www.halkulasim.com

HALK ULAŞIM

halkın ulaşımı

Yıl: 12 - Sayı:133 - Fiyat:25₺ Minibüs – Servis – Belediye ve Halk Otobüsü Haziran 2021

ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ'NE 273ADET YENİ MERCEDES-BENZ CONECTO



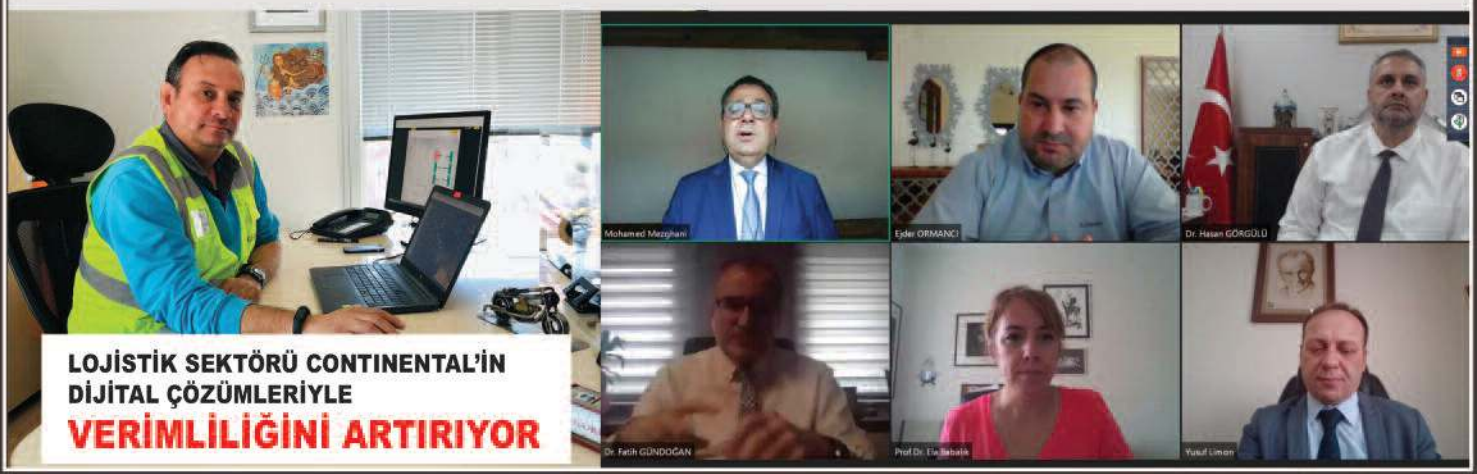


CEM GÜNEŞ: YENİ SİSTEMDE AMORTİSMAN ÖDEMESİ



ELEKTRİKLİ SKUTER ŞARTLARI BELİRLENDİ

TÜRKİYE TOPLU TAŞIMA SEKTÖRÜNDE DEĞİŞİM VE DÖNÜŞÜM STRATEJİLERİ KONUŞULDU



LOJİSTİK SEKTÖRÜ CONTINENTAL'İN DİJİTAL ÇÖZÜMLERİYLE VERİMLİLİĞİNİ ARTIRIYOR

VEFAT

Güleryüz Karoseri Otomotiv Sanayi ve Ticaret A. Ş.
Yönetim Kurulu Başkanı
Savaş Keskin'in babası

Mustafa KESKİN

hakkın rahmetine kavuşmuştur.
Merhuma Allah'tan
rahmet, KESKİN ailesine ve
sevenlerine başsağlığı dileriz.



Mercedes-Benz Conecto ile kazanç hattına hoş geldiniz.

500.000 TL 36 Ay Vade %0,52 Faiz

- Kampanya 30.06.2021 tarihine kadar geçerlidir.
- Belirtilen koşullar bilgilendirme amaçlı olup, Mercedes-Benz Türk A.Ş.'nin kampanya koşullarında ve fiyatlarda değişiklik yapma hakkı saklıdır.

İletişim Bilgileri: Can Okumuş - 0532 297 05 15 / Doğan Celep - 0531 684 68 50

Mercedes-Benz
The standard for buses.

editörden



NEREYE KADAR KAÇACAKSINIZ

Kocaman belediyelerimiz var bizlerin, halk tarafından yönetimleri seçilen! Fakat esnafların sırtına yüklenmiş gezinen, oy kazanan, iş yaptı gözüken…

Toplu ulaşım zorunlu kamu hizmetidir ve belediyelerin sorumluluğundadır. Şehiriçinde vatandaşların ulaşımını sağlamakla yükümlü olan belediyeler, özel sektör eli ile ağırlıklı olarak bu hizmeti vermekteler. Lakin çok komik bir anlayış ile! Planlama ve ücretlendirme yetkisini elinde tutarak, özel taşımacıya her türlü yaptırımı reva görerek ve sunduğu sıfır desteğe rağmen seçim zamanlarında övgüler toplayıp oy devşirme gayesi ile bu sektörü gören belediyeler var. Ne güzel değil mi elin parası ile propaganga yapmak.

Sözüm tabiki sorumluluk alarak elinden geldiğince destek sunan belediyelere değil. Fakat şu pandemi döneminde dahi cefakar bu esnaf kitlesini görmezden gelerek desteğini esirgeyen o kadar belediye var ki. Oysa her yıl belediye bütçeleri halk otobüs esnafları gözetilerek hazırlanmalıdır. Ücretsiz ve indirimli sayısız kart basıp, istediği tarifeyi reva görüp halktan oy kazanmaya çalışmanın yolu olarak görülmemelidir toplu taşıma. Bu anlayış vatandaşın kaliteli ve güvenli toplu ulaşım imkanını da elinden almaktadır.

Filolar eskiyor, sermayeler eriyor ve müsabbiplerin umurunda dahi değil. Sanki tüm suçlu pandemi gibi kılıfı da hazır bahanelerin. Oysa dediğim gibi her yıl bütçeler buna göre şekillenmeli.

Yazık, hem de çok…

MURAT UZUN

İçindekiler

4-5



YENİ SİSTEME BÜYÜK EMEK VE YATIRIM YAPILDI

18



MUSTAFA VARANK TOSB'U ZİYARET ETTİ

HALK ULAŞIM

"Şehiriçi Ulaşım"
www.halkulasim.com
halkın ulaşımı

İMTİYAZ SAHİBİ ve SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Murat UZUN

YÖNETİM YERİ
Adnan Kahveci Mahallesi Konak Caddesi
Engin Sokak No: 2 D: 7 Beylikdüzü / İSTANBUL
Tel : (0555) 553 20 72 – (0212) 361 45 29
E-mail: halkulasim@hotmail.com - halkulasim@gmail.com

Halk Ulaşım Dergisi'nde yayımlanan fotoğraf ve yazıların tüm hakları saklıdır. İzinsiz alıntı yapılamaz. Halk Ulaşım Dergisi "Basın Meslek İlkeleri" doğrultusunda yayın yapar.

11



ÇİFT KATLILARINDA DEĞİŞİM ADRESİ FSM DEMİRBAŞ

12-13



SERVİS TAŞIMACILIĞI

20-21



ÖTİS ve SIKINTILAR

28-29



İETT'NİN 2020 FAALİYET RAPORU ONAYLANDI

YAYIN DANIŞMA KURULU
Naci Yağız // İstanbul Halk Ulaşım A.Ş. **Göksel Ovacık** // Özulaş A.Ş. **Ramazan Gürler** // Mavi Marmara Ulaşım A.Ş. **Mehmet Tekin** // Öztaş Ulaşım A.Ş. **Yalçın Beşir** // Yeni İstanbul Halk Otobüsleri A.Ş. **Ercan Soydaş** // Ankara Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası **Mustafa Kurt** // Kocaeli Halk Otobüsleri Esnaf Odası **Sadi Eren** // Bursa Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası **Şahin Demiral** // Demiral Hukuk Bürosu **Göksel Ovacık** // İstanbul Halk Otobüsleri Esnaf Odası

GRAFİK TASARIM
EYLÜL GRAFİK- Satı GÖKÇE (0212) 252 62 57

Basım Yeri
ANKA Matbaacılık LTD.ŞTİ.

YAYIN TÜRÜ
Yerel Süreli Yayın - Aylık



YENİ SİSTEME BÜYÜK EMEK VE YATIRIM YAPILDI

"İstanbul halk otobüslerinin yeni sistemi gelişerek büyümeye devam ediyor. Geliştikçe diğer illere de örnek olma noktasına ulaşıyor. Toplu ulaşımın sürdürülebilir, kaliteli ve güvenli yolu artık bu sistem ile mümkün olacaktır.

Toplu ulaşım insanlığın vazgeçilmez haklarından biridir. Kamu hizmeti olarak görülen bu sistem belediyeler vasıtası ile özel taşımacılara birçok ilde yaptırılmaktadır. Dünyada da benzer tarzda bizler gibi özel taşımacılar eli ile yürütülen şehiriçi toplu ulaşım yapısının öncelikli gayesi ise ulaşılabilir ve sürdürülebilir olması ile kalite ve güveni sağlamasıdır. Fakat sektörel handikaplar maalesef ulaşılmak istenen seviyeye ulaşımı çıkaramamaktadır. İşte tam da bu sebeple özel taşımacıların yüküne yerel yönetimler de destek olmaldır.

Şehiriçi toplu ulaşım şehirlere can verirken,

sunulan hizmet minimum ücretlerle sağlanarak ulaşılabilirliği hedef almak durumundadır. Fakat işleticilerin maliyetleri düşünülerek hizmet bedeli bir şekilde karşılanamaz ise sistem sürdürülebilir durumdan maalesef çıkıyor. Yakıt, personel ve araç maliyetlerinin hızlı artışı bilet fiyatlarına yasıtlamadığı süreçte işleticiler gelirleri ile giderlerini karşılayamaz duruma sürükleniyor. Özellikle pandemi durumun vehametini çok daha fazla hissettirdi.

Tam kapanma uygulansa dahi şehirlerde zorunlu işler sebebi ile ulaşım sürdürülmek zorunda. Bu durum ise daha az yolcu ile giderleri karşılanması demek. Oysa araçlar maksimum düzeyde yolcu ile çalıştığında işleticisine ancak gelir sağlayabilmektedir. Demekki kamusal gereklilik olan toplu ulaşım yolcu ücretleri ile sürdürülmemelidir.

Pandemiden Çok Önce Gördük

Yeni sisten yedi aydır uygulamada. Fakat biz bu sistem için 2019 yılında başladık çalışmaya. Hatta daha önceki dönemlerde de benzer teklifler ile idareye başvurularımız mevcuttu. Çünkü yolcu ücretlerine toplu ulaşımın bağlanması sürdürülebilir değildir. Zorunlu bir hizmeti her sabah "şansa" bırakıp otobüsleri yollara çıkarmak doğru değildi.

Tüm özel işletmeler karlılığa bakarak çalışma süreçlerini planlar. Mesailerini dahi buna göre düzenler. Hatta kapalı olacakları gün ve saatleri de bu doğrultuda planlar. Fakat halk otobüsleri idarenin planlaması ile ilgili hat ve saatlerde hizmet sunmakla yükümlü. Yani karlılık yerine vatandaşa hizmet amacı ile sistem planlanır. Bu sebeple özel taşımacının kar ve zararı kamu tarafından destek görmelidir.

İstanbul'da İETT öncülüğü ile Büyükşehir Belediyesi büyük bir değişim sağladı. Yapılan çok önemlibir adımdır. Tüm iller benzer sorumluluğu vatandaşları adına halk otobüsçüler ile almalıdır. Belediye bütçeleri bu doğrultuda planlanmalı ve o şehirlerde de vatandaş; sürdürülebilir, güvenli ve kaliteli toplu ulaşıma kavuşmalıdır.

Büyük Bir Yatırım Ve Güvence

Büyükşehir Belediye ve Meclisi'ne hem sektörüm hem de İstanbullular için teşekkürü borç bilirim. Çünkü çok büyük bir değişime imza atıldı. Tabiki sistemin eksik veya aksaklıkları var ve olacaktır. Çünkü sıfırdan yazılmış ve uygulamaya girmiştir. Hatta daha tam anlamı ile başladı bile diyemeyiz. Fakat bu hali ile bile esnafımıza gelecek için umut oldu. Her akşam evine hesabını bilerek gidiyor artık ortaklarımız. Ancak inanıyorum ki sistem tam oturduğuna bu eksiklikleri de giderilmiş olacak ve tüm kesimleri mutlu edecektir.

Büyükşehir Belediyesi için çok büyük bir yatırım maliyeti sundu bu sistem. Daha ilk planlama döneminde dahi çıkan manzara Büyükşehir'e iki milyara ulaşan bir yatırımdı. Belki süreç içerisinde daha da artı ve artıyor. Bu maliyetler sübvansiyon dışında boya, GKM cihazları, araç PC'leri, kameralar, akbil cihazları ve garaj alanları ile sistemin yürütümü ile ilgili diğer birçok alt yapı yatırımlarından bahsediyoruz.

Sistemin varlığı ortaklarımıza daha rahat gelecek planlaması sağlayacaktır. Sektöre olan yatırım daha güçlü olacak ve toplu ulaşım kalitesi yükselecektir. Toplu ulaşımda ki bu yenileşme şehrimiz İstanbul'a da ayrı bir değer katacaktır. İnanıyorum ki toplu ulaşımda ki bu dönüşüm bireysel araç kullanımını azaltacak ve trafik yoğunluğuna da önemli bir katkı sunacaktır.

Maliyet Güncellemesini Bekliyoruz

Pandemi sebebi ile sorunların çözümünde aksamalar olmaktadır. Bu her sektöre ve mecrada kendini hissettirmektedir. Özellikle vaka artışları sebebi ile Büyükşehir Meclisi Nisan'da toplanamadı. Mayıs oturumu ise biriken konular yüzünden verimli geçemedi bizler için. Göndemde olan Maliyet güncellemesi maalesef Haziran oturumuna kaldı. Fakat uygulaması yılbaşı itibari ile sayılacaktır ve ödemesi ortaklarımıza yansıtılacak.

Ayrıca Temmuz ayında kar payı konusunda bir güncellememiz olacak. O zamana kadar normalleşmenin sağlanmasını umut ediyoruz. Bu sayede pandemiden kaynaklı yolcu kayıplarının azalması Büyükşehir'in de kasasına daha az yük binmesini sağlayacaktır. Bu da güncellemenin kolayca sağlanması ve ödemelerin daha düzenli yapılabilmesine fırsat verecektir.

Büyükşehir Belediyesi sektörümüze en zorlu süreçte büyük destek sunmuştur. Bu sebeple sorunların çözümünde de desteklerini asla esirgemeyeceklerine inancım tamdır.



TOYOTA'NIN SEÇİMİ
ZF VE
MOBİLEYE GÜVENLİK TEKNOLOJİSİ



> ***"Almanya merkezli ZF ve bir Intel şirketi olan Mobileye, Toyota Motor Corporation tarafından önümüzdeki birkaç yıl içinde birden fazla araç platformunda kullanılacak olan Gelişmiş Sürücü Yardım Sistemleri'ni (ADAS) geliştirmek ve tedarik etmek üzere seçildi. Anlaşmanın bir parçası olarak, Mobileye teknolojisiyle çalışan dünyanın bir numaralı otomotiv kamerası üreticilerinden biri olan ZF, Gen21 orta menzilli radarını da sağlayarak kamera ve radarın Toyota araçlarına entegrasyonundan sorumlu olacak.***

Intel'in Kıdemli Başkan Yardımcısı ve Mobileye'ın Başkanı ve CEO'su Profesör AmnonShashua, "Mobileye, dünyanın en büyük otomobil üreticisi Toyota için lider bir sürücü yardımı ve güvenlik teknolojisi geliştirmek üzere ZF ile birlikte çalışmaktan mutluluk duyuyor." diye konuştu.

ZF ve Mobileye, bilgisayar görüşü ve makine öğrenmesine dayalı algılama, yerelleştirme, haritalama ve şerit takip ve merkezleme gibi sistemler için sınıfının en iyisi yanal araç kontrol teknolojisi ile yol güvenliğini artırmaya yönelik yenilikçi yaklaşımları nedeniyle dünyanın önde gelen otomobil üreticileri tarafından tercih edilen kombinasyon olmaya devam ediyor. Toyota ile olan bu yeni ilişki, ZF ve Mobileye'ın Toyota'nın ADAS sistemleri için ilk ortaklığı olurken, dünya yollarında güvenlik ve sürücü rahatlığı işlevlerini geliştirmek için Mobileye ve ZF güvenlik teknolojisinin menzilini önemli ölçüde genişletiyor.

ZF Elektronik ve ADAS Bölümü Başkan Yardımcısı ChristopheMarnat bu konuda şöyle konuştu: "ZF, küresel güvenlik düzenlemelerini karşılamak için tasarlanmış gelişmiş güvenlik sistemleri geliştirmek üzere Toyota ve Mobileye ile yakın çalışmayı dört gözle bekliyor. Yenilikçi teknolojilerimiz füzyon tabanlı sistemler ve ADAS işlevleri için olağanüstü performans ve sağlamlık sağlayacak."

ZF ve Mobileye, Toyota araçlarındaki önemli gelişmiş sürücü destek platformlarına güç sağlamak için ZF radar teknolojisiyle entegre gelişmiş kamera teknolojisi üretmek üzere yakın iş birliği kuracak. Şu anda mevcut olan en gelişmiş uygulamaya özel görüntü hesaplama sistemlerinden (yongada sistem) biri olan Mobileye EyeQ®4, Toyota araçlarının etrafındaki ortamı hassas bir şekilde yorumlamak için ZF'nin Gen21 orta menzilli radar teknolojisi ile birleştirilecek. Bu teknolojiler birlikte, sınıfının en iyisi yanal ve dikey araç kontrolünü sağlarken çarpışmaları önlemeye ve hafifletmeye yardımcı olacak.

ZF'nin Gen21 orta menzilli radarı, 2022+ Euro NCAP 5 yıldızlı güvenlik derecelendirmelerini karşılamak ve L2 / L2 + otomatik sürüş işlevlerini etkinleştirmek için tasarlanmış yüksek performanslı bir 77GHz ön radardır. Araç üreticisinin ihtiyaçlarına göre ölçeklendirilebilir ve hem otomatik acil durum freni (AEB) gibi sistemleri desteklemek için yaya tespitine yardımcı olmak üzere düşük hızlarda geniş bir görüş alanı hem de uyarlanabilir hız sabitleyici gibi sistemler için yüksek hızlarda daha uzun bir algılama aralığı sunar.

ZF'den Elektrikli Otobüs Çözümleri

ZF, merkezi tahrik ünitesi CeTrax ve elektroportal aksı AxTrax ile şehir içi otobüslerin zorlu yol koşullarında dahi sorunsuzca ilerlemesini sağlarken; doğa dostu, ekonomik ve çağdaş elektrikli taşıt teknolojilerini sunar.

Daha fazla bilgi için www.zf.com/tr'yi ziyaret edin.



CeTrax

Max 300 kW çıkış gücü

Kendini kanıtlamış ZF Ecolife planet dişli grubu sayesinde tüm içten yanmalı motorlarda kullanılan standart aks tahvil oranları ile uyumludur.



AxTrax

Max 250 kW çıkış gücü

Her bir tekerlekten tahrikli, çift motorlu elektrikli portal aks
Konvansiyonel akslar ile aynı montaj ölçülerine sahiptir
Üreticiler için montaj kolaylığı sunar

ZF Services Türk San. ve Tic. A.Ş.
Adil Mah. Demokrasi Cad. No:17 34935 Sultanbeyli, İstanbul

0216 592 07 50
zfturk.info@zf.com



Mercedes-Benz Türk, Ankara Büyükşehir Belediyesi-EGO'nun açtığı yeni otobüs ihalesini kazanarak toplamda 273 adet olacak CNG yakıt sistemli Conecto modelinin teslimatlarına önümüzdeki 6 ay içinde başlıyor. Çevreci özellikleriyle doğanın korunmasına katkı sağlayan Yeni Mercedes-Benz Conectomodellerinin 168 adedi "Körüklü" ve 105 adedi de "Solo" olarak belirlendi.

ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ'NE 273ADET YENİ MERCEDES-BENZ CONECTO

Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin 2021 yılında açtığı yeni otobüs alım ihalesini kazanan Mercedes-Benz Türk, toplamda 273 adet CNG'liotobüsü, Ankara halkının kullanımına sunmaya hazırlanıyor. Dünyanın en modern otobüs fabrikalarından olan Mercedes-Benz Türk Hoşdere Otobüs Fabrikası'nda üretilen, çevreci CNG yakıt özelliğine sahip Yeni Conecto Solo ve Conecto Körüklü modellerinin ilk teslimatları 6 ay içerisinde gerçekleştirilecek. 168 adedi Mercedes-Benz Conecto Körüklü CNG ve 105 adedi de Mercedes-Benz Conecto Solo CNG olarak belirlenen engelli erişimine uygun otobüsler;elektronik süspansiyon, tam otomatik dijital klima, sessiz ve titreşimsiz çalışan motor gibi yüksek konfor özelliklerinin yanı sıra; elektronik fren yönetimi, yangın ikaz ve söndürme sistemi, devrilme dayanımı gibi güvenlik özelliklerini de bünyesinde barındırıyor. Ayrıca tüm otobüsler; COVID-19 salgınına karşı geliştirilen, her iki dakikada bir aracın içindeki havanın sürekli ve tamamen yenilenmesini sağlayan aktif klima yazılımı ve virüsleri yüzde 99,9 oranında tutma özelliği olan aktif filtrelere de sahip.

Ankara Büyükşehir Belediyesi-EGO'nun açtığı yeni otobüs ihalesini kazanan firmaların açıklanmasının ardından, 26 Mayıs 2021Çarşambagünügerçekleştirilen törenle; Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Mansur Yavaş, Mercedes-Benz Türk İcra Kurulu Başkanı Süer Sülün ile ihale sözleşmesini imzalayarak teslimat takvimini başlatmış oldu.

Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Mansur Yavaş, teslimat töreninde yaptığı konuşmada; "Ankara Büyükşehir Belediyesi'ndeki görevimize başladığımız gibi, Ankaralıların ihtiyaçlarını tespit ederek gerekli alanlarda yatırımlarımızı aralıksız sürdürüyoruz. Bugün açmış olduğumuz ihalenin en önemli aşamalarından birini daha nihayete erdirmiş bulunuyoruz.EGO Genel Müdürlüğü bünyesine katılacak otobüslerinyüzde 90'ının çevre dostu CNG yani doğalgazlı olması gerektiğine karar vermiştik. Ayrıca bu kapsamda 2 adet 'Doğalgaz Dolum İstasyonu'nun ihale süreci de devam ediyor. Tüm bu çabalarımız, Ankara halkının kaynaklarının en verimli şekilde kullanılmasının yanı sıra, geleceğimize daha yeşil bir çevre bırakmak içindir. Doğa dostu yeni otobüslerimiz için açtığımız ihaleyi Mercedes-Benz Türk şirketi, en ekonomik teklifi vererek kazanmış olup, toplamda bu 273 adet CNG'li yeni otobüsümüzü bizlere teslim etmeye hak kazanmıştır. Özellikle CNG'li otobüsler konusunda yaptıkları yatırımlar, otobüslerinin düşük yakıt tüketimleri ve işletim maliyetleri, bu sonucun ortaya çıkmasında etkili olmuştur. Ankara halkının kaynaklarını en verimli şekilde kullanma hedefiyle çıktığımız bu yolda, yeni otobüslerimizin şimdiden tüm vatan-

daşlarımıza hayırlı olmasını diliyorum. Ayrıca Türkiye'de üretilen bu otobüslerde emeği geçen tüm Mercedes-Benz Türk çalışanlarına ve yöneticilerine de teşekkürlerimi sunuyorum. Sağlıklı, huzurlu, konforlu, güvenli ve çevreci yolculukların yapılacağı nice yıllarda otobüslerimizi kullanmamızı diliyorum." dedi.

Mercedes-Benz Türk İcra Kurulu Başkanı Süer Sülün, törende yaptığı konuşmada;"Mercedes-Benz Türk olarak, dünyanın en modern otobüs fabrikalarından biri olan ve Ankara halkı ile buluşturulacak otobüslerimizin de üretileceği İstanbul-Hoşdere Otobüs Fabrikamızda 25 yılı aşkın süredir hizmet veriyoruz. Bugün burada Hoşdere Otobüs Fabrikamızda üretilecek toplam 273 adet CNG yakıtlı Conecto otobüsümüzü 6 ay içinde Ankaralılarla buluşturacak olmanın haberini sizlerle paylaşmaktan mutluluk duyuyoruz.

Bu ihalenin sonuçlanmasında çok değerli bir noktayı daha sizlere aktarmak isterim. CNG'li otobüslerimiz için Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası tarafından da çok değerli bir finansal destek alındı. Bu sayede Ankaramız, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası'nın kentsel sürdürülebilirlik programı kapsamındaki yeşil şehirler programının 44. üyesi oldu. Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası'nın yeşil şehirler programı; her üye şehrin daha düşük karbonlu ve daha yaşanabilir bir geleceğe doğru ilerlemesi için tasarlanmış bir önlem planıdır.

Hoşdere Otobüs Fabrikamızda üretilen çevreci özelliklerdeki CNG'li otobüslerimiz ile hem Ankara'nın hava kalitesi artacak hem de belediyenin kaynakları en verimli şekilde kullanılacak. CNG'li otobüslerin tercih edilmesinde en önemli etkenler; kullanım esnasında sağlanan düşük yakıt tüketimi ve dolayısıyla oluşan maliyet avantajlarıdır. Ve elbette çevreye yayılan partiküllerin olmamasıdır. Bu ihale kapsamında sadece satın alınırken değil, kullanım ömrü boyunca oluşabilecek masraflar ve çevreye olan etkileri de göz önünde bulundurularak, en verimli araçların Mercedes-Benz olarak seçilmesi bizleri ayrıca gururlandırmıştır. İhalenin de toplam sahip olma maliyeti baz alınarak gerçekleşmiş uluslararası finansmanlı bir ihale olması, belediyemizin ve şehrimizin kaynaklarının en verimli şekilde kullanılması açısından büyük önem arz etmektedir.

Ülkemizin sürdürülebilir kalkınma hedeflerine sağladığımız katkıda bugün Ankara Büyükşehir Belediyesi ile gerçekleştirdiğimiz bu iş birliğini de son derece kıymetli buluyorum. Bu kararın alınmasında başta Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Mansur Yavaş olmak üzere; EGO Başkanı Sayın Nihat Alkaş ve tüm meclis üyelerimize teşekkür ederken, bu ihalede emeği geçen değerli yöneticilerimize ve elbette Hoşdere Otobüs Fabrikası'nda bu otobüslerin her birinde emeğini esirgemeyen arkadaşlarıma da huzurlarınızda tebriklerimi sunuyorum." dedi.



COVID-19 salgınına karşı otobüslerin içindeki hava, iki dakikada bir tamamen yenileniyor

Mercedes-Benz örnek niteliğinde güvenlik donanımları sunmaya devam ediyor. Covid-19 pandemisine karşı otobüslere takılan yeni iklimlendirme sistemi bu güvenlik donanımlarının başında yer alıyor. Mercedes-Benz Türk Hoşdere Otobüs Fabrikası'ndan Şubat 2021 itibarıyla çıkan tüm şehir içi otobüslerde aktif filtreler standart donanım oldu. Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne teslim edilecek otobüsler de bu aktif klima yazılımı ve aktif filtrelere sahip.

Mercedes-Benz otobüslerinin yeni klima teknolojisi, yayılım riskini en aza indirmek için tasarlandı. Tam otomatik iklimlendirme sistemi, araç içerisindeki havayı sürekli olarak değiştiriyor. Her iki dakikada bir aracın içindeki hava sürekli ve tamamen yenileniyor. Ofislerde en az saatte bir, diğer yaşam ortamlarında ise en az iki saatte bir havanın yenilendiği düşünüldüğünde, Mercedes-Benz otobüslerinin yeni yazılım ve filtrelerinin üstün teknolojisi daha iyi anlaşılıyor.

Yeni iklimlendirme sistemine sahip klimaların olduğu otobüslerin ön ve arka kapısına yapıştırılan logolu özel etiket ile yolcular, araca binmeden önce aktif filtre varlığının kontrolünü sağlayabiliyor.

LOJİSTİK SEKTÖRÜ CONTINENTAL'İN DİJİTAL ÇÖZÜMLERİYLE
VERİMLİLİĞİNİ ARTIRIYOR



Lojistik, nakliye gibi sektörler için hız ve verimlilik artık daha da önemli. Filoların en büyük gider kalemlerinden biri olan lastik kaybını önlemek ve performansını artırmak şirketlere hem hız hem de verimlilik olarak geri dönüyor. 1996 yılından bu yana kombine tank konteyner taşıma alanında Avrupa'dan Sahraaltı Afrika'ya kimyasal ürün taşıyan Gökbil Lojistik, zamandan ve maliyetten tasarruf sağlamak ve uluslararası standartlardaki kalitesini korumak için Continental'in lastik basıncı izleme sistemini kullanıyor.

15 ayda yaklaşık 15 bin euro tasarruf elde ettik

Gökbil Lojistik Filo Yöneticisi Can Aldırmaz, taşımacılıkta global kalite standartları olan SQAS standartlarına uygun hizmet verdikleri için dijital çözümlerin vizyonlarına da katkı sağladığını söylüyor.Continental'in lastik basınç ve sıcaklık izleme sistemi ContiConnect ™ Yard Reader ile büyük maliyet kalemlerinden biri olan lastik kaybının önüne geçtiklerini söyleyen Aldırmaz, "ContiConnect™ Yard, filo parkına girer girmez lastikle ilgilioluşan ve/veya oluşabilecek sorunları tespit edebiliyoruz.Continental'in dijital çözümleriyle işimize özel ihtiyaçlarımızı karşılayarak toplam sürüş maliyetlerinde avantaj sağlıyoruz. Örnek vermek gerekirse, bu sistemle birlkte yarı römorklarımız stepne olmadan çalışıyor. Böylece faydalı yük miktarını artırdık. Dünyanın dört bir yanına tehlikeli kimyasal ürün taşıdığımız için araçlarımızın güvenliği, bakımı ve lastikleri bizim için çok önemli.ContiConnect™ sayesinde lastikte oluşan yabancı cisim batması, sibop kaynaklı veya jant kaynaklı lastik basınç kayıplarını tespit edip anında müdahale etme şansımız oluyor." dedi.

15 yıldır Continental'in binek, ağır vasıta ve iş makinesi lastiklerini tercih ettiklerini söyleyen Aldırmaz, "ContiConnect ™ Yard Reader sistem yatırımımız bir yılda maliyetini çıkardı. Bu sistemle 85 aracımızdaki 485lastiğin basıncını ve sıcaklık verilerini tek bir web portalında takip edebiliyoruz. Yakıt tasarrufumuz ise yılda 5 bin euroya ulaştı.ContiConnect ™ Yard Reader ile bir yılda 41 adet lastik kurtardığımızı ölçümledik. Sistemin bize sağladığı toplam tasarruf miktarı ise 15 ayda yaklaşık 15 bin euro oldu. Lastiklerin pozisyonlarına göre kilometre ömürlerini de maksimum düzeye çıkardık. ContiConnect ™ Yard Reader sisteminin filoda kullanımı öncesinde %33 civarında olan lastik kaplanabilirlik seviyesini, lastiklerin anlık izlenme ve raporlanmasıyla %92 seviyesine çıkardık. ContiTread kaplama sırtlarının sunduğu performans ile lastiğimizin birinci ve ikinci hayatında elde edebileceğimiz maksimum faydayı sağladık.Dijital çözümlerle tüm araçları, basınçlarında yaşanan olası azalmayı anında kendi ekranımdan takip edebiliyorum. Bu da gerektiğinde hemen müdahale edebilme imkanı veriyor ve zamandan tasarruf sağlıyor" dedi

> *"Lojistik, nakliye, inşaat gibi sektörlerin en büyük gider kalemlerinden birini lastik kayıpları oluşturuyor. Continental'in ticari filolar için geliştirdiği lastik basıncı izleme sistemi ContiConnect ™ Yard Reader ile bir yıldalastik kayıplarını%12azalttıklarını söyleyen Gökbil Lojistik Filo Yöneticisi Can Aldırmaz, yakıt masrafı dahil olmak üzere 15 aydayaklaşık 15.000 euro tasarruf ettiklerinibelirtti. Gökbil Lojistik, filosundaki85 aracın lastiklerine ait basınç ve sıcaklık verilerini tek bir web portalından takip edebiliyor.*



Yard Reader ile Filonuzun maliyetlerini ve yolda kalma süresini azaltın

ContiConnect ™ Yard Reader sisteminde lastik içine yerleştirilen sensörler, lastiğin basınç ve sıcaklık bilgilerini Yard Reader İstasyonu'na iletiyor ve durumu bir web portalı üzerinden rapor ediyor. Bu platform ilelastik takip süreçleridijitalleşerek lastik ömrünü uzatma, bakım masraflarını azaltma ve yüksek yakıt tasarrufu elde etme imkânı sunuyor.Lastik verileri, web portalına veya araç seyir halindeyken sürücüye bilgi veren ContiConnect Sürücü Uygulaması ile iki şekilde ve anında aktarılıyor. Lastikler gerekli müdaheleyle kurtarılarak iş faaliyetlerinde aksama yaşanmasının da önüne geçiliyor.



ÇİFT KATLILARINDA DEĞİŞİM ADRESİ FSM DEMİRBAŞ

Halk otobüs piyasasında faaliyete başladığı günden bu yana esnafın öncelikli tercihi olan FSM Demirbaş Otomotiv çift katlı otobüslerin dönüşümünde de öncelikli adres oldu.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde halk otobüsü statüsü ile faaliyet gösteren Avrupa Yakası'nda ki 27 adet çift katlı otobüs 12 metre solo tipe dönüşüm kararı aldı. İETT Genel Müdürlüğü tarafından sunulan gerekli izin ile dönüşüm sürecine giren otobüs sahipleri tek katlı araçlar ile otobüslerini yenilemeye başladı.

Değişimlerin öncelikli adresi olan FSM Demirbaş Otomotiv, sunduğu ürün gamı ile dönüşümde çift katlıların da çözüm ortağı oluyor. Son olarak D-142 nolu aracın sahibi Ahmet Yılmaz ve D-143 nolu araç sahibi Mehmet Yılmaz değişimde tercihi FSM Demirbaş'tan yana kullandı.

Düzenlenen teslimat töreninde açıklama yapan FSM Demirbaş Otomotiv Satış Müdürü Hasan Özçelik, başta İstanbul olmak üzere yurtiçi ve yurtdışı satışlar ile otobüs esnafına her zaman en uygun koşulları sunma gayretindeyiz. Bu dönüşümle beraber FSM Demirbaş ayrıcalığını çift katlı esnaflarımızla da buluşturuyoruz. Stoktan satış imkanımız ile tüm otobüsçülere hızlı değişim imkanı sunuyoruz" dedi.

Ticarinin Lideri FSM Demirbaş, Filoları Yeniliyor



FSM Demirbaş Otomotiv Ankara Şubesi TGR 1846 ESS teslimatı ile filoların yenilemede öncelikli tercihi olmaya devam ediyor. Sektörün köklü firmalarının ağır ticaride öncelikli tercihi olan FSM Demirbaş Otomotiv Söğüt İnşaat'ında yenilemede ki adresi oldu.

İstanbul, Ankara ve Kocaeli şubeleri ile otobüs ve kamyon pazarında müşterilerin daima öncelikli tercihi olan FSM Demirbaş Otomotiv, BMC Tuğra satışları ile adından söz ettiriyor. Otobüste bireysel otobüsçüler ve belediye iştiraklerinin öncelikli tercihi olan FSM Demirbaş Otomotiv, kamyon ve çekici pazarında da kurumsal ve bireysel yatırımcıların öncelikli adresi.

FSM Demirbaş Otomotiv'in BMC Ankara Yetkili Satış Bayisi tarafından satışı gerçekleştirilen yeni çekiciler ile sektöründe önde gelen firmalardan olan Söğüt İnşaat 20 adet BMC TGR 1846 ESS aracı filosuna kazandırdı. Ankara şubesinin çekici pazarında ki satışları ile 2021 yılını başarı ile tamamlayacaklarını ifade eden yetkililer, kamyon ve çekici de yeni anlaşmaların olacağını ifade ettiler.



SERVİS TAŞIMACILIĞI

"İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisinin Mayıs 2021 ayı oturumunda, sayısal çoğunluğa sahip bir partitarafından, "Servis Araçlarından" bir bölümünün,pandemi süresince ve geçici olarak İETT tarafından 250 güzergahta kent içi toplu taşımada kullanılması teklif edilmiş ve idare tarafını oluşturan iki partinin karşı çıkmasına rağmen oy çokluğu ile karar alınmıştır. Elbette meri mevzuata göre meclis kararı İBB Başkanı Sayın Ekrem İMAMOĞLU'nun onaması halinde hukuken geçerli hale gelecektir.

Pandemi sürecinde, ister ticari, isterse kamu hizmetiamaçlı kent içi yolcu taşıyan bütün sistemlerde yolculuklarda normal günlerde %60, kısıtlama olan günlerde ise %80'leri aşan oranda azalma olmasına, talep yetersizliği nedeniyle daha fazla zarar etmemek için Minibüs ve Dolmuş gibi ticari araçların büyük bölümünün çalışmamasına rağmen, teklifin ***"kent içi toplu ulaşımda ihtiyacı karşılamak"*** gibi basit ve dayanaktan yoksun bir gerekçeye dayandırılması, öncesinde idare tarafından ve ilgili teknik birimlerce etüt ve fizibilitesi hazırlanmadan, hiçbir teknik çalışma yapılmadan, kente, sisteme, diğer unsurlara olumsuz etkisi araştırılmadan, tarifesi, çalışma esasları ve kuralları oluşturulmadan, araçların bu sektöre uygunluğu ve verebileceği zararlar incelenmeden, uzlaşma aranmadan ve salt siyasi amaçla yapılması kentin geleceği açısından herkesi derin düşüncelere ve de kaygılara itmiştir.

Tüm sistemleri kullanan yolculuklarda %60-80 arasında azalma olmuş iken "Kent içi toplu taşımacılığında ihtiyaçların karşılanması" gerekçesi hem doğru değildir hem de iyi niyetten yoksundur. İETT yaptığı işletme düzenlemeleri ve kısıtlama olan günlerde trafiğin rahatlaması ve talebin düşmesi nedeniyle olağan zamanlara göre sefer sayısını %25 civarında artırmıştır. Durum böyle iken "İhtiyaç" kelimesini kullanmak inandırıcılıktan uzaktır ve yıllardan beri servis araçları ile şehirler arası araçları kent içi taşımacılığına sokmak isteyen çevrelerin rant amacına hizmet etmektedir.

İBB Yönetim ve denetiminde Kamu hizmeti amacıyla, Otobüs Raylı ve Deniz Ulaşım sistemleri ileyapılan Kent içi toplu taşıma faaliyetinde şu anda taşınmakta olan yolcuların kamu hizmeti gereği olarak %20'ye yakını ücretsiz, % 45'i indirimli ve sadece %35'i tam tarifelidir. Mevcut yolcu taşıma tarifesi ve tarife uygulamaları da yine idare tarafından oluşturulmaktadır. Bu nedenle de İBB, talep azalması nedeniyle faaliyet gelirleri yeterli olmadığı için bütün unsurlara maliyet ile gelir arasındaki farkı yolculuk desteği olarak sağlamakta ve bu nedenle çok ciddi oranda mali yükü üstlenmek zorunda kalmaktadır.

Mevcut mevzuat ve tarife, entegrasyon, bilet sistemleri çerçevesinde,İBB'nin-

servis araçları dahil olmak üzere ticari amaçlı olarak kent içi yolcu taşımacılığı yapan araçlarla bu hizmeti yerine getirmesi ve vatandaşların ihtiyaçlarına cevap verebilmesi mümkün değildir. İBB uhdesinde bulunan kent içi yolcu taşımacılığında bir işletme ve araç standartları mevcuttur. Servis araçları ayrı bir tür oldukları için bu standartlara uygun değildir.

Servis Taşımacılığı, Minibüs, Dolmuş ve Taksi gibi tamamen isteğe bağlı ve ticari bir türdür. Servis araçları diğer ticari araçlardan farklı olarak bireysel olarak kurumsal ya da özel işletmelerle anlaşma yaparak randevulu taşıma yapmaktadırlar. Ticari amaçlı olarak yolcu taşımacılığı yapan ve bu nedenle de ücretsiz ve indirimli yolcu taşımayan bu türler, yolculuk gelirinin tatmin edici seviye de olmaması halinde aracını parka çekebilmektedir. Kamu hizmeti yapan Otobüslerin ise ister kamu, isterse özel şahıslara ait olsun yolcu sayısı ve gelirine bakmadan idare tarafından hazırlanan işletme programı çerçevesinde çalışmaları zorunluluktur. Otobüslerin idare izini olmadan çalışmamaları kural ihlalidir ve yönergeye göre bu davranışları ağır yaptırımı gerektirmektedir. Ticari amaçlı araçlar için çalışma zorunluluğu ve yaptırım söz konusu değildir. Nitekim pandemi sürecinde otobüsler idare tarafından hazırlanan programa göre kesintisiz hizmet verirken ticari araçlar çalışmamışlar veya kazanca göre faaliyetlerini azaltmışlardır.

Servis Araçlarının teknik özellikleri ve kapasiteleri farklı olup kamu hizmeti amaçlı çalışan otobüslerin sahip oldukları gerekli donanım, standart, zorunluluk ve özelliğe sahip değillerdir.

250 güzergah nasıl belirlenmiş ve talep etüdü yapılmış mıdır? Ne kadarlık bir talep vardır ve ne kadarlık bir kapasite atamasını gerektirmektedir? Servis araçlarının yolcu taşıma tarifesi nasıl olacak, yolcular ücretlerini nasıl ödeyecek, ücretsiz ve indirimli hakkı olan kişileri nasıl taşıyacaklardır? İETT'nin peron ve durak kapasiteleri fiziki olarak buna uygun mudur? Mevcut otobüslerle bu araçların uyumlu çalışabilmesi için işletme programlarını kim yapacak, yaptırımlar neler olacaktır? Hizmet esnasında bu araçların neden olacağı zarar ve ziyandan kimler sorumlu olacaktır? Bu araçların denetim ve kontrolünden hangi birim sorumlu olacaktır? Bu araçların hizmeti aksatması halinde gerekli tedbirler nasıl alınacak ve telafisi nasıl sağlanacaktır? Bu araçları farklı mevzuatlara tabi olup, başka bir mevzuata tabi alanda nasıl faaliyette bulunacak ve Meclis Kararı tek başına yeterli olacak mıdır? Meclis kararı alınmadan idare olarak bu konu da bir çalışma yapılmış ve diğer unsurların zarara uğramaması için hangi tedbirler alınmıştır? Minibüs, Dolmuş ve Taksi Esnaf Odaları ile İETT'nin görüşleri alınmış mıdır? Her şeyden önce böylesine önemli bir konu kamuoyunda neden tartışılmamıştır?

Servis Taşımacılığı ayrı bir mevzuata tabi, ayrı bir standartta ve tamamen bireysel isteğe bağlı özel hizmet veren unsur olup, kamu hizmeti olarak tarif edilen kent içi toplu taşıma otobüslerinin alternatifi değildir ve olamazda. Böylesine önemli bir konunun bu kadar basit ve aceleyle Mecliste oy çokluğu avantajı kullanılarak ve mevzuata açıkça aykırı olduğu halde karar altına alınması kenti için tam anlamıyla kaos olacaktır. Esnaf guruplarını biri birine düşman etmekten ve kentin ulaşımını, trafiğini tamamen çıkmaz hale getirmekten başka bir sonucu olmayan, ihtiyaç da olmayan bir konunun aceleyle karar altına alınması çok yanlış olmuştur. İnşallah teklif sahipleri aklıselimi kullanarak bu hatadan döneceklerdir. Aksi halde bu kente ve bu halka yazık olacak, siyasete olan güveni daha fazla azaltacaktır. Çünkü bu bir ihtiyaç değil tamamen siyasi mülahazalarla hazırlanmış hiç kimseye faydası olmayacak yanlış bir karardır.

Bir düzenleme bir ihtiyaçtan kaynaklanıyor ve uygulanabilir ise kabul görecektir. Aksi halde kadük kalacak ve arkada birçok mağduriyet bırakacaktır. Buradaki amaç ne kente hizmettir, ne de Servis Taşımacılarına iyiliktir. Zaten uygulanabilir de değildir. Çünkü Hukuki, Teknik ve fiziki dayanaktan yoksundur. Bir kesime güya iyilik yapılır iken çok daha büyük bir kesim karşıya alınmakta ve mağduriyete uğratılmaktadır.

Bu çağ da böylesine yanlış ve anlamsız kararların alınmasını anlayabilmek mümkün olamamaktadır. Halkın ve kentin hizmetleri siyasete alet edilmemelidir. Bunun telafisi ve açacağı yaraları onarmak mümkün olamamaktadır. Biz bu acı tecrübeleri geçmişte çok yaşadık. Ben bu konu da Servis taşımacılarından bir talep gelebileceğine ihtimal veremiyorum veya inanamıyorum.Şayet Servis Taşımacısını temsil edenler tarafından bir talep olmuş ise bu esnaf etiği açısından son derece yanlıştır ve bu hepimizin ortak paydası olan İstanbul'a, dolayısıyla da hepimize zarar verecektir.

Pandemi sürecinde İBB desteğine rağmen ÖHO işletmecileri olarak biz de çok zarar gördük. Birçok arkadaşımız aracını satmak zorunda kaldı, birçoğumuz gelecek daha iyi olacak ümidiyle borçla işi sürdürmek gayreti içindeyiz. Ortalama araç yaşımız 5-6 olup halkımıza daha nitelikli hizmet etmek gayesiyle aldığımız yeni otobüslerin taksitlerini tekrar borçlanarak zar zor ödüyoruz. Buna rağmen bir gün veya bir an bile İETT'nin hazırladığı işletme programını ve vatandaşımızın hizmetini aksatmadık. Bununla birlikte esnaf olmamız münasebetiyle Minibüs, dolmuş, Taksi ve Servis Taşımacısı arkadaşların sorunlarını hep hissettik ve hiçbir zaman da onların ekmeğine göz dikmedik, aklımızdan dahi geçirmedik.

Her ne kadar Hukuki ve uygulanabilir olmasa da İBB Meclisinin bir parti üyelerinin teklifi ile aldığı kararı talihsizlik ve kente zarar olarak görüyoruz. Esnaf grupları arasına nifak sokacak böyle bir kararı kabul etmiyor ve uygulanması halinde yasal haklarımızı sonuna kadar kullanacağımızı ilan ediyoruz.

Bu kentin daha fazla araca değil, huzura ihtiyacı vardır. Bu huzuru sağlamakla görevli olan İBB Meclisindeki bütün partilerimize ait vekillerimizi asli görevlerini yapmaya ve kentin sorunlarını çözmeye ve daha yaşanabilir kent yapmak için çalışmaya davet ediyoruz. Bu karar çok yanlış, anlamsız ve neticesi mağduriyet olan bir karardır. Bu kararı aldıranları bir kez daha aklıselime davet ediyoruz. Hata olabilir, hatadan dönmek erdemdir. Meclis üyelerimizden bu erdemli davranışı bekliyoruz.





Mercedes-Benz VitoTourer'a
237 HP'lik Yeni Motor Seçeneği

"Mercedes-Benz'in 9 kişilik araç dünyasına yön veren modeli VitoTourer, 237 HP güç üreten yeni motoruna kavuştu. VitoTourer'da AIRMATIC havalı süspansiyon sistemi de opsiyonelolarak sunulmaya başlandı. 237 HP'yesahip Mercedes-Benz VitoTourer'ın fiyatları 629.400 TL'den başlıyor.

2020 itibarıyla yenilenmiş tasarımı, arttırılan donanımları, güvenlik teknolojileri, düşürülen yakıt tüketimi, motor seçenekleri ve "Her Açıdan Güzel" sloganıyla Türkiye'de satılmaya başlanan Mercedes-Benz'in 9 kişilik araç dünyasına yön veren modeli VitoTourer, 237 HP üreten yeni motoruna kavuştu.

Yeni dört silindirli turbo dizel motor ailesinden OM 654, yüksek verimlilik seviyesiyle performansı ve yakıt ekonomisini bir arada sunan Mercedes-Benz VitoTourer'da hem Select hem de Select Plus donanımlı araçlarda yeni motor güç üniteleri sunulmaya başlandı. Yeni motor için ayrıca Uzun ve Ekstra Uzun seçenekleri de sunuluyor. Haziran 2021 itibarıyla; 116 CDI (163 HP) olarak sunulan Pro donanımlı araçlar 119 CDI (190 HP) olarak, 119 CDI(190 HP) olarak sunulan Select donanımlı araçlar ise 124 CDI (237 HP) olaraksatışa sunulmaya başlandı.

Güçlü ve yüksek verimlilik seviyesine sahip dört farklı motor seçeneği

Tümü arkadan itişli Mercedes-Benz VitoTourerversiyonları, verimlilik ve emisyon açısından optimize edilmiş, tamamen Mercedes-Benz teknolojisi ile üretilen, OM 654 kodlu dört silindirli 2.0 litrelik turbo dizel motorla sunuluyor. 237HP (174 kW) güç ve 500 Nmtork (Yakıt tüketimi karma 7,6lt/100 km, CO2 emisyonu karma 199 gr/km) değerine sahip **Vito 124 CDI** modelinin eklenmesiyle birlikte Vito'daki motor güç seçeneği dörde çıktı.

Giriş seviyesinde 136 HP (100 kW) güç ve 330 Nmtork (yakıt tüketimi karma 6,6-5,8 lt/100 km, CO2 emisyonu karma 173-154 gr/km) değerine sahip model**Vito 114 CDI** olarak adlandırılıyor. Bir üst seviyede 163 HP (120 kW) güç ve 380 Nmtork (Yakıt tüketimi karma 6,4-5,8 lt/100 km, CO2 emisyonu karma 169-156 gr/km) değerine sahip **Vito 116 CDI** var. Bir üst seviyede ise 190 HP (140 kW) güç ve 440 Nmtork (Yakıt tüketimi karma 6,4-5,8 lt/100 km, CO2 emisyonu karma 169-154 gr/km) değerine sahip **Vito 119 CDI** bulunuyor. Yeni gelen motor, VitoTourer ailesinin en üstüne konumlanıyor.

AIRMATIC ile daha konforlu yolculuklar

Select donanımına sahip VitoTourer'daAIRMATIC havalı süspansiyon sistemi opsiyon olarak sunulmaya başlandı.Süspansiyonu yol yüzeyine uyacak şekilde ayarlayabilen AIRMATIC, süspansiyonunsönümlemesini her bir tekerlek için otomatik olarak mevcut sürüş durumuna veya yolun durumuna göre düzenleyebiliyor. Bu sayede her durum için sarsıntısız sürüş konforu sağlanıyor. AIRMATIC havalı süspansiyon,kullanıcılarına Konfor, Spor, Manuel, Lift olmak üzere dört farklı sürüş modu seçeneğiyle birinci sınıf yolculuk konforu sunuyor.

Hız arttığında aracı alçaltan AIRMATIC, sürüş stabilitesini artırmanın yanı sıra yakıt tüketiminin azaltılmasına da katkıda bulunuyor. Entegre otomatik seviye kontrolü sayesinde, araç seviyesi, ağır bir şekilde yüklendiğinde veya bir römork kullanıldığında bile sabit kalabiliyor.

VitoTourer'ı35 mm yükselten"L-Lift"modunda90 km/s hızın üzerine çıkıldığında sistem otomatik olarak aracı "C-Comfort" moduna geri alarak aracı normal yüksekliğine döndürüyor. Bu sayede sürüş stabilitesiartarkenoptimize edilmiş bir yakıt tüketimine katkı sağlanıyor.

Konfor ve verimliliği arttıran 9G-TRONIC otomatik şanzıman

Tümü arkadan itişli VitoTourerversiyonlarında 9G-TRONIC otomatik şanzıman standart olarak sunuluyor. Yüksek verimlilik seviyesine sahip torkkonvertörlü otomatik şanzıman, 7G-TRONIC'in yerini alıyor. Sürücü, DYNAMIC SELECT seçim düğmesi üzerinden "Konfor" ve "Spor" sürüş modlarından birini seçerek vites değişim zamanını ayarlayabiliyor. Sürücü ayrıca "Manuel" modu seçerek direksiyon üzerindeki kulakçıklarla manuel olarak da vites değiştirebiliyor.

TÜRKİYE TOPLU TAŞIMA SEKTÖRÜNDE
DEĞİŞİM VE DÖNÜŞÜM STRATEJİLERİ KONUŞULDU

> *şehirde toplu ulaşımda verimlilik, maliyet tasarrufu, stratejik planlama ve optimizasyon teknoloji, çözüm ve hizmetleri sağlayan, Optibus ana sponsorluğunda gerçekleştirildi.*



Dijital olarak 3 gün boyunca, gerçekleştirilen konferansın birinci bölümünde, "Verimli toplu taşıma hizmetleri için optimizasyon" teması ile toplu taşıma hizmetlerini nasıl daha efektif kullanabileceğimiz detaylı olarak incelendi. Bu bölümde, tüm dünyayı 1,5 yıldır etkisi altına alan "COVID-19 Pandemisi" sonrasında "Yeni Normal" atmosferinde toplu taşıma hizmetlerinin optimize edilmesinin toplu taşıma işletmelerinin maliyetlerini nasıl azaltabileceği ve toplu taşıma kullanan yolcu sayısını nasıl arttırabileceği hakkında bir bölüm de yer aldı. ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama öğretim görevlisi Prof. Dr. Ela Babalık'ın oturum başkanlığında gerçekleştirilen bu bölümde, Optibus Türkiye Strateji Danışmanı Ejder Ormancı, teknolojiye gereken önemi veren şirketlerin alt yapılarındaki değişim ve dönüşüme değinirken, aynı zamanda insan yaşamını kolaylaştıran bir yaklaşım ile meselelere bakılmasının önemini öne çıkardı.

Konferansın ikinci bölümünde, son yıllarda sektörün yakından takip ettiği "Sürdürülebilir kentsel ulaşımda temiz ve enerji verimli araçlar"konusu, Avrupa Komisyonu, Ulaştırma Politikası ve İklim Değişikliği Sektör Yöneticisi Dr. Göktuğ Kara'nın sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları, AB'nin sürdürülebilir ulaşım politikaları ve elektrikli, hidrojen yakıtlı toplu taşıma araçları başlıklarında detaylandırılarak ele alındı. Toplu taşımada kullanılan araçların nasıl daha çevreci ve sağlıklı hale getirilebileceği, bu şekilde sektörün daha iyi bir geleceğe nasıl dönüştürülebileceği konuları enine boyuna tartışıldı.

Konferansın son bölümünde "Covid-19 Pandemi sonrasında kentsel ulaşımın geleceği" konusu, Türkiye'nin en büyük toplu taşıma işletmelerinin tepe yöneticilerinin katılımıyla, UITP Üyelik, Pazarlama ve Hizmetler, Kıdemli Direktörü, Kaan YILDIZGÖZ, oturum başkanlığında masaya yatırıldı. Bu son oturumda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi - Metro İstanbul Genel Müdürü Özgür Soy, İzmir Büyükşehir Belediyesi - İzmir Metro Genel Müdürü Sönmez Alev, İzmir Büyükşehir Belediyesi - Eshot Genel Müdürü Erhan Bey, Bursa Büyükşehir Belediyesi - BurulaşGenel Müdürü Mehmet Kürşat Çapar ile Kayseri Büyükşehir Belediyesi - Kayseri Ulaşım Genel Müdürü ve UITP Bireysel İşletmelerin Kurumsallaşması Komite Başkanı, Feyzullah Gündoğdu, pandemi sonrası kentsel ulaşımın geleceğini şekillendirecek zorlukları, en iyi uygulamaları ve çözümleri tartıştı.

Sektör çapında tüm toplu taşıma paydaşlarını kapsayarak düzenlenen dijital konferans; toplu taşıma idareleri, işletmeler, politika yapıcılar, bilim enstitüleri ve endüstri kuruluşlarının yanı sıra, hizmet sağlayıcılarını da bu konferansta buluşturdu.

CEM GÜNEŞ
Denetim Kurulu Başkanı



YENİ SİSTEMDE AMORTİSMAN ÖDEMESİ

“Büyükşehir öncülüğünde İETT himayesi ile sektör mensuplarınca tasarlanarak hayata geçirilen yeni hakediş sistemi, tüm giderleri üstlenerek esnafın işletme maliyetlerine güvence olma misyonu ile hayat buldu. Bu giderlerin en önemli kalemlerinden biri ise araç yatırım maliyeti…

Halk otobüs işletmecileri hizmet sunma sürecinde iki önemli gider kalemine sahip. Bu iki kalem işletme mailetlerinde ki iki büyük gideri oluşturduğundan ön plana çıkmatadır. Bunlar; yakıt ve araç alım maliyetleridir. Yeni sistem tüm giderleri üstlenirken bu kalemleri de karşılama sözü vermiştir. Bu sayede esnaf geleceğini daha güvenle planlayacak ve işine olan bağlılığı daha da artacaktır.

Yeni sistemin pandemi sürecinde uygulamaya girişi hem öncesi hemde sonrasını iyi analiz etme fırsatı bizlere tanıdır. Pandemi öncesinde ki hakedişlerin salgın ile beraber hangi rakamlara evrildiğine

hep beraber şahit olduk. Yaşanan bu durum geçmişte ki halk otobüs işletmeciliğinin aslında ne kadar da güvensiz olduğunu gösterdi. Daha pandemiden bir yıl önce bu sistemin inşaası için yol çıktığımızda kimi kesimler eleştirse de pandemi sürecinde birçoğu bizlerden önce sistemin savunucusu durumuna geçti.

Sistem Sektöre Değer Sundu

Pandeminin ilk zamanlarında zorlu süreçler yaşasak da özellikle yeni sisteme geçişle beraber bir güven geldi. Yaşanılabilecek her tehdide karşı koruyucu bir sisteme girdik. Geçmişte ise her sabah akşama kadar önce giderleri sağlama, sonrasında ise gelir elde etme gayesi ise zorlu bir matarona uyanıyorduk. Pandemi ile beraber ise tek gaye giderleri olabildiğince karşılayabilmek ve Sağlık Bakanı'ndan hayırlı haberler almaktı.

Pandemiye rağmen uygulamaya başlanan yeni sistem ile halk otobüsçülüğüne İstanbul'da güven geldi. Diğer illerin aksine araç değişimleri hızlandı. Sektöre giriş talepleri oldu ve esnaf az bile olsa geliri, geleceğe güvenle bakar oldu. Tabi ki sorunlar olacak ve tabi ki eksiklere karşı yeni talepler oluşacak. Çünkü inşaa edilen bu sistemin bir başka örneği dünyada yok. İstanbul'a özgü yazdığımız ve saha da ilk uygulamasına şahit olduğumuz ve diğer tüm illerin de incelemekte olduğu bir sistem. Şuana kadar diyebilirim ki başarılı olmuştur herşeye rağmen. Çünkü hem halk otobüs yönetimleri hem de İETT ve İBB üstüne düşen özveriyi gösteriyor. Sorunlara anlık ve hızlı çözümler ile cevap verebiliyoruz. Sistemin temel taşlarına kadar her kural yeniden ele alınabiliyor. Çünkü sistem şuan deneme aşamasında. Eksiklerinin tespiti ile kendini daha da geliştiriyor.

Sistem, Aksamaları Bile Telafi Ediyor

Sistemin gider kalemleri düzenli olarak güncellenmelidir. Bu sebeple yapılan sözleşmeye de bu eklendi. Sözleşmeye göre Şubat'ta maliyet kalemleri yeniden hesaplanmalıydı. Fakat yaşanan olumsuzluklar ile İBB Meclisi'nin Mayıs oturumuna ancak gelebildi. Pandemi sebebi ile iptal olan önceki Meclis konuları da birleşince maalesef birçok konuda olduğu gibi bizim güncelleme de Haziran ayına kaldı. Fakat sözleşme gereği güncelleme rakamları Ocak ayından geçerli olacak. Yani Ocak'tan Haziran'a kadar olan aylar yeniden hesaplanarak arada ki fark da esnafa ödenecek. Yani sistemin kurgusu bürokratik aksaklıkları dahi kendi içinde telafi ediyor.

Ayrıca Temmuz ayında kar oranında da güncelleme yapılacak. Kar oranında ki hedef ise sabit maliyetlerin %50 oranında uygulanmasıdır. Pandemi sebebi ile kar oranı kademeli olarak artacaktı. Bunun ilk örneğini yıl başı itibari ile gördük. Şimdi ise Temmuz itibari ile sabit maliyetin yarısı oranında kar talebimiz olacaktır. Bu sebeple sabit maliyetlerin doğru hesaplanması da kar oranımız için önemlidir.

Amortisman Sorunu

Araç amortismanı yapılan anlaşma gereği 10 yıl üzerinden hesaplanarak esnafa sabit maliyetler içinde ödenmektedir. Bu aynı zamanda 10 yaş üzeri araçların amortisman alamamasına sebep olamtadır. Bu sebeple bir kesim esnaf mağdur olduğunu düşünmekte ve amortismanın 15 yıl üzerinden hesaplanmasını istemektedir. Bu talebi incelediğimizde yarardan çok kayıplar yaşatacağını göstermektedir.

Basit bir hesap ile; araç amotisman rakamı 1.200.000TL olarak aldığımızda 10 üzerinden verilmesi halinde 120 aya bölünerek bu yıl için 10.000TL aylık amortismana denk gelmekte. Ayrıca %50 oranında sabit maliyet kazancı düşünülünce 5000TL'de kar getirmektedir. Yani amortisman+amortismandan doğan kar toplamı 15.000TL olmaktadır. Aynı hesabı 15 yıla yaptığınızda 180 aya bölünmesi ile aylık amortisman 6.666TL tutmaktadır. Amortismandan doğan kar ise 3.333TL'yi bulmaktadır. Amortisman+amortismandan doğan kar toplamı ise 10.000TL kadar olmaktadır. Yani bu durumda aylık 5.000TL esnafımız az kazanacaktır. 10 yıllık kaybı ise 600.000TL'yi bulacaktır. 10 yıl sonrasında alacağı amortisman dahi bu kaybı telafi edememektedir. Ayrıca sabit maliyetlerin artışı ve araç fiyatlarının yükselişi ile bu kayıp her yıl çok daha fazla hissedilecektir.

Tabiki takdir esnafın bana kalsa keşke bugün tüm amortismanı verse Büyükşehir. Ticarette yatırım ne kadar erken alınsa o kadar karlıdır. Fakat gördüğümüz şu ki esnafın büyük bölümü 10 yılda yani mevcut hali ile amortismanın devamını talep etmektedir. Ayrıca araç değişimi düşünenler için de amortisman rakamının yüksek olması taksit ödemelerinde büyük kolaylık sunacaktır.

Tüm Şehirlerin Gözü İstanbul'da

İstanbul bir geleneği yıktı ve bunu yaparken hiçbir sistemi kopyalamadan başardı. Tarafların aynı masada birlikte yazdığı bir destandır yeni çalışma sistemi. Tabiki kusurları var ve eksikleri mevcut. Ama pandemi sürecinde taksi, minibüs, servis esnafı ve hatta diğer illerde ki halk otobüsçüler gibi korku ile yarına bakmıyoruz. Ödemeler aksıyor, doğrudur ve zorlanıyoruz bu sebeple bazen. Ancak Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu'nun esnafımızın daima yanında olduğunu biliyoruz. Sırf bu ödeme aksamalarını ortadan kaldırmak için Meclis'e bizim için borçlanma teklifi getirecekler. İnanıyorum ki pandemi koşullarının esnemesi ve borçlanma ile ödemeler de bir düzene kavuşacaktır.





MUSTAFA VARANK
TOSB'U ZİYARET ETTİ



"Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Türkiye'de otomotiv tedarik sanayi temsilcilerinin faaliyet gösterdiği tek global kümelenme organizasyonu TOSB'u (Otomotiv Tedarik Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi) ziyaret etti. TOSB Yönetim Kurulu üyeleriyle bir araya gelen Bakan Varank ile TOSB'un faaliyetleri ve ülke ekonomisine sunduğu katkılarla ilgili ayrıntılı bilgiler paylaşıldı.Bakan Varank'ın ziyaretinin kendileri için son derece önemli olduğunu dile getiren TOSB Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Mehmet Dudaroğlu, "Yıllık 1,7 milyar dolarlık ihracatı, 2,5 milyar dolarlık cirosu, 85 faal üretim tesisi, 17 Ar-Ge ve bir adet inovasyon merkezinin yanı sıra 36 start up projesine paydaşlık yapması ile Türkiye otomotiv sektörüne büyük bir katkı sağlıyoruz. Türkiye'nin tedarik sanayi merkeziyiz. 25 bin kişiye istihdam sağlıyoruz. İstihdamımızın giderek artması hem sektörümüz hem de bölgemiz için son derece kıymetli" dedi.

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Türkiye'nin yanı sıra dünyanın da örnek endüstri parkları arasında yer alan TOSB'u (Otomotiv Tedarik Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi) ziyaret ederek, fabrikalarda incelemelerde bulundu. Bakan Varank, ziyareti kapsamında TOSB Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Mehmet Dudaroğlu, Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği (TAYSAD) Yönetim Kurulu Başkanı Albert Saydam, TOSB Yönetim Kurulu Üyeleri Ömer Burhanoğlu, İgal Zakuto ve Oğuzhan Deniz ile TOSB Bölge Müdürü Murat Demir ile bir araya geldi.

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Varank'ın TOSB Yönetim Kurulu ile yaptığı görüşme sırasında organize sanayi bölgesinin faaliyetleri ile ilgili ayrıntılı bilgiler verildi. TOSB Yönetim Kurulu Başkanı Dudaroğlu, TOSB'un yıllık 1,7 milyar dolarlık ihracatı, 2,5 milyar dolarlık cirosu, 85 faal üretim tesisi, 17 Ar-Ge ve bir adet inovasyon merkezinin yanı sıra 36 start up projesine paydaşlık yapması ile Türkiye otomotiv sektörüne büyük bir katkı sağladığını vurguladı. Toplamda 2 bin 800 dönümlük alana sahip TOSB'daki 92 sanayi parselinden 85'inde üretim yapıldığını belirten Dr. Dudaroğlu, "Türkiye'nin tedarik sanayi merkeziyiz. 25 bin kişiye istihdam sağlıyoruz. İstihdamımızın giderek artması hem sektörümüz hem de bölgemiz için son derece kıymetli" diye konuştu.

"Otomotiv sektörünün inovasyon merkezine dönüşüyoruz"

Üniversite – sanayi işbirliğine son derece önem verdiklerinin altını çizen Dr. Dudaroğlu,TOSB-Gebze Üniversitesi MBA Programı'nın da söz konusu örnek işbirlikleri arasında yer aldığını ve programın üçüncü dönem mezunlarını verdiğini söyledi. "Otomotiv sektörünün inovasyon merkezine dönüşüyoruz" ifadelerini kullanan Dr. Dudaroğlu, TOSB İnovasyon Merkezi'nin de hem faaliyetleri hem de start-up-sanayi işbirliğine yönelik misyonu ile bu dönüşüme büyük bir katkı sunduğunu vurguladı.

Pandemi döneminde sektörün en büyük yatırımına ev sahipliği yaptı!

TOSB'da devam eden yatırımlar hakkında da bilgiler veren Dr. Dudaroğlu, pandemi döneminde sektörün en büyük yatırımına ev sahipliği yaptıklarını belirtti. Otomotiv endüstrisinin lider üreticilerine yönelik; şasi aksamı, sıcak ve soğuk şekillendirilmiş gövde iskelet, metal dış görünüm parçaları ile bunlara ait kalıpların tasarım ve üretimini gerçekleştiren Beyçelik Gestamp'ın TOSB'da kuracağı yeni fabrika yatırımı için imzaların atıldığını anımsatan Dr. Dudaroğlu,Toyotetsu'nun ilave 9 bin metrekarelik yatırımı ile 2023 yılında pres panel parçaları üretimi gerçekleştireceğini ve toplamda 49 bin 189 metrekarelik alana sahip şirketin bin 250 kişiye istihdam sağladığını belirtti. Sektörün sorunlarına değinen Dr. Dudaroğlu, TOSB'un bulunduğu bölge için çözüm bekleyen konuları da aktardı.

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Varank, TOSB Yönetim Kurulu ile yaptığı görüşmenin ardından TOSB'da faaliyet gösteren Çelikel, Kanca, Farplas, Toyotetsu Otomotiv şirketlerinin fabrikalarını ziyaret ederek incelemelerde bulundu. Sanayi ve Teknoloji Bakanı Varank'a fabrika ziyaretleri sırasında Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkanı Tahir Büyükakın da eşlik etti.

HALK ULAŞIM
Tarafsız, Güçlü, Doğru...

Halk Ulaşım Haber Yenilendi

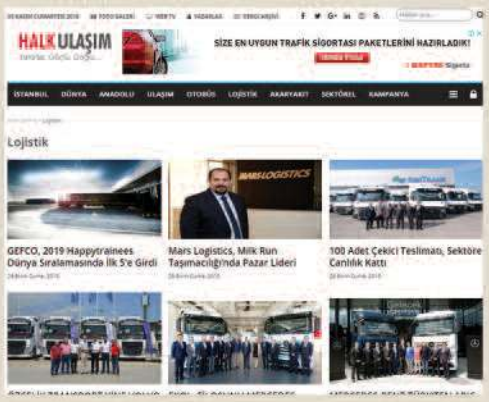
Dergimizin internetten indirilme sayısı 50.000'lere ulaşmıştır...



Her anınızda habere ulaşmak için; www.halkulasim.com







Sosyal medyada bizi takip edin

twitter.com/Halkulasim /halkulasimdergisi instagram.com/halkulasim/

İSMAİL YOLCU
Genel Müdür



ÖTİS ve SIKINTILAR

> *Sıkıntılar istisnaidir gelir ve geçer. Özellikle alışkanlıkları ve rutinleri değiştiren yeniliklerin, yeni projelerin veya sistemlerin uygulanması safhasında sıkıntıların olabilmesi her zaman mümkündür ve normaldir. Önemli olan bunların doğru tespiti ve doğru şekilde çözümlenmesidir. Yenileşmeye ve değişime olan inanç sürdüğü sürece sıkıntılar sorun oluşturmayacaktır.*

Bilindiği üzere, İstanbul Kent içi toplu Taşımacılığı açısından bir dönüm noktası, yaklaşık 1 yıllık bir çalışmanın ve emeğin ürünü olan kısaca ÖTİS olarak tanımlanan Özel Taşımacı İşletme ve Hak Ediş Sistemi, İBB Meclisinin 17.09.2020 tarih ve 906 sayılı kararı ile cari hale gelmiş, 2020 Aralık ayından itibaren de fiilen uygulamasına başlanmıştır. ÖTİS'in başta kente olmak üzere idare ve işletmecilere olan total faydası, kapsamında olup zaman içinde hayata geçirilecek olan diğer parçaları tamamlandığında daha iyi anlaşılacaktır.

Uygulama henüz başlamıştır ve test sürecini yaşamaktayız. Ancak uygulama başlangıcının ve test sürecinin pandemi dönemine rastlaması tam anlamıyla talihsizlik olmuştur. Şartlar anormal olunca normal ve doğru sonuçlar alınamaması doğaldır. Dolayısıyla da sisteminin etkisini ve ihtiyaçları-pandeminin bitmesi ve normal şartlara geçilmesinden sonra görebileceğiz.

ÖTİS'in olağanüstü dönemde uygulamaya koyulması çok tabi olarak beraberinde bazı sıkıntıları da oluşturmuştur. Bil hassa işletme sistemi alt yapısının yetersizliği, yolculuk sayısının ve buna bağlı gelirin düşmesi, hak edişlerin hazırlanması ve ödenmesi sürecinde bir kısım sıkıntılara neden olmuştur. Aslında bu sıkıntıları mevcut geçici şartlarla birlikte değerlendirdiğimizde normal karşılamak ve anlayış göstermek gerekmektedir. Ancak özel işletmecilerin büyük bir bölümünün yeni araç alımı nedeniyle önemli miktarlarda kredi taksitleri bulunmaktadır. Ödemelerdeki gecikmeler esnafı sıkıntıya ve strese sokmuştur. Borcu borçla ödemeye kalktıklarında ise tabi olarak maliyet de yükselmektedir. İdare de bunun farkındadır ve işletmeci hak edişlerinin gününde ödenebilmesi için gerekli düzenlemeyi yapmışlar ise de öngörülemeyen uzun süreli kapanma kaynaklı oluşan sıkıntıyı çözmekte zorlanmışlardır.

Süresi ve etkisi kestirilemeyen olağanüstü durumlar sürprizlere açıktır, herkes için sıkıntı kaynağıdır ve normal şartlara göre yapılan planlamaları alt üst eder. Kısaca evdeki hesabın çarşıya uymadığı bir durumla karşı karşıya kaldık. İnşallah bu durum bir an evvel ortadan kalkar ve bizler de artık yeni sistemin aksayan, eksik olan yanlarını objektif şartlarda tartışır ve bu sistemi geliştirecek düzenlemeleri hep birlikte yaparız.

Bu sistem kent, idare ve işletmeci açısından bugün ve gelecekte ihtiyaç olan önemli bir düzenlemedir. Kent içi toplu ulaşım kentin en önemli elemanıdır. Sanırım bunu tekrar tekrar hatırlamamıza ihtiyaç yoktur. Bu nedenledir ki pandemi sürecinde ve özellikle de kısıtlama olan günlerde önemi bir kez daha görülmüştür. Bu noktadan sonra tartışılması gereken, yeni sistemin garaj, yedek araç, bakım ve araç yenileme yönetimi, şoför yönetimi gibi çok önemli konular olmalıdır.

Bu sistemin en önemli temel amaçlarından birisi de işletme maliyetlerini düşürmek için yapılacak hat ve kapasite düzenlemelerini kapsayan ***"Esnek İşletmecilik"*** konusu mutlaka hızlandırılmalı ve cesurca uygulanmalıdır. Aslında talebin düştüğü pandemi süreci bunun için çok iyi bir fırsattı. Otobüs hat ve güzergahları ana taşıma istemleri ile tam entegre olacak şekilde revize edilmelidir. Sistem kurgulanırken bizzat İETT tarafından yapılan hesaplamalarda mevcut hat ağının ana taşıma sistemleriyle entegre edilerek yaklaşık 800 otobüslük kapasite tasarrufu öngörülmüştür. Bana göre bu öngörü asgari olup, optimum bir hat planlamasıyla tasarruf edilen kapasite ile sefer sayısı daha fazla artırılır iken daraç başına KM nin düşmesiyle değişken giderleri de o kadar azaltılacaktır. Gelirin düştüğü dönemlerde tasarruf en hazır kaynaktır.

Yeni sistemin idareye en büyük katkısı işletme giderlerindeki azalma ile olacaktır. İşletme dilinde Muhtar ve Belediye Meclisi Üyesi hatları olarak tabir edilen ve bilhassa İETT otobüsü çalışan çok düşük yolcu performansına sahip hatlar ve seferlerin gözden geçirilmesi, kapasitenin talep yoğunluğuna göre kullanılması (İş günleri dinlenmeli servis sayısını, Cumartesi ve Pazar ise geç başlayan tek şoförlü servis sayısını artırmak) Bayramlar da özel sefer programları yapılması gibi düzenlemelerle birlikte hem personel hem de işletme giderlerinden çok önemli bir tasarruf sağlamak mümkündür. Bu proje hazırlanır iken bütün bu hususlar konuşulmuş ve kapsama alınmıştır.

Hak edişlerin ödenmesindeki kabul edilebilir aksamalar, hak edişlerin hesaplanmasındaki hatalar ve eksiklerkonuşulur iken Özel işletmecilere ödenen hak ediş miktarının ve maliyet hesaplamalarının yüksek olduğu sıkça ifade edilmektedir. Her şeyden önce bu konu daha önce konuşulmuş, müzakere edilmiş ve Sözleşme ile de kabul edilmiştir. Buna rağmen ödenen miktarının azlığını veya çokluğunu tartışmak Hukuken de, etik açıdan da yanlıştır ve sağlıklı bir iletişimi engellerken, ilişkileri de germektedir. Hassas olan bu konuyu her defasında ifade etmek hem çok yanlıştır hem de güven kaybıyla birlikte farkında olmadan sisteme zarar vermektedir. Bu konu proje oluşturma aşamasında çok tartışılmış ve işletmecilerin kayba uğramaması hassasiyetiyle, maliyetler 2019 yılının son 6 aylık ortalama verilerine göre oluşturulmuştur.

ÖZULAŞ A.Ş. nin kayıtlarda mevcut olan ve %97 işletme performansına göre (eski sitem) araç başına 2019 yılı son 6 aylık ortalama brüt geliri 70.333,00 TL'dir. Yine o tarihte (0) yaşındaki aracın bireysel satış bedeli 800 bin TL civarında idi. Aradan yaklaşık 1,5 yılda araç fiyatları (12 metre) 1.400.000,00 TL'na, diğer maliyetler ise asgari olarak %35 yükselmiştir.

2019 yılının son 6 aylık ortalamasına göre, sisteme girilir iken %97 performansa göre gerçekleşmiş olan eski sistem geliri ile İBB Meclisinden geçen mevcut araç başına normal şartlar için öngörülen (%100 performans)yeni sistem geliri arasında farklar vardır. Yeni sistem aylık ortalama geliri eskiye göre Kent merkezinde faaliyette bulunan 3 Şirkete bağlı özel işletmecilerde aynı veya kısmi olarak azalmış iken, kentin doğu ve batı uçlarında hizmet veren ve araç başına günlük KM si fazla olan 2 Şirkete bağlı araçlarda artmıştır. Bu artış tamamen sistemin özüne uygun olarak KM miktarına göre değişken giderlerden kaynaklanan bir artıştır. Bütün bunlar öncesinde konuşulmuş ve mutabakat sağlanmıştır. Sistemin genel etkisi ve muhtemel etkileri yerine sadece reel olmayan hak ediş rakamlarının ve maliyet kalemlerinin hep gündemde tutulması taraflar arasında ilişkilere ve güvene zarar verecektir. Bu önemli bir konu olup herkesin dikkat etmesinde fayda vardır. Herkesin ortak sorumluluğu kentin ve vatandaşın en nitelikli hizmeti almasını sağlamaktır. Bu aslında tarafların temel görevidir.

Yeni sistemle birlikte hedefle doğru orantılı olarak sefer kayıplarında, yolcu şikayetlerinde bariz bir azalma yaşanmaktadır. İyi bir bakım yönetimi ve yedek araç kullanımıyla birlikte (Bu iki konu da Garajlara bağlıdır) sefer kayıplarını minumuma indirmek ve dolayısıyla da işletme verimini daha da artırmak mümkündür. Bu nedenle Garajların yapımına hız verilmelidir. Araç değiştirme ileride mutlaka sorun olacaktır. Kurumsal araç temini ve peşin fiyatına toplu temini sağlayacak araç yenileme yönetimi için mutlaka bir sisteme ihtiyaç vardır. Bu şekilde marka sayısı da azalırken araç kalitesi daha da yükseltilebilecektir.

Ceza ile sorun çözme yanlışlığından da kurtulmamız lazımdır. Amaç düzeltmek ve kurallara uyumu sağlamak ise ceza tek çözüm değildir. Araç üzerinde mobil denetimleri artırarak, uyarmak, doğrusunu göstermek ve eğitmek suretiyle personeli geliştirmek elbette doğrusudur. Kusur bulmak yerine kusuru düzelttirmek yöntemini uygulamalıyız. Aksi halde kişileri kuralların hizmete faydasına inandırmak yerine kurallarla mücadeleye itiyoruz.

Pandemi belasının bir an evvel bitmesi temennisiyle herkese mutlu, sağlıklı ve huzurlu çalışmalar diliyorum.





Volvo Trucks'ın
Yeni Nesil Kamyonu Volvo FH

Temsa İş Makinaları'nın distribütörlüğünü yürüttüğü Volvo Trucks, yeni tasarlanmış kabin, yenilikçi güvenlik özellikleri ve sürücü odaklı fonksiyonlara sahip yeni Volvo FH'in tanıtımını gerçekleştirdi. Yeni Volvo FH tasarımıyla daha verimli, güvenli ve konforlu bir sürüş imkanısağlıyor.



"Volvo FH serisi, özellikle hayatlarının önemli bir bölümünü yolda geçiren şoförler tarafından yıllardır en beğenilen model oldur" diyen Volvo Trucks Başkanı RogerAlm: "Yeni Volvo FH ile, sürücülerin dünya standartlarında çalışmalarına yardımcı olacak hizmetleri sunmayı sürdürüyoruz." şeklinde konuştu.

Yeni Volvo FH,sunduğu konfor ve ayrıcalıklı donanımlar ile nakliye sürecine katkı sağlıyor. RogerAlm, "Profesyonel sürücünün verimliliğine ve konforuna öncelik veren bu yeni kamyonumuz ile şoförlere ve filolara yardımcı olma yolunda önemli bir adım attık." dedi.

Sürücülere verimli çalışma ortamı sağlayan iç mekân

Yeni Volvo FH,yenilenen kabin içi tasarımıyla sürücülere gösterilen özeni en açık şekilde gözler önüne seriyor. Çalışma alanlarının merkezinde tamamen dijital, 12 inç yüksek çözünürlüklü gösterge tablosuna sahip yeni Volvo FH, ayrıca sabit bardak tutucusu, açık saklama bölmesi ve hareket algılayıcı kontrollü aydınlatması olan modern bir ön konsola sahip. Gösterge tablosu, sürücünün sürüş durumuna ve gösterilmesini tercih ettiği bilgilere bağlı olarak dört farklı ekran görünümü arasında seçim yapmasını sağlıyor.

Bununla birlikte isteğe bağlı 9 inçlik yan multimedya ekranıyla bilgi-eğlence,navigasyon yardımı, sürüş bilgileri ve kamera izleme özelliği sağlayabiliyor. Erişimi kolay olan yan ekran, direksiyon üzerindeki düğmeler, sesli komut veya doğrudan dokunmatik ekran-kontrol paneli ile sürücünün birçok yoldan etkileşime girmesine olanak tanıyor.

Ek olarak, ergonomik tasarımlı yeni ve daha ince I-Shift vites koluna sahip yeni Volvo FH kabinin içinde hareket etmek artık çok daha kolay. Bununla birlikte yeni Volvo FH,çok daha yüksek akü kapasitesine ihtiyaç duyan sürücüler için, motoru çalıştırmak üzere gücün yedekte tutulmasını sağlayan akıllı birçift akü sistemine sahip. İç mekanda ayrıca yeni kumaşlar ve renklerden oluşan çeşitli özelleştirmeler ilefarklı tasarım seçenekleri desunuluyor.

Volvo Trucks Kullanıcı Deneyimi ve İnsan Makine Etkileşimi Tasarım Sorumlusu Carin Larsson, yeni Volvo FH'in sürücülere sağladığı fırsatlar ile ilgili olarak şunları dile getirdi:"Bilgilere kolay erişim, sürücünün daha verimli ve daha güvenli bir sürüş performansı sergilemesinisağlıyor. Yeni Volvo FH ile bilginin sunum şeklini yeni ekranlarla önemli ölçüde iyileştirdik. Temel sürüş bilgileri, kullanıcı dostu ve kolayca görülebilen gösterge tablosunda açıkça gösterildiği için dikkat dağıtıcı unsurlar en aza indirildi. Bununla birlikte hem gösterge tablosuna hem de yan ekrana çok sayıda dil seçeneği eklendi" dedi.

Gelişmiş tasarım ve akıllı teknolojiler

Yeni Volvo FH'in yeni dış tasarımı,markanın karakteristik hatlarına göre, Volvo'nun imzası niteliğindeki V şeklindeki farlarla ön plana çıkıyor.Bununla birlikte sinyal lambalarıkapı üzerine taşınarak kamyona hem gelişmiş aerodinamik tasarım, hem de kendinden emin bir görünüm kazandırdı. Ek olarak silecek paneli çok daha incedir. Diğer yandan, büyütülmüş Volvo logosu, yeni Volvo FH'in uzaktan dahi kolayca fark edilmesini sağlıyor.

Carin Larsson, "Yeni nesil Volvo FH, önceki FH serisinin en başarılı unsurlarını akıllı teknolojiler ile işlevsel ve insan merkezli bir tasarımla birleştiriyor. Sonuç olarak sürücünün her koşulda üstün sürüş performansı göstermesine yardımcı olan akıllı ve gelişmiş bir kamyon karşımıza çıkıyor"dedi.

Sektöre yön veren güvenlik özellikleri

Dünyanın adaptif uzun farlara sahip ilk ağır ticari kamyonu olan Yeni Volvo FH'da geliştirilen far sistemi sayesinde, kamyon karşıdan gelen trafiğe veya başka bir araca arkadan yaklaşırken LED uzun farın seçilen bölümlerini otomatik olarak devre dışı bırakarak, tüm sürücüler için güvenliği artırıyor. Kamera ve radar diğer araçları tespit ettiğinde veya kamera kamyonun etrafındaki ışık miktarında değişiklikler tespit ettiğinde uzun far otomatik olarak ayarlanıyor.

Yeni Volvo FH'in güvenliği artıran diğer özellikleri arasında, yokuş aşağı giderken istenmeyen hızlanmayı önlemek için maksimum hızı ayarlayan yokuş iniş hız sabitleyicisi ve sıfır km/saat dahil tüm hızlarda çalışan, iyileştirilmiş Adaptif Hız Sabitleyicisi (ACC) yer alıyor.

Acil Durum Fren Destekli Çarpışma Uyarısı ve Elektronik Stabilite Kontrolü gibi güvenlik özellikleri için bir ön koşul olan Elektronik Kontrollü Fren Sistemi (EBS) artık yeni Volvo FH ile standart olarak sunuluyor. Şerit Koruma Yardımı ve Stabilite Yardımı güvenlik sistemleriyle birlikte Volvo Dinamik Direksiyon da bir seçenek olarak mevcut.

Yeni Volvo FH'da yol işaretlerini tanıma sistemi sayesinde şerit değiştirme kısıtlamaları, yol türü ve hız sınırlarının tespiti ile sürüş güvenliği daha da geliştirildi.Kamyonun yan kısmı için görüş, yan ekranda tamamlayıcı bir görüş sunan yolcu tarafı köşe kamerasının eklenmesiyle daha da iyileştirildi.

Geliştirilmiş yakıt verimliliği ve üretkenlik

Çeşitli yürüyen aksam ve şasi konfigürasyonları kullanan yeni Volvo FH, geniş bir uygulama yelpazesine uyacak ve önemli miktarda yakıt ve CO2 tasarrufu sağlayacak şekilde özelleştirildi. Örneğin uzun yol operasyonlarında, Euro 6 için I-Save özelliği bulunan yeni Volvo FH, yeni D13TC motorla bir dizi özelliği bir araya getiriyor ve bu sayede %7'ye kadar yakıt tasarrufu sağlanabiliyor.

Yeni Volvo FH ayrıca güç kesintileri olmadan vites değiştirmeyi sağlayan I-Shift Dual Clutch şanzımanla da sunulabiliyor. Çift kavramalı şanzıman, sarsıntısız vites geçişleriyle, özellikle sıvı malların taşınması gibi zorlu operasyonlarda ekstra fayda sağlıyor.

Bir diğer önemli müşteri önceliği olan verimlilik, daha fazla ön aks yükü kapasitesinin yanı sıra, lastik aşınmasını azaltmak ve manevra kabiliyetini artırmak üzere geliştirilmiş dönüş açılarına sahip avare ve itici aksslar ile yeni Volvo FH'te daha da artırıldı. Kamyon, araç yüklü değil iken arka aksın yükseltilmesini sağlayan ve yakıt tüketimini azaltan Tandem Aks Kaldırması ile de sunuluyor.

ELEKTRİKLİ SKUTER ŞARTLARI BELİRLENDİ



> *Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Türkiye'de aktif olarak kullanılan ve kullanımı giderek yaygınlaşan elektrikli skuterler için bazı kurallar getirdi.*

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Türkiye'de aktif olarak hizmet veren elektrikli skuterler için diğer ulaşım türleri ile entegre, sürdürülebilir bir ulaşım sistemi içerisinde gelişimini sağlamak üzere bazı kuralların belirlendiğini bildirdi. Bakanlık, Yetki Belgesi şartlarını sağlayan tüm firmaların, elektrikli skuter işletmeciliği faaliyeti yapabileceği bilgisini paylaştı.

Elektrikli skuterların egzoz emisyonu ve karbon salınımı azaltırken hareketliliği de artırdığına dikkat çeken Bakanlık, paylaşımlı e-skuter işletmeciliği faaliyetinin sadece yetki belgesi ve paylaşımlı e-skuter izni alan gerçek veya tüzel kişiler tarafından yapılabileceğini bildirdi.

Skuterlar için getirilen kurallar, kullanıcı güvenliğini için önemli

Elektrikli skuterların egzoz emisyonu ve karbon salınımını azaltırken hareketliliği de artırdığına dikkat çeken Bakanlık, elektrikli skuterlar için getirilen kuralların kullanıcı deneyimini ve güvenliğini arttırmak için önemli olduğunu belirtti. Bakanlık ayrıca, Elektrikli skuterların sürdürülebilir gelişimini sağlamak üzere pazara giriş şartlarını ve hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek için bu kurallara ihtiyaç duyulduğunu kaydetti.

Sadece yetki belgesi ve paylaşımlı e-skuter izni alanlar yapabilecek

Bakanlık, İzin verilecek firmaların asgari 250 adet skutera, 500 bin TL sermayeye, uygun internet sitesi ve mobil uygulamalarına ve kalite belgelerine sahip olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan yetki belgesi alma şartı bulunduğunu belirtti. Elektrikli skuter işletmeciliği faaliyetinin sadece yetki belgesi ve paylaşımlı e-skuter izni alan gerçek veya tüzel kişiler tarafından yapılabileceğini aktaran Bakanlık, düzenlenecek yetki belgeleri ile verilecek e-skuter izinlerinin satılamadığını veya devredilemediğini vurguladı.

İzinler, UKOME ya da İl Trafik Komisyonu tarafından verilecek

Elektrikli skuter izinlerinin, Büyükşehir Belediyesi kurulu bulunan illerde UKOME'den, Büyükşehir belediyesi bulunmayan illerde ise İl Trafik Komisyonundan verileceğinin bilgisini veren Bakanlık, UKOME'ler ve İl Trafik Komisyonlarının alacağı kararlarda faaliyet gösterilmek istenilen her bir belediyede nüfusun 200'de birini aşmayacak şekilde e-skuter izni verebileceklerini kaydetti. UKOME'ler ve İl Trafik Komisyonlarının Nüfusu 20 binin altında olan yerlerde, verecekleri e-skuter izin sayısını 3 kat arttırabileceklerine işaret eden bakanlık, nüfusu mevsimsel ve dönemsel olarak değişen yerlerde, verecekleri e-skuter izin sayısının yüzde 50 oranında artabileceğini aktardı. Bakanlık, son 1 ayda şartları sağlayan toplam 5 firmaya yetki belgesi düzenlendiğinin altını çizdi.



TEMSA'DAN BELÇİKA'YA OTOBÜS TESLİMATI

"TEMSA, geçtiğimiz Aralık ayında Belçikalı toplu taşıma şirketi OTW'ye teslim ettiği 4 adetten oluşan ilk parti teslimatın ardındankalan 22adetlik ikinci parti siparişlerini de tamamladı. Şirketin filosuna toplam 26 LD SB PLUS model araç dahil eden TEMSA, devam niteliğindeki siparişlerle birlikteOTW'deki araç sayısını 40'a çıkaracak.

Avrupa pazarında ihracat atağına geçen TEMSA, teslimatlarını hızlandırdı. Geçtiğimiz aylarda Belçika'nın güneyinde yer alan Wallonie bölgesinin toplu taşıma şirketi Opérateur de Transport de Wallonie'ye (OTW) 4 adetten oluşan ilk parti teslimatını gerçekleştiren şirket, 22 adet LDSB PLUS modelden oluşan ikinci parti araçları da bölgeyeteslim etti.

Toplam Araç Sayısı 40'ı Bulacak

Son yıllarda Benelüks bölgesindeki en büyük otobüs siparişi niteliğini taşıyanTEMSA ve OTW arasında imzalanan çerçeve sipariş sözleşmesi kapsamında, önümüzdeki birkaç yıl içindegelecek devam niteliğindeki 14 adet araç siparişi ile Wallonie yollarına çıkacak TEMSA markalı araçların sayısı 40'ı bulmuş olacak.

Toplamda 3,7 milyon nüfusa sahip bir bölge olarak dikkat çeken Wallonie, aynı zamanda Avrupa'nın ticari kavşağı olarak da biliniyor. Wallonie bölgesinin resmi ulaşım operatörü olan OTW'ye satışı gerçekleştirilen bu araçlar, Güney Belçika'nın toplu ulaşım faaliyetlerinde kullanılacak.

Son Teknoloji Donanıma Sahip

TEMSA'nın zengin bir donanıma sahip LDSB PLUS araçları, modüler iç tasarımı, ileri güvenlik sistemleri, ekonomik ve kullanıcı dostu yapısıyla dikkat çekiyor. Yüksek performans, düşük yakıt tüketimi ve konfor odaklı tasarım anlayışı sunan araçlar, iniş-biniş kolaylığı sağlayan gövde alçaltma /yükseltme özelliği ve elektrikle çalışan engelli asansörü opsiyonuyla yolculara konforlu bir yolculuk vadediyor. Güvenli sürüş garantisi veren LD SB modelinin alkolmetre özelliğine ek olarak otomatik frenleme sistemi, ısıtmalı ön cam, geri sürüş sensörü gibi donanımları sürücülere kolay bir kullanım sunarken yolculara ise güvenli ve konforlu bir seyahat imkanı tanıyor.

Ferah içtasarımı ve güçlü iklimlendirme sisteminden faydalanabilen yolcular, aynı zamanda donanımlar arasında yer alan USB girişleri sayesinde kişisel elektronik aletlerini şarj etme olanağına sahip oluyorlar.

Temsa'nın Bölgedeki En Büyük Otobüs Teslimi

Konuya ilişkin açıklamada bulunan TEMSA Satış Genel Müdür Yardımcısı Hakan Koralp, "TEMSA'nın küresel pazarda daha fazla söz sahibi olmaya başladığı bu dönemde Belçika'ya yaptığımız bu ihracat bizler için büyük bir gurur. Aynı zamanda TEMSA'nın marka imajı kapsamındaBenelüks pazarı açısından önemli bir fırsat. Wallonie Bölgesi'nde yerel toplu taşımadan sorumlu olan OTW'nin işletmeci şirketi TEC Group, 2 bin 400 adet otobüs filosuyla her yıl 150 milyon yolcu taşıyor. Bunun yanında tramvay ve metro taşımacılığı da yapıyorlar. Son yıllarda Benelux bölgesinin en büyük otobüs teslimini gerçekleştirmekten büyük mutluluk duyuyoruz" diye konuştu.



tire matbaa

Reklam - Matbaa - Promosyon

Yaratıcı Fikirleri Kağıda Döküyoruz.



Litros Yolu 2. Mat. Sit. 1NA34 - 1NB10 Kat:3 Topkapı / İST.

0212 501 04 72 0212 613 34 28

www.tirematbaa.com

İLK DÖRT AYDA OTOMOTİV ÜRETİMİ YÜZDE 28, İHRACATI YÜZDE 18 ARTTI

OTOMOTİV SANAYİİ DERNEĞİ
AUTOMOTIVE MANUFACTURERS ASSOCIATION

Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) Ocak-Nisan dönemine ilişkin verileri açıkladı. Bu dönemde, otomotiv üretimi bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 28 artarak 415 bin 187 adet, otomobil üretimi yüzde 18 artarak 288 bin 211 adet olarak gerçekleşti. Traktör üretimiyle birlikte toplam üretim ise 470 bin 859 adede ulaştı. Aynı dönemde, otomotiv ihracatı adet bazında yüzde 18 artarak 339 bin 197 adet olurken, otomobil ihracatı ise yüzde 6 oranında artarak 212 bin 56 adet oldu. Ocak-Nisan döneminde, toplam pazar geçen yıla göre yüzde 74 artarak 271 bin 173 adet düzeyinde gerçekleşti. Otomobil pazarı ise yüzde 69 oranında arttı ve 204 bin 839 adet oldu. Son 10 yıllık ortalamalar dikkate alındığında, yılın ilk dört ayında toplam pazar yüzde 23 artarken, otomobil pazarı yüzde 30, hafif ticari araç pazarı yüzde 6 ve ağır ticari araç pazarı yüzde 2 oranında arttı.

Türkiye otomotiv sanayiine yön veren 14 büyük üyesiyle sektörün çatı kuruluşu olan Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), Ocak-Nisan dönemine ait üretim ve ihracat adetleri ile pazar verilerini açıkladı. Geçtiğimiz yıl pandemi tedbirleri kapsamında otomotiv sanayinin üretimine büyük ölçüde ara vermesi nedeniyle oluşan baz etkisi, 2021 yılı Ocak-Nisan döneminin artış oranlarına yansıdı. Buna göre, yılın ilk dört ayında toplam otomotiv üretimi bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 28 artarak 415 bin 187 adet, otomobil üretimi yüzde 18 artarak 288 bin 211 adet olarak gerçekleşti. Traktör üretimiyle birlikte toplam üretim ise 470 bin 859 adet oldu. Bu dönemde, otomotiv sanayisinin kapasite kullanım oranı yüzde 69 olarak gerçekleşti. Araç grubu bazında kapasite kullanım oranları ise hafif araçlarda (otomobil + hafif ticari araç) yüzde 69, ağır ticari araçlarda yüzde 62, traktörde yüzde 79 seviyesinde gerçekleşti.

Ticari araç üretiminde yüzde 52 artış

Ocak-Nisan döneminde ticari araç üretimi bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 52 artış gösterdi. Bu dönemde, ağır ticari araç grubunda üretim yüzde 89 artarken, hafif ticari araç grubunda üretim yüzde 49 arttı. Bu dönemde, toplam ticari araç üretimi 162 bin 976 adet olarak gerçekleşti. Pazara bakıldığında ise, Ocak-Nisan döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla ticari araç pazarı yüzde 93, hafif ticari araç pazarı yüzde 88 ve ağır ticari araç pazarı yüzde 124 arttı. Özellikle ağır ticari araç grubunda bir önceki yıla göre artış gerçekleşmesine rağmen baz etkisi dikkate alındığında 2015 yılına göre kamyon pazarı yüzde 33, otobüs pazarı yüzde 46 ve midibüs pazar ise yüzde 75 oranında daraldı.

Pazar 10 yıllık ortalamaların yüzde 23 üzerinde

Ocak-Nisan döneminde toplam pazar geçen yıla göre yüzde 74 artarak 271 bin 173 adet düzeyinde gerçekleşti. Bu dönemde otomobil pazarı ise yüzde 69 oranında arttı ve 204 bin 839 adet oldu. Son 10 yıllık ortalamalar dikkate alındığında, 2021 Ocak-Nisan döneminde toplam pazar yüzde 23, otomobil pazarı yüzde 30, hafif ticari araç pazarı yüzde 6, kamyon pazarı yüzde 11 oranında artarken, otobüs pazarı yüzde 33, midibüs pazarı ise yüzde 55 oranında azaldı. Bu dönemde, otomobil satışlarındaki yerli araç payı yüzde 39 olurken, hafif ticari araç pazarında yerli araç payı yüzde 54 olarak gerçekleşti.

Ocak-Nisan'da ihracat adet bazında yüzde 18 arttı

Yılın ilk dört ayını kapsayan dönemde otomotiv ihracatı geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre adet bazında yüzde 18 artarak 339 bin 197 adet olarak gerçekleşti. Otomobil ihracatı ise yüzde 6 oranında artarak 212 bin 56 adet oldu. Aynı dönemde, traktör ihracatı da yüzde 110 artarak 8 bin 469 adet olarak kayıtlara geçti. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre, otomotiv sanayi ihracatı Ocak-Nisan döneminde toplam ihracattan aldığı yüzde 15 pay ile ilk sıradaki yerini korudu.

İhracat dolar bazında yüzde 34, Euro bazında yüzde 23 yükseldi

Ocak-Nisan döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre toplam otomotiv ihracatı dolar bazında yüzde 34, Euro bazında ise yüzde 23 arttı. Bu dönemde, toplam otomotiv ihracatı 10,3 milyar dolar olarak gerçekleşirken, otomobil ihracatı yüzde 18 artarak 3,5 milyar dolar seviyesinde gerçekleşti. Euro bazında otomobil ihracatı ise yüzde 8 artarak 2,9 milyar Euro oldu. Ocak-Nisan döneminde dolar bazında ana sanayi ihracatı yüzde 30 oranında artarken, tedarik sanayi ihracatı yüzde 40 oranında arttı.



İETT'NİN
2020 FAALİYET RAPORU ONAYLANDI



"İBB Meclisi'nde yapılan oturumda, İETT Genel Müdürü Alper Bilgili tarafından sunulan "2020 İETT Faaliyet Raporu" meclis tarafından onaylandı. Salgın şartları nedeniyle düşen yolcu sayısına rağmen sefer sayılarının 2019'u aştığını söyleyen Bilgili, İETT'nin bütçesinin 2 milyar 430 milyon TL olduğunu paylaştı.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Meclisi, Dr. Kadir Topbaş Kültür Sanat Merkezi'nde Mayıs ayı ikinci oturumunda toplandı. Birleşimde 2020 Yılı İETT Faaliyet Raporu Genel Müdür Alper Bilgili tarafından meclise sunuldu.

Salgın Şartlarına Uygun Hizmet Verildi

Bilgili, konuşmasına kurumla ilgili genel bilgiler vererek başladı. İETT ve diğer İBB iştirak şirketlerinden toplam 9 bin 300 çalışan ile İstanbulluya hizmet verdiklerini aktaran Bilgili, 2020 yılının İETT'nin 150 yıllık tarihindeki en olağandışı ve çok nadir yıllarından birisi olduğunu aktardı. Mart ayından itibaren salgın şartlarında Covid-19 ile mücadele ederken bir yandan da yolcularımıza kesintisiz hizmet vermeye devam ettiklerini kaydeden Bilgili, herkesin mümkün olan en sağlıklı koşullarda seyahat etmesi için çalıştıklarını söyledi.



Adalarda Elektrikli Araçlar

Adalar ilçesinde hizmete giren elektrikli araçları anımsatan Bilgili, "Adalar'da elektrikli ulaşım konusunda, ilçede yaşayan yaşayan ve ziyaret eden yolcularımızın ihtiyaçlarına cevap vererek yüksek oranda memnuniyet sağladık" ifadelerini kullandı. 2020 yılında fırsat eşitliği ilkesiyle pek çok kadının kurumda görev almaya başladığını paylaşan Bilgili, konuşmasına şöyle devam etti:"Fırsat eşitliği, sürdürülebilir bir büyüme ve kalkınma için çalışma hayatında daha fazla kadın iş gücünün olması gerektiği inancıyla, Adabüslerimiz'de kadın şoför istihdamına öncelik vererek, daha önce istihdam edilen kadın otobüs şoförlerimize ek olarak Adabüslerimizde çalışmak üzere 30 kadın sürücü personel istihdamı sağladık."

Yapmış oldukları çalışma ve sundukları hizmetlerin çeşitli kurumlarca ödüle layık görüldüğünü söyleyen Bilgili, "Marketing Türkiye tarafından düzenlenen sosyal medya ödülleri kapsamında 'Kara Yolları Ulaşım Kategorisinde Altın Ödül'e, İETT layık görüldü. Adalar İlçesi'nde Elektrikli Araçların Hizmete Alınması sürecimiz, Atlas Lojistik Ödüllerinde Jüri Özel Ödülü'nü aldı. Ayrıca, Avrupa İş Meclisi tarafından verilen 'Yılın Kuruluşu' ödülü de 2020 yılında alındı" dedi.

Tüm Otobüsler İETT Çatısı Altında Toplandı

2020 yılının en büyük kazanımlar arasında özel ulaşımda yaşanan dönüşüm projesini sayan Bilgili, şöyle konuştu:"Özel Halk otobüsleri ve İstanbul Ulaşım AŞ otobüslerinin hizmet kalitesini arttırmak amacıyla, İstanbul ulaşımı için önemli bir yenilik olan Özel Halk Otobüsü dönüşüm projesi 2020 yılının Aralık ayında hayata geçirildi. Bu sayede İstanbul genelinde tüm otobüsler İETT çatısı altında toplanmış oldu. Projenin en önemli kazanımları, yolcu memnuniyeti, esnek planlama, metrolara entegre hatlar, daha fazla sefer ve halk otobüslerine kilometre bazlı ödeme alanındaki dönüşüm adımlarıdır. Hizmet birlikteliğinin sağlanması sonucu bu yılın son çeyreğinde İstanbul'da lastik tekerlekli ulaşımda çalışan otobüslerin tamamı, sarı renkte olacak ve bu sayede projenin son adımı da hayata geçmiş olacaktır. Yeni sistemin olumlu ilk çıktıları olarak, özel ulaşım araçlarının sefer gerçekleşme oranlarını belirgin bir şekilde arttıracak esneklikte planlama yapılabilmesini sağladık."Bilgili'nin sunumundaki satır başları şöyle:

Pandemide Yolculuk Yüzde 40 Azaldı

"Lastik tekerlekli toplu ulaşım olarak İETT ve özel ulaşım araçları ile 2020 yılında toplam 800 milyon yolcumuza 820 hatta 16 buçuk milyon sefer ile hizmet vererek 460 milyon kilometre yol kat ettik. Bu toplam faaliyet içerisinde, İETT araçları ile 353 milyon yolcumuza 490 hatta 7 milyon 700 bin sefer ile hizmet vererek 223 milyon kilometre yol kat ettik. Pandemi nedeniyle İETT'nin yıllık yolculuk sayısı 2019 yılına göre 573 milyon'dan 353 milyona düşerek yaklaşık yüzde 40 azaldı.

"Yolculuk sayılarımız yüzde 40 azalmış olmasına rağmen İETT olarak toplam sefer sayımızı 2019 yılının da üzerinde tamamladık. 2019 yılında 7,6 milyon olan sefer sayısı, 100 bin artış göstererek 2020 yılında 7,7 milyona yükseldi. Toplam sefer sayımızdaki artış doğrultusunda, İETT olarak bir önceki yıla oranla gerçekleştirdiğimiz kilometreyi de arttırdık. 2019 yılında 219 milyon kilometre yol kat etmişken 2020 yılında 223 milyon kilometre yol kat ettik."GELİR SABİTKEN GİDER KATLANDI"Son 5 yılda yolcu başına gelirimiz neredeyse sabit kalmış iken, yolcu başına giderimiz ise enflasyon ve döviz kurlarındaki artışa da paralel olarak sürekli arttı. 2016 yılında yolcu başına 3,2 lira olan maliyetimiz, 2020 yılında yolculukların yüzde 40 azalmış olmasına rağmen kapasite sınırlamaları sonucu seferlerin azaltılamamış olması nedeniyle yolcu başına maliyetimiz 6,6 liralara kadar yükseldi. Yıllar içinde gelir ve gider arasında oluşan bu farkın artması sonucu, 2016 yılında gelirin gideri karşılama oranı yaklaşık yüzde 55 iken, bu oran 2020 yılında yaklaşık yüzde 35'e kadar düştü."



2 Milyar Liranın Üzerinde Sübvanse

"Son 5 yılda gelirle gider arasındaki korelasyonun olumlu bir seyir izleyememiş olması sonucu lastik tekerlekli toplu ulaşım hizmeti her yıl artan tutarlarda ve büyük ölçüde İBB tarafından sübvanse edilmektedir. Pandeminin yarattığı ilave olumsuzlukların da etkisiyle İBB'nin sadece 2020 yılında lastik tekerli toplu ulaşım hizmetlerimiz için verdiği destek 2 milyar liranın üzerinde gerçekleşmiştir."

OBEZİTE RİSKİNİ ARTIRAN 6 ÇEVRESEL ETKEN



Dünya Sağlık Örgütü'nün 21. yüzyılın en önemli sağlık problemlerinden biri olarak belirttiği 'obezite' insan sağlığını kısa ve uzun dönemde tehlikeye atacak şekilde artmış anormal yağ birikimi olarak tanımlanıyor. Ülkemizde her 100 kişiden 20'sinin obezite problemiyle mücadele ettiği belirtiliyor. Yakın gelecekte de dünyada her 3 kişiden 2'sinin obezite sorunu yaşayacağı tahmin ediliyor.

Obezitenin gelişiminde en başta 'hatalı beslenme' ve 'hareketsizlik' olmak üzeremetabolik farklılıklarve genetik özellikler gibi pek çok etken rol oynuyor."Göz ardı edilen diğer önemli etken ise çevresel faktörlerin davranışlarımızda oluşturduğu değişimlerin obezite için itici bir güç olabileceğidir." uyarısında bulunan Acıbadem Bakırköy Hastanesi Beslenme ve Diyet Uzmanı Ezgi Hazal Çelik, şöyle devam ediyor:"Yapılan çalışmalar normal kilolu bireylerle kıyaslandığında obezite sorunu olan kişilerin hatalı beslenme alışkanlıklarını tetikleyen ve fiziksel aktivite düzeylerini düşüren ortamlara daha fazla maruz kalmış olduklarını ortaya koyuyor. Bazı çevresel koşullar boş kalori, yani besin değeri düşük, kalori içeriği yüksek besin tüketimini arttırıyor ve hareketsizliğe yol açıyor. Bunların sonucunda yüksek enerji alımına karşın düşük enerji kullanımı nedeniyle obezite gelişebiliyor. Bu nedenle beslenme alışkanlıklarının değişmesi, fiziksel aktivite düzeyinin arttırılması gibi değiştirilebilir risk faktörlerine çevresel değişim de eklenmeli" Peki hangi çevresel faktörler kilo alımında etkili oluyor? Beslenme ve Diyet Uzmanı Ezgi Hazal Çelik obezite riskini artıran 6 çevresel etkeni anlattı; önemli öneriler ve uyarılarda bulundu!

Yüksek kalori içeren gıdaların kolayca bulunabilmesi

Fastfood, işlenmiş gıdalar, paketli ürünler ve gazlı-şekerli içe-

cekler kilo alma sürecini destekleyen olumsuz faktörler arasında ilk sıralarda yer alıyor. "Bugünkü koşullarda, bu ürünler gibi enerji yoğunluğu yüksek, ancak besin değeri açısından bir anlamı olmayan lezzetli gıdalara oldukça kolay erişilebiliyor. Ayrıca bu tür ürünlerin fiyatları birçok sağlıklı besine kıyasla daha ucuz oluyor. Tüm bunlar kilo alımına neden olan bu gıdaların fazla tüketilmesiyle sonuçlanıyor" diyen Beslenme ve Diyet Uzmanı Ezgi Hazal Çelik, şöyle devam ediyor: "Ancak besin ögelerinden fakir olan işlenmiş gıdalar ve fastfood yemekler; yüksek yağ, rafine karbonhidrat ve koruyucu içermeleri nedeniyle kısa sürede açlığa neden olarak, gün içindeki öğün sayısını ve alınan kaloriyi arttırıyor. Bunların sonucunda da ağırlık artışı kaçınılmaz oluyor. Dolayısıyla bu ürünlere ancakçok sık olamamak şartıyla sağlıklı bir beslenme planında yer verebilirsiniz."



Büyük porsiyonlar

Yemek yemenin sosyal organizasyonların bir parçası haline gelmesi, yoğun iş temposu nedeniyle evde yemek pişirmeye vakit bulamamak gibi nedenlerden dolayı çoğumuz sıkça dışarıda yemek yiyor veya yemeği dışarıdan sipariş ediyoruz. Ancak son 50 yılda, özellikle fastfood satış noktalarındaki porsiyonların 5 kata kadar arttığı belirtiliyor. "Müşteri memnuniyeti için büyütülen porsiyon miktarları ve gösterişli sunumlar tokluk hissine rağmen yemeye devam etme davranışını tetikleyerek alınan kalori miktarını arttırabiliyor." uyarısında bulunan Beslenme ve Diyet Uzmanı Ezgi Hazal Çelik, önerilerini şöyle sıralıyor: "Dışarıda yediğiniz veya satın aldığınız menülerde küçük porsiyonları tercih edin. Menülerde bulunan sos, patates



ve kola gibi gazlı içecekleri tüketmekten kaçının. Porsiyonlarda bir değişiklik yapılamıyorsa az soslu, ızgara veya fırında pişmiş ana yemeklerin yanında salata, yeşillik ve ayran gibi sağlıklı seçenekleri tüketin ve mümkün olduğunca hiç tuz eklemeyin."

Teknolojinin sunduğu imkanlar

Televizyon, bilgisayar, tablet ve telefon gibi iletişim araçları, teknolojinin ilerlemesiyle birlikte hem bilgi hem iş hem de eğlence anlamında her şeye ulaşabildiğimiz araçlara dönüştü. Bu nedenle artık uzun saatler ekran başında kalabiliyoruz. Pandemi süreciyle birlikte evden çalışma ve uzaktan eğitim sistemine geçiş artmış olan sürelerin de üzerine çıkmamıza yol açtı. Beslenme ve Diyet Uzmanı Ezgi Hazal Çelik ancak bu durumun hareketsizlikle beraber atıştırmalık alışkanlığının oluşmasına da neden olduğunu belirterek, şunları söylüyor: "Obezite riskinin önüne geçmek için ekran kullanım süresini düşürebilir, iş veya eğitim nedeniyle ekran başında geçireceğiniz sürelerin arttığı durumlarda 30 dakikada bir kalkıp küçük egzersiz veya esneme hareketleri yapabilirsiniz. Çalışırken, film izlerken veya oyun oynarken bir şeyler tüketmek istiyorsanız seçiminizi şekersiz bitki çayı, şekersiz kahve, çiğ kuruyemiş veya bir porsiyon taze meyve gibi sağlıklı alternatiflerden yana yapmanız, yüksek şekerli, yağlı gıdaları yedikten sonra oluşan hızlı acıkma probleminin ve yüksek kalori alımınızın önüne geçecektir."

Yetersiz yeşil alan

Günlük enerji alım miktarınızı azaltsanız dahi fiziksel olarak yeterince aktif bir hayatınızın olmaması kilo alma riskinizi arttırabiliyor. Yaşadığımız çevrede yürüme alanlarının ve parkların, fiziksel aktivite yapabileceğimiz alanların az olması ağırlık artışıyla birlikte obeziteye neden oluyor. Bunun aksine bisiklet yolları, park, oyun alanı, yürüyüş yolu ve yeşil alanlarda zaman geçirmek beden kitle indeksinin belli aralıklarda tutulmasında fayda sağlıyor. Hareketsiz kalmamak için haftada en az 3-4 gün 30-45 dakika, evinize yakın yürüyüş alanlarında, parklarda, uygunsa yaşadığınız site veya apartman çevresinde tempolu yürüyüş yapmayı alışkanlık haline getirin. Yaşadığınız çevrede bu tür alanlar yoksa online egzersizlerden de faydalanabilirsiniz.

Besinlerin yerleşim düzeni

Besinlerin bulundukları yer de obezite riskini artıran önemli çevresel etkenlerden. Örneğin susayıp mutfağa bir bardak su içmeye gittiğinizde, tezgahın üzerinde duran çikolatayı fark edip hiç aklınızda yokken kendinizi çikolata yerken bulabilirsiniz. "Bu herkes için elbette böyle değildir, ancak ürünleri çoğunlukla bulundukları yer dolayısıyla tercih ediyoruz. Bu nedenle en sağlıklı seçeneği kolay ulaşılabilir bir noktaya koymanız çok önemli" diyen Beslenme ve Diyet Uzmanı Ezgi Hazal Çelik, sık tüketildiğinde ağırlık artışına yol açan rafine şekerli ve yüksek yağlı besinleri alışveriş listenizden çıkarmanın, bu mümkün değilse kolay ulaşabileceğiniz ve sürekli maruz kalacağınız alanlara koymamanın ağırlık denetimini olumlu yönde etkileyeceğini söylüyor.

Reklamlar

Şekerli tahıllar, şeker ve şekerli içeceklerle ilgili reklamlar sadece televizyonlarda değil, günlük yaşantımızın her alanında karşımıza çıkıyor. Lif ve vitamin açısından fakir olan, yüksek yağ, şeker ve tuz içeren besinlerin yanı sıra hayvansal yağ içeriği yüksek olan besinler, reklamların da etkisiyle hayatımızda gitgide daha fazla yer edinmeye başladı. Besin tercihlerimizi daha bilinçli yapmak, sağlıklı beslenme planı içerisinde bu gıdalara az sıklıkla ve belli miktarlarda yer vermek, ağırlık denetimi için önemli bir adım olacaktır.

“Sidney'in restoran ve işletmelere meyve-sebze tedarik sağlayan önde gelen tedarikçilerinden biri olan Pro BrosProvidores, şehrin yoğun ve her geçen gün artan trafiğinde daha verimli çalışmak için filosunu Allison tam otomatik şanzıman donanımlı Hyundai Mighty hafif kamyonlar ileyeniliyor.



DAĞITIM HİZMETİ SUNAN FİLOLAR, ALLISON ŞANZIMANLI ARAÇLAR İLE YENİLENİYOR

Sidney’in önde gelen meyve ve sebze toptancılarından biri olan Pro BrosProvidores, 2020 yılının ortasında filosuna kattığı dört araç ile Avustralya'daAllison tam otomatik şanzıman donanımlı yeni Hyundai Mighty hafif kamyonları satın alan ilk filolardan biri olmuştu.

Allison şanzıman donanımlı Hyundai kamyonlar, Pro Bros sürücüleri tarafından çok beğenildiğinden, şirketin genel müdürü Robert Robert, birkaç ay içinde dört tane daha tam otomatik şanzıman donanımlı Hyundai Mighty kamyon alımı planlıyor.

Robert, açıklamasında; “Hafif kamyon segmentindeHyundai’nin Allison tamotomatikşanzımandonanımınısunması,bizler için satın alım kararında bu araçları diğer markaların önüne geçiren en önemli faktör oldu. Hyundai kamyonlarınyüksek manevra kabiliyeti, kullanımı kolay ve güvenilir oldukları biliniyor. Sürücülerimiz ise her gün trafikte daha az stres yaşadıklarından dolayı tam otomatik şanzımanlı araçları tercih ediyor” diyor.

Robert,Hyundai Mighty tam otomatik şanzımanlı araçlarının, kalabalık şehir içi yollarda kullanımı yorucu ve zor olan dört adet manuel şanzımanlı hafif kamyonunun yerini aldığını belirtiyor; “Allison şanzıman donanımlı araçlardan memnuniyetimiz nedeniyle 18 hafif kamyonun bulunduğu filomuzu bu araçlarla değiştirmeye karar verdik. Ayrıca referansımız, Sidney Üretim Pazarı’ndaki beş diğer hizmet sağlayıcısının daha tam otomatik şanzımanlı Hyundai hafif kamyon satın almasını sağladı.”

Hyundai Mighty kamyon, manuel ve otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlara kıyasla daha iyi araç ivmelenmesi, yüksek verimlilik, daha sarsıntısız vites değiştirme kabiliyeti, daha kolay kullanım ve yüksek sürücü konforu sunan Allison 1000 xFE™ donanımı ile sunuluyor. İlk hareket anında üstün performans sunan ve debriyaj değiştirme gerekliliğini ortadan kaldıran patentli bir torkkonvertörü kullanılıyor.

Allison 1000 xFE™, DynActive® Vites Değiştirme Kabiliyetli FuelSense® 2.0 donanımına sahip. Bu yenilikçi teknoloji çözümü, yüzde altıya kadar ölçülebilir yakıt tasarrufu sağlamak için eşsiz bir yazılım ve elektronik kontroller kullanıyor. FuelSense® 2.0, önceden belirlenmiş devirlerde vites değiştirmek yerine, görev döngüsü için ideal yakıt ekonomisi ile performans dengesini belirleyen bir öğrenme algoritması kullanarak aracın daha verimli çalışmasına yardımcı oluyor.

Pro Bros filosundaki Hyundai hafif kamyonlar, ürünleri şehrin farklı noktalarındaki restoranlara, kafelereve yemek şirketlerine dağıtmak için şehir içi güzergahlarda günde 100 ila 200 km yol kat ediyor. Sabahın erken saatlerinde çalışmaya başlamaları, kamyonların genellikle sabah trafiğinin en yoğun saatlerindeyol aldığı anlamına geliyor ve Robert'a göre Allisonşanzımanların önemi burada ortaya çıkıyor; “Sürücüler, tam otomatik şanzımanın yoğun dur-kalk gereken trafikte stresle baş etmeyi çok daha kolay hale getirdiğini, aynı zamanda dar otoparklarda ve yükleme rampalarında kullanımı kolaylaştırdığını belirtiyorlar. Ayrıca güvenlik de bizim için önemli bir faktör.Vites değiştirme zorunluluğu kalktığından sürüşe ve tehlikeli durumlara karşı konsantre olabildikleri içinAllisontam otomatik şanzımanlar, sürücülerimiz için araç kullanımını çok daha güvenli hale getiriyor.”



Gülmece



YAVAŞLA!

Temel otobanda köklemiş gazı, gidiyor. Bakmış bir tabela:

"YAVAŞLA 80 km". Hızını o an 80'e indirmiş Temel. Az sonra bir tabela daha:

"YAVAŞLA 60 km". Temel 60'a inmiş. Merakla giderken yeniden bir tabela:

"YAVAŞLA 40".

- Yolda çalışma var galiba, deyip 40'a düşürmüş hızını. Epeyce sonra yine bir tabela:

"YAVAŞLA 15 km". Talimata uyarak 15 km'ye düşmüş Temel. Yolun en sağından tıngır mıngır gidiyor. Ama meraktan da çatlayacak. Uflaya puflaya bir saat daha gittikten sonra yeni bir tabela görmüş:

"YAVAŞLA'YA HOŞGELDİNİZ"

TİTANİC

Amerika'da zencinin biri tam da Türkiye'ye tatile gideceği gün pasaportunu kaybetmiş. Aksilik bu ya uçağı kaçıracak, kara kara düşünürken yolda bir pasaport bulmasın mı? Hemen almış yerden, bir bakmış ki Leonardo Di Caprio'nun pasaportu. "ne olursa olsun" demiş ve şansını denemeye karar vermiş. Çıkarmış Leonardo'nun fotoğrafını, kendi fotoğrafını yapıştırmış. Uçmuş Türkiye'ye.

Atatürk hava limanında görevli gümrük memuru Temel'in karsısına geçmiş almış pasaportu eline temel adamın ismine bakmış:"Leonardo Di Caprio", fotoğrafa bakmış, bir zenci. Adama bakmış ayni zenci... Bir kaç şaşkın bakıştan sonra Temel öbür masaya seslenmiş,

"Ula cemal, bu Titanik batmış mıydı, yanmış mıydı?"

NE DEĞİŞTİ?

Batı ülkelerinden birinde, matematikten sürekli zayıf notlar alan çocuğu, ailesi bir faydası olur düşüncesiyle Katolik okuluna gönderir.

Bakarlar ki çocuk hep tam not almakta sebebini çok merak edip sene sonunda çocuğa sorarlar: "Ne değişti?"

Çocuk cevap verir:

"Okulun ilk gününde artı işaretine çivilenmiş adamı görünce durumun ciddiyetini anladım."

SON DİLEK

Memleketin birinde 3 kere camiye gitmeyenleri idam ediyorlarmış. Usulen idam edilmeden önce 3 dileğini yerine getiriyorlarmış. Adamın teki 3 kere gitmemiş ve tabi yakalanmış. İdam edilmeden önce sormuşlar:

-İlk dileğin ne?

-Vezirin karısıyla beraber olmak istiyorum!

Vezir "olmaz" dese de padişah "mecbur" demiş. Ve adam vezirin karısıyla beraber olmuş.

Adam ikinci dileği olarak padişahın karısıyla birlikte olmayı seçmiş. Bu sefer padişah "hayır" dese de herkes itiraz edince padişah mecbur kalmış.

-Son dileğin ne?

Adam bir vezire, bir padişaha bakmaya başlamış. Aradan 5 dakika geçtikten sonra vezir bakmış kendisi de elden gidecek:

-Ben bunu sanki camide gördüm gibi geldi, deyince padişah da:

-Ne gibisi lan! Yanımda kılıyordu!

DAİRE

İki genç arkadaş uyuşturucu bulundurmak suçundan mahkemeye çıkarılırlar. Yargıç hapis cezası vermez, onun yerine gidip diğer gençleri uyuşturucuya karşı uyarmalarını ister. bir ay sonra iki arkadaş yeniden yargıç karşısına çıkar ve yargıç durumlarının ne olduğunu sorar. Birinci genç:

"harika,100 kişiyi uyuşturucu kullanmaktan vazgeçirdim" der.

"nasıl yaptın?"

"tahtaya biri küçük biri büyük iki daire çizdim. Sonra da dedim ki; büyük daire uyuşturucu kullanmadan önceki beyniniz, küçük daire uyuşturucu kullandıktan sonraki beyniniz."

"aferin" der yargıç ve diğer gence döner.

"ben 1000 kişiyi vazgeçirdim" der ikinci genç.

"bravo, sen nasıl yaptın?"

"tahtaya biri küçük biri büyük iki daire çizdim. Sonra da dedim ki; küçük daire uyuşturucu yüzünden hapse girmeden önceki kıçınız, büyük daire de hapisten çıktıktan sonraki kıçınız."

HOCAM

Bir adam bir gün bir petshopagiriyor. Kendisine en yakın duran papağanı göstererek

-Pardon bunun fiyatı nedir diyor

-10000$ efendim

-Neden bu kadar pahalı peki

-Efendim o 300 tane kelime biliyor

Biraz uzaktaki papağanı işaret ederek

-Peki bunun fiyatı nedir

-20000$ efendim

-Peki bu neden pahalı

-O aynı kelimeleri hem İngilizce hem Türkçe söylüyor

Onun yanındaki papağanı göstererek

-Bunun fiyatı nedir

-30000$ efendim buda kelimeleri her dilde söylüyor

Adam biraz daha bakındıktan sonra dükkanın yüksek bir yerinde asılı olan papağanı görüyor ve soruyor

-Bunun fiyatı nedir

-100000$ efendim

-Bunun özelliği nedir

-Valla bu pek konuşmuyor ama oradaki 3 papağan buna "hocam" diyorlar.

AT

Karı koca kahvaltı yaparken kadın bir anda kocasının kafasına tavayı geçirir.

- Deli misin ya niye vurdun kafama?

- Makineye pantolonunu atarken cebinden Birsen yazılı bir kağıt çıktı.

- Aşk olsun ya hayatım. Birsen geçen gün o bahis oynadığımız atın adıydı. Sen ne sandın? İnanmıyorum sana.

- Tamam canım ya özür dilerim acıdı mı?

Üç gün sonra akşam yemeğinde kadın, bu sefer en büyük tava ile kocasının kafasına öyle bir vurur ki adam baygınlık geçirir. Yarım saat sonra adam güçlükle kendine gelir:

- Bu kez niye vurdun?

- Bugün seni at aradı.

ANNE

Genç bir çocuk heyecanla annesine gelir ve aşık olduğunu, evlenmek istedigini ve tanıştırmak istediğini söyler.

Ama sadece eğlence olsun diye eve 3 kız getireceğini ve annesinin evleneceği kızı tahmin etmesini ister.

Ertesi gün 3 güzel kızla eve gelir.

Otururlar, bir süre sohbet ederler. Bir süre sonra çocuk heyecanla annesine sorar:

- Tahmin ettin mi, diye.

Anne duraksamadan cevap verir:

- Ortadaki kızıl saçlı.

Oğlan hayretle annesine sorar:

- İnanılmaz, nasıl bildin?..

Anne cevap verir:

- Bir tek ondan hoşlanmadım...

FSM DEMİRBAŞ OTOMOTİV

Şehiriçi Halk Otobüsü Grubu Ürün Satışında Lider

21 Yıldır LİDERLİĞİNİ KORUYOR

Başta İstanbul ve Ankara olmak üzere halk otobüsü piyasasında önemli satış rakamlarına ulaşan FSM Demirbaş Otomotiv, siparişle satışa son vererek stoktan satışla müşterilerine hizmet vermektedir.

BMC | TEMSA | Ford TRUCKS | KARSAN



İstanbul Sancaktepe Showpark

Ankara Showpark





Kocaeli Showroom

fsm Demirbaş

"Güçlü Markaların Güçlü Satıcısı"

2. Elde En Uygun Fiyatlarla Takas İmkanı

6'dan 12 Metreye Kadar Geniş Ürün yelpazesi

En Uygun Ödeme Koşulları

İstanbul Sancaktepe Showpark
Veysel Karani Mah., Aşık Reyhani Cad. No:20, Sancaktepe / İSTANBUL
Telefon 0 216 498 71 00-01-02-03
Faks 0 216 498 71 04

Ankara Showpark
Göksu Mah., İstanbul Yolu Üzeri F.S.M. Blv. Akıncılar Cd., No:4 Eryaman - Etimesgut /ANKARA
Telefon (312) 219 76 76 - (312) 366 72 74
Faks (312) 219 79 00

Kocaeli Showroom
Hasanpaşa Mh.,D 100 Karayolu, No:151, Kartepe-KOCAELİ
Telefon (262) 371 12 37-38-39
Faks (262) 371 18 79

www.fsmdemirbas.com / bilgi@fsmdemirbas.com