçların apartman girişlerinde, yol kenarlarında, kaldırımlarda ve zaman zaman da yol ve caddelerde sergilenmekte" olduğuna dikkat çekiliyor.

TASIMACILAR
İNSAN
www.tasimacilar.com
ARALIK 2008 - SAYI 13



Çepin

Ulaştırma'dan Arhavi'ye destek

■ Halk Eğitim Merkezlerine (HEM) bir destek de Ulaştırma Bakanlığı'ndan geldi. Arhavi Halk Eğitim Merkezine, Ulaştırma Bakanlığı Kamu İnternet Erişim Merkezi (KİEM) sınıfı açtı.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılan KİEM sınıfında 16 bilgisayar bulunuyor. Halk Eğitim bünyesinde açılan ve açılacak olan bilgisayar eğitimi konulu kurslarda da kullanılacak olan KİEM sınıfı ilçede önemli bir boşluğu doldurdu.

Arhavi HEM Müdürü Osman Çepin Ulaştırma Bakanlığına teşekkür ederek "Bu tür destekler bizlerin çalışma şevkini artırıyor" dedi.

TÜRK TURİZMİ desteklenmeli

■ Dünya ekonomisini etkileyen "kriz"in Türk turizmini de etkileyeceğini belirten TÜRSAB Başkanı Başaran Ulusoy, "Türk turizmi mutlaka desteklenmeli, yerinde önlemler zamanında alınmalı" dedi.

■ Başaran Ulusoy, "Türkiye'nin dezavantajlarının yanı sıra avantajlara da sahip olması nedeniyle büyük kayba uğramadan, hatta büyük artışlarla çıkmasını muhtemel görüyoruz" diye konuştu.

HABERİ 6. SAYFADA

Başaran Ulusoy

O, artık bir emekli

Ne yolcular taşıdı, nice fırtınalar gördü, Şirket-i Hayriye'nin ve İstanbul deniz taşımacılığının gözde vapurlarından "Fenerbahçe" artık bir emekli. 55 yıl süren yolculuğu sonrası emekliye ayrılarak, Rahmi Koç Müzesi'nde dinlenmeye çekildi

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş düzenlenen törende, "Yaşatılması için Koç Müzesi'nde sergilenmesine karar verdik" diye konuştu. Ünlü işadamı Rahmi Koç ise, tarihi "Fenerbahçe" vapurunun Rahmi Koç Müzesi'nde İstanbul halkına bambaşka bir şekilde hizmet vereceğini dile getirdi.

İngiltere'nin Denny of Dumbarton Tersanesi'nde 1953 yılında inşa edilen Fenerbahçe vapuru 55 yıl boyunca İstanbullulara hizmet etti. Acı tatlı birçok olaya tanıklık eden vapur düzenlenen veda töreniyle Türk denizcilik tarihinin bir anıtı olmak üzere Hasköy'deki Rahmi Koç müzesine uğurlandı.

İstanbul Boğazı'nın emektar vapuru için düzenlenen törene, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, Koç Holding Onursal Başkanı Rahmi Koç, Fenerbahçe Spor Kulübü Başkanı Aziz Yıldırım, Beyoğlu Belediye Başkanı Ahmet Demircan, İDO Genel Müdürü Ahmet Paksoy ve Yazar-Şair Sunay Akın'ın yanı sıra birçok deniz tutkunu ve İstanbullu vatandaşlar katıldı.

İstanbul Vapur Hatları tarihinde önemli bir gün yaşandığına dikkat çeken İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş şehirlerde medeniyetler yeşerirken kendilerine has semboller ürettiğini dile getirdi. Topbaş Fenerbahçe vapurunun veda töreninde şöyle konuştu:

"Londra'nın iki katlı otobüsleri, Venedik'in gondolları gibi şehirler çeşitli semboller üretmiştir. İstanbul'un da bu gemileri, şehrimiz için önemli bir semboldür. Bugün Şirketi Hayriye döneminde de hizmet veren Fenerbahçe vapurunda bulunmaktan dolayı mutluyuz. Bu gemide nice anılar, nice güzellikler saklı, bizler de istedik ki bunca güzelliği içinde barındıran Fenerbahçe vapuru kıymet bilen birinin olsun. Rahmi Koç Beyin talebini de değerlendirince emekliliğini Koç müzesinde geçirmesi için elimizden geleni yaptık."

Şehir hatları vapurlarının İDO ile birlikte birçoğunun yenilendiğine ve denizyolu yolcu taşımacılığında önemli bir noktaya geldiğine dikkat çeken Kadir Topbaş, "Biz bu vapuru tekrar yolcu taşıyabilme ve sefer yapabilme imkânına getirmeye çalışsaydık, yeni motorlar koyacak ve güvertede değişiklik yapacaktık. Çok ciddi maliyetlerin yanı sıra orijinalliğini de bozmuş olacaktık. Böylelikle Fenerbahçe vapuru, Fenerbahçe vapuru olmaktan çıkacaktı. Yaşatılması ve orijinalliğinin korunması içinde Koç Müzesi'nde sergilenmesine karar verdik" şeklinde konuştu.

Topbaş sözlerini sonlandırırken Rami Kışlası'nın kültür merkezi haline getirilmesi için de çalışmaların hızlı bir şekilde devam ettiği müjdesini verdi.

Fenerbahçe Futbol kulübü Başkanı Aziz Yıldırım da, kulüple aynı ismi taşıyan vapurun veda törenindeydi.

Emektar vapur hakkında Koç Holding Onursal Başkanı ve Koç Müzesi Başkanı Rahmi Koç, "Gemiler de insanlar gibidirler, inşa edilirler, yani doğarlar, servis verirler yani yaşarlar, hizmet dışı kalırlar yani ölürler. Görevini tamamlamış birçok gemi hurdaya ayrılırken bazı şanslı gemiler nostaljileri çeşitli girişimlerle yaşatmaya devam ederler" şeklinde konuştu.

Fenerbahçe gemisinin tarihinde Yassıada'ya da yolcu taşıdığına dikkat çeken Rahmi Koç, "Fenerbahçe vapuru bundan sonra İstanbul halkına bambaşka şekilde hizmet verecek, lütfen bu güzel gemiyi unutmayınız. Fenerbahçe vapurunu müze olarak sergileme sorumluluğunu da en iyi şekilde yerine getireceğimizi belirtmek isterim" dedi.

Fenerbahçe vapurunun Koç Müzesi?nde sergilenmesi için İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş ile Koç Holding Onursal Başkanı ve Koç Müzesi Başkanı Rahmi Koç arasında protokol imzalandı.

En son 2003 yılında restore edilen Fenerbahçe vapuru ahşap kaptan köşklü, 2x1500 beygir gücü ve çift uskuru sayesinde 17 deniz mili hız yapabilme imkanına sahip ve Şirketi Hayriye'nin gözde vapurlarından biriydi. 77 metre boyundaki 1500 yolcu kapasiteli Fenerbahçe vapuru, bando ekibinin çaldığı marşlar ve İstanbul Boğazı?nda gerçekleştirdiği veda turunun ardından, bundan sonraki yaşamını sürdüreceği Hasköy'deki Koç Sanayi Müzesi'ne çekildi.

TÖHOB Genel Sekreteri
Onur ORHON

GÖZLEM

Fenerbahçe

22 Aralık Pazartesi günü şehir hatları işletmesi vapurlarından 1952 Glasgow yapımı Fenerbahçe'nin veda seferine katılma şansına erişen sayılı İstanbullulardan biri oldum.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Kadir TOPBAŞ, yapılan törenin ardından Fenerbahçe vapurunu Koç Müzesi'ne devreden protokolü Sayın Rahmi KOÇ ile birlikte imzaladı.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir TOPBAŞ yaptığı konuşmada kentlerin çeşitli sembollerle tanındığını, İstanbul vapurlarının da aynı Londra'nın kırmızı çift katlı otobüsleri gibi simgesel özellikler taşıdığını vurguladı.

Ben isterdim ki bunları söyleyen başkan 1994'den bu yana İstanbul'da belediye otobüslerinin krem kırmızı renklerinin değiştirilmiş olduğunu, bir zamanlar İETT bünyesinde bir taşıt müzesi bulunduğunu hatırlasaydı. Kent yaşamlarında müzelerin önemine değinirken İETT Bağlarbaşı Kültür Merkezi ve Ulaşım Müzesi'nin de en kısa zamanda hayata geçirileceği müjdesini verseydi.

Bağlarbaşı Ulaşım Müzesi'ne yönelik hiçbir aktivite gözlenmiyor. Kapalı alanda boş salonun ortasında bir atlı tramvay vagonu ile yenilenmiş ahşap vagon açık havada doğa koşullarına karşı terk edilmiş bulunuyor. Burayı ziyarete yönlendirecek hiçbir çaba yok. Bir İstanbullu olarak üzüntü duyuyorum. Her halde sonunda burayı da bir özel müzeye devredeceğiz.

Fenerbahçe'de oturan, Galatasaraylı bir İstanbullu olarak Fenerbahçe vapuru ile boğaz sularında yol alırken bunları düşünüyordum. Sayın başkanın danışmanlarının kendisine bunları hatırlatmasını isterdim. Bir ara bunları Sayın Sunay AKIN'a da anlatmak istedim. Gazetecilerden kimse de bu yönde bir soru sormadı. Çünkü Emre BELÖZOĞLU'nun nikah daveti daha magazindi.

Fenerbahçe jilet olmaktan kurtuldu. Yeni istinatgahında, konuklarına İstanbul vapurları ile ilgili nostalji yaşatmaya hazırlanıyor. Belki de bir gün yeniden kısa süreli de olsa Marmara sularına kavuşur.

Turizm taşımacıları dertli

"Sahipsiz" kaldıklarını belirten "turizmin ağır topları", "Herkes bize vuruyor. Belgelere boğulduk, yetti artık" diye haykırıyorlar

Recep Çelik

Turizm taşımacıları dertli mi dertli, dolu mu dolu, bir dokunanı, "Ah keşke dokunmasaydım" dedirtecek, perişan edecek kadar elektrik yüklenmişler. Nasıl yüklenmesinler ki? Gelen vuruyor, giden vuruyor, dertlerini kimse bilmiyor, seslerini kimse duymuyor, hepsi borç harç içinde yüzüyor ama ülkelerine hizmeti bir görev kabul ediyor.

Cankurtaran'daki "otopark otel"lerinde (araçlarının içinde yatıp kalkıyorlar) turizmin bu küçük ama "olmazsa olmaz" dişlilerini ziyarete gittik. Hepsi de görmüş geçirmiş insanlar. Genci, tecrübelisi adeta dert meyhanesine dönmüş, anlattıkça anlattılar. Biri konuştu, diğeri kravatını bağladı, bir başkası ise dosyalar dolusu kimlik belgelerini önümüze serdi. Kim haklı, kim haksız, buyurun siz karar verin…

■ Kent içi taşımacılıkta karşılaştığınız sorunları anlatır mısınız?

Öncelikle park sorunu bizi çok zorluyor. Turistleri Dolmabahçe'ye götürüyoruz, otoparkına giremiyoruz. Eskiden giriyorduk, şimdi çay bahçesi oldu, küçük araçlar ücretsiz giriyor, biz döviz taşıyoruz ama giremiyoruz. Girince de çok para istiyorlar. Nuruosmaniye'ye esnafın araçları yüzünden giremiyoruz, araçlarımızı park edemiyoruz. Şimdi de yasaklandı. Oysa orası turistler için yapılan bir yer. Sultanahmet, turistlerin en çok rağbet ettikleri bir yer, buraya da giremiyoruz. Peki, biz turizme bu yasaklar yüzünden nasıl hizmet vereceğiz?

■ Otopark sorunu yaşadığınız başka bölgeler var mı?

Otellerin önüne yaklaşamıyoruz. Polis, otellerin önüne turist bırakmamıza, turist beklememize izin vermiyor. Biz ülkemize turizm hizmeti veriyoruz. Polisin bize öncelik hakkı tanıması gerekirken, bize engel oluyor, işimizi yapmamızı zora sokuyor. Böyle hizmet yapılır mı?

■ Otel idaresi müdahale etmiyor mu?

Etmezler. Çünkü konu, şoförle polis arasındadır. Polis durmamıza izin vermez, biz de dolanıp dururuz. Yazıktır. Ve acıdır ki, böyle durumlarda arkamızdan bir sürü ceza gelir. Benim aracımda Ulaştırma eski bakanının yetki belgesi var. 'Turist gezilerinde, restorantlarda, havaalanında polis bizzat indirme ve bindirmelerde yardımcı olacak' demişti. Buna rağmen, müşteriyi indirmeden pas geçerek devamlı tur atıyoruz. Elimizde Ulaştırma Bakanlığı'nın resmi yazısı olduğu halde müşteri indirip bindiremiyoruz.

Köprüden geçerken, bir fotoğraf için, hafif duruyoruz. Hemen ceza yazıyorlar. Döviz getiren, Türkiye'ye gelir sağlayan turizm sektörüne sanki bir düşmanlık var. Bizler onore edilmemiz gerekirken, bunlarla karşılaşıyoruz. Bu tür davranışlarla, turizmde bindiğimiz dalı kesiyoruz.

■ Turizm taşımacıları olarak birçok belge almanız isteniyor, bunlar gerekli mi?

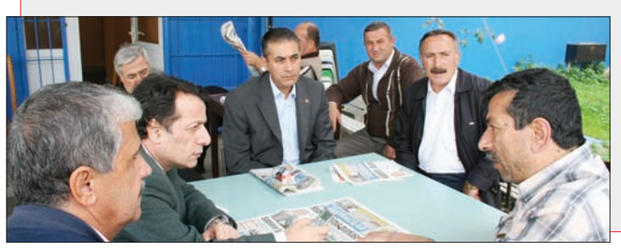
Şimdi de şehir içi belgesi isteniyor. Şehir içi belgesi servis aracı için istenir. 81 ilde şehir içi belgesi çıkardığınız zaman ne olur? Bir sürü kağıt dosya olur. B2'yi, yerli-yabancı özel gurupları taşımak için vermişsin. Bunun için araçlar bağlanıyor. 750 YTL cezası var.

Bize dediler ki SRC alacaksın, aldık. Psikoteknik dediler, aldık. Ve zamanında bize ehliyet diye, turizm belgesi kağıdı verdiler. Hepimizde var. Sormuyorlardı ama şimdi yine sormaya başladılar. Gene SRC, turizm belgesi ve psikoteknik soruyorlar. Bunların hepsi olduğu halde, bana yazın ortasında zincir soruyorlar.

Bizim derneğimiz de yok, bir başımız da yok! Bizim başımız, her şeyimiz Başaran Ulusoy. Ama bugüne kadar şoförler için hiçbir şey yapmamıştır. Kendi memleketine yapmadığı gibi şoförler içinde yapmamıştır. Eğer burada bir şeyler feda edilecekse, biz kendimizi feda etmeye hazırız.

■ Aylık geliriniz ne kadar?

Gelirimiz, ayda 500 YTL. Şirketin verdiği 500 YTL maaş. Bir tek sigortamız var. Yemeğimiz, suyumuz aldığımız paranın içinde. Açıkçası bahşişe çalışıyoruz.



Banliyö trenleri son günlerini yaşıyor

İstanbul'un yıllardır kahrını çeken ve Sirkeci-Halkalı, Haydarpaşa-Gebze arası çalışan banliyö trenlerinin durumu içler acısı. Her tarafı dökülen, "son kullanma tarihi" çoktan geçmiş trenler, hala inatla yolcu taşımakta direniyor.

İstanbul'da ulaşım amaçlı, çok sayıda Metrobüs servise konarken, raylı sistemler devreye girerken, metrolar yapılırken kent içi taşıma yapan banliyö trenlerinin neden göz ardı edilerek revizyona tabi tutulmadığı ise kafalarda soru işaretleri bırakıyor.

Kırık-dökük durumdaki 46 yıllık banliyö trenlerinde yolculuk edenler, köşe-bucaktan gelen pis kokular nedeniyle rahatsız olduklarını dile getirerek, "Banliyö trenleri herhalde TCDD'nin gözünden çıkardığı bir ulaşım sistemi, bu kadar bakımsız bırakılmaları bunu gösteriyor" diye konuşuyorlar.

Yıllardır Sirkeci-Halkalı hattını kullanan bir başka yolcu ise, mecburen bu hattı kullandığını belirterek, "Evime yakın yerde iniyorum. Bu hattı kullanmak benim için daha avantajlı. Ancak, kent içinde modern raylı sistemlerle hizmet verilirken, banliyö trenlerinin bu acınacak durumunu görmek bizleri üzüyor. Bunlara el atacak bir yetkili yok mu? Hadi TCDD tarafından gözden çıkarıldılar, ihmal ediliyorlar, bari Büyükşehir'e devretsinler" diyor.

Mevcut raylardaki metal yorgunluğu, trenlerin 1962 model oluşları, TCDD'nin konuyla ilgili geleceğe dönük herhangi bir çalışma yapmadığını ortaya koyuyor. İstanbul halkı ise yıllardır düdükleriyle büyüdükleri, bir anlamda simgeleşmiş "banliyö trenleri"ne artık "müzelik" gözüyle bakıyor ancak yine de yerlerine yenilerinin gelmesini, raylarda yapılacak ciddi bir bakımla daha modern hale getirilmeleri gerektiğini vurguluyor.

Taksi Endüstrisi liderliğe oynuyor

II. Uluslararası Taksi Forumu, IRU önderliğinde ve Almanya Taksi ve Kiralık Araçlar Federasyonu (BZP) katılımıyla Köln'de gerçekleşti. Forum kapsamında ülkenin en büyük 150 taksi operatörü ve bu alanda düzenleyiciler bir araya geldi. Bu sayede sektör ve düzenleyici kurumlarca taksi endüstrisinde kaliteli servisin bir standart haline getirilmesi planlanıyor.

Forum katılımcıları sektöre girişte pazarın liberalleşmesini ve giriş-çıkış kolaylıklarının sağlanmasını, ancak bunun yanında uygun olan kuralların ve düzenlemelerin de beraberinde gelmesini istiyorlar. Buna en önemli örnek ise taksi sürücülerinin eğitimi ile birlikte belirli bir hizmet standardının yakalanması gösteriliyor.

IRU taksi grubu başkanı Hubert Andela yaptığı açıklamada, "Ne forumda altı çizilen aşırı derecede kurallara bağlı olan bir pazarın, ne de tamamen serbest bırakılmış bir pazarın sektöre katkı sağlamayacağını, ikisinin bir karışımının uygulanması ile birlikte istenen servis kalitesine ulaşılabileceğini" belirtti.