

Biletsiz yolcu taşıyana 85 bin liraya kadar ceza geliyor

15'te

TOPLU ULAŞIMA ÖTV, KDV MUAFİYETİ GETİRİLMELİ

■ TBB ve İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu ve İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Cemil Tugay çağrıda bulundu.



Türkiye Belediyeler Birliği ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu, '200 Yeni Özel Halk Otobüsü Hizmete Alım Töreni'nde, İzmir

Büyükşehir Belediyesi Başkanı Cemil Tugay, 41 adet yeni otobüs alım töreninde toplu ulaşım destek çağrısında bulundular. Başkan İmamoğlu, yıllık ödenen

vergile 650 otobüs alabileceklerini belirtirken, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı da yine ödedikleri yıllık vergi ile 125 otobüs alabileceklerini söylediler.

11-12'de

"8 Mart Dünya Kadınlar Günü"



Mercedes-Benz Türk'te "İşin cinsiyeti yok, kadınların yapamayacağı iş yok."

4'te

IVECO BUS Türkiye Direktörü Ahmet ÖRS ile

RÖPORTAJ 10'da



IVECO BUS ve FSM Demirbaş Otomotiv'in Crossway'in Antalya lansmanı

9'da



Ekiciler İnşaat, Renault Trucks K 520 ile Filosu Güçleniyor. 16'da

Hacıoğulları Beton Meiller Damper'i Tercih Etti 16'da



Dr. Zeki Dönmez
Bayrama doğru

13-14'te



Mustafa Yıldırım
Vergiler çok ağır ve yeni düzenleme gerekiyor

15'te



Cumhur Aral

Karayolu Taşımacılığında Kadınların Yükselen Rolü

2'de



Korkut Akın

Kadın Yaşam Özgürlük!

6'da



Mesut VAROL

UTTS ve ETS: Yeni Vergi Dönemi mi Başlıyor?

16'da

Ford Trucks'tan Yeni Nesil Ecotorq GEN2 Motor geliyor



17'de

Karayolu Taşımacılığında Kadınların Yükselen Rolü

8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü, kadınların ekonomik ve toplumsal hayattaki yerini güçlendirme mücadelesinin simgesidir. Günümüzde kadınlar, sanayi, hizmet ve teknoloji gibi birçok sektörde aktif rol oynasa da bazı alanlarda hâlâ cinsiyet eşitsizliği ve önyargılarla karşı karşıyadır. Bunlardan biri de karayolu taşımacılığıdır. Geleneksel olarak erkek egemen bir sektör olarak görülen bu alanda kadınların varlığı giderek artsa bile hem dünyada hem de Türkiye’de aşılması gereken birçok engel bulunmaktadır.

Kadınların işgücüne katılımı, sadece bireysel özgürlükleri açısından değil, ekonomik büyüme ve toplumsal kalkınma için de kritik bir faktördür. Dünya Bankası ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) verilerine göre, kadınların iş hayatındaki varlığı arttıkça ülkelerin refah seviyesi de yükselmektedir. Ancak ağır sanayi, lojistik ve taşımacılık gibi alanlarda kadın işgücü hâlâ oldukça sınırlıdır.

Özellikle karayolu taşımacılığı, fiziksel zorluklar, uzun çalışma saatleri ve toplumsal önyargılar nedeniyle kadınların daha az tercih ettiği bir sektör olarak öne çıkmaktadır. Ancak bazı ülkelerin bu durumu değiştirmek için adımlar atmakta olduğunu gözlemliyoruz.

• **Almanya, Fransa ve İsveç** gibi ülkelerde kadın şoförlerin sayısını arttırmak amacıyla özel eğitim programları uygulanıyor. Belediyeler ve büyük taşımacılık şirketleri, kadınların bu alanda daha fazla yer almasını teşvik eden politikalar geliştiriyor.



Cumhur Aral

cumhuraral@gmail.com

• **ABD ve Kanada’da**, Ticari sürücü belgesi (CDL) alarak uzun yol taşımacılığına katılan kadınların sayısı giderek artıyor. Büyük lojistik firmaları, kadın sürücülere güvenli mola alanları ve esnek çalışma saatleri sunarak bu süreci destekliyor.

Bu adımlar, kadınların taşımacılık sektörüne katılımını arttırarak cinsiyet eşitliğini güçlendirmekle kalmıyor, hizmet kalitesini de yükseltiyor. Araştırmalar, kadın şoförlerin daha dikkatli sürüş alışkanlıklarına sahip olduğunu, trafik kazalarına daha az karıştığını ve müşteri memnuniyetine olumlu katkı sunduğunu gösteriyor.

Türkiye’de kadınların işgücüne katılımı her geçen yıl artsa da, taşımacılık sektörü hâlâ erkek egemen bir alan olarak görülüyor. Özellikle ağır vasıta kullanımı, şehirlerarası otobüs şoförlüğü ve lojistik sektöründe kadınların oranı oldukça düşük.

Ancak son yıllarda büyükşehir belediyeleri ve özel sektör, kadınların bu alanda daha fazla yer alması için önemli adımlar atmaya başladı. İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyükşehirlerde, belediyeler

kadın şoför istihdamını teşvik eden projeler yürütüyor. Özel otobüs firmaları ve lojistik şirketleri, kadın sürücülere yönelik eğitim programları düzenliyor. Kadın girişimciler, lojistik ve taşımacılık alanında kendi işlerini kurarak sektördeki kadın varlığını artırıyor.

Ancak tüm bu gelişmelere rağmen, kadınların sektöre katılımını zorlaştıran bazı önemli engeller hala mevcuttur. Bunlardan bazıları,

• **Toplumsal Önyargılar:** “Kadınlar uzun yol yapamaz” ya da “Ağır vasıta kullanamaz” gibi kalıplaşmış düşünceler, kadınların taşımacılığa adım atmasını zorlaştırıyor.

• **Zorlu Çalışma Koşulları:** Uzun saatler, yetersiz mola alanları ve yol koşulları kadın sürücüler için caydırıcı olabiliyor.

• **Güvenlik Sorunları:** Kadın şoförler, bazen yolculuk sırasında ayrımcılık ve taciz gibi sorunlarla karşılaşabiliyor.

Bu zorluklara rağmen, Türkiye’de kadınların taşımacılıkta daha fazla yer edinmesi için eğitim programları, destekleyici politikalar ve toplumsal farkındalık çalışmaları hız kazanıyor.

Kadınların taşımacılık sektöründe daha fazla yer alması için şu adımlar atılmalıdır.

• **Eğitim ve Teşvik Programları:** Kadın sürücüler için özel kurslar ve burs imkanları arttırılmalı.

• **Güvenli Çalışma Koşulları:** Kadın dostu mola alanları, güvenli dinlenme tesisleri ve esnek çalışma saatleri

sağlanmalı.

• **Toplumsal Farkındalık:** Kadınların taşımacılıkta çalışmasının normalleşmesi için medya ve eğitim yoluyla farkındalık oluşturulmalı.

• **İşveren Desteği:** Firmalar, kadın çalışanları teşvik eden politikalar geliştirmelidir.

Bu adımlar hayata geçirildiğinde, kadınlar taşımacılık sektöründe daha fazla yer alarak hem ekonomik büyümeye hem de toplumsal cinsiyet eşitliğine önemli katkılar sağlayacaktır.

8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü, kadınların işgücüne katılımını teşvik etmek ve iş hayatında karşılaştıkları zorluklara dikkat çekmek için önemli bir fırsattır. Türkiye ve dünya genelinde kadınlar, taşımacılık dahil olmak üzere birçok sektörde yerlerini sağlamlaştırmaya çalışıyor. Ancak toplumsal önyargılar, çalışma koşulları ve güvenlik endişeleri nedeniyle kadınların hala daha fazla desteğe ihtiyacı var.

Kadınların iş hayatına tam anlamıyla katılması, yalnızca bireysel özgürlüklerini değil, toplumun genel refahını da artırır. Taşımacılık sektörü gibi alanlarda daha fazla kadın istihdam edilmesi, sadece kadınlar için değil, tüm toplum için daha adil, kapsayıcı ve güçlü bir ekonomik yapı oluşturacaktır.

Bu yüzden 8 Mart sadece bir kutlama değil, kadınların hakları için mücadele etme ve iş hayatında eşitliği sağlama çağrısıdır. ■

“Kadınların Olduğu Her Yolda Umut Var.”

**8 Mart Dünya Kadınlar Günü
Kutlu Olsun!**



**Uzaklar bizimle yakın,
gönüller sevdiklerinizle bir olsun.**

Hayırlı Ramazanlar

Kâmil Koç Otobüsleri A.Ş.



Hareket'ten Kadınlara Özel Teknik Eğitim: "Pembe Baretler"

67 yıllık köklü geçmişiyle ağır taşımacılık ve yük mühendisliği sektörüne yön veren Hareket Proje Taşımacılığı ve Yük Mühendisliği A.Ş., sektörde kadın istihdamını artırmak ve teknik alanlarda kadınları güçlendirmek amacıyla "Pembe Baretler" hareketini başlattı. Hareket Akademi çatısı altında hayata geçirilen bu program, kadınlara teknik bilgi ve saha deneyimi kazandırarak sektörde kapsayıcı ve sürdürülebilir bir dönüşüme öncülük ediyor.

Hareket Proje Taşımacılığı ve Yük Mühendisliği A.Ş., kadın istihdamını artırmak ve teknik alanlarda fırsat eşitliği sağlamak amacıyla "Pembe

Baretler" hareketini başlattı. Hareket Akademi çatısı altında yürütülen program, kadınlara vinç, hidrolik ve SPMT operatörlüğü gibi teknik alanlarda eğitim vererek onları sahaya kazandırıyor.

Hareket Yönetim Kurulu Üyesi ve Group CEO'su Abdullah Altunkum, sadece teknik eğitim sunmadıklarını, aynı zamanda sektörde kapsayıcı bir iş ortamı oluşturmayı hedeflediklerini belirtti.

2024'te başlatılan Vinç Operatörü Yetiştirme Programı ile 75 katılımcıya eğitim verildi. 2025'in başında 65 kişi sertifikalarını alarak mezun oldu. Program, teorik ve uygulamalı eğitimlerle sektörde kariyer yapmak isteyen kadınları desteklemeye devam ediyor.

Kadınların ağır taşımacılık ve yük mühendisliği sektöründe daha aktif rol almasını amaçlayan "Pembe Baretler" hareketine katılmak isteyenler Hareket Akademi'ye başvurabilir. ■

**GELECEĞİN
KADIN VİNÇ OPERATÖRLERİ
YETİŞİYOR**

**HAREKET
Akademi**

**VİNÇ OPERATÖRÜ
YETİŞTİRME PROGRAMI**

- MYK SERTİFİKASI**
- TEORİK EĞİTİM**
- PRATİK EĞİTİM**

BAŞVURU KOŞULLARI;

- Tercihen Meslek Lisesi Metal, Makine, Elektrik, Elektronik, İş Makineleri vb. bölümlerinden mezun,
- 27 Yaşını doldurmamış,
- Seyahat engeli olmayan,
- Sektöre ilgi duyan ve yeni beceriler öğrenmeye açık kişiler.

**Başvurularınız için;
Kıdemli Yetenek Uzmanı İlker Tüfekçi
ile görüşebilirsiniz.**

0530 954 55 19

**TEK NİYET:
MEMNUNİYET**

Mercedes-Benz Otobüsleri sadece hak ettiği ellerde değerini korur. Geniş servis ağı, orijinal yedek parça hizmeti, uzman teknisyenlerimizle her bakım ve onarımda aracınız daima orijinal kalırken siz de yaşadığınız memnuniyetin tadını çıkarırsınız.

Mercedes-Benz
The standard for buses.



Mercedes-Benz Türk'te “İşin cinsiyeti yok, kadınların yapamayacağı iş yok.”

Mercedes-Benz Türk, üretim sahasında istihdama katılan kadınların ilham verici hikayesi ile başlattığı “Kadınların yapamayacağı iş yok.” farkındalık kampanyasını, 8 Mart Dünya Kadınlar Günü dolayısıyla “İşin cinsiyeti yok, kadınların yapamayacağı iş yok” mesajı ile pekiştirerek sürdürüyor. 8 Mart Dünya Kadınlar Günü kapsamında gerçekleştirdiği kampanyada, şirketin farklı birimlerinde görev alan kadın çalışanlar, iş hayatında karşılaşılan ön yargılı kalıpların, Mercedes-Benz Türk'te yer almadığını, işin cinsiyetinin olmadığını, etkileyici ifadelerle gösteriyor. Şirket, 8 Mart'ta yayınladığı özel film ile de “İşin cinsiyeti

yok!” mesajıyla, kadınların üretimde, teknolojiye, direksiyonda ve karar alma mekanizmalarında aktif rol aldığını gözler önüne seriyor. Filmde, şirketin kadın mühendisleri desteklemek için hayata geçirdiği “Mühendisliğin Yıldızları” programından bir bursiyere de yer verilerek, kadının iş hayatındaki gücünün ve etkisinin altı çiziliyor.

Çeşitlilik, hakkaniyet ve kapsayıcılık ile fırsat eşitliğini kurum kültürünün vazgeçilmez unsurları olarak benimseyen Mercedes-Benz Türk, toplumda kadının her alanda hak ettiği güce kavuşması ve kadınlara sosyal ve ekonomik fırsat eşitliği tanınması konularındaki çalışmalarını sürdürüyor. Bu kapsamda Mercedes-Benz Türk, 8 Mart Dünya Kadınlar Günü dolayısıyla “İşin cinsiyeti yok, kadınların yapamayacağı iş yok!” mesajını vererek bir farkındalık kampanyası gerçekleştirdi. Kampanya kapsamında, şirketin farklı birimlerinde görev alan kadın çalışanlar, iş hayatında karşılaşılan ön yargılı sözlerin, Mercedes-Benz Türk'te yer almadığını, işin cinsiyetinin olmadığını, etkileyici ifadelerle gösteriyor. Şirket, 8 Mart'ta yayınladığı özel film ile de “İşin cinsiyeti yok!” mesajıyla, kadınların üretimde, teknolojiye, direksiyonda ve karar alma mekanizmalarında aktif rol aldığını gözler önüne seriyor. Filmde,

şirketin kadın mühendisleri desteklemek için hayata geçirdiği “Mühendisliğin Yıldızları” programından bir bursiyere de yer verilerek, kadının iş hayatındaki gücünün ve etkisinin altı çiziliyor.

Üretimdeki kadın çalışan oranı iki katına çıktı

Mercedes-Benz Türk, uzun yıllardır sürdürdüğü “Çeşitliliklerin Yönetimi” çerçevesinde kadınların yeteneklerinin ve potansiyellerinin ortaya çıkarılması, eşit fırsatlara ve haklara sahip olmaları için kapsamlı çalışmalar yürütüyor. Şirket, özellikle ağır ticari araç sektöründe kadınların tercih etmeyeceği varsayılan kaynak, robot, forklift operatörlüğü gibi alanlarda kadınların mesleki yeterliliklerini sağlamak, kadınları sektöre kazandırmak ve mevcut istihdamın sürekliliği için önemli adımlar atıyor. Şirket, son olarak bu kapsamda hayata geçirdiği “Kadın Kaynak Operatörlüğü Meslek Edindirme Programı”nı titizlikle sürdürüyor, İŞKUR iş birliği ile program kapsamındaki kadın kaynak operatörlüğü eğitimleri ile sektörel istihdama destek oluyor.

Mercedes-Benz Türk bu kapsamda, üretim sahası kadın çalışan oranını bir önceki seneye kıyasla yaklaşık iki katına çıkararak sektörüne öncülük ediyor.

Üretimden teknolojiye, girişimcilikten karar alma mekanizmalarına her alanda kadınların imzası var

Mercedes-Benz Türk'ün kadınların yönetim kadrolarında ve liderlik rollerinde etkin bir şekilde yer almalarına verdiği önem, mevcut kadın çalışan oranlarıyla da destekleniyor. %25'lik kadın ofis çalışanlarının olduğu Türkiye Otomotiv Sanayiinde, şirketin üst yönetim kadın yönetici ile kadın ofis çalışan oranları yüzde 30' un üzerinde. Bunlara ek olarak Mercedes-Benz Türk, kadın

yönetici ve kadın çalışan sayılarına yönelik sayısal hedefler koyuyor ve bu hedefleri takip ediyor. Yönetici değerlendirme ve atama süreçlerinde adaylar arasında en az 1 kadın aday olmasına dikkat eden şirketin, İcra Kurulu'nda kadın üye oranı ise %25.

Fırsat eşitliği ilkesiyle başarılı kadın mühendis adayları destekleniyor

Mercedes-Benz Türk eğitim, spor ve kültür-sanat odaklı sürdürdüğü sosyal fayda programları ve sponsorluklarıyla da pek çok alanda kadınların profesyonel hayatlarına ve kişisel gelişimlerine destek oluyor. Şirket, fırsat eşitliği ilkesiyle sürdürdüğü Mühendisliğin Yıldızları Programı kapsamında, 2018 yılından beri Boğaziçi Üniversitesi Mühendislik Fakültesi'nde okuyan başarılı kadın mühendis adaylarını destekliyor. Sağlanan eğitim bursunun yanı sıra, bursiyerlerin gelişimi için çeşitli etkinlik, toplantı ve eğitimler düzenlenen program çerçevesinde ayrıca Mercedes-Benz Türk yöneticileri öğrencilere mentorluk yaparak, profesyonel hayatlarında daha başarılı olabilmeleri için yol gösteriyor. Ayrıca şirket, kadınlara sosyal ve ekonomik hayatta fırsat eşitliği tanınması amacıyla Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği ile başlattığı ‘Her Kızımız Bir Yıldız’ Programı ile de her yıl Türkiye'nin dört bir yanından ihtiyaç sahibi 1.000 ‘Yıldız Kız’a eğitim bursu ile kişisel gelişim desteği sağlıyor. Geçtiğimiz yıl 20. yılını kutladığı ‘Her Kızımız Bir Yıldız’ programı ile uzun soluklu ve sürdürülebilir fayda yaklaşımını da vurguluyor.

Mercedes-Benz Türk, bu kampanya ile iş hayatındaki kalıpları kırarak, farklı birimlerdeki yöneticileri, ofis ve üretim sahasındaki çalışanları ile geniş bir kapsamda, kadınların iz bırakan çalışmalarını örnekleriyle göstererek, tüm kadınlara ilham vermeyi amaçlıyor. ■

HER ZAMAN HER YOLDA BİRLİKTEYİZ



MAPAR BURSA

TEMSA Otobüs Yetkili Servis & Bayi
FUSO Canter Yetkili Servis & Bayi

İstanbul Yolu Cad. No: 493/A
Alaşarköy Mah. Osmangazi/BURSA
Tel : 0 224 261 00 70
Fax : 0 224 261 00 53



Acil
Servis: 0 533 931 99 00

www.mapar.com.tr



MAPAR İZMİR

TEMSA Otobüs Yetkili Servis
FUSO Canter Yetkili Servis

7410 Sok. No:24, 5. Sanayi Sitesi
Bornova - Pınarbaşı / İZMİR
Tel : 0 232 478 38 38
Fax : 0 232 478 38 10



Acil
Servis: 0 530 373 93 94

[Instagram](https://www.instagram.com/mapartemsa) [Facebook](https://www.facebook.com/mapartemsa) [LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/mapartemsa) /mapartemsa



MAPAR MERKEZ OFİSİ

İkitelli Organize Sanayi Bölgesi
Dolapdere Esnaf ve Sanatkarlar Sitesi
16. Blok No:42 - 44 İkitelli/İSTANBUL
Tel : 0 212 671 27 35 - 36
Fax : 0 212 671 27 44





Türker Turizm

5 Maraton'un ilkinini teslim aldı

1953 yılından beri personel, okul, turizm ve şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmeti veren Kocaeli merkezli Türker Turizm, 2025 yılı yatırım planı çerçevesinde 5 adet Temsa Maraton siparişi verdi. Temsa bayii Meltem Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Metin Balta, ilk siparişi Türker Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Yekta Türker'e teslim etti.

■ Erkan YILMAZ

Türker Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Yekta Türker ile hem yeni yatırımları hem de 2025 yılı beklentilerini konuştuk. Temsa Maraton yatırımlarının bir yenileme olduğunu belirten Türker, "Zor bir dönem geçiriyoruz. Bu zorlukta filonuzu yenilemeniz de bir zorunluluk. Maliyetleri yeni araçlarla daha iyi yönetebilirsiniz. Biz, bu yıl için Meltem Otomotiv'e 5 adet Maraton siparişi verdik. İlkinini teslim aldık. Diğerleri de önümüzdeki aylarda filomuza katılacak. Filomuzda şu anda 250 civarında, binek tarafındaki filo kiralamada da 300 dolayında araç var" dedi.

Pamukkale Turizm'de araç sayısı 20'ye ulaştı

Yeni Maraton araçların Pamukkale Turizm bünyesinde hizmet vereceğini de belirten Türker, "Pamukkale Turizm ile iş ortaklığımız 4 yıla ulaştı ve araç sayımız da 20 adet. Pamukkale Turizm ile çalışmaktan memnunuz. Bana göre Pamukkale Turizm kendi alanında, güzergahlarında lider firmalardan biri. Pamukkale Turizm de iyi hizmet vermek istiyor, biz de yeni araçlarla bu hizmet konusunda yerimizi almak istiyoruz" dedi.

Maraton tercihi

Temsa Maraton yatırımlarındaki tercihi de açıklayan Yekta Türker şunları söyledi: "Maraton kalite, konfor düzeyi ve ilk alım maliyetiyle ihtiyaçlarımıza cevap veriyor. Ayrıca araç yatırım planı içerisinde teslim süresi çok kısa olması da önemli bir etken. Bu alımlarda işbirliği yaptığımız Meltem Otomotiv, servis taşımacılığını iyi biliyor. Servisçilere uygun takas imkanları sunuyor. Sektöre yeni girmesinin etkisi de var. Midibüs ve büyük otobüs konusunda başarılılar."

2024'e benzer bir yıl olabilir

2024 yılının çok rekabetçi geçmesi nedeniyle sıkıntılar doğurduğunu belirten Yekta Türker, "Mücadele ediyoruz. İstihdam yaratıyoruz. Katma değer üretiyoruz. Yoksa yaptığımız yatırım bedellerini bankaya yatırsak daha fazla gelir elde edebiliriz. 2025 yılının, 2024'e benzeyeceğini düşünüyorum. Yolcu sayısı düşer mi bilmiyorum, ama beklentimiz aynı seviyelerde olacağı. Zorluklarına rağmen işimizi seviyoruz. İyi yapmaya çalışıyoruz. Ülkemize de güveniyoruz ama maliyetleri yönetmek giderek zorlaşıyor. Hâlâ kredi faizleri çok yüksek. Bu oranlarla uzun vadeli borçlanmak çok doğru değil" dedi.

Prestij ve Sprinter yatırımı

Yeni yatırımlarının olacağı bilgisini de veren Yekta Türker, "Bu tarafta ise 27 kişilik midibüs yatırımlarımız olacak. 5 adet Prestij siparişimiz oldu. Muhtemelen 10-15 adet civarında Sprinter yatırımımız olur. Mengerler Ticaret ile görüşüyoruz" diye konuştu.

Bireysel otobüsçü azaldı, turizmciler yatırıma yöneldi

Yekta Türker, turizm tarafında yeni otobüs alımlarının artmasını da şu şekilde değerlendirdi: "Yaşanan zorluklar ve araç fiyatlarının artması nedeniyle bireysel otobüsçüler çok azaldı. Bu nedenle turizm taşımacıları kendi araçlarını almak istiyor, tercih de böylelikle yeni araç alma yönünde oluşuyor. Turizm taşımacılığında çok rekabet var ve yeni araçlarla sorunsuz bir şekilde hizmet vermek istiyorlar. Yaşanan bir arıza durumu ağır maliyetler getiriyor. Bu durum şehirlerarası için de geçerli. O alanda da bireysel otobüsçü azaldı. Ancak firma bünyesindeki büyük gruplar araç alımı yapıyor." ■

2024 servis taşımacıları için de zordu

Mevcut koşullarda iş yaptığımız fabrikaların durumları da çok rahat değil. 2024 kolay geçmedi. Zam almadığımız, çok düşük zamlarla yılı geçirdiğimiz projeler oldu. Devletin verdiği artışları yönetiyoruz. Okul taşımacılığına yönelik çıkan mevzuatlardaki şartlar nedeniyle bu hizmeti vermek çok zorlaştı. Okul hizmeti veren şoförlere yönelik bürokratik işlemlerin çokluğu bu alanı zorladı. Okul taşıtı kullanabilecek şoför sayısı çok azaldı.



Korkut Akın

korkutakin@gmail.com

Kadın Yaşam Özgürlük!

İran'da, sosyal yaşamın içinde etkin yer almak isteyen kadınların "Kadın Yaşam Özgürlük" şiarı, dünyaya yayıldı. Artık her yerde, her kadın bu şiarı haykırıyor.

Haksızlar mı? Hayır! Yaşamın ağır yükünü çeken kadınlar, üretim sektörünün de, hizmet sektörünün de düzgün, düzenli ve daha verimli olması için çalışıyor. Her ne kadar geleneksel yapıda, şairin şiirce söylediği gibi "sofradaki yeri öküzmüzdense sonra gelen" kadın artık yere daha sağlam basıyor, daha dik duruyor, daha bir sahipleniyor işleri... En "erkek egemen" sektörde bile kadının giderek daha çok yer aldığını görüyoruz. Kimse de "elinin hamuruyla..." gibi aşırı cinsiyetçi, ötekileştiren hatta aşağılayan cümleyi kurmuyor.

Daha titiz, daha dikkatli, daha akılcı olduklarını hepimiz kabul ediyoruz. Tabii ki, yine de eskiden gelen o köhne düşüncelerin sürdüğünü üzülenek görüyoruz, ancak giderek azalması sevindirici.

Amerika'da, 8 saat mesai haklarını almak için ayaklanan kadınlar, polis tarafından öldürülmüş ve bu da 1909'da, 8 Mart'ın "Dünya Kadınlar Günü" olarak kabul edilmişti. Her ülkede, her şehirde, her işyerinde, her okulda, her evde kutlanıyor. Çocuklar, okuldan eve, annelerinin 8 Mart Gününü kutlayarak geliyor. Anneler şaşırsa da bu duruma, gözlerinin içinin gülmesi, ne kadar duygulandıklarının da kanıtı.

Anayasada kadın erkek eşittir yazılmış olsa da kadınlar için eğitime ve istihdama erişimde zorluk hâlâ devam ediyor, yüzüncü yılını kutladığımız Cumhuriyet döneminde. Yirmi birinci yüzyılın ilk çeyreğini geçirdik, ama ülkemizde kadınlar hâlâ en yakınları tarafından öldürülüyor, hem de acımasızca çocuklarının gözleri önünde. Araştırmalara göre kadınların yüzde 52 ile yüzde 66'sı özel şiddete, yüzde 15 ile yüzde 65'i fiziksel şiddete, yüzde 24 ile yüzde 55'i psikolojik şiddete, yüzde 13,5 ile yüzde 19,3'ü ekonomik şiddete, yüzde 6,3 ile yüzde 15'i cinsel şiddete maruz kalıyor. Kadınları en çok ilişki içerisinde (eşi, nişanlısı, hayat arkadaşı, oğlu, babası) öldürüyor. İnsan sevdiği birini öldürebilir mi? Savunmaları öyle ama "seviyordum Hâkim Bey" ya da "Hâkime Hanım". Bu çağdışı anlayışı yenmemiz gerekiyor.

Erkek egemen sektör olsa da...

...daha düne kadar otobüs, ağır ticari araç, belediye otobüsü, TIR sürücüsü olmak erkek işiydi. Bugün, kadınların bu meslekte nasıl başarılı olduğunu görüyoruz. Kadınlar girince sektöre, konuşmalardan duruş oturuşlara kadar birçok şey düzeldi. Hatta hostes varsa otobüste, sürücüler küfretmekten kaçındıklarını söylediler, birçok kez röportajlarda.

Karayoluyla yolcu taşımacılığı firma yöneticileri, kadın sürücüler nedeniyle yolcu artışını gözlediklerini söylüyor. Kadın sürücülerin yolcu ilişkilerinden güvenli sürüşe, hatta tasarruflı sürüşe kadar ne denli yararlı olduğunu göğsünü gere gere söyleyen firma yöneticileri artıyor. Tabii, aile firmaları bile artık babadan oğula değil babadan kızına geçiyor.

Şimdi kadınların bir adım daha atmaları gerekiyor. Yolcu taşımacılığı alanında, hemen her kentte bir, hatta birden çok dernek var, ülke çapında federasyonlar da kurulu. Kadınlar bu tür örgütlenmelerin yönetiminde de yer almalı. Dernekler de, federatif yapılar da erkek egemenliğinden kurtarılmalı. Belki de sektör ancak o zaman sorunlarının çözümü için somut adımlar atacak. Sorunların sektörel alandaki çözümü hayata da yansıcaktır. ■

www.tasimadunyasi.com



facebook.com/tasimadunyasi

twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası Gazetesi

Yerel Süreli Haftalık Gazete

Yıl: 14 • Sayı: 444 • 8 Mart 2025

Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: **Erkan YILMAZ**

Genel Yayın Yönetmeni

Erkan YILMAZ

erkanyilmaz71@gmail.com

0532 598 89 69

Editör

Korkut AKIN

Grafik

Ezgi Sezen BAŞKAN

Full Stack Developer

Barış Can BAŞKAN

Reklam Rezervasyon

0537 508 07 55

İZMİR BÖLGE SORUMLUSU

Cumhur ARAL

Genel Yayın Danışmanı / Başyazar

Dr. Zeki DÖNMEZ

Teknoloji Editörü

Ekrem ÖZCAN

İş Geliştirme Danışmanı

Mehmet ÇIKINCI

Halkın Müşaviri

Elanur KOÇOĞLU

Murat KOÇOĞLU

Yönetim Yeri

Atakent Mah. 235. Sk. No: 8

İç Kapı No: 26

34307 Küçükçekmece - İstanbul

Gsm: +90.0532 598 89 69

info@tasimadunyasi.com

Taşıma Dünyası, basın meslek ilkelerine uymaya söz verir.

8 Mart

DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

Kutlu Olsun



mapar

YÖNETİM KURULU BAŞKANI
YALÇIN ŞAHİN

ZEKI platformuna üye olan TEMSA, Sürdürülebilir mobiliteyi yapay zekayla şekillendirecek



Türk ticari araç sektörüne öncülük eden TEMSA, yapay zeka ve dijitalleşme alanında yenilikçi çözümler geliştiren Zentrum für erlebbare Künstliche Intelligenz und Digitalisierung (ZEKI) platformuna üye oldu. ZEKI üyeliğiyle birlikte TEMSA; mobilite, bağlantılı araçlar, sıfır emisyon ve sürdürülebilirlik alanlarında yapay tabanlı çözümlerden yararlanarak araçların verimliliğini, güvenliğini ve çevresel etkilerini



Evren
Güzel

optimize etmeyi hedefliyor.

Mobilitenin geleceğine yön verecek projeler geliştirerek sektörü dönüştürmeyi hedefleyen TEMSA, yapay zeka ve dijitalleşme odaklı yenilikçi çözümler sunan ZEKI

platformuna katıldı. Ocak 2025 itibarıyla ZEKI'ye üye olan TEMSA, yapay zeka destekli çözümlerle mobiliteyi, sıfır emisyonu ve sürdürülebilirliği daha ileri bir seviyeye taşımayı amaçlıyor. TEMSA, bu üyelikle ayrıca gerçek dünya laboratuvarlarında yeni teknolojilerini test etme ve geliştirme imkanı da bulacak.

“Otonom ve bağlantılı araç teknolojilerinde önemli adımlar atmaya planlıyoruz”

TEMSA'nın aynı zamanda bir teknoloji şirketi olduğunu belirten TEMSA CEO'su Evren Güzel, ZEKI üyeliğiyle ilgili yaptığı değerlendirmede şunları söyledi: “Geleceğin ulaşım ihtiyaçlarına yönelik yenilikçi çözümler geliştirirken, mobilite alanında en büyük dönüşüm güçlerinden birinin de yapay zeka olduğunun bilincindeyiz. Özellikle otonom araçlar için kritik bir rol üstlenen yapay zeka, bu alandaki gelişmelere hız kazandırıyor. Otonom araç teknolojilerinde ilerleme kaydedebilmek ve tüm güncel gereklilikleri karşılayan araçlar geliştirebilmek için sektörde farklı paydaşlar arasındaki iş birliği büyük önem taşıyor. Bu anlayıştan hareketle, ZEKI platformuna üyeliğimizi tamamladık. Bu üyelik, dijital dönüşüm süreçlerini hızlandırmanın yanı sıra, sürdürülebilir ve çevre dostu mobilite çözümleri geliştirme konusundaki kararlılığımızı da gösteriyor. Sıfır emisyon hedeflerimiz doğrultusunda yapay zeka destekli enerji verimliliğimiz ve akıllı lojistik çözümlerimiz, ZEKI ile iş birliğimizin önemli odak noktaları arasında yer alıyor. Platformun sunduğu yapay zeka tabanlı çözümler ve dijitalleşme desteği ile özellikle otonom ve bağlantılı araç teknolojilerinde önemli adımlar atmaya planlıyoruz.” ■



Koyuncuoğlu Şirketler Grubu Mercedes-Benz Actros L yatırımı yaptı

Koyuncuoğlu Entegre Ağaç Sanayi Koluman Ankara'dan teslim aldığı yeni Actros L'yi filosuna kattı.

Mercedes-Benz Türk'ün bu yılın başında tanıtımını yaptığı yeni Actros L'nin teslimatları da başladı. Yeni Actros L, yüksek konforu ve teknolojik donanımları ile büyük beğeni kazanırken yeni Actros L'yi filosuna katan firmalardan biri de Koyuncuoğlu Şirketler Grubu oldu. Aracı firma sahibi Nurullah Koyuncuoğlu ve firma yetkili Ahmet Ertuğrul Koluman Ankara'dan teslim aldı.

Firma sahibi Nurullah Koyuncuoğlu, yeni Actros L yatırımını ile filolarındaki Mercedes-Benz araç sayısının 15'e ulaştığını belirterek, “Bu yıl için 5 adet Mercedes-Benz yatırım planı oluşturduk. Birinci aracımızı teslim aldık. Diğerlerini de yıl içerisinde filomuza katmayı planlıyoruz. Yeni Actros L, Koyuncuoğlu Entegre Ağaç Sanayi'nin işlerinde kullanılacak. Ayrıca fabrika bünyemizde OSB Plywood kereste ve palet üretimimiz de var. Plywood tesisimizde yeni yatırımlarla kapasite artışına gittik” dedi.

Konforunu ve teknolojik donanımlarını beğendik

Yeni Actros L'nin konforu ve teknolojik donanımlarını çok beğendiklerini de belirten Nurullah Koyuncuoğlu, “Araçta kör nokta uyarı sistemi ve sürüş sırasında trafik içinde uyarı sistemleri çok dikkatimizi çeken yenilikler oldu. Ayrıca yeni Actros L daha düşük yakıt ve AdBlue kullanımı ile maliyetlerimize avantaj sağlayacak” dedi. ■



Allison
Transmission



Daha konforlu, daha çevreci sürüş.

Allison tam otomatik şanzımanlar, kesintisiz vites geçişleri sayesinde yolcularınızın sarsıntısız ve konforlu ulaşımını garantiliyor. Allison'ın Kesintisiz Güç Teknolojisi™, sürücüler için her koşulda hassas ivmelenme ve manevra kabiliyeti sunuyor. Allison'ın hidrolik tork konvertörü, minimum aşınma ve yıpranma ile rakipsiz bir güvenilirlik sağlıyor ve araçlarınızın çalışma süresini maksimuma taşıyor.



allisontransmission.com

© 2024 Allison Transmission Inc. Tüm hakları saklıdır.



T 2100™ xFE

IVECO BUS ve FSM Demirbaş Otomotiv'in Crossway'ın Antalya lansmanı

IVECO BUS, Yetkili Satıcısı FSM Demirbaş Otomotiv ile birlikte, CROSSWAY'ı Antalya'da düzenlediği özel bir lansman etkinliğiyle Antalya sektör profesyonellerinin beğenisine sundu.

Erkan YILMAZ /
Antalya

Dünyanın sayılı otobüs üreticilerinden biri olan ve Avrupa'da yolcu taşımacılığı sektöründe güçlü bir konuma sahip IVECO BUS, Türkiye pazarında faaliyet göstermeye başlamasının üzerinden bir yıl geçti. IVECO BUS, Yetkili Satıcısı FSM Demirbaş Otomotiv ile birlikte, CROSSWAY'ı Antalya'da düzenlediği özel bir lansman etkinliğiyle Antalya sektör profesyonellerinin beğenisine 27 Şubat 2024 tarihinde sunuldu. Etkinliğe IVECO BUS Türkiye ve Asya Ticari ve Operasyonlar Direktörü Ahmet Örs, FSM Demirbaş Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Demirbaş, Genel Koordinatör Sedat Çınar ile çok sayıda turizm taşımacısı katıldı.

Avrupa'da yüzde 50'nin üzerinde pazar payına sahip olan IVECO BUS, CROSSWAY Serisi Türkiye pazarına girişinden itibaren önemli bir ivme kazandı. Türkiye'de FSM Demirbaş Otomotiv ile iş birliği yaparak faaliyetlerine devam eden IVECO BUS, Crossway modeli ile şimdiden Balıkesir, Kocaeli, Muğla ve Manisa Belediyeleri tarafından havaalanı transferleri ve kültür gezileri gibi alanlarda aktif bir şekilde kullanılıyor.



Ahmet
Örs

Müşteri talebine yönelik özelleştirilebiliyor

Antalya Su Otel'de düzenlenen etkinlikte konuşan **IVECO BUS Türkiye ve Asya Ticari ve Operasyonlar Direktörü Ahmet Örs**, Iveco'nun 2024 yılında 15 bin adet ürünü müşterilerle buluşturduğunu belirterek, "Avrupa'da 2024 yılında CROSSWAY ürününü değerlendirdiğimizde 8 bin adetlik toplam pazarın yüzde 52'sine ayrılan ve bu sınıfta açık ara önde olan bir ürün" dedi.

IVECO için 4 temel kriter

IVECO'nun ana odak noktasının Toplam Sahip Olma Maliyeti olduğunu vurgulayan Örs, CROSSWAY modelinin rekabette



oldukça iddialı bir konuma sahip olduğunu belirtti. Örs, IVECO BUS için dört temel kriterin sürdürülebilirlik, güvenlik önlemleri, dijitalleşme ve ulaşılabilir konfor olduğunu ifade ederek, müşterinin beklentilerine uygun güvenlik çözümleri, yüksek düzeyde konfor ve CROSSWAY'ın müşteri ihtiyaçlarına göre özelleştirilebilmesinin bu değerlere odaklandığını dile söyledi.

CROSSWAY Türkiye pazarına uygun şekilde geliştirildi

Ahmet Örs, Türkiye pazarının özel gereksinimlerini dikkate alarak uzun süren detaylı bir araştırma sonucunda "Türkiye'nin CROSSWAY'ı" olarak adlandırdıkları yerel pazara uyumlu bir modeli geliştirdiklerini paylaştı. Ahmet Örs, CROSSWAY'ın yeni bir nefes soluk olacağını da belirterek, "Türkiye'de çok da olmayan bir alana girip, bu segmenti yaratmanın çabası içindeyiz" dedi.

Servis teknisyenleri özel eğitimden geçirildi

"Türkiye'nin dört bir yanındaki tüm IVECO servis teknisyenlerinin özel eğitimlerden geçirildiğini de aktaran Örs, ekiplerin ilk seferde arızayı tespit ederek çözüm üretebilme konusunda donanımlı olduğunun altını çizdi. FSM Demirbaş ortaklığı ile pazarda olduklarını da vurgulayan **Ahmet Örs**, "Stoklu bir ürün. Sizlerin anında ihtiyacını karşılayabileceğiz. Türkiye için özel geliştirdiğimiz bir strateji. İstenirse CNG ve istenirse elektrikli versiyonları da geliştirilmiş durumda" dedi.



Mustafa
Demirbaş

Her zaman önceliğimiz müşteri memnuniyeti

FSM Demirbaş Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Demirbaş, Antalya sektör profesyonellerine hitap ettiği konuşmasında, CROSSWAY'ın pazara girişinden bu yana satışlarda önemli bir yükseliş kaydettiklerini dile getirdi. 1994 yılından beri sektörde faaliyet gösterdiklerini vurgulayan Demirbaş, değişen taşımacılık ihtiyaçlarını derinleme-



Iveco Crossway tanıtımına Antalyaspor Kulüp Başkanı ve Karadeniz Taşımacılık Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Ergün'de katıldı.

sine analiz ettiklerini ve müşterilerinin taleplerini buna göre öngöreyerek hareket ettiklerini belirtti. Her zaman önceliklerinin müşteri memnuniyetini en üst düzeye çıkarmak olduğunu ifade eden Demirbaş, tüm iş süreçlerinin ve çalışma prensiplerinin, müşterilerin beklentilerine uygun çözümler sunmaya odaklandığını aktardı. Bununla birlikte IVECO'nun geniş servis ağı sayesinde otobüslerin satış sonrası hizmetlerde de yüksek standartlarda müşteri memnuniyetini sağlamaya hazır olduğunu vurguladı.

Dünya genelinde 70 bin adet CROSSWAY satıldı

Dünya genelinde yaklaşık 70.000 adet satılan CROSSWAY, her türlü görev ve zorlu hava koşulunda müşterilerin ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılamak için tasarlandı. Kendi segmentinde güvenilirlik, yakıt tasarrufu, düşük işletme maliyetleri, sürüş güvenliği ve yolcu konforu konularında liderliğini kaptıran CROSSWAY, FPT Industrial tarafından üretilen ve HVO ile uyumlu olan otomatik şanzımanlı TECTOR motoruyla donatıldı. Bu motor, üstün performansı ve uzun servis aralıkları ile dikkat çekiyor. Türkiye pazarında satışa sunulan araçların her biri, 55 yolcu kapasitesine uygun olarak tasarlanmış ve son teknoloji ADAS güvenlik sistemleri ile donatıldı. Sürdürülebilirliğe olan güçlü bağlılığıyla bir ilke imza atan IVECO BUS, daha sürdürülebilir ulaşım hizmetine katkı sağlayacak sıfır emisyonlu araçlarını yakın zamanda Türkiye pazarına sunacak. ■



IVECO BUS Türkiye ve Asya Ticari ve Operasyonlar Direktörü Ahmet Örs: Crossway'in ardından Evadys de Türkiye pazarına geliyor

IVECO BUS Türkiye ve Asya Ticari ve Operasyonlar Direktörü Ahmet Örs ile Antalya tanıtımında özel bir söyleşi gerçekleştirdik. Crossway'in Türkiye pazarında yerini aldığını belirten Ahmet Örs, Evadys otobüslerin de Nisan ayı itibarıyla Türkiye pazarına sunulacağını belirtti.

Erkan YILMAZ / Antalya

IVECO BUS Türkiye ve Asya Ticari ve Operasyonlar Direktörü Ahmet Örs'le hem Crossway'in Türkiye pazarında geldiği aşamayı hem yeni pazara sunmayı planladıkları Evadys aracı ile 2025 yılı beklentilerini konuştuk.

Son iki yıldır ülkemizdeki ekonomik zorlukların 2025 yılının ilk yarısında da yaşanmaya devam edeceğini öngören Ahmet Örs, "Faizlerde düşüş var, ama hâlâ kredi oranları yüksek ve istenilen rekabetçi seviyelerde değil. Finansmana erişimde yaşanan zorluğun pazara olumsuz etkileri de devam edecek gibi görünüyor. 2025 yılının ikinci yarısından itibaren enflasyondaki düşüşün faizlere de yansımaları daralmış, daha doğrusu beklentilmiş ihtiyaçlar karşılık bulmaya başlayacak. Yatırımcılar finansmana ulaştıkça ihtiyaçlarını karşılamaya yönelecek. Bunun etkilerini üretim hatlarının doluluklarına baktığımızda da görebili-



Ahmet Örs

yoruz. Diğer taraftan Türkiye'nin durumunu biraz da Avrupa'daki seyir belirleyecek. İster istemez, Türkiye'deki üreticilerin iç pazardan sonra baktıkları ilk yer Avrupa pazarı. Avrupa pazarı yavaş yavaş açılmaya başladı ama kafalarda acaba bir resesyon mu gelecek, bir kriz mi doğacak endişesi de var. Orada tepkiler daha hızlı. Anında, toplu ulaşım ile ekonomik yaşamaya ve 'kenara nasıl daha fazla para koyarım' anlayışı yükseliyor. Avrupa'da pazar büyüyecek gibi görünüyor.

Elektrikli araç üretimi de çok hızlı devam ediyor. Geçen yılki şehiriçi ihale-

lerinin neredeyse tamamı elektrikli oldu. Bu yıl CNG biraz daha öne çıkmaya başladı ama elektrikli araç en kritik konu. 2030'a kadar tüm şehiriçi araçları elektrikli hale getirme hedefinde ilerliyorlar. Elektrikli araç talebinde bir miktar düşüş de tamamen finansman ve teşviklerle alakalı. Üreticiler ciddi sıkışmış durumda. Hem içten yanmalı motorların üretimi devam ediyor hem bir yandan Euro 7 normu gelecek. Bir de güvenlik donanımları maliyetler getiriyor. Üreticilerin bir kısmı kendilerini buna göre ayarlıyor. Bazıları içten yanmalı motorlu üretimi kapatma kararı alıp elektrikli araca yöneliyor. Bu gidişat Türkiye'ye bir avantaj getirebilir. Hâlâ içten yanmalı motor üretimi devam ettiği için bu araçlar rahat görebilir.

Önümüzdeki dönem araçlarda bağlantılı sistemlerin ve siber güvenliğin önemi daha da artacak. Teknolojik altyapısı güçlü olan firmalar daha çok öne çıkacak" dedi.

Crossway'den beklenti yüksek

Ahmet Örs, Crossway'in Türkiye pazarına sunulmasında ilk adımı Balıkesir Belediyesi ile attıklarını belirtti: "Bir yılı aşkın süredir araçlarımız hizmet veriyor ve çok olumlu geri dönüşler alıyoruz. Bu bizi motive ediyor.

Balıkesir'in ardından Muğla ve Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'ne de Crossway teslimatlarımız oldu. Toplam Crossway sayısı 60 adede ulaştı. Bir yıl önce pazarda hiç olmayan bir ürün ve segment için bu çok önemli. Avrupa'da 2024 yılında Crossway ürününü değerlendirdiğimizde 8 bin adetlik toplam pazarın yüzde 52'sine ayrılan ve bu sınıfta açık ara önde olan bir ürün. Türkiye'de de Crossway pazarını büyütme yönelik beklentimiz çok yüksek. Crossway aracımızın Türkiye pazarına, özellikle kısa mesafeli hatlarda, havalimanı transferlerinde, turizm taşımacılığında yeni bir nefes getireceğine inanıyoruz. Yakıt tüketimi ve ilk alım maliyetiyle kullanıcılara avantaj sunan ekonomik bir araç.

FSM Demirbaş Otomotiv'in gücüyle çok daha fazla Crossway aracımızı pazara sunabileceğiz

Turizm tarafında müşterilerin yeni araç alım talepleri artıyor. Bunu pazarda görüyoruz. Bu yüzden Antalya'da aracımızı tanıtıyoruz. Özellikle pandemiyle oluşan küçük araç talebi tekrar büyük otobüse yöneldi. Bu, Avrupa'da da aynı şekilde. Crossway aracımızın bagajı 6 metreküp, pazara Nisan ayından itibaren getirmeyi planladığımız Evadys aracımızın da 9 metreküp. Müşteri ihtiyaçlarına uygun seçenekler sunacağız. Bütün Iveco bayileri satış sonrası hizmetler veriyor, yeni bayilerimiz de oluyor. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'ne 27 Crossway satışı oldu. Orada yıllardır Gaziantepi Kardeşler hizmet veriyor. Kocaeli'de yetkin Öz İki Otomotiv de servisimiz oldu. Amacımız sahaya çıkan araca anlık hizmeti verebilecek düzeyde olmak. Crossway ile hedefimiz, geçen yılın üzerine çıkmak. FSM Demirbaş Otomotiv'in stokunda şu an 52 araç var. Bu kadar aracı stokuna alabilmek çok büyük bir güç gerçekten. Bu sene gelecek ürünlerimizle birlikte 100 adetler seviyesine gelmek istiyoruz." ■



Erkan Yılmaz

Ahmet Örs

Gelecek Otomotiv'den Kars Turgutreis Turizm'e 2 Travego teslimatı

Mercedes-Benz Türk bayii Gelecek Otomotiv Kars Turgutreis Turizm'e düzenlenen törenle 2 adet Travego teslimatı gerçekleştirdi. Törende araçlar Mercedes-Benz Türk Otobüs Filo Satış Koordinatörü Taylan Özyiğit ve Gelecek Otomotiv Otobüs Satış Müdürü Cüneyt Ergün tarafından Turgutreis adına Ali Fuat Reis'e teslim edildi. ■



İBB, 200 Yeni Özel Halk Otobüsünü Hizmete Aldı

İBB ve İETT, bu yıl için de 200 yeni Özel Halk Otobüsünün sağlanmasını gerçekleştirdi. "200 Yeni Özel Halk Otobüsü Hizmete Alım Töreni"ne Türkiye Belediyeler Birliği (TBB) ve İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu'nun katılımıyla, İETT İkitelli Garajı'nda düzenlendi. Kar yağışı altında yapılan törende, sırasıyla; Özel Halk Otobüsleri Odası Başkanı Göksel Ovacık, İETT Genel Müdürü İrfan Demet, Küçükçekmece Belediye Başkanı Kemal Çebi ve İmamoğlu birer konuşma yaptı.

Turizm taşımacılığı alanında 35 yılı aşkın bir tecrübeye sahip **Kemal Duman**, 2024 yılını değerlendirdi ve 2025 beklentilerini Taşıma Dünyası'na açıkladı.

İBB, 200 Yeni Özel Halk Otobüsünü Hizmete Aldı

İBB ve İETT, bu yıl için de 200 yeni Özel Halk Otobüsünün sağlanmasını gerçekleştirdi. "200 Yeni Özel Halk Otobüsü Hizmete Alım Töreni"ne Türkiye Belediyeler Birliği (TBB) ve İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu'nun katılımıyla, İETT İkitelli Garajı'nda düzenlendi. Kar yağışı altında yapılan törende, sırasıyla; Özel Halk Otobüsleri Odası Başkanı Göksel Ovacık, İETT Genel Müdürü İrfan Demet, Küçükçekmece Belediye Başkanı Kemal Çebi ve İmamoğlu birer konuşma yaptı.



Özel Taşımacılık Sistemiyle Yenilik

İBB Meclisi'nin onayıyla başlatılan Özel Taşımacılık İşletim Sistemi (ÖTİS) sayesinde, özel halk otobüslerinin maliyetleri İBB tarafından karşılanıyor ve denetimleri tamamen İETT'ye bağlı hale geliyor. Bu sistemle birlikte otobüsler sadece belirli bir bölgede değil, İstanbul genelinde İETT'nin belirlediği hatlarda hizmet veriyor.

2023 ve 2024 yıllarında 191'i sıfır kilometre olmak üzere toplam 446 özel halk otobüsü yenilendi. 2025 yılında da 200 yeni aracın filo-ya dahil edilmesiyle modernleşme süreci devam ediyor.

İmamoğlu: "Risk Aldık, Doğru Bir İş Yaptık"

Törende konuşan Ekrem İmamoğlu, İstanbul'un benzer nüfusa sahip şehirlerin metro hattı uzunluğunun yarısı kadar hat kapasitesine sahip olduğunu belirtti. İmamoğlu, "Toplu taşımanın konforunu artırmanın yolu, raylı sistemleri geliştirmekten geçiyor. Ancak mevcut durumda otobüsler ağır bir yük çekiyor" dedi.

ÖTİS'in adaletli bir sistem olarak tasarlandığını belirten İmamoğlu, "Geçmişte özel halk otobüsleri ve İETT otobüsleri farklı renkteydi. Bu ayrım, kaza gibi olaylarda yanlış basın tarafından manipüle ediliyordu. Biz bu sıkıntıları gidermek için risk aldık ve doğru bir sistem kurduk" dedi.

"Ulaşımın Sübvansiyonu 70 Milyar Liraya Ulaştı"

İBB'nin ulaşımı sübvansiyon etme maliyetinin 2025 yılında 70 milyar liraya ulaşacağını belirten İmamoğlu, "Bugün vatandaş, ulaşımın maliyetinin ancak %30'unu karşılıyor. Kalan %70'lik kısmı İBB bütçe-

sinden aktarmak zorundayız. Bu sistemin sürdürülebilir olması için merkezi yönetimin desteğini bekliyoruz" dedi.

"Ulaşımında Vergi Muafiyeti Tanınmalı"

İmamoğlu, "Yat ve kat alımında vergi muafiyeti varken, toplu ulaşımında tam vergi uygulanması kabul edilemez. İETT'nin sadece akaryakıt alımı için ödediği vergi yılda 5 milyar lirayı buluyor. Bu parayla her yıl 650 yeni otobüs alabiliriz. Merkezi yönetim, ÖTV ve KDV konusunda desteğini göstermeli" çağrısında bulundu.

"6 Yıldır Engellemelere Rağmen Çözüm Arıyoruz"

İmamoğlu, göreve geldiğinden beri engellemelerle karşı karşıya olduklarını belirterek, "6 yıldır özel halk otobüsleriyle birlikte hareket ediyoruz. Ulaşımında yaşanan maliyet artışına rağmen vatandaş zor durumda bırakmadan en iyi hizmeti sunmaya devam edeceğiz" dedi.

Yeni otobüslerin hizmete alınmasıyla birlikte, İstanbul'daki özel halk otobüsü filosunun toplam 3 bin 20 araca ulaştığı bildirildi. ■



İzmir Büyükşehir Belediyesi'nden 41 Yeni Otobüs Daha

İzmir Büyükşehir Belediyesi, toplu ulaşım filosunu 21 Mercedes-Benz ve 20 Isuzu otobüsle güçlendirdi. 120 yeni otobüs daha alacaklarını açıklayan Belediye, ayrıca 100'ü elektrikli toplam 500 otobüs için ihale sürecini başlattı.

ESHOT filosuna 41, İZTAŞİT sistemine ise 40 yeni otobüs eklenerek toplam araç sayısı 2.254'e ulaştı.

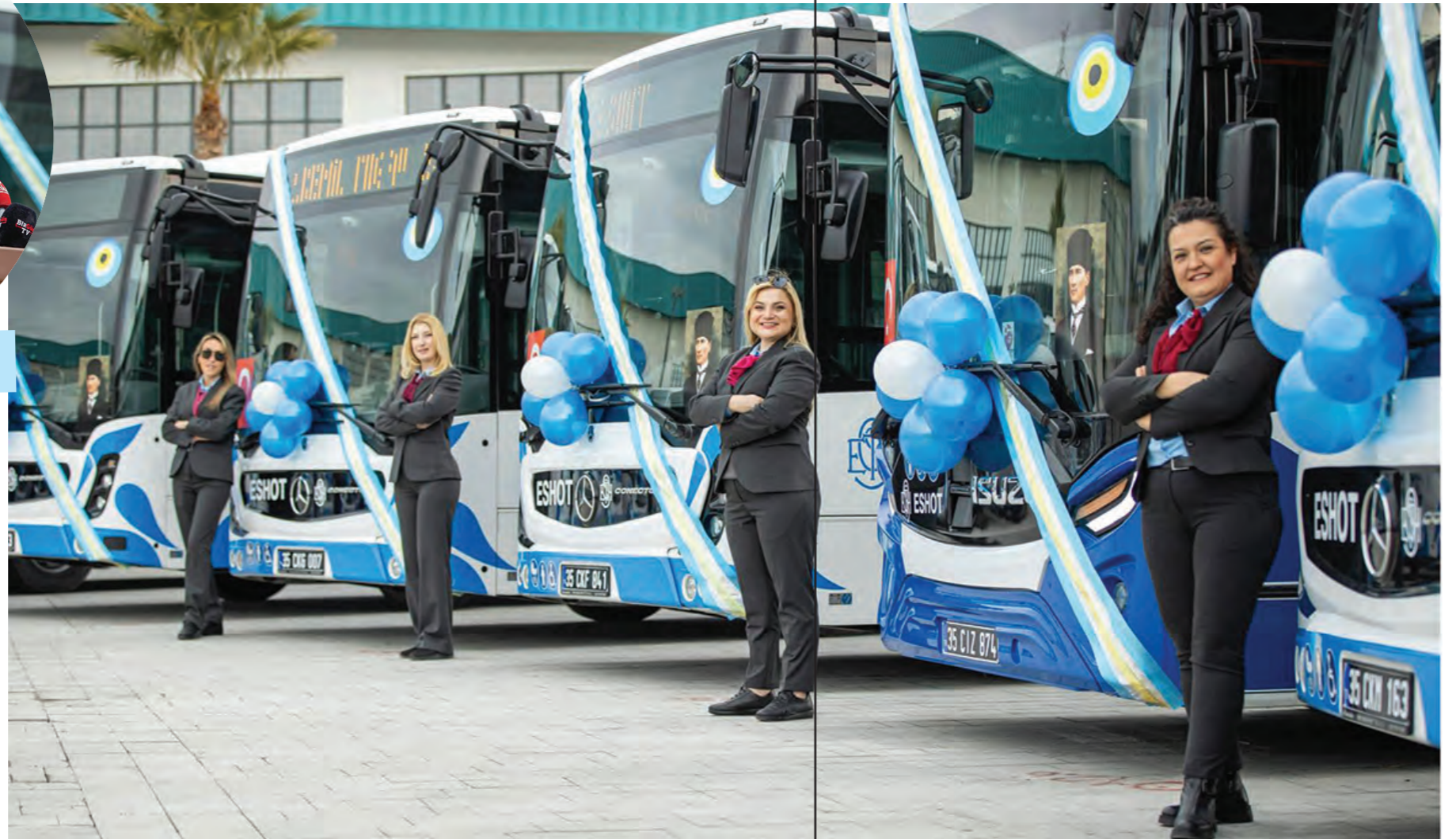


Dr. Cemil Tugay

Yeni mavi renkli otobüslere, İzmirli için şans ve güveni simgelemesi adına "Nazar Boncuğu Otobüsleri" adı verildi. Filo genişleme töreninde konuşan İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Cemil Tugay, merkezi yönetimden toplu taşımada ÖTV ve KDV muafiyeti talep etti. Tugay, "Toplu taşıma hizmeti sunmamıza rağmen ÖTV ve KDV'den muaf değiliz, oysa yalnızca akaryakıt vergisine ödediğimiz tutarla her yıl 125 yeni otobüs alabiliriz" dedi.

Tugay, göreve geldiklerinden bu yana 17 ilçede 35 yeni hat açtıklarını ve kooperatiflerle yapılan İZTAŞİT anlaşmalarıyla ulaşım ağını genişlettiklerini belirtti. Elektrikli otobüslerin ise yeşil renkte olacağını açıkladı.

İzmir'in toplu taşımadaki yeni yatırımları, hem ulaşım konforunu artırmayı hem de daha sürdürülebilir bir sistem kurmayı hedefliyor.



Bayrama doğru



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

A lışılmış hafta sonu tatilleri dışındaki tatiller, insanların hayatına renk katar, heyecan getirir. Özellikle de başta dini bayramlar olmak üzere diğer tatillerle birleşerek uzayan tatiller daha da önemlidir. Bu durum yolcu taşımacılığı için özel bir önem taşır. Seyahat talepleri artar, hatta karşılanamaz. Yolcular yer bulamamaktan ve taşımacıların yüksek ücret almasından şikayet ederler. Taşımacılar ise bu dönemde indirim haklarını pek kullanmayarak tam ücrete yakın ücret alırlar. Ek seferlerle kapasitelerini artırırlar. Bakanlığın izni ile başkalarına ait taşıtların boş kapasitelerini de kullanırlar. Bakanlık da olası kural ihlalleri nedeniyle, ücret ve güvenlik başta olmak üzere bu dönemlerde daha fazla denetim yapar. Bu bayram öncesinde taşımacıların alışılmışın ötesinde bazı taleplerde bulduklarını öğrendim. Bunları da ayrıca ele alacağım. Ancak önce genel konular.

Ücret tarifeleri

Mal ve hizmet alımlarında olası haksız kazançları önlemek, kaba tabirle kötü satıcılar tarafından alıcıların kazıklanmasını engellemek amacıyla pek çok alanda ücret tarifelerinin yayınlanması esası getirilmiştir. Bilinmelidir ki tarifelerdeki ücretler tavan olup üstüne çıkılmaz ama altına inilebilir. Bir hizmet sunumu olan yolcu taşımacılığında da hangi taşıma hizmetinin hangi bedelle alınabileceğinin belirtilmesi gerekir. Bu ihtiyaç karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu modlarının hepsi için geçerlidir. Bunun tek istisnası, taşıma hizmetinin özel bir anlaşmayla satın alındığı grup taşımalarıdır. B2 ve D2 belgeleri ile yapılan otobüsle grup yolcu taşımalarında bir tarifeden söz edilemez. Alınacak hizmetin niteliği de, ödenecek ücret de her taşıma için ayrıca taşıma sözleşmesi ile belirlenmek zorundadır. Tabii, B2 ve D2 belgeli taşımacılar verdikleri bu türden hizmetler için de bilgilendirici açıklama veya tarifeler sunabilirler.

Mevzuatta ücret tarifeleri

Karayolu Taşıma Kanunu, tarifeli yolcu taşımacılarına ücret tarifesi hazırlama, Bakanlığa bildirme, yolculara duyurma ve bunlara uyum yükümlülüğü getirmiştir. Bu da genel tarife anlayışına uygundur. Burada bir taşımacı örgütünün değil, her taşımacının kendisi için ücret tarifesi hazırlaması çok önemli ve çok yerindedir. Kanunda ifade edilen taşımaların 'serbest rekabet ortamında gerçekleşmesi' düzenlemesinin de gereği budur. Hiç kimse, hiçbir ücret tarifesi almaya zorlanamaz. Ancak Kanundaki bu hak Yönetmelik ile sınırlandırılmakta, adeta budanmakta ve Kanuna aykırı bir durum yaratılmaktadır. Bunun en belirgin şekli 4 ay dolmadan yeni tarife alınmasının yasaya aykırı bir biçimde engellenmesidir. Kanundaki kurallara aykırılıkların cezası zaten Kanunda vardır. Yönetmeliğe baktığımızda 4 aydan önce tarife alamama kuralının ihlali halinde yani taşımacının bir tarifeyi aldıktan bir ay sonra yeni bir tarife almasını engelleyen Yönetmelik kuralının ise hiçbir yaptırım veya cezası yer almamaktadır. Bir cezanın öngörülemediği olması, durumu

ortaya konmaktadır. Kanuna aykırı bir şekilde, bu kuralı koymak, serbest rekabet anlayışına açıkça aykırıdır. Üstelik yüksek enflasyon yaşanan dönemlerde bu, tamamen taşımacıyı maliyetler karşısında çaresiz bırakmaktadır. 4 aydan önce tarife hazırlayıp Bakanlığa bildiren bir taşımacıya Bakanlık ne yapacaktır? Kanuna göre, Bakanlığın taşımacı tarafından hazırlanan tarifeyi beğenmemesi, onaylamama gibi bir yetkisi olamaz. Kısacası Kanuna aykırı biçimde Yönetmeliğe konan 4 ay sınırlaması, hem haksız hem de geçersizdir. Ben taşımacılara bu haklarını kullanmaya davet ediyorum.

Fahiş ücret suçlaması

Değişik ticari faaliyetlerde zaman zaman fahiş ücret şikayetleri duyarız. Ancak mevzuatta ne tanımı vardır, ne de böyle bir suçun karşılığı. Olsa olsa normalin çok çok üzerinde ücret talebini ifade eder. Acaba yapılan denetimlerde tespit edilen ücret fazlalıkları bu kapsama giriyor mu? Bu husus açıklanmadığı için bilemiyoruz. Ancak 1000 liralık ücret tarifesi olan 1100 TL ücret alması, sadece tarifeye aykırı ücret alma suçunu oluşturur. Buna fahiş ücret demek insafla bağdaşmaz. Bunun oluşabilmesi için 1000 liranın çok çok üzerine çıkılması gerekmez mi? Taşımacıların bayram öncesinde yaptıkları önemli indirimleri, bayram döneminde kaldırıp tarifedeki tam ücreti almaları; ne bir suç, ne bir haksızlık, ne de bir fırsatçılıktır. Üstelik artan enflasyonun maliyet artışları karşısında tarifelerini de değiştiremeyen taşımacının ücret tarifesinin en üst düzeyde uygulaması bir zorunluluktur. Şu da bilinmelidir ki, bayram dönemlerinin ilk günlerinde gidişi dolu, dönüşü boş; son günlerde gidiş boş, dönüş dolu ek seferler gündeme gelir. Bu geliş gidişin maliyeti ancak tarifenin üst sınırını uygulamakla karşılanabilir. Hatta bu ek seferler için ek ücret tarifesi hazırlayıp duyurmak ve bunun imkan verdiği yüksek ücreti almak da haksızlık değildir. Kısacası taşımacılar tarife değiştirememesi cenderesinden kurtarılmalı, serbest rekabetin verdiği hakları kullanmalarına imkan yaratılmalıdır.

Rekabet durumu

Havayolunda başlıca iki ana taşımacımız var. Bunların rekabeti çok az, hatta yok gibidir. Demiryolunda zaten tek işletmeci vardır. Denizyolu, söz etmeyi gerektirmeyecek kadar küçülmüştür. Buna karşılık otobüsle yolcu taşımacılığında çok sayıda taşımacı rekabet halindedir. Bu durum yolculara taşımacılardan uygun olanı seçme imkanı verir. Hal böyleyken fahiş ücret almak veya yolcunun fahiş ücrete razı olması nasıl mümkün olabilir? Aynı şey grup yolcu taşımacıları için de geçerlidir. Çok sayıdaki D2 belgeli taşımacı birbirleriyle rekabet halinde olup yüksek veya fahiş ücretli sözleşme yapmaları hiç mümkün değildir. Şüphesiz ki, her mesleğin içinde

kurallara uymayan hatta zaman zaman fırsatçılık boyutunda ücret talep eden insanlar bulunabilir. Bayram döneminde sevdiğilerine ulaşma arzusunun getirdiği yoğun talep, bunlara ortam da hazırlayabilir. Ancak bunlar bireysel suç olarak görülmeli ve tüm taşımacıları suçlayıcı ifadelerden kaçınılmalıdır.

Denetim

Yolcu taşımacılığında denetim gereklidir. Ancak bu husus ücretten önce can ve mal güvenliğinin sağlanması ile ilgili olmalıdır. İnsanlar ücret konusunda kendisini koruyacak zekâ ve imkanlara sahiptir. Ancak taşımacıları güvenlik yönüyle değerlendirecek bilgi ve imkân pek sahip değildirler. Bu boşluğu devlet doldurmalıdır. Ücret yönüyle denetime gelince; gıda alanında örneklerini gördüğümüz, bir kişiye

1000 liralık, 4 kişilik gruba 5000 liralık kahvaltı ve 3000 liraya makarna gibi fiyatlar akla gelmektedir. Buna rağmen bu konularda da denetimden ziyade müşteriler kendilerini korumalıdır. Hizmeti alacakları kapıdan girmeden önce fiyat tarifelerine bakma alışkanlığı kazanmalı ve bu işi devlete yaptırmaya kolaylığından vazgeçmelidirler. Tarifelere bakma hususu yolcu taşımacılığı için de geçerlidir. Bayramla ilgili bu genel hususlardan sonra taşımacıların Bakanlıktan talep ettiği hususlar üzerinde tek tek duralım.

Yeni ücret tarifesi alınması

Taşımacıların talepleri arasında bayramdan önce her taşımacıya yeni ücret tarifesi alma hakkı verilmesi yer alıyor. Öncelikle belirteyim ki, Bakanlık taşımacıların taleplerine mevzuat çerçevesinde cevap verebilir. Mevzuata aykırı talepleri karşılayamaz. Taşımacılar da talepte bulunurken bunu göz önünde bulundurmalıdırlar. Mevzuatta 4 ayda bir yeni tarife alabilme imkanı bulunmaktadır. Bu hususu yukarıda değerlendirdim. Bu sürenin uzun oluşu nedeniyle başka bir düzenleme yapılması istenebilir. Ben yazılarımda 4 aylık sürenin 3 aya (12 haftaya) düşürülmesiyle mevsim başına bir defa olmak üzere yılda 4 tarife alma hakkını önermişim. Bu süre daha da kısa örneğin iki ay bile olabilir. Ancak asgari bir sürenin bulunmadığı, istediğin vakit tarife değiştirme hali adeta tarifersiz çalışma anlamına gelir ve kabul edilemez. Bunun dışında tarife alınmasından sonra açıklanan enflasyonun belirli bir rakamı (yüzde 10-15 gibi) aşması halinde süreye bakılmaksızın taşımacıların yeni tarife alabilmelerini de öneri olarak sunmuşum. Bu konularda çaba göstermeyen taşımacıların talebi nasıl karşılanacak? Mevzuatta bayram öncesi tarife hakkı bulunmuyor. Bu talep ancak geçici bir düzenlemeyle mevzuata eklenirse karşılanabilir. Ben başka bir yol görmüyorum. Bunu da önermiyorum.

Haksız ve yıkıcı rekabetin engellenmesi

Taşımacıların bu talebi biraz alışılmış bir ifade. Önce haksız ve/veya yıkıcı rekabetin varlığını açıklamaları gerekir. Tabii bunun için de bu rekabet türlerinin

tanımlanması ve anlatılması şart. Mevcut karayolu taşıma mevzuatında böyle tanımlar ve bunları engelleyecek düzenlemeler yok. Bakanlığın ne yaparak bunları sağlaması isteniyor? Haksız rekabet konusu tüm ticari faaliyetler için Türk Ticaret Kanunu'nda yer alıyor. Böyle bir haksızlığa uğrayanların, buna karşı ne yapacakları da orada belirtiliyor. İsteyen bu yolu kullanabilir. Yıkıcı rekabete sıra gelince...

Taban ve tavan ücret ilanı isteği

Yıkıcı rekabetle ilgili olabilecek konu bu olabilir. Zaten böyle bir istek talepler arasında yer alıyor. Önce belirteyim ki, şu anda taşımacılıkta tavan ücret gerektiren bir durum görmüyorum. Açıklanacak tavan ücret taşımacıların taleplerini karşılamayıp kendi tarifelerindeki ücretten bile az olabilir. Bu da bayram döneminde onlara sıkıntı yaratır. Tavan ücret istemek kanun ve yönetmelikte yer alan aşırı ücret uygulanması halinde mümkün olabilir. Böyle bir halin varlığı söz konusu mu, veya bayramda bu olacak da ona çare mi arıyor?

Taşımacılıkta aşırı ücret hali zaman zaman terminallerde gündeme gelir. Eğer böyle bir hal söz konusu ise bunun çeşitli örnekleriyle gösterilmesi ve buralarda tavan ücret gerekliliğine Bakanlığın inandırılması gerekir. Şu da bilinmeli ki, açıklanacak tavan ücret tüm terminalleri kapsayacak şekilde olacaktır, olmalıdır. Eğer taşıma ücretlerinde taban ücret belirlenmesi isteniyorsa yandı gülüm keten helva. Önümüzde Ramazan Bayramı var. Pek iyi günlere gelmiyorsa da 23 Nisan ve 1 Mayıs tatilleri var. Hafta sonu ile birleşen 19 Mayıs tatili var. Bunun sonrasında Kurban Bayramı ve takiben yaz sezonu geliyor. Bu arada bahar aylarında bir sürü yerde özel etkinlikler de olur. Bir örnek vermek gerekirse Alaçatı Ot Festivali gibi.. Böyle bir dönemde taşımacılar taban ücret istemeyecek kadar sorumluluk gösteremeyip taban ücrete ihtiyaç duymuşlarsa, onları kimse kurtaramaz, önce kendilerine baksınlar.

Acente komisyonuna sınır

Taşımacıların talepleri arasında online hizmet veren acentelerin komisyon oranlarının düşürülmesi yer alıyor. Bazı sorular soralım; Birinci soru niye? İkinci soru niye tüm acentelere değil? Üçüncü soru bu nasıl olacak? Taşıma mevzuatına göre yolcu taşımacılığında komisyonculuk yasak, acentelik var. Bu nedenle komisyon da denmemeli. Bunun yerine acente hizmet bedeli diyelim. Mevzuatta bununla ilgili bir husus yer almıyor. Yani acentelik hizmet bedelleri bir ücret tarifesine tabii değil. Bunlar taşımacıların yapacakları sözleşmeler ile belirleniyor. Bu sözleşmelere Bakanlık nasıl müdahale etsin? Bazıları 'Bakanlık bir yazı yayınlasın' diyebilir. Bakanlığın böyle bir yazı yayınlayıp acentelerin hizmet bedellerine müdahalesi mümkün mü? Acentelerin de Kanundaki serbest rekabetten faydalanma hakkı ve sözleşme hürriyetleri yok mu? Birşeyi önerirken lütfen bunun mevzuat içindeki yerini de düşünün.

Devamı 14'te

Bayrama doğru

Baştarafı 13'te

Son dakika

Karayolu Taşıma Kanunu'nda taşımacılıkla ilgili suçlara uygulanacak para cezalarının bir güncelleme ile artırılması yönünde bir çalışmanın olduğu haberi medyanın gündeminde yeni yer aldı. Bu önemli bir gelişme. Öncelikle şunu belirteyim; bu doğru olmakla birlikte Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki tek sorunun bu olmadığını düşünüyorum. 20 Ocak 2025 tarihli gazetemizde 'Daha İyi Bir Taşıma Kanunu Mümkün' başlıklı bir yazım yayınlandı. Bu yazıda Karayolu Taşıma Kanunu'nun iyileştirilmesine ilişkin düşüncelerime yer verdim. Eğer geç kalınamadıysa acilen bir çalışma yapılarak idari para cezalarına ilişkin kanun değişikliğinin içine diğer hususların da girmesi iyi olur. Bunun ötesinde taşımacılar kendileri tarafından işlenmesi söz konusu olmayan yetki belgesiz taşımacılık gibi fiillerin cezasının artırılması düzenlemesinin yanında kendilerinin kusurları halinde uygulanacak idari para cezalarının da artmasını kabullenmeli ve konuya bu gözle bakmalıdırlar. Konuya ilişkin haberdeki hususlar üzerinde biraz duralım. Biletsiz yolcu taşımacılığı yapanlar ile taşıma sözleşmesiz taşıma yapanların kanunda mevcut 300-500 TL gibi olan



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

cezaların; alt sınır 8 bin 500 TL, üst sınır 85 bin TL olarak değiştirileceği belirtiliyor. Öncelikle 300-500 TL'lik cezaların yeniden değerlemeler sonrasında güncel halini dikkate alarak karşılaştırma yapmak gerekir. Ayrıca mevcut düzenlemelerde olmayan alt ve üst sınır uygulamasının nasıl olacağı, hangi hallerde artırılıp, eksiltileceği önemli. Bu konuda bilgi yok. Mevcuttaki belirli tek ceza hali daha iyi olabilir. Bu cezaların en yüksek olanının dahi en büyük suç olan yetki belgesiz taşımacılık cezasından daha düşük olması gerekir. Taşıma sözleşmesiz taşımacılık suçunun cezasının, sadece taşıma sözleşmesi yapması gerektiği halde yapmayan taşımacıya değil, taşıma sözleşmesi yapma hakkı bulunmadığı halde taşıma sözleşmesi yaparak taşıma yapan taşıt veya taşıt kartı sahiplerine de uygulanması düşünülmelidir.

İndirme - bindirme konusu

Terminal ve ara durak dışındaki yolcu indirip, bindirenlere 5 bin ila 50

bin lira ceza verilmesi hususu üzerinde ayrıca dikkatle durmak lazım. Ara durak konusu hayli karışık. Ara durak, herkesin hizmet alabileceği bir durak, bir yermidir, yoksa sadece kalkış ve varış noktaları arasındaki terminaller midir? Uygun yerde yetki belgeli terminal olan hallerde bu kısıtlamaları kabul etmek mümkün olsa bile olmayan hallerde bunlar taşımayı zorlaştırabilir. Bir yerleşim yerinden geçerken orada uygun yerde inmek isteyen yolcuya, '30 km sonra yetki belgeli terminal var orada inersin' denilebilir mi? Taşımacılar sıkça ihlal ettikleri halde ceza görmedikleri bu türden ihlaller için karşılarına çıkabilecek belirsiz ağır cezalar için iyi düşünmeli, bu ceza başlarına geldiğinde 'Bu ceza taşımacıya zulümdür' demenin kendisine haklılık kazandıramayacağını bilmeli. Şimdiden dikkatli olmalılar.

Kanunun terminal maddesinde ara durağın terminalden farklı ancak indirme, bindirme yapılabilen bir yer olduğu ve özelliklerinin Yönetmelikle ayrıca belirleneceği yazılıyor. Halbuki Yönetmelik buna aykırı durumda. Yönetmeliğin 58'inci maddesinde ara durakların sadece yetki belgeli terminaller olabileceği belirtiliyor. Ara durak tanımına bakacak olursak... Ara durakların kalkış ve varış noktaları arasında olacağı belirtiliyor. Yani Ankara-İstanbul taşımasında Sinop, Bitlis, Muğla, Edirne...ara durak

olamaz. Bu ifade çok faydalı. Ayrıca yolcu indirilip, bindirilen yer olduğu ifade ediliyor. Durak zaten başka türlü olabilir mi? Bir de yolcuların asgari ihtiyaçlarının karşılanmasından söz ediliyor. Bunun şartları Kanuna rağmen Yönetmelikte yer almıyor. Tabii böyle olunca da terminal dışında bir arak olamıyor. Ben yolcu, taşımacı ve kamunun hak ve sorumluluklarını dikkate almaya çalışan biriyim. Ancak yalnızlara da yalnız derim. Terminal, kalkış-varış, indirme-bindirme ve biraz da bilet satış düzenlemelerindeki gereksiz ve yalnız bazı şartlar tarifeli taşımacılığı zora sokuyor. Günden güne de küçülüyor. Herhalde tarifeli taşımacılığa yapılmak istenen iyilik böyle olmamalı. Yoksa tarifeli taşımacılık bitecek, hiçbir sorun da kalmayacak. Bu konulardaki düşüncem ve önerilerimi anlatmak istediğim yazıları umarım fırsat bulup en kısa sürede hazırlayabilirim.

Son sözler

Mevcut bilgilerimle şimdilik söyleyebileceklerim bunlar. Kanaatimce çok da acil olmadığını düşündüğüm ceza artışları için acele edilmemeli. Hem bu alanlarda netlik sağlanmasını, hem de diğer ihtiyaçların giderilmesini içeren bir Kanun değişikliği çalışması hızla yapılmalıdır.

8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutluyorum. ■

TBB ve İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu ve İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Cemil Tugay çağrıda bulundu:

TOPLU ULAŞIMA ÖTV, KDV MUAFİYETİ GETİRİLMELİ

Türkiye Belediyeler Birliği ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu, '200 Yeni Özel Halk Otobüsü Hizmet Alım Töreni'nde, İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkanı Cemil Tugay, 41 adet yeni otobüs alım töreninde toplu ulaşım destek çağrısında bulundular. Başkan İmamoğlu, yıllık ödenen vergiyle 650 otobüs alılabileceklerini belirtirken, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı da yine ödedikleri yıllık vergi ile 125 otobüs alılabileceklerini söylediler.

Başkan Ekrem İmamoğlu: Öyle uydurup kaydırcı işlerde muafiyetler var ki, gülersiniz. Yattan kata, her yere. Ama otobüse sıra gelince, ÖTV sonuna kadar alınıyor, KDV sonuna kadar alınıyor. Aynı şey akaryakıtta. Yıllardır söylüyoruz; bunu destekleyin. Bu böyle işlemiyor, yürümüyor. Her ay 5 milyar, 6 milyar civarında sübvansiyon rakamı ödüyoruz. Onun için diyoruz ki; bu zor günlerde dayanışma mı? ÖTV'yi kaldır. Yahu mazottan indir, indirim yap. Sadece ÖTV ve KDV'yle, yılda ödediğimiz vergiyle, biz 650 tane otobüs alırız.



Başkan Cemil Tugay: Toplu ulaşım araçlarının ÖTV ve KDV muafiyetinden faydalandırılması lazım. Hem İzmir'de, hem de Türkiye'nin her tarafında. Yalnızca akaryakıt için ödenen paranın yüzde 42,25'i vergi. Bu vergi öyle bir şey ki İzmir için bir yılda 1 milyar liranın üzerinde bir rakam tutuyor. Bu parayla aslında her yıl 125 yeni otobüs alabiliyoruz. 125 otobüs parasına ÖTV ve KDV ödediğimiz yakıttan devlet bizden alıyor. Burada bir haksızlık ve adaletsizlik olduğunu, özel bir kullanım olmadığını, özel tüketim vergisinin aslında toplu ulaşım araçlarından alınmaması gerektiğini tekrar ifade etmek isterim. ■



Vergiler çok ağır ve yeni bir düzenleme yapılması gerekiyor

Karayolu Taşıma Kanununda yer alan, idari para cezalarının artırılmasına yönelik bir çalışmanın yapıldığı ve TBMM'ye bir kanun teklifinin sunulacağı ile ilgili haberler geçen hafta medyada yer aldı. Biletsiz yolcu taşımaya, ara durak olmayan yerlerden yolcu almaya ve sözleşmesiz taşıt çalıştırmaya yönelik ağır yaptırımlar geleceği ifade ediyor. Biz, tabii, sektörümüzün kayıt altına alınmasını, vergi kaçığının önlenmesini destekliyoruz. Ama bu cezaların ödenebilir olması lazım. Firmaların da kurallara uyması ve kontrolsüz bir şekilde yolcu taşımacılığı yapmaması gerekiyor.

Vergi cehennemi ve cezalar

Cezalara karşı değil ama vergilerin bu kadar ağır olmasına karşıyız. Ülke hakikaten vergi cehennemine döndü. Vergilerin ödenebilir, karşılanabilir duruma getirilmesi lazım. Aksi takdirde



Mustafa Yıldırım

TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclis Başkanı

my@tasimadunyasi.com

sektörlerin yaşama şansı kalmıyor. Zaten parayı kazanırken KDV ve ÖTV ile kazancın büyük bölümü gidiyor. İstihdam yaratırken de vergi ödüyoruz. Elde edilen kazanç hep vergilere, maliyet artışlarına gidiyor ve sektörümüz kazancının yüzde 75'ini vergi ödemelerine ayırıyor. Bu kadar ağır şartların olması taşımacıların bir kısmını kayıt dışına itiyor, mecbur bırakıyor. Cezaya da razı oluyor ve 'yakalanırsam, belki bir-iki ceza ederim' diyorlar. Bunun için vergi düzenlemelerinin yeniden gözden geçirilmesi şart.

Sürücü koşulları iyileştirilmeli

Bu kadar ağır bir vergi düzeninde yatırım yapmak, istihdam yapmak ve işi sürdürülebilir kılmak mümkün değil. Hele hele bizim sektörde, istihdam elde edilen gelirin yüzde 50'sini götürüyor. Geri kalan gelir de vergiler, akaryakıt ve cezalara gidiyor. Sektörümüzde kazaların ana nedenleri olarak da sürücülerin yeterli ücret alamaması ve iyi sürücü bulunamaması olarak ortaya çıkıyor.

20 Mart'ta Sektör Meclisi toplanacak

TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclisi toplantısını 20 Mart'ta yapacağız ve kaptanların konusunu gündeme getireceğiz. Kaptanların özlük haklarında düzenlemelerin yapılması, daha iyi ücretlerde çalışabilmesine yönelik teşviklerin

verilmesini konuşacağız. Kadın kaptanlarımızın sektörümüzde artmasını istiyoruz. Ama bu şartlarda kadın kaptan istihdamı oluşturmak mümkün değil. 69 yaş uzatılıyor diye sektörümüz mutlu olmak durumunda kalıyor. Bu sorunun kesin çözümü için kaptanların çalışma koşullarını iyileştirmekten başka bir yol yok.

Buradan bir duyuru yapmak istiyorum: 15 Mart'a kadar Sektör Meclisinde gündeme alınması gereken konuların tarafımıza iletilmesini bekliyoruz. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanı Sayın Muhittin Ayhan da otobüs kazalarının önlenmesine yönelik sektörle birlikte neler yapılabilir diye bir çalışma yapılmasını konuşmayı arzu ettiklerini ifade etti. Sektör meclisinde bu konuyu etraflıca konuşacağız.

8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutluyorum. ■

Biletsiz yolcu taşıyana 85 bin liraya kadar ceza geliyor

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Karayolu Taşıma Kanunu'nda yapılacak değişikliklerle, biletsiz yolcu taşıyanlara verilen para cezasının alt sınırının 8 bin 500, üst sınırının ise 85 bin liraya çıkarılacağını bildirdi. Bakan Uraloğlu, "Genel olarak uygulanan idari para cezalarının 10 katına kadar uygulanabilmesi sağlanacak." açıklamasında bulundu.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki idari para cezalarının caydırıcı hale getirilmesine yönelik kanun teklifi hakkında bilgi verdi. Bakan Uraloğlu, "Karayolu taşımacılığında düzeni ve güvenliği sağlamak ile cezaların

adil ve caydırıcı bir şekilde uygulanması amacıyla idari para cezaları güncelleniyor. Yolcuların güvenliğini sağlamak ve haksız rekabeti önlemek için bu değişiklik önemli bir adım olacak." ifadelerini kullandı.

"İdari Para Cezalarının 10 katına kadar uygulanabilmesi sağlanacak"

Biletsiz yolcu taşıyanlara verilen para cezasının alt sınırının 8 bin 500, üst sınırının da 85 bin liraya çıkarılacağını kaydeden Uraloğlu, sözleşmesiz taşımacılık yapanlara da aynı miktarlarda idari para cezası kesileceğini ifade etti. Uraloğlu ayrıca, "Terminal ve ara durak dışında yolcu indirip bindiren taşımacılara ise 5 bin lira ila 50 bin lira arasında idari para cezası verilecek. Genel olarak uygulanan idari para cezalarının 10 katına kadar uygulanabilmesi sağlanacak." açıklamasında bulundu.

Güvenli ve düzenli karayolu taşımacılığı hedefleniyor

Bakan Uraloğlu, Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki idari para cezalarının artırılmasının, denetimlerin etkinliğini de artıracığını vurguladı. Yapılacak değişikliklerle sektördeki standartların yükseleceğini ve yolcuların haklarının daha fazla korunacağını belirten Uraloğlu, açıklamasında şu ifadelerle yer verdi: "Cezaların caydırıcı hale getirilmesiyle hem güvenli hem



de düzenli bir taşımacılık ortamı sağlanacak. **Caydırıcılığın sağlanabilmesi için, bir kamyoncu ile daha geniş kapsamda faaliyet gösteren lojistik işletmecisine farklı miktarlarda idari para cezası uygulanmasına imkan sağlanacak. Kanuna aykırılıkta ısrar eden taşımacılar için de daha ağır yaptırımların uygulanabilecektir.**

Yabancı plakalı taşıtlara yeni düzenleme geliyor

Orta koridorda yabancı plakalı taşıtlarla yapılacak taşımada artışın öngörülmesi nedeniyle, yabancı plakalı taşıtlarla yapılan taşımada yapılan usulsüzlükler için caydırıcı ağır cezai yaptırımlar getirildiğini kaydeden Uraloğlu, "Taşımacılarımızın yurt dışında yaşadığı sorunlar ve mütakabiliyet uygulamaları da dikkate alınarak, sahte geçiş belgeleri, UBAK izin belgelerinin usulüne göre kullanılmaması gibi konularda yabancı plakalı taşıtlara uygulanacak idari para

cezası tutarları arttırılacak." diye konuştu.

Uraloğlu ayrıca, düzenleme ile yabancı plakalı taşıtların, uluslararası anlaşma, sözleşme ve protokollere uygun olmayan taşıma faaliyetleri için ayrıca cezai müeyyide uygulanacağını ifade etti.

Haksız rekabetin önüne geçilecek

Yeni düzenleme ile birlikte, biletsiz yolcu taşımacılığı yapanların hem sektörde haksız rekabet yaratmasının hem de yolcuların güvenliğini tehlikeye atmasının önüne geçileceğini belirten Uraloğlu, "Yolcu güvenliği bizim için öncelikli. Bu yüzden sektördeki tüm firmaların belirlenen kurallara uymasını sağlayacağız." şeklinde konuştu.

Bakan Uraloğlu, yapılacak düzenlemenin sektördeki tüm paydaşlarla istişare edilerek hazırlandığını ifade ederek yeni dönemde karayolu taşımacılığında denetimlerin arttırılacağını sözlerine ekledi. ■



Ekiciler İnşaat,

Renault Trucks K 520 ile Filosu Güçleniyor

Adana merkezli Ekiciler İnşaat, ağır yük taşımacılığında Renault Trucks K 520 kamyonlarını tercih ederek verimliliğini artırıyor. Filosunun %75'i Renault Trucks araçlarından oluşan şirket, 5 adet K 520 kamyonu daha filosuna ekledi.

Renault Trucks'ın Adana bayisi İkikardeş Otomotiv'de düzenlenen törende, yeni araçlar Ekiciler İnşaat Yönetim Kurulu Üyesi Volkan Ekici'ye teslim edildi. Ekici, "K serisinin yüksek performansını 2023'te deneyimledik ve filomuzu hızla bu araçlarla yenileme kararı aldık" dedi.

Günlük 3.500 ton agrega üretimi yapan Ekiciler İnşaat, yeni kamyonlarıyla verimliliği ve güvenliği artırmayı hedefliyor. Renault Trucks K 520, yüksek çekiş gücü, sağlam şasisi ve zorlu arazi koşullarına uyumu ile dikkat çekiyor.

Ekici, satış sonrası destekten de memnun olduklarını belirterek Renault Trucks Referans Bakım Sözleşmesi ile bakım-onarım risklerini minimize ettiklerini vurguladı. Renault Trucks, sağlamlık ve güvenlik özellikleriyle ağır taşımacılıkta fark yaratıyor. ■



Hacıoğulları Beton

Meiller Damper'i Tercih Etti

Hacıoğulları Şirketler Grubu bünyesinde, 30 yıla yaklaşan tecrübesiyle hazır beton üretim ve satış faaliyetlerine devam eden Hacıoğulları Beton, Meiller markasını tercih ederek 5 adet 23 m3 damper treyler ile filosunu güçlendirdi.

Teslimat töreninde Uluslararası Meiller Kipper Satış Direktörü Christian Weinmann, Ülke Müdürü Wolfgang Gebhart, Hacıoğulları Beton Yönetim Kurulu Üyesi Hilmi Sonay, Doğu Otomotiv Meiller Satış ve SSH Müdürü Mert Benli, Marka Pazarlama Müdürü Ömer Madazlıoğlu, Marka Pazarlama Yöneticisi Özge Akyıldız Yakan, Meiller

Satış ve SSH Yetkilisi Onur Göngör, Meiller Yetkili Satıcısı Erçal Group'u temsilen Erçal Group Yönetim Kurulu Üyesi İbrahim Erçal yer aldı.

"Operasyonel verimliliğimizi artıracacağız"

Hacıoğulları Beton Yönetim Kurulu Üyesi Hilmi Sonay, yeni damperlerini teslim alırken yaptığı açıklamada, "Meiller treylerleri, sunduğu hafif yapısı, dayanıklılığı ve yüksek verimliliği için tercih ettik. Bu yatırım sayesinde filomuzun performansını daha da yüksek bir seviyeye taşımayı planlıyoruz. Bu yatırımlarımız, müşterilerimize daha hızlı ve etkili hizmet sunmamızı sağlayacak" dedi.

Meiller, sektördeki uzun ömürlü ve güvenilir ürünleri ile lojistik ve inşaat firmalarının tercihi olmaya devam ediyor. ■

Emir Hazır Beton'un Ağır yükleri, Renault Trucks K 440 kamyonlara emanet

2010 yılında Konya'da kurulan Emir Hazır Beton, sektördeki 15 yılı aşkın hazır beton üretimi deneyimi ve 30 yılı aşkın inşaat

sektöründeki geçmişle yatırımlarına devam ediyor. Hatay ve Malatya'da da üretim tesisleri bulunan firma, modern ve teknolojik araç filosu ile hazır beton sektöründeki farkını ortaya koyuyor. Emir Hazır Beton,



filosunda daha önce Renault Trucks araçlarını kullanmışken, bu kez ilk defa Renault Trucks K 440 modelini tercih ediyor. 6 adet Renault Trucks K 440 kamyonu filolarına dahil ederek, ağır yük taşıma alanındaki yeni yatırımlarına imza atıyor.

Renault Trucks, Buyruk Grup güvencesiyle Konya'da

Renault Trucks'ın Konya'da satış ve satış sonrası hizmetleri yetkili bayisi Buyruk Grup Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Ali Buyruk, "Emir Hazır Beton, her zaman alanında takip edilen bir firma olarak ön plana çıkıyor. Renault Trucks K 440'ın performansını deneyimlemeleri bizler için büyük önem taşıyor" diye belirtti. ■

DENETİMLER BAŞLADI. CEZA ÖDEMİYİN!

UTTS ve ETS: Yeni Vergi Dönemi mi Başlıyor?

Bir önceki yazımda olduğu gibi, hem Karayolu Taşıma Yönetmeliği hem de güncel konularda okuyucularımızı bilgilendirmeye devam edeceğim. Son dönemde Türkiye Büyük Millet Meclisi komisyonlarında tartışılan yeni iklim kanunu teklifi, ülkemizde büyük değişimlerin habercisi olabilir. Teklifin en önemli maddelerinden biri, Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) olarak bilinen yeni bir düzenlemenin getirilmesi. ETS, temel olarak karbon salımını kontrol altına almak ve çevreyi korumak amacıyla geliştirilen bir sistem. Ancak bu sistem, beraberinde yeni bir vergi yükü de getirebilir mi?

Bunun yanı sıra, Ulusal Taşıt Tanıma Sistemi (UTTS) de yakıt tüketimini ve araçların karbon salımını kayıt altına almaya yönelik bir uygulama olarak öne çıkıyor. UTTS, akaryakıt tüketimini ve dolayısıyla bir aracın çevreye ne kadar karbon saldıgını tespit etme konusunda önemli bir araç haline gelecek gibi görünüyor. Peki, bu sistem sadece bir takip mekanizması mı, yoksa yeni bir vergi kapısı mı aralıyor?

Yakıt Tüketimi ve Vergi İlişkisi

Yeni düzenleme kapsamında, yakıt tüketimi arttıkça, çevreye salınan karbon ve egzoz emisyonu miktarının da artacağı ve bunun bir vergi yüküyle karşılanacağı konuşuluyor. Yani bizi, ne kadar fazla yakıt tüketirsek o kadar fazla vergi ödeyeceğimiz bir sistem mi bekliyor? Bu sistem, çevre dostu olmayan araç sahipleri için ciddi bir maliyet unsuru haline gelebilir.

Avrupa Birliği'nde de benzer emisyon bazlı vergilendirme modelleri uygulanmakta. Karbon emisyonları üzerinden alınan vergiler, ülkelerin yeşil dönüşüm hedeflerine ulaşmasını sağlarken, çevreye daha az zarar veren teknolojilere yatırım yapılmasını teşvik ediyor. Türkiye'de ETS'nin uygulamaya geçmesiyle birlikte, yüksek emisyonlu araçların sahiplerine ciddi bir ek maliyet yüklenmesi söz konusu olabilir.

Vergi mi, Teşvik mi?

Burada önemli bir soru ortaya çıkıyor: Devlet, yüksek emisyonlu araç sahiplerinden ek vergi olarak çevreye verilen zararı azaltmayı mı amaçlıyor, yoksa düşük emisyonlu araçları teşvik ederek temiz enerji kullanımını mı destekleyecek? Eğer ETS ve UTTS vergiyeye dönüşürse, toplumun geniş kesimleri için ekonomik bir yük oluşturabilir. Öte yandan, düşük emisyonlu veya elektrikli araçlara yönelik teşviklerle bu geçiş daha adil hale getirilebilir.

Özetle, UTTS ve ETS gibi yeni düzenlemeler, Türkiye'nin çevresel politikalarını dönüştürmek için büyük fırsatlar sunuyor. Ancak bu dönüşümün ekonomik etkileri dikkatle değerlendirilmelidir. Karbon salımını azaltmaya yönelik bu adımların, vatandaşları cezalandırıcı değil, teşvik edici bir yaklaşımla ele alınması gerektiği unutulmamalıdır. Aksi takdirde, çevreyi koruma amacıyla atılan adımlar, toplumun geniş kesimleri için ekonomik bir çıkmaza dönüşebilir.



Mesut
VAROL

Ulaştırma Mevzuat
Danışmanı

info@transportdanismanlik.com

UTTS: Vergi Dünyasında Yeni Dönem

Günümüzün dijitalleşen dünyasında, devletler vergileri daha şeffaf, hızlı ve denetlenebilir hale getirmek için çeşitli sistemler geliştirmektedir. Türkiye'de de bu kapsamda geliştirilen Ulusal Taşıma Takip Sistemi (UTTS), özellikle taşımacılık sektöründe vergi kayıplarını önlemek ve denetimleri kolaylaştırmak amacıyla uygulanmaktadır. Peki, UTTS'nin vergi açısından avantajları nelerdir ve bu sisteme uymayanları nasıl cezalar bekliyor?

UTTS'nin Vergi Açısından Avantajları

1. Vergi Kaybını Önleme: UTTS, taşımacılık sektöründe kayıt dışılığı azaltarak vergi gelirlerinin artmasına yardımcı olur. Böylece devlet, hak edilen vergi gelirlerini tam ve eksiksiz şekilde tahsil edebilir.

2. Daha Etkin Denetim: Sistem sayesinde taşımacılık faaliyetleri anlık olarak takip edilebilmekte ve sahte fatura ya da belge kullanımı gibi usulsüzlükler tespit edilebilmektedir.

3. Daha Hızlı Vergi İadesi: UTTS, yük ve taşıma verilerinin dijital ortamda kayıt altına alınmasını sağladığından, işletmelerin vergi iadesi süreçleri daha hızlı ve etkin bir şekilde gerçekleştirilebilir.

4. Adil Rekabet Ortamı: Vergi kaçırıcılar ya da kayıt dışı çalışan firmaların engellenmesi, sektörde adil bir rekabet ortamı oluşturur. Böylece kuralara uyan firmalar haksız rekabetten korunmuş olur.

UTTS'ye Uymayanları Bekleyen Cezalar

UTTS'ye uyulmaması durumunda işletmeleri çeşitli yaptırımlar beklemektedir:

1. Ağır Para Cezaları: Sisteme veri girişinde bulunmayan veya yanlış bilgi beyan eden firmalar yüksek miktarda para cezaları ile karşı karşıya kalabilir.

2. Faaliyet Kısıtlamaları: UTTS'ye uyum sağlamayan firmalar için taşımacılık faaliyetlerinin kısıtlanması gibi yaptırımlar uygulanabilir.

3. Vergi İncelemeleri ve Ek Vergiler: Sisteme uyum göstermeyen işletmeler, vergi müfettişleri tarafından incelemeye tabi tutulabilir ve eksik beyan edilen vergiler için ek vergi yükümlülükleri doğabilir.

4. Araç Bağlama ve Taşımacılık Ruhsatlarının İptali: UTTS'ye uygun çalışmayan firmaların taşıma araçları bağlanabilir ve ruhsatları iptal edilebilir.

Sonuç

UTTS, vergi şeffaflığını artıran ve haksız kazançları önleyen önemli bir sistemdir. Vergi mükelleflerinin bu sisteme uyum sağlaması hem cezai yaptırımlardan kaçınmalarını hem de işletmelerini daha güvenli bir çerçevede yönetmelerini sağlayacaktır. Dijital dönüşüm çağında vergiye uyum sağlamak hem işletmeler hem de ülke ekonomisi için kaçınılmaz bir gereklilik haline gelmiştir. ■

Ford Trucks'tan Yeni Nesil Ecotorq GEN2 Motor

Ford Trucks, son teknoloji mühendislik çözümleriyle geliştirdiği yeni nesil Ecotorq GEN2 motorunu devreye alıyor. Avrupa ve Türkiye pazarında beğeni toplayan F-MAX ve F-LINE modelleri için özel olarak tasarlanan bu yeni motor, bir önceki nesle kıyasla dayanıklılığı, sağlamlığı, üstün performansı, yakıt tasarrufu ve maksimum verimlilik sağlayan çevre dostu özellikleriyle dikkat çekiyor.

Geçtiğimiz günlerde 300 bininci kamyonunu hattan indiren Ford Trucks, araç ürün gamının %70'ine uygun olan EU6 emisyon seviyesindeki 12,7 litre motor hacmine sahip Ecotorq GEN2 motoru ile ağır ticari araç pazarındaki yerini pekiştiriyor. F-LINE ve F-MAX modelleriyle uyumlu şekilde geliştirilen bu yeni nesil motor, farklı iklim ve yol koşullarında kapsamlı testlerden geçirilmesi sonucu, bir önceki nesle kıyasla performans ve dayanıklılığı bir üst seviyeye taşıyor. Araç özelliklerine yönelik gerçekleştirilen yakıt tüketim testleriyle motorun ve aracın tüm sistemlerinin en verimli şekilde çalışması sağlanıyor.

Ford Trucks, yeni nesil Ecotorq GEN2 motoru ile toplam sahip olma maliyetini azaltmayı ana odak noktası olarak belirleyerek önemli bir adım



atıyor. Mevcut Ecotorq GEN1.5 motorunu, baştan tasarlanan yeni nesil Ecotorq GEN2 motoru ile değiştiren Ford Trucks, bu geçişle birlikte dayanıklılık ve uzun ömürlülük noktasında çok daha iyi veriler elde etmesinin yanı sıra yakıt tüketiminde araç seviyesinde aksiyonlarla beraber %11,3'e varan bir iyileşme hedefliyor. HVO (Hidrojenle İşlenmiş Bitkisel Yağ) yakıt tipine uyumlu Ecotorq GEN2 motoru ile hem güç hem de verimlilik açısından daha yüksek performans sunarak, müşterilere daha ekonomik ve çevre dostu bir sürüş deneyimi sunuyor. ■

Ford Otosan, Ankara Akyurt'ta Yeni Yedek Parça Dağıtım Merkezi Açtı

Ford Otosan, Koç Holding bünyesinde bulunan satın alma ve tedarik zinciri şirketi KoçZer'in yeni geliştirdiği kiralama ve satın alma modelinden yararlanarak Dinçer Lojistik iş birliği ile Ankara Akyurt'ta yeni bir yedek parça dağıtım merkezi açtı. Yedek parça tedarik zincirinde verimliliği artırarak Ford Otosan müşterilerine daha hızlı hizmet sunacak merkezin açılışına Ford Türkiye İş Alanı Lideri Özgür Yücetürk, KoçZer Genel Müdürü Serhan Turfan, YDS Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Yakupoğlu, Dinçer Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Dinçer ve City Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut Duru katıldı.

Özgür Yücetürk: "Ford Otosan olarak yenilikçi çözümlerle fark yaratıyoruz"

Ford Otosan Türkiye İş Alanı Lideri Özgür Yücetürk, "Ankara Akyurt'ta açılan bu yeni yedek parça dağıtım merkezi, lojistik süreçlerimizi daha da güçlendirerek Ford bayilerine hızlı ve kesintisiz bir tedarik sağlamamıza olanak tanıyacak. KoçZer ve Dinçer Lojistik ile gerçekleştirdiğimiz bu iş birliği, lojistik yönetiminde yeni bir model sunarken, müşteri memnuniyetini en üst seviyeye çıkarmak için attığımız önemli bir adımdır."



KoçZer Genel Müdürü Serhan Turfan, "Ankara Akyurt Ford Otosan Yedek Parça Dağıtım Merkezi, 25 bin metrekare kapalı ve 25 bin metrekare açık alanıyla Türkiye otomotiv sektörüne önemli bir katkı sağlayacak. KoçZer olarak, bu süreçte tüm paydaşları bir araya getirerek iş birliğinin en verimli şekilde hayata geçmesine katkı sağladık. Başta Ford Otosan olmak üzere, sürecin her aşamasında emeği geçen Dinçer Lojistik ve Yakupoğlu Deri Sanayi ekiplerine teşekkür ediyorum" dedi. ■



Horoz Lojistik, IATA Sertifikası ile Uluslararası Hava Taşımacılığında Gücünü Artırıyor

Horoz Lojistik, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) sertifikasını aldı. Bu prestijli sertifika, şirketin hava kargo süreçlerinde yüksek kalite standartlarını sağladığını ve küresel iş ortaklarıyla sorunsuz bir şekilde iş birliği yapma yeteneğini ortaya koyuyor.

Horoz Lojistik Havayolu Taşımacılığı Grup Başkanı Banu Mankut, "IATA sertifikası, şirketimizin uluslararası taşımacılık alanındaki stratejik hedeflerine ulaşmasında kritik bir adım oldu. Bu prestijli sertifika, sadece operasyonel süreçlerimizdeki verimliliği artırmakla kalmıyor, aynı zamanda küresel pazarda iş birliklerimizi güçlendirme yolunda önemli bir fırsat sunuyor."

Banu Mankut, IATA sertifikasının aynı zamanda şirketin uluslararası taşımacılık alanındaki kapasitesini daha da geliştirerek, müşterilerine daha hızlı, güvenli ve verimli çözümler sunmasına olanak tanıyacağını vurguladı. ■



TÜV SÜD Onayladı:

Yeni IVECO S-Way %10,54 Daha Yakıt Verimli

IVECO'nun 2024 Model Yılı S-Way çekicisi, önceki modele kıyasla yakıt tüketiminde %10,54'e varan azalma sağladı. TÜV SÜD tarafından onaylanan bu iyileşme, markanın sürdürülebilir lojistik çözümlerine olan bağlılığını gösteriyor.

IVECO'nun yaptığı testler, aynı güzergâhlarda ve aynı sürücülerle gerçekleştirildi. XCURSOR 13 motoru, gelişmiş aerodinamik tasarım ve GPS destekli sürüş teknolojileriyle birleşerek yakıt verimliliğini artırdı. Ayrıca yeni Yüksek Performanslı Motor Freni ve optimize edilmiş arka aks oranı sayesinde hem performans hem de tasarruf sağlandı.

IVECO Kamyon İş Birimi Başkanı Luca Sra, bu gelişmenin müşteri odaklı yaklaşımlarını kanıtladığını belirtti: "Model Yılı 24 serisini tanıtırken verdiğimiz yakıt tasarrufu sözünü tuttuk."

Yeni IVECO S-Way, daha düşük işletme maliyeti ve çevresel etki ile lojistik sektörüne üstün rekabet avantajı sunuyor. ■

MART

DÜNYA KADINLAR GÜNÜ
KUTLU OLSUN

obilet